

UNIVERSITY STORICO



UNIVERSITY
STORICO
CLUB
LANCIA

PERIODICO DI INFORMAZIONE

CENTRO STORICO

FIAT

LANCIA

ESTATE 1968

24

CENTRO

EDITO DALLA

LANCIA & C. S. p. A.

FABBRICA AUTOMOBILI - TORINO

Mario Salvatorelli

Nelle corse dell'argento e dell'oro ha vinto chi aveva puntato sul bianco



Silvano Rho

Il Sempione strizza l'occhio al Frejus

Antonio Barolini

Autorità e selfresponsability



Piero Novelli

Non trapiantate le nostre coscienze

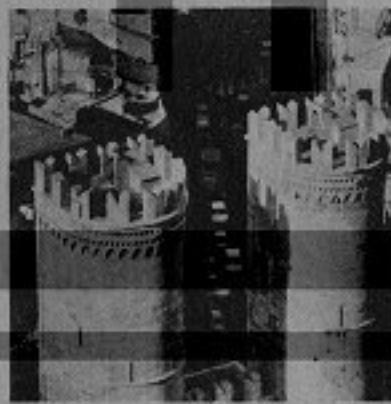


Cesare Fiorio

Una stagione sportiva

Mario Fazio

Genova



Corrado Pizzinelli

Il fenomeno Giappone



Ugo Zatterin

I nostri amici vigili

Lancia nel mondo

Si fa per... sterzare

DISTRIBUZIONE IN OMAGGIO

Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV

Responsabile:
SANDRO FIORIO

Direzione e segreteria:
RIVISTA LANCIA
TORINO
Via Vincenzo Lancia, 27
tel. 3331

Realizzato da
SERVIZIO STAMPA
LANCIA

Impaginazione a cura
dello Studio Calderini
di Bologna

Finito di stampare il
20-7-68 presso le Officine Grafiche Calderini
di Bologna

Registrato al n. 1374 in
data 7-3-1960 presso il
Tribunale di Torino.

Disegni di Giorgio Cavallo (30, 51, 52, 53, 60); Frank Aleksandrowicz, Ohio (15); Foto Amerio, Torino (16, 17, 24); H. Armstrong Roberts, Filadelfia (12, 13); Attualfoto, Bologna (55); Giorgio Avigdor (21); E. Brandolini (59); Michele Fioretti, Bari (58); Foto Ghidoni, Torino (16); Foto Goberti (59); Francesco Leoni, Genova (41, 43, 42); Giorgio Lotti (27, 28, 29, 30); Fer Lukas, Londra (20, 24); Marie-France & Philippe Toussaint, Bruxelles (29); Photoline, Torino (58); Publifoto, Milano (42, 31); Franco Villani, Bologna (2, 3, 7).

E' vietata la riproduzione articoli, disegni e fotografie senza citarne la provenienza.

Dans ce numéro:

1

Cette année un destin tragique semble s'acheminer contre le sport automobile, on lui arrachant ses hommes les meilleurs: Jim Clark, Mike Spence, Ludovico Scarfiotti, Leo Cella. L'Amérique aussi s'est ressentie de deux pertes douloureuses: Luciano Lombardini et Francesco Rossi, les mécaniciens de l'équipe de courses. La loi cruelle de notre temps agité et pressé, nous empêche de nous attarder sur la perte de ces hommes auxquels l'automobile doit beaucoup.

Qu'il nous soit pourtant permis, à nous qui avons fait de l'automobile notre raison de vivre, de rendre hommage au courageux dévouement de ces amis qui sont tombés pour une cause qui leur était chère.

2

LES « BIENS DE REFUGE » DE 1967. SURPRISES, CONFIRMATIONS, DELUSIONS

Chaque année l'argent vaut un peu de moins. Le phénomène est tellement répandu et constant que les économistes l'acceptent comme inévitable pour une société du bien-être comme la nôtre, et considèrent un renchérissement annuel jusqu'à 1,50% comme justifié par l'amélioration des qualités des marchandises et des services. Pour se défendre contre cette érosion de la monnaie, celui qui a de l'argent liquide à placer cherche un lieu sûr, un port calme et se tourne donc vers des « biens de refuge ». Parmi ces derniers, il y en a un qui a largement récompensé, dans ces derniers temps, ceux qui ont eu confiance en lui: l'argent (Arg).

Le roi des « biens de refuge » reste toutefois l'or, et les napoléons, les souverains et les livres sterling ont toujours été et le sont encore, très recherchés par les trésoriers. A la fin de 1967, les monnaies en or avaient gagné, à ceux qui les avaient achetées au début de l'année un gain raisonnable, confirmé, malgré quelques défaillances, par les premiers mois de 1968.

D'autres « biens de refuge » ont procuré, l'an passé, de bonnes affaires à leurs acheteurs: les peintures classiques, anciennes et modernes sont augmentées de 70%; les dessins des artistes famés de 40%; les porcelaines de 30%; les manuscrits et les livres précieux de 60%. En Italie les titres à revenu fixe, dont l'intérêt se stabilise autour de 5-8%, tandis que l'augmentation des prix ne rejoint que le 3%, ont été un bon « refuge » et l'on est d'autant de croire que cette situation continuera aussi en 1968.

9

LE SIMPLON CLIGNE L'OEIL AU FREJUS

C'est le temps des tunnels: Grand Saint-Bernard, Mont Blanc et le prochain, dans sept ans, sera celui du Frejus. Ce sont des œuvres imposantes et très utiles, toutefois leur coût est tellement élevé que dans certains cas il vaudrait mieux trouver une alternative. Aujourd'hui, par exemple, on est en train de construire sur la route du Simplon de nombreux kilomètres de remparts contre les avalanches et un bon nombre de galeries artificielles, qui, une fois terminées, permettront de franchir le col même pendant l'hiver. Cette solution pourrait aussi être adoptée sur la route du Mont Cenis, d'autant plus qu'elle a déjà été utilisée. Il y a un siècle, pour la voie ferrée Suisse-Lansberg, dont on voit encore, le long de la route du Mont Cenis, les restes des nombreuses galeries. La possibilité de garder toujours ouverte la route du col du Mont Cenis, représente une « solution de rechange » qui permet d'affronter avec plus de tranquillité la réalisation du tunnel du Frejus, tout en résolvant ces problèmes de communication qui ne peuvent attendre sept ans, sans compter que presque certainement le début des travaux subira des retards.

12

AUTORITE ET SELFRESPONSABILITY

Dans le monde occidental il existe de profondes différences entre les systèmes d'éducation, spécialement entre celles américaines et celles européennes. Il s'agit certainement d'un des plus graves et des moins discutés des problèmes de notre civilisation occidentale. Si l'on compare l'école italienne à celle américaine, on remarque immédiatement que la nôtre reste ancrée depuis sa base à une idée possible d'inspiration autoritaire au lieu de communautaire. Tandis que l'école, dans le monde anglo-saxon, pousse le jeune à la recherche d'un équilibre de autodiscipline spontané et personnel dans les structures d'un Etat social-communautaire, chez nous

(comme d'autre part chez les Français, chez les Espagnols et, naturellement avec d'autres tradition chez les Allemands) l'école incilue le respect d'un code de discipline qui n'est pas propre de l'individu et que ce dernier ne peut donc pas découvrir par lui-même jour après jour en suivant ses règles personnelles, mais qui est au contraire impersonnel et, dans le meilleur des cas, dérive des anciens types napoléoniens. Ces derniers continuent, chez nous, à se référer soit dans une pomposité borbonne que dans une bureaucratie plémontaise.

Il existe une présomption de coutume scolaire anglo-saxonne et une de coutume scolaire latine et italienne en particulier. Combien de fois avons-nous entendu affirmer par des Italiens, qui ne le savent que par cœur, que les écoles américaines sont mauvaises, anarchiques, superficielles. Et combien de fois avons-nous entendu dire par les Américains que nos écoles sont intolérables, rembourrées de programmes abstraits et ainsi de suite... Est-il possible que les choses aillent vraiment de cette façon? N'y a-t-il pas plutôt du bon et du mauvais des deux côtés et surtout un manque de bonne volonté; c'est-à-dire trop de paresse conformiste et régressive pour essayer d'assumer le bon et d'éliminer le mauvais, tout en tenant compte des perspectives exigences imposées par le milieu?

Nos civilisations occidentales doivent apprendre à trouver de plus grandes articulations de langages communs, intellectuellement et spirituellement, même et particulièrement dans nos racines de formation et d'éducation les plus profondes. Sans cette détermination et de tout, il faut craindre que toutes les O.T.A.N. du monde ne pourront jamais nous conjurer de tous les dangers réels qui nous menacent.

19

NE TRANSPLANTER PAS NOS CONSCIENCES

Drogue, anarchie, dissection: ce sont les éléments qui caractérisent les « hippies », les continuateurs du mouvement évangile des bests avec une composante morale moins passive. L'article, en prenant comme point de départ le récent bestialisme des bests qui justement exalte l'emploi des stupéfiants comme moyen de « libération spirituelle », examine historiquement la protestation des jeunes et essaie de trouver un fil logique dans cette attitude. En vérité, à travers les temps, les « hippies » ont toujours existé: il suffirait de se rappeler de la « lost generation » de Fitzgerald et, pour se rappeler toujours plus, de l'existentialisme sartrien (avec les tenants et les aboutissants) de l'immediat après-guerre.

La jeunesse d'aujourd'hui a surtout besoin de sortir du cercle fermé de la société des « mas-media », une société qui ne les satisfait pas, surtout à cause de la carence idéologique des groupes politiques, de la famille, de l'Etat et à cause du déclin des grands mythes du passé. Tout cela, à coup sûr, était déjà prévu. Si les anciens n'ont pas réussi à empêcher que cette libération advint de cette façon et non d'une manière différente de celle suivie par les jeunes d'aujourd'hui (drogue, anarchie, dissidence), c'est de leur faute. Un fait significatif est, par exemple, le retour à la philosophie destructive des années trente et même l'apparition des personnages de cette époque (Bonnie et Clyde pour n'en citer que les plus connus). Cela veut dire, au fond, que les recours historiques nous conduisent à affronter des problèmes semblables à ceux qui surgissent après la crise du 29. L'article termine par la citation d'une « fable morale » de François Giroud, où l'on prouve que au monde on peut exister sans porter quel grefon en dehors de celui des connaissances. L'article présente aussi des citations de Céline, Henry Miller, Burroughs, Corso, Fernanda Pivano.

27

UNE SAISON SPORTIVE

Aujourd'hui le sport automobile trouve son expression la meilleure, la plus intéressante et la plus utile, dans ces compétitions réservées à ces voitures dont les caractéristiques fondamentales ne s'éloignent pas trop de celles des modèles de série. C'est une activité beaucoup plus intense de ce qu'on pourrait généralement croire, réglée par un calendrier qui ne laisse aucun répit et qui conduit les voitures d'un pays à l'autre de l'Europe, avec des points aux Etats-Unis. Ce sont les rallyes qui absorbent une partie prépondérante de cette activité et qui représentent un banc d'essai sur maillons très utiles. On commence par le Rallye de Monte-Carlo, on passe au Rallye des Fleurs, ensuite au Seesträle, à l'Acropole et ainsi de suite jusqu'au Rallye d'Angleterre qui met fin à la saison. Mais à part les rallyes il y a le championnat européen des voitures de tourisme, qui en 1967 a été remporté par Claudio Maglioli au volant de la Fulvia HF dans la classe jusqu'à 1300 cm³. C'est un championnat difficile qui amène les

voitures de tourisme sur les parcours les plus célèbres: de Monza et Nürburgring, à Zandvoort, à Spa, à Silverstone. En outre il y a aussi les grandes « classiques » comme la Targa Florio et les 12 Heures de Sebring. C'est un calendrier intensif et lourd qui demande aux voitures des qualités qui, en apparence peuvent sembler contrastées: elles doivent être rapides et en même temps résistantes, légères tout en étant d'une solidité à toute épreuve. C'est une activité qui demande en effort de préparation très lourd, mais elle est aussi la plus utile du point de vue des précieux renseignements qu'elle nous offre.

31

GENES

Tourne au dehors, depuis longtemps, par des barrières naturelles, Gênes est une île singulière dans le quartier italien: froide, sévère, peut-être mélinante vers les nouveautés. Une île de pierre, ainsi l'a-t-on défini: mais celui qui l'aima et qui a pu la connaître profondément, a découvert une Gênes différente, splendide dans son équilibre entre architectures anciennes et jardins du sixième siècle, riche de villes suspendues entre le vert et la mer. Le génois a toujours eu le culte de la maison, comme un héritage privé et bien protégé. Il a construit le-dessus une philosophie particulière, valide encore aujourd'hui, en parfait accord avec l'individualisme fermé et avec le caractère privatif du pouvoir et de l'initiative.

Grâce au mercantilisme, au port, aux traffics, l'économie génoise survécu jusqu'au temps de la grande marine à voiles. Les racines d'un certain autoritarisme (ce sont les petits fils et les arrières petits fils des capitaines des galères et des brigandines sous malles à bord après Dieu), de la séparation entre la vie publique et la vie privée, entre la société et la culture, sont à rechercher en mer: La culture, et en particulier les lettres, eut toujours un caractère fonctionnel basé sur un fond aride et sec; la stabilité ou froide culturelle, le prévaloir de l'utilitarisme, ont été à Gênes de grandes perspectives. En manquant d'homogénéité, d'équilibre humain et social, la Gênes moderne se présente avec de grosses fractures. Commandée au temps du Régne de Sardaigne, l'industrialisation de la ville atteignit son point le plus haut au temps de la première guerre mondiale. Dans l'après-guerre il y eurent d'autres et infructueuses tentatives d'expansion industrielle, ensuite le sauvegarde de la part de l'Etat et enfin le déclin. La Gênes d'aujourd'hui est en lutte pour sauver ce qu'il lui reste de son installation industrielle, contre l'exode des industries privées et des grandes sociétés pétrolières. Au contraire les activités fondées sur le capital étranger sont en train de s'accroître. Aujourd'hui Gênes a besoin d'un réseau routier à l'intérieur du port, d'être reliée directement avec la banlieue occidentale et celle de la Valpolcevera. L'idée d'une cassure des anciennes limites géographiques, mêmes psychologiques, est en train de se frayer un chemin tout en passant à travers des polémiques dangereuses. Mais il est possible de prévoir un futur plus encourageant seulement si Gênes pourra ajouter à l'humour du passé, des mœurs, des traditions locales, un rapport plus étroit et continu avec le monde extérieur qui est finalement à sa portée grâce aux œuvres qui annulent les barrières naturelles.

45

LE PHÉNOMÈNE JAPON

Par où commencer pour parler du phénomène Japon? Par le fait que les ouvriers vont au travail, le matin, en chantant l'heure de leur Fabrique? Que des usines de Osaka sort un radio toutes les trois secondes? Que en 1966 l'industrie japonaise a placé en sociétés anonymes exactement trois fois plus de capital de ce qu'en a placé l'Italie? Faut-il commencer par les pétrolières de trois cent mille tonnes construites en série, ou par la production d'automobiles qui en 1967 a dépassé toutes les prévisions en atteignant le plafond des 2.200.000 unités? Mais ce serait encore mieux de parler de l'homme, de la société japonaise qui n'a pas créé le miracle, mais le phénomène Japon. Quel est le secret du succès japonais dans le monde? Avant tout la confiance vers l'initiative privée et vers le profit, dans le cadre d'un ordre social et de devoirs et de responsabilités reciproques (les orientales) entre industriels et ouvriers, absolument inconcevable en Europe. Ensuite la somme toujours plus croissante destinée par toutes les industries aux recherches et enfin au renouvellement constant des installations, le tout opposé à l'économie la plus rigide sur les dépenses considérées superflues. L'impression qu'on éprouve en visitant une des énormes fabriques japonaises, est celle d'une grande puissance, d'une extrême précision, d'un haute rendement et d'une productivité exceptionnelle de la part de l'ouvrier spécialisé au plus haut degré, expert et dévoué à son travail. Ce sont des hommes et des femmes

In this issue:

qui ne se tirent pas en arrière, qui apprécient tout ce que l'industriel fait pour eux. Cet industriel qui, paternel par instinct et par tradition, dirige l'usine, se s'intéressant à tout et même en intervenant, si on le lui demande, dans la vie privée de chacun de ses employés.

Le premier en Orient, le Japon a affronté le difficile tourment posé par la soudure de deux civilisations, de deux mentalités, de deux façons de vivre. Ce peuple a désarmé l'Occident, il travaille comme nous et peut-être encore mieux, il se passionne aux mêmes choses. Mais il est encore obligé de vivre sa vie privée à la japonaise: un monde plus économique du notre et plus adapté à son salaire assez bas.

De nuit oriental et de jour occidental, voici le Japonais d'aujourd'hui qui cherche fébrilement l'unité, la soudure entre la culture orientale et occidentale, entre la technique et les anciennes habitudes, entre une forme mentale et une autre à laquelle il sera plus près le jour où son revenu moyen sera plus élevé. Loin tain ou proche ce jour? Le Japonais ne se le demande pas: il sait qu'il y a des « priorités » à respecter, dans un Etat comme dans une famille; et il sait que la réalité est celle qui est et qu'aucun régime politique ne peut la changer.

50

NOS AMIS LES AGENTS DE POLICE

Les rapports entre automobilistes et agents sont souvent caractérisés par des « incidents » qui peuvent parfois entraîner des conséquences beaucoup plus graves qu'une simple amende. La première règle à respecter, lors de faits divers : montrez-moi votre permis s.v.p., est celle de savoir se contrôler, même au risque de subir des reprimandes pour une faute non commise, et d'accepter une version des faits qui ne correspond pas tout à fait à la vérité.

Pour soutenir son affirmation, l'auteur décrit toute une série de « scènes » prises sur le vif, scènes dans lesquelles chaque automobiliste peut se reconnaître, reconnaître les circonstances, reconnaître l'agent qui l'a arrêté. Et pourtant, conclut l'auteur, malgré tout, les agents de police devraient être, dans nos villes, bien plus nombreux, plus vigilants et aussi plus polis.

54

LE PRIX UIGA RETIRÉ PAR LANCIA

Lancia a récemment reçu le « Prix Uiga » de l'Union Italienne des Journalistes de l'Automobile, destiné à la Maison Italienne qui a obtenu les meilleures résultats sportifs en 1967.

54

DISTRIBUTION DES PRIX LANCIA POUR LA SAISON SPORTIVE 1967

Avec une simple cérémonie, Lancia a voulu exprimer toute sa reconnaissance aux pilotes italiens et étrangers qui pendant la saison sportive 1967 ont contribué à la conquête, de la part des voitures Lancia, de trois trophées internationaux des rallyes, de trois championnats absolus, d'un championnat d'Europe, de cinq championnats nationaux, de cinq trophées des constructeurs, d'un championnat d'Europe Marque. Plus de cent trente pilotes ont été primés.

56

SOUVENIR DE LEO CELLO

Leo Cella, un des espoirs les plus sûrs de l'automobilisme italien, est mort après dix années d'activité sportive. Déjà au début de sa carrière de pilote (après une heureuse période comme coureur motocycliste), il était passé en 1951 aux courses d'automobiles. Il avait montré ses talents naturels de champion, dans des compétitions différentes: courses de côtes, rallyes, courses sur piste — et au volant de nombreuses voitures: de la 700 Abarth à la Lancia Flavia, à la Coupe, à la Formula 3, à la Porsche, aux Alfa GTA, aux Fulvia HF. Un des espoirs les plus sûrs de l'automobilisme de compétition italien, selon ce qu'avaient concordamment dit de lui de nombreux et célèbres journalistes étrangers, Leo Cella faisait partie de ce petit groupe de pilotes qui étaient les seuls à avoir affronté avec un grand sérieux un métier qui, pour d'autres, est seulement une aventure.

1

This year a tragic fate seems to rage against the motor-sport by snatching off the best drivers: Jim Clark, Mike Spence, Ludovico Scarfiotti and Leo Cella.

Lancia have suffered painful losses as well: Luciano Lombardini and Francesco Rosso, a mechanic of the race team.

The cruel law of our restless and hurried time prevents us from lingering over the losses of these men to whom the motorcar owes so much.

Let us allow, who have made the motorcar the reason of our life, to pay homage to the courageous devotion of friends fallen for a good cause.

2

« REFUGE BENEFITS » IN 1967, SURPRISES, SUCCESSES AND DISAPPOINTMENTS

Every year our money is worth a little less. This phenomenon is now so widespread and so regular that the economists accept it as an inevitable concomitant of the consumer society and in their opinion an annual increase of up to 1.5% is justified by the improvement in the quality of goods and in the service offered. To protect themselves from this money erosion, those who have liquid capital to invest look for some sort of fortress or safe harbour and turn to refuge investments. Among these one in particular in recent years has fully rewarded those who placed their trust in her: silver.

Nevertheless, the king of these refuge investments is still gold, and napoleons, marenco, sovereigns and golden guineas have always been the apple of the collector's eye. At the end of 1967 gold-coins had made a reasonable profit for those who had bought them at the beginning of the year: this profit continued, though wavering a little in the early months of 1968.

Other refuge investments did well last year for those who turned to them: classic and modern paintings rose in value by 20%; drawings by famous artists rose by 40% and porcelain by 30%; manuscripts and rare books went up by 60%. In Italy fixed Income shares with an interest rate of 5 to 6% provided an excellent refuge in 1967 while prices rose by less than 3% and the 1968 situation will probably remain very much the same.

9

THE SIMPLON WINKS AT THE FREJUS

It's tunnel time. First the Great St. Bernard, then Mont Blanc and the next — in seven years' time — they say will be the Frejus tunnel. These tunnels are outstandingly impressive and highly useful projects but their cost is so high that in some cases it would seem opportune to search for an alternative. Today for example, on the road to the Simplon, miles and miles of avalanche barriers and artificial galleries are built which, once they have been completed, will keep the pass open even in winter. This same solution might also prove most suitable for the Mont Cenis road and all the more since it was used a century ago for the Susa-Landsberg railway. In fact the remains of the numerous galleries are still visible from the road leading up to the Mont Cenis pass.

The possibility of keeping this pass permanently open would represent an alternative solution that would allow the building of the Frejus tunnel to be undertaken with less haste, solving communication problems that cannot wait seven years, quite apart from the fact that work on the tunnel will almost certainly not start in time.

12

AUTHORITY AND INDIVIDUAL RESPONSIBILITY

Profound differences exist in the educational systems in force in the Western World, and especially between the American model and the various different European Systems. These differences constitute one of the gravest problems in Western civilisation, and at the same time, one of the problems that has had less thought and attention dedicated to it than almost any other. A comparison between the American school system and its Italian counterpart shows beyond all shadow of doubt that the latter is still basically derived from authoritarian thinking, instead of taking its inspiration from a community concept. Whereas the educational system in the Anglo-Saxon world encourages young people to search for their own, individual and spontaneous balance of self discipline within the structure of a socially conscious and community based environment, we in Italy (together with the French, the Spaniards, and, though clearly according to their own traditions,

the Germans) tend to impose a code of discipline that does not spring from within the individual himself, discovered daily in controlling his own interior drives, but which is enforced from without and at best is directly descended from the Napoleonic patterns which still all too frequently manifest themselves here at home in our own day and age either in the form of Bourbonic curialism or in the guise of Piedmontese bureaucracy.

Many prejudices exist concerning both Anglo-Saxon education systems and their Latin and in particular Italian counterpart. How many times have we heard, from Italians who are incidentally familiar with them only on a second hand hearsay basis, that American schools are shocking, superficial and hotbeds of anarchy; and how often have we heard Americans say that our own schools are intolerable, overburdened with abstract programmes and so on. Can things really be as bad as that? Can it not be that good and bad are to be found on both sides and that above all the basic lack is a lack of good will; in other words is it not true to say that laziness and conformism on both sides of the Atlantic prevent the integration of the good and the elimination of the bad while still taking into consideration the respective requirements of the two different environments?

Our Western Civilisation must find a common intellectual and spiritual means of communication, especially as far as problems of education and training the young mind are concerned. Unless this happens there is a danger that the various NATDS of this world will be virtually ineffective in resolving the real dangers that surround us.

19

DONT « TRANSPLANT » OUR CONSCIENCES

Drugs, anarchy and alienation: these are the key characteristics of the « Hippies » who are carrying on the escapist movement of the « beats » with a much less passive and moral component.

This article takes its terms of reference from the Beatles' recent television film which praises the use of hallucinatory drugs as a means of spiritual liberation, carries out an historical analysis of this outburst of protest on the part of today's youth and attempts to dispose a thread of logic in their attitude. In reality the hippies have always existed at all times in history: it is sufficient to remember Fitzgerald's « Lost Generation » and, coming nearer to our own times, the existentialism of Sarre in the immediate post war period. Fundamentally, then, the youth of today needs an escape from the closed circle formed by the mass media society; a society that does not satisfy them mainly because of the ideological poverty of political movements, of the family and of the State and because of the devaluation of the great myths of the past. Nevertheless, all this was only too predictable. And if their elders have not been able to channel this liberation into a form of expression different from the one chosen by the youth of today (drugs, anarchy and alienation) then they have no one but themselves to blame. In this respect the return to the destructive philosophy of the thirties and to the personalities of that period (Bonnie and Clyde, for example) is highly significant. Basically this means that the historical cycle has brought us face to face with problems that are very similar to the ones that arose after the crises of 1929. The article concludes by quoting a Moral mini-tables by Françoise Giroud which shows that everything in this world can be « transplanted » except for the individual conscience. The article contains similar quotations from: Céline, Henry Miller, Burroughs, Corso and Fernando Pivano.

27

A SPORTING SEASON

Nowadays the most genuine form of motor sport, as well as the most interesting and the most useful, is undoubtedly found in competitions for cars whose basic characteristics are not too far removed from the cooking models served up for the every day motorist. The sporting calendar for this type of activity is very much fuller than most people would imagine, taking the cars from one European country to another and with occasional interludes in the United States. The most important expression of this type of competitive motoring are rallies, competitions, that constitute a thoroughly, exhaustive and very useful form of testing. Beginning with the Monte Carlo Rally, we move on to the Rally of the Flowers, then to Sestreto, to the Acropolis and so on until the season closes with the rough and tough R.A.C. Rally in England. But apart from the rallies, there is the European Touring Car Championship in which the 1300 cc class was won in 1957 by Claudio Maglioli driving a Fulvia HF. This is a tough and demanding championship which takes touring cars round the most famous racing circuits: from Monza to the Nürburgring, to Zandvoort, to Spa and to Shetter-

ton. And then there are the great « classics » such as the Targa Florio and the 12 hours event at Sebring. It is an extensive and tiring programme that calls for cars with the most versatile and seemingly contradictory qualities: speed coupled with the capacity for endurance, light weight construction with outstanding strength and toughness.

It is a sport that requires extensive and painstaking preparations but which offers at the same time the most fertile test bed for the future.

31 GENOA

Isolated for so many years by natural barriers, Genoa forms a very special little corner of its own on the overall Italian scene: cold, severe and perhaps suspicious of new ideas, Genoa has been called an island of stone. But for someone who loves the place and has been able to get to know it in depth, Genoa presents a very different picture, splendid in its balance between classic architecture and the 18th century gardens and rich villas suspended between the green hills and the sea. The people of Genoa have always looked upon their homes as being very much their castles. This has given them an unusual and ever valid philosophy that ties up perfectly with their reserved individualism and with the private and restricted sources of power and influence.

Thanks to the port and to the constant flow of trade, the economy of Genoa survived from the times of the great sailing fleets. The roots of a certain authoritarianism (after all, they are the grandchildren and great grandchildren of brig and schooner captains, skippers next to God), the source of the gap between public life and the life of the city itself, between society and culture, can be found in Genoa's connection with the sea. Cultural life, and especially letters, has always been functional in character and basically arid and dry, a cultural sterility and frigidity and the predominance of utilitarianism have limited many of Genoa's prospects. A lack of consistency and of balance in human relationships and social affairs have all contributed to the anomalies in the Genoa of today. Industrialisation of the city began at the time of the Sardinian reign and reached its peak at the outbreak of the first World War. During the post-war period came further unhappy attempts at industrial expansion, then economic salvation by the State and finally the decline. Today Genoa is struggling to save what remains of its industrial activities, in the face of migration by private industries and by the big petrol companies. On the brighter side, however, there is a constant increase in activities financed by foreign capital.

Today Genoa needs an efficient road system linking the port with the city, with the western suburbs and with the Valpolcevera valley. The idea of a break with the old geographical and also psychological barriers is now slowly gaining ground in the face of deep rooted opposition. Nevertheless, it is possible to predict some hope for the future, only if love for the past and for local traditions is balanced in Genoa by a taste for innovation and for a closer and more enthusiastic relationship with the outside world; a world which has finally been brought within easy reach of the city by modern means of overcoming the natural, geographical barriers.

45 THE JAPANESE PHENOMENON

From where does one begin to give some idea of the Japanese phenomenon? By saying that the workers sing their special factory hymn while on their way to work in the morning? Or with the fact that a radio leaves the Osaka works every three seconds? Or that in 1966 Japanese industry invested in share capital exactly three times the amount invested by Italy? Or should we begin with the three hundred thousand ton petrol tankers built in series, or with the car production figures that exceeded all the forecasts for 1967, reaching a grand total of 2,200,000? Perhaps it would be best of all to begin with the man, with Japanese Society, that has produced if not the Japanese miracle, at least the Japanese phenomenon.

What, then, is the secret of Japan's worldwide success? Above all, faith in private enterprise, and in the profit motive within the framework of a social order, and a mutual oriental awareness of obligation and responsibility on the part of both the employer and the employed that would be completely inconceivable in European terms. Then we have the ever increasing sums of money being spent by industry on research, and finally a continuous updating of plant and machinery balanced by the strictest economy on what are considered non-essential expenses. The impression that one gets on visiting any large Japanese factory is one of total efficiency, outstanding precision, and complete dedication and exceptionally high productivity on the part of the skilled workers. These are men and

women who make no attempt to spare themselves and who appreciate to the full all that is being done for them by their employer, the industrialist. The industrialist in his turn, a father figure both by instinct and tradition, takes an active interest in all aspects of company activity and will also give help, if he is asked, in the private affairs of any individual employed by his firm.

Japan has been the first Eastern country to tackle the immensely difficult problem of integrating two completely different civilisations, two mentalities and two sharply contrasting ways of life. The Japanese have now fully embraced the Western way of life: they work like us, and even better than we do, and their interests and enthusiasms are stimulated in the same way as ours. But they are still obliged to live much more frugal private lives than ours, conditioned as they are by their relatively low wages.

Oriental by night and Westernised by day — this just about sums up the modern Japanese, who is desperately trying to disprove the theory that « East is East and West is West and never the twain shall meet », to integrate modern technology with ancient customs and traditions and to marry one culture with another. In the knowledge that this union will one day bear fruit in the form of better wages and a higher standard of living.

How long will he have to wait? This is a question that the Japanese doesn't ask himself: he knows that like a family a state has its « priorities », and he knows that reality is something that no political regime can ever change.

50

OUR FRIEND THE POLICEMAN

Relationships between drivers and the urban police are often strained by incidents that can often lead to much more serious consequences than a fine. So, the first rule to remember at the famous moment when we are asked « May I see your licence, please » is to be able to control ourselves even at the risk of being diminished for something that we have not done and even by accepting a version of the facts that could hardly be described as accurate. To support his invitation to us to turn the other cheek the author gives us a series of « scenes » from real life, scenes which every motorist will be able to identify and will recognise the circumstances and the policeman who has stopped him. In spite of everything, concludes the author, our urban police force should be strengthened — more policemen and, if only it were possible a little more urbane.

54

LANCIA WINS THE UIGA PRICE

Lancia has recently been awarded the Uiga price, presented by the union of Italian motoring journalists for the Italian factory that has had the best competitions record in 1967.

54

LANCIA SPORTS AWARD FOR 1967

In the course of a simple ceremony Lancia expressed their gratitude and recognition of the Italian and foreign drivers who during 1967 helped Lancia to win three trophies in international rallies, three outright championships, a European championship, 5 national championships, 5 manufacturers' trophies and a European works championship. More than 130 drivers were presented with prizes.

56

TRIBUTE TO LEO CELLA

Leo Cella one of the brightest hopes on Italian competition motoring has died after 10 active years on the Italian sporting scene. Right from the beginning of his career as a driver (he turned to cars in 1961, after a successful start on motorbikes) he revealed his great natural ability in events of the most various nature — hill climbs, rallies, circuit racing — and at the wheel of many different cars: from the 700 cc Abarth to the Lancia Fulvia, from the Cooper to Formula Three, Porsche, the Alta GTA and the Fulvia HF. In the unanimous opinion of foreign journalists Leo Cella was one of the brightest hopes in the sports motoring field. He was one of the very few who applied himself calmly and quietly to a profession that for many is merely an adventure.

1

Dieses Jahr schien ein tragisches Schicksal den Automobilsport zu verfolgen, das ihm die besten Männer entzog: Jim Clark, Mike Spence, Ludovico Scarfiotti, Leo Cella. Auch die Lancia hat schmerzhafte Verluste erlitten: Luciano Lombardini und Francesco Rossi, ein Mechaniker der Rennmannschaft.

Das unheimliche Gesetz unserer ruhelosen und hastigen Zeit lässt keinen Aufenthalt wegen des Verlustes dieser Männer zu, denen das Automobil sehr viel zu verdanken hat.

Bei wenigstens uns, für die das Automobil der Lebensweck darstellt, diese Huldigung der mutigen Hingabe der für eine gute Sache gefallenen Freunde erlaubt.

2

DIE « ZUFLUCHTSGÜTER » DES JAHRES 1967. ÜBERRASCHUNGEN, BESTÄTIGUNGEN, ENTÄUSCHUNGEN

Jedes Jahr vermindert sich der Wert des Geldes ein wenig. Dieses Phänomen ist derart verbreitet und konstant, dass die Wirtschaftler es als unvermeidbar für eine Verbrauchergesellschaft hinnehmen und mit einer jährlichen Preissteigerung von 1,50 Prozent rechnen, die durch die Verbesserung der Qualität und der allgemeinen Leistungen gerechtfertigt ist. Um sich vor dieser Geldentwertung zu schützen, sucht derjenige, der flüssiges Geld einzulegen hat, eine Abwehr, einen sichereren Hafen, und wendet sich zu den sogenannten « Zufluchtsgütern ». Unter diesen hat eins besonders in den letzten Jahren all diejenigen reichlich belohnt, die Vertrauen zu ihm hatten: das Silber.

Das Gold bleibt trotzdem noch der König aller « Zufluchtsgüter », und der Napoleon, der Sovereign und der Sterling sind weiterhin der Augapfel der Sammler geblieben. Ende 1967 hatten die Goldmünzen den Käufem, die sie am Anfang des Jahres erworben hatten, einen angemessenen Gewinn eingebrochen, der in den ersten Monaten des Jahres 1968 etwas zurückgegangen war.

Weitere « Zufluchtsgüter » hatten in den vergangenen Jahren ebenfalls gute Geschäfte zugewischt, die sich Ihnen zugewandt hatten: Die Klassiker der modernen und antiken Gemälde waren um 70 % gestiegen, die Zeichnungen der berühmten Künstler um 40 %, das künstlerische Porzellan um 30 %. Manuskripte und rare Bücher um 60 %. In Italien stellten im Jahre 1967 auch die Wertpapiere mit einer festen Ausschüttung von 5-6 % eine ausgesuchte « Zuflucht » dar, denn die Freischöpfung hingegen lag unter 3 %. Man nimmt an, dass dieser Zustand auch während des Jahres 1968 erhalten wird.

9

DER SIMPLON BLINZELT DEM FREJUS ZU

Es ist die Zeit der Tunnel: Grosser Sankt Bernhard, Montblanc und der nächste — man sagt in einigen Jahren — wird der des Frejus sein. Es sind gewaltige und süsser nützliche Werke, doch ihre Kosten sind derart hoch, dass es in gewissen Fällen richtiger wäre, eine Alternative zu suchen. Heute zum Beispiel werden längs der Simplonstrasse kilometerlange Lawinenschutzanlagen und künstliche Tunnels gebaut, die nach ihrer Fertigstellung den Pass auch im Winter befahrbar machen. Diese Lösung könnte man auch für die Mont-Cenis-Strasse treffen, denn sie wurde schon vor einem Jahrhundert für die Eisenbahntrasse Suse-Lanslebourg gewählt, von der man heute noch längs der Mont-Cenis-Strasse die Tunnelreste erkennen kann.

Die Möglichkeit, den Mont Cenis ständig überschreitbar zu machen, würde eine « Ersatzlösung » darstellen, die es erlauben würde, die die Verwirklichung des Frejus-tunnels mit mehr Ruhe heranzutragen zu können. Dadurch könnten Verkehrsprobleme gelöst werden, auf die man keineswegs weitere sieben Jahre warten kann, ohne zu berücksichtigen, dass der Beginn der Arbeiten ohne weiteres Verspätungen erleiden wird.

12

AUTORITÄT UND SELBSTZUCHT

In der westlichen Welt bestehen grosse Unterschiede zwischen den Erziehungs-systemen, und dies besonders zwischen den amerikanischen und den europäischen. Es handelt sich bestimmt um eins der schwierigsten und am wenigsten durchdachten Probleme unserer westlichen Zivilisation. In einem Vergleich zwischen der amerikanischen und der italienischen Schule besteht kein Zweifel darüber, dass sich unsere Schule immer auf das peinliche Grundprinzip der Autorität und nicht auf das der Gemeinschaft auf baut. Während die Schule der angelsächsischen Welt den jungen Menschen zur Suche des eigenen spontanen Gleichgewichts

tes der Selbstzucht in der Struktur einer sozialen Gemeinschaft ansporn, erzieht sie ihn bei uns (wie auch bei den Franzosen, den Spaniern und, natürlich mit anderen Traditionen, auch bei den Deutschen) zu Respekt einer Disziplinordnung, die nicht aus seinem Inneren kommt, sondern von aussen an ihn herantritt und die er deshalb auch nicht Tag für Tag von selbst in sich entdecken kann. Es handelt sich um eine Disziplinordnung, die im besten Falle napoleonischen Ursprungs ist und sich noch heute fortlaufend hier im bourbonischen Kanzleistil und dort in der plementasiachen Bürokratie widerspiegelt.

Es besteht ein Eigendilett über angelsächsische Schulbrüder und einer über lateinische und italienische im besonderen. Wie oft behaupten Italiener, die die amerikanische Schule nur vom Hören sagen können, dass diese schlecht, anarchistisch und oberflächlich sei. Und wie oft hören wir von den Amerikanern, dass unsere Schulen unerträglich, vollgezupft von abstrakten Programmen usw. sind. Ist es möglich, dass die Dinge wirklich so drastisch sind? Ich nicht! Vielmehr viel Gutes und Schlechtes auf beiden Seiten vorhanden und fehlt es nicht vor allen Dingen am guten Willen, das heißt, besteht nicht eine beiderseitige konformistische Trägheit, unter Berücksichtigung der respektiven Lebensforderungen, das Gute zu vervollständigen und das Schlechte auszumerzen?

Unsere westliche Zivilisation muss noch lernen, eine bessere intellektuelle und geistige Laubildung der gemeinsamen Sprachen zu finden, und dies besonders in den Quellen ihrer bildenden- und erzieherischen Wurzeln. Ohne diesen Vorsatz und diesen Zweck ist zu befürchten, dass die verschiedenen NATO's der Welt sehr wenig dazu nützen, die wirklichen Gefahren zu bannen, die uns bedrohen.

19 VERSUCHEN SIE NICHT UNSERE GEISINNUNG ZU ANDERN

Rauschgift, Anarchismus, Dissoziation: Das sind die Elemente, die die «hippies», Fortsetzer der Zerstörungsbewegung der «beats» mit einem weniger passiven Moralbestandteil kennzeichnen. Der Artikel — ausgehend von dem kürzlich gezeigten Fernsehfilm der Beatles, der gerade den Gebrauch der Rauschgifte als Mittel zur «geistigen Befreiung» verherrlicht —, untersucht geschichtlich den jugendlichen Protest, um einen logischen Faden in dieser Einstellung zu finden. In Wirklichkeit existierten die «hippies» in jedem Zeitalter: Es genügt, sich an die «lost generation» von Fitzgerald zu erinnern, um sich immer mehr dem Existentialismus von Sartre (mit allem Oran und Oran) der unmittelbaren Nachkriegszeit zu nähern.

Die Jugend von heute hat es im Grunde genommen nötig, aus dem geschlossenen Kreis der Gesellschaft der «mas-media» auszubrechen; aus einer Gesellschaft, die sie vor allen Dingen wegen des ideologischen Mangels der politischen Bewegungen, der Familie, des Staates und des Verfalls der grossen Mythen der Vergangenheit nicht mehr zufriedenstellt. Dies alles — unter Berücksichtigung aller Umstände —, wir schon vorauszusehen. Wenn es der älteren Generation nicht gelungen ist, diese Befreiung in einer anderen Art, als in der von der heutigen Jugend gewählten (Rauschgift, Anarchismus, Dissoziation) durchführen zu lassen, ist sie selbst daran schuld. Bezeichnend ist zum Beispiel die Rückkehr zur zerstreuenden Philosophie der «dreissiger Jahre» und sogar zu den Persönlichkeiten jener Epoche (Bonnie und Clyde nur um jemanden zu nennen). Das heisst, dass uns im Grunde genommen die geschichtlichen Forschungen dazu führen, männliche Problemen entgegen zu treten, die nach der Krise des Jahres 1929 aufraten. Der Artikel schliesst ab mit dem Zitat eines «moralischen Mönchs» von Françoise Giraud, in dem man beweist, dass alles in der Welt «verpflanzt» werden kann, nur nicht das Gewissen. Der Artikel enthält zudem Zitate von Céline, Henry Miller, Burroughs, Corso, Fernando Pivano.

27 EINE SPORTSAISON

Heute findet der Automobilport seinen unverlässlichen, interessantesten und nützlichsten Ausdruck im Wettbewerb jener Wagen, die in ihren Grundmerkmalen sich nicht sehr von den Serienmodellen unterscheiden. Es handelt sich um eine viel intensivere Aktivität, als man im allgemeinen glaubt. Sie wird von einem Sportkalender geregelt, der keine Rast erlaubt und der die Wagen von einem Land Europas zum anderen, — mit Abstechern nach den USA — hetzt. Einen hervorragenden Anteil an dieser Aktivität haben die Rallyes: Wettbewerbe, die einen harten sowie sehr nötlichen «Prüfstand» darstellen. Sie beginnen mit der Rallye von Montecarlo, dann geht es zur Biennale-Rallye, danach zum Seestriere, zur Akropolia, bis man schliesslich an der anspruchsvollen Rallye von England antritt, die die Sportsaeson abschliesst. Doch außer den Rallyes gibt es die europäische Meisterschaft für Tourenwagen, die 1967 den Sieg von Claudio Maglioli auf Fulvia HF in der Klasse bis 1300 ccm sah. Es ist ein schwieriger

Wettbewerb, der die Tourenwagen auf die berühmtesten Rennstrecken führt: von Monza zum Nürburgring, nach Zandvoort, nach Spa, nach Snetterton. Hinzu kommen die grossen «klassischen» Rennen, wie die Targa Florio und die 12 Stunden von Sebring. Es ist ein intensiver Sportkalender, der von den Wagen dem Anschein nach widersprüchsvolle Qualitäten verlangt: Geschwindigkeit und gleichzeitig Ausdauer, leichte Konstruktion, aber auch Widerstandsfähigkeit unter allen Bedingungen. Es ist eine Aktivität, die eine harte Vorbereitung verlangt, sie ist aber auch die nützlichste unter dem Gesichtspunkt der Lehren, die man aus ihr ziehen kann.

31 GENUA

Genus, für lange Zeit durch natürliche Schranken abgeschnitten, bildet im italienischen Rahmen eine ganz eigenartige «Insel»: kühl, streng, vielleicht den Neuhäfen gegenüber misstrauisch. Eine «Stimme» so ist sie gekennzeichnet worden; aber wer sie liest, hat sie besser kennenzulernen können, hat ein anderes Genus entdeckt: prechtig in seinem Gleichgewicht zwischen den antiken Architekturen und den Gärten des achtzehnten Jahrhunderts, reich an Villen, die zwischen dem Grün und dem Meer emporragen. Der Genueser hat immer den Kult des Heimes besessen; sein Privatleben, das er verbirgt. Er hat eine besondere, immer noch gültige Philosophie darauf aufgebaut, die in perfekter Harmonie mit dem verschlossenen Individualismus und mit dem privaten Charakter der Macht und der Initiative steht.

Dank dem Handel, dem Hafen und dem Geschäftsverkehr konnte die genuesische Wirtschaft schon zu den Zeiten der grossen Segelschiff-Seefahrt blühen. Die Wurzeln eines gewissen Autoritätsgefühls (es sind die Enkel und Urenkel der Schoner- und Brigantinenkapitäne, die «nach Gott die absoluten Herrscher sind Bord» waren), der Trennung zwischen öffentlichem und privatem Leben, zwischen Gesellschaft und Kultur sind im Meer zu suchen. Die Kultur und besonders die Literatur hatten immer funktionellen Charakter auf einem unfruchtbaren und trockenen Boden, und die kulturelle Schönheit und Kühn und der Vorrang des Utilitarismus haben Genius umfangreiche Perspektiven verschlossen. Durch das Fehlen der Gleichertigkeit, des menschlichen und sozialen Gleichgewichts steht sich das moderne Genus mit grossen Rissen vor. Die Industrialisierung der Stadt begann zur Zeit des sardischen Königreichs und erreichte ihren Höhepunkt im ersten Weltkrieg. Nach dem Kriege wurden einige unglückliche Versuche industrieller Expansion unternommen, dann die staatliche Rettung und dann der Verfall. Das heutige Genus klimpt gegen den Abzug der Privatindustrie und der grossen Erdölgesellschaften, um das zu retten, was von seinen Industrieanlagen übriggeblieben ist. Es erweitert sich hingegen die Betriebe, die in Händen des ausländischen Kapitals sind.

Genus hat heute ein inneres Stassennetz nötig, das zum Hafen führt und eine moderne Verbindung zum westlichen Stadtrand und zur Valpolcevera herstellt. Die Idee, die alten geographischen und auch psychologischen Grenzen zu durchbrechen, setzt sich immer mehr — auch auf Kosten jahrzehntiger Polemiken — durch. Eine ermutigende Zukunft ist nur dann vorauszusehen, wenn Genus zu der Liebe zur Vergangenheit, zu den Sitten und den örtlichen Traditionen, auch das Wahlgewollt am Neuen und an der engeren und erhaltenden Verbindung mit der Außenwelt annimmt, die dann endlich durch die Bauwerke erreichbar sein wird, die die natürlichen Grenzen beseitigen.

45 DAS PHÄNOMEN JAPAN

Von wo soll man beginnen, vom Phänomen Japan zu sprechen? Von der Tatsache, dass die Arbeiter morgens zu ihrer Arbeitsstelle gehen und dabei die Hymne ihrer Firma singen? Dass alle drei Sekunden ein kleines Radiogerät die Werke von Osaka verkündet? Dass 1965 die japanische Industrie in Aktiengesellschaften genau doppelt soviel als Italien investiert hat? Oder soll man beginnen bei den in Japan gebauten Tankern von dreihunderttausend BRT oder bei der Automobilproduktion, die 1967 alle Erwartungen übertroffen hat und das Ziel von 2.286.000 Einheiten erreichte? Besser als alles andere ist es vielleicht, vom Menschen, von der japanischen Gesellschaft zu reden, die nicht das Wunder, sondern den Phänomen Japan geschaffen hat. Welches ist das Geheimnis des japanischen Erfolges in der Welt? Vor allen Dingen der Glauben an die Privatinvestition und an den Profit im Rahmen einer sozialen Ordnung und der gegenseitigen Verpflichtung und Verantwortung (als Orientierer) zwischen Arbeitgebern und Arbeitern, was in Europa vollkommen unvorstellbar ist. Dann die immer bedeutendere Summe, die alle Industrien für die Forschung aufwenden, und schliesslich eine konstante Neuerung der Anlagen, gegenüber einer ausserordentlichen Sparsamkeit in den Ausgaben, die man für Überfluss hält. Den Eindruck, den man beim Besuch irgend eines grossen

so japanischen Betriebes gewinnt, ist die volle Leistungsfähigkeit, die grosse Präzision und die aussergewöhnliche Produktivität des Hochqualifizierten Arbeiters, der seine Arbeit mit absoluter Treue und Hingabe ausführt. Es sind Männer und Frauen, die keine Mühe scheuen und die das schätzen, was der Industrie für sie tut, der aus Instinkt und Tradition, überall den Betrieb führt und sich für alles interessiert, sogar für das private Leben eines jeden seiner Betriebsangehörigen.

Japan hat als erstes Land im Orient die schwierige Aufgabe der Verschmelzung zweier Zivilisationen, zweier Mentalitäten und zweier Lebensgewohnheiten in Angriff genommen. Dieses Volk hat sich nunmehr mit dem Westen vereint, es arbeitet wie wir, und auch besser, und es begeistert sich an denselben Dingen. Privat ist es jedoch gewungen, nach japanischer Art zu leben. Es ist eine wirtschaftlichere Art als die unsere, die seinen niedrigeren Löhnen besser entspricht.

Nachts Orientale und tagsüber Abendländer: Das ist der Japaner von heute, der mit grosser Anstrengung die Vereinigung, die Verschmelzung zwischen orientalischer und westlicher Kultur, zwischen Technik und alten Gebräuchen, zwischen einer geläufigen Form und einer anderen sucht, der er gewiss am Tage näher sein wird, und dem sein Durchschnittseinkommen höher sein wird. Ist dieser Tag noch weit entfernt oder schon sehr nahe? Der Japaner stellt sich nicht diese Frage; er weiß, dass er in einem Staat, wie auch in einer Familie, «Vorräte» gibt; er weiß, dass die Wirklichkeit so ist wie sie ist und dass sie kein politisches Regime ändern kann.

50 UNSERE GRIMMINGEN VERKEHRSPOLIZISTEN

Oft ist das Verhältnis zwischen den Automobilisten und den Verkehrspolizisten durch «Zwischenfälle» gekennzeichnet, die leicht zu schwereren Folgen als zu einer einfachen Geldstrafe führen können. Die erste Regel, die im fiktiven Moment der Aufforderung, «den Führerschein bitte», zu befolgen ist, ist jene, sich auch dann zu beherrschen, wenn man Gefahr läuft. Vorwürfe über ein Vergehen hören zu müssen, das man nicht begangen hat, und eine Version über Tatsachen anzunehmen, die keinesfalls der Wahrheit entspricht. Zur Bekämpfung dieser Aufforderung bringt der Verfasser dieses Artikels eine Serie von «Szenen», die aus der Wirklichkeit herausgegriffen sind: Szenen, in denen jeder Autofahrer sich selbst, den Vorfall und den Schutzmann wiedererkennen kann, der ihn angehalten hat. Und trotzdem, sagt abschließend der Verfasser, müssten die Verkehrspolizisten in unseren Städten zahlreicher, aufmerksamer und vielleicht auch ein wenig höflicher sein.

54 DIE LANCIA ERHÄLT DIE UIGA-PRÄMIE

Der Lancia ist kürzlich die «UIGA-Prämie» des italienischen Automobiljournalistenbundes verliehen worden, weil sie die besten Sportresultate des Jahres 1967 erzielt hat.

54 LANCIA-PRÄMIERUNGEN FÜR DIE SPORTSAISON 1967

Mit einer schlichten Zeremonie hat die Lancia ihren Dank den italienischen und ausländischen Piloten ausdrücken wollen, die während der Sportsaison 1967 mit Lancia-Wagen dazu beigetragen haben, drei Internationale Rallye-Trophäen, drei absolute Meisterschaften, eine europäische Meisterschaft, fünf nationale Meisterschaften, fünf Trophäen der Konstrukteure und eine europäische Markenmeisterschaft zu erringen. Die prämierten Piloten waren mehr als hundertdreißig.

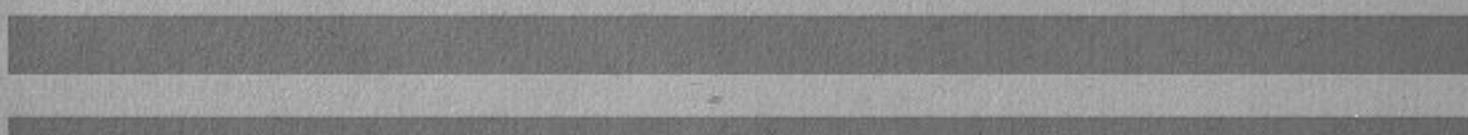
56 ZUM ANDENKEN AN LEO CELLA

Leo Cella, eine der sichersten Hoffnungen des italienischen Automobilsports, ist nach zehnjähriger italienischer Sportaktivität von uns gegangen. Schon seit Beginn seiner Pilotenlaufbahn (nach einer glücklichen Motorradsportzeit war er zum Automobilport übergetreten) zeigte er seine grosse natürliche Veranlagung zum Meister in den verschiedensten Wettbewerben — Bergrennen, Rallyes, Geschwindigkeitsrennen — am Steuer vieler Wagentypen: angefangen vom 700 Abarth, zum Lancia Flavia, zum Cooper bei der Formel drei, zum Porsche, zum Alfa-GTA, zum Fulvia HF. Er war eine der sichersten Hoffnungen des italienischen Automobilsports, so schrieben einstimmig die massgebenden ausländischen Journalisten über ihn. Leo Cella war einer der wenigen, die mit beschaulicher Ernsthaftigkeit an einen Beruf herantraten, der für die meisten nur ein Abenteuer bedeutet.



CENTRO STORICO

FAT



CEN STO

Da qualche tempo un destino tragico si accanisce contro lo sport automobilistico, strappandogli i suoi uomini migliori. Il rischio è contenuto permanente delle corse, da quando l'automobile è entrata nella nostra civiltà e attraverso le competizioni ha avuto una decisiva spinta di progresso. E pur doveroso riconoscere che senza questa attività, il cui contenuto tecnico trova nell'agonismo un profondo significato umano, l'automobile non sarebbe oggi (o non sarebbe ancora) quello strumento così perfetto che conosciamo; e se questo è avvenuto è anche merito di chi — diciamolo chiaramente, a costo di scivolare nella retorica — si è sacrificato sulle piste.

I tempi nostri, condizionati sempre più inesorabilmente dalla civiltà delle macchine, ma anche dalla suggestione di miti vecchi e nuovi, sembrano indurre a una certa visione cinica della vita; nella mai spenta inquietudine dei popoli, dei gruppi, degli individui, si direbbe non esserci posto per sentimenti di pietà; quando cade un personaggio, un protagonista, tutto si esaurisce in un certo numero di righe di piombo sui giornali. Forse è una legge di vita — non c'è tempo per soffermarsi sul dolore — ma anche un'espressione di arido egoismo.

A noi che amiamo l'automobile, sino a farne una ragione di vita, non sembra possibile né giusto, che il distacco dalla vita terrena degli uomini migliori che si sono sacrificati per l'automobile, abbia il semplice significato di una notizia. Quest'anno sono caduti Jim Clark, Mike Spence, Ludovico Scarfiotti, Leo Cella e il nostro Luciano Lombardini (e anche un umile meccanico al servizio delle corse, della Squadra Lancia HF, Francesco Rossi, che è doverosamente umano accomunare nel ricordo e nel rimpianto). Sono state perdite irreparabili, indipendentemente dal ruolo e dalla bravura di ciascuno di essi.

Certo eravamo particolarmente vicini ai nostri ragazzi, al burbero Cella al caro Lombardini all'operoso Rossi, perché con spontaneo entusiasmo tanto avevano dato ai colori della Lancia, dividendo con i compagni e con tutti noi le ore esaltanti e anche le delusioni delle vicende sportive. Ancora li sentiamo accanto a noi con il loro calore umano e la loro giovanile fiducia; ma non riusciamo a rassegnarci all'inesorabile crudeltà del destino che li ha strappati a chi li amava.

Ricordarli da queste pagine ci pare un piccolo eppure profondo segno di accorto rimpianto; e vorremmo che il ricordo di loro, anche se stemperandosi nel tempo, permanesse nella memoria come un intimo, ideale monumento alla coraggiosa dedizione di amici ad una causa buona.

S.F.

I «beni rifugio» del 1967, sorprese, conferme, delusioni NELLE CORSE DELL'ARGENTO E DELL'ORO HA VINTO CHI AVEVA PUNTATO SUL BIANCO

di MARIO SALVATORELLI

Ogni anno il denaro vale un po' meno. La lira italiana, il franco svizzero o francese, il dollaro americano, tutte le monete vedono gradatamente diminuire il loro potere d'acquisto all'interno del rispettivo paese. E ciò che si dice «aumento dei prezzi» e che non ha nulla a che fare con le svalutazioni ufficiali delle monete (come quella della sterlina), che alterano invece la «parità aurea» e per conseguenza il rapporto di cambio con le altre monete (la sterlina scese da 1750 a 1500 lire), ma all'interno non hanno che ripercussioni marginali.

L'indicazione «aumento dei prezzi» è generica, basata sulla media di quei cento o duecento articoli scelti per calcolare l'andamento dei prezzi al consumo: tra quelli che salgono (la carne), quelli che sono stabili (le automobili), quelli che scendono (i frigoriferi) si fa la media e si annuncia la variazione annua che, praticamente dalla fine dell'ultima guerra, ha in tutto il mondo il segno «più». Il fenomeno è così diffuso e costante che ormai gli economisti l'accettano come inevitabile per una civiltà dei consumi e considerano che un rincaro fino all'1,5 per cento annuo è giustificato dal miglioramento della qualità delle merci e dei servizi.

I prezzi nel mondo

Uno sguardo retrospettivo fa tuttavia una certa impressione. Dal 1956 al 1966 compreso, la lira ha perso il 28 per cento del suo valore, ad una media annua del 3,2 per cento: in pratica, nel 1966 valeva 72 centesimi della lira 1956. Il fiorino olandese ha perso il 29 per cento (media annua 3,4), il franco svizzero il 22 (media 2,4), quello francese il 38 (media 4,7), quello belga il 20 (media 2,2). Il marco tedesco è sceso del 21 per cento (media annua 2,3), la sterlina del 26 (media 2,9), il dollaro americano del 16 per cento (media 1,8), sempre dal 1956 al 1966.

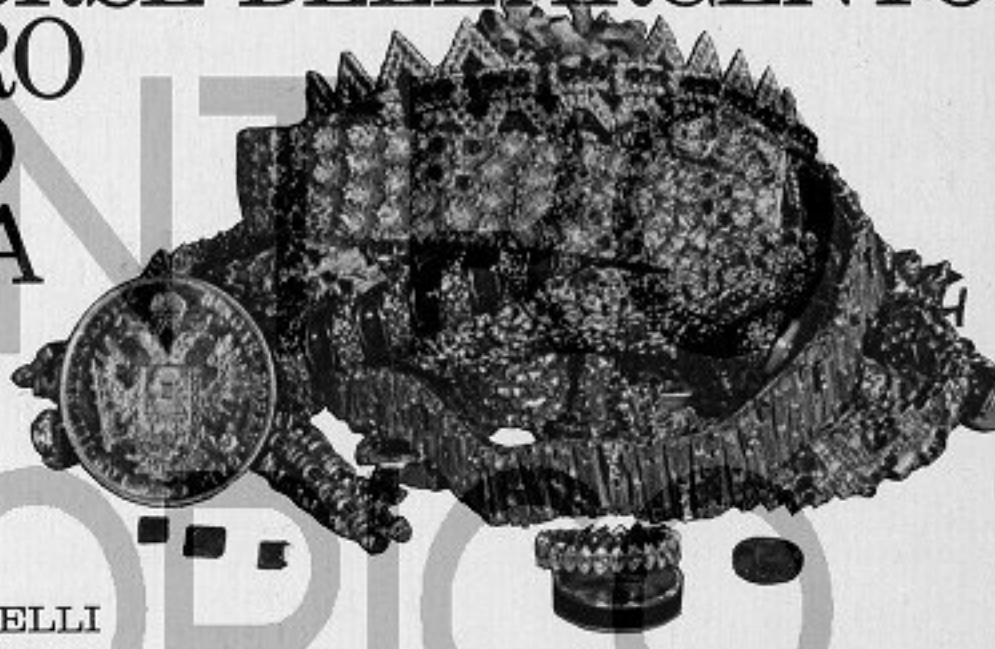
Secondo l'ufficio studio della First National City Bank, c'è un paese solo in tutto il mondo che in quei dieci anni ha mantenuto inalterato il potere d'acquisto della sua moneta: il Guatemala, dove il «quetzal» (al cambio 625 lire, come il dollaro USA) nel 1966 valeva ancora come nel 1956. Sembra una favola, se si pensa che alcuni paesi del Sud America (non tanto lontani, quindi, dal Guatemala) hanno visto quasi polverizzate le loro valute: 68 per cento in meno in Colombia, 75 in Bolivia, 90 in Cile, 94 in Argentina, 98 in Brasile, dove il «cruzeiro» valeva nel

1966 appena due «centavos» di quello del '56.

Il 1967 non ha fatto eccezione. L'Italia è ancora uno dei paesi che se la sono cavata meglio, contenendo il rialzo dei prezzi in circa il 2,6 per cento. In Francia si è avuto un aumento del 3,4 per cento, in Giappone del 4, in Svizzera del 5, in Spagna del 6,5 per cento. Anche gli Stati Uniti che, nella prima parte del loro lunghissimo «boom» economico, ancora in corso, avevano mantenuto il rincaro nel limite dell'1,5 per cento circa (grazie allo straordinario progresso tecnologico, quindi alla capacità di produrre a costi sempre inferiori), hanno confermato le tendenze inflazionistiche che si erano già manifestate nel 1965-66, con aumenti del 3 per cento annuo.

I «beni rifugio»

Per difendersi da questa lenta erosione della moneta (è come una margherita, alla quale ogni anno venga strappato un petalo, quando va bene, due o più, quando va male), chi ha denaro liquido disponibile si guarda intorno e cerca d'investirlo nel modo migliore. Non ci occupiamo degli investimenti immobiliari (così diversa essendo la situazione da Sta-



to a Stato e, nello stesso paese, da una città all'altra e anche da un quartiere all'altro della stessa città), né, ovviamente, di quelli industriali o commerciali, fatti per ampliare un'impresa o creare una nuova. Parliamo di quelli che si chiamano « beni rifugio », perché dovrebbero offrire un riparo, un porto sicuro ai risparmi. Va da sé che non tutti gli acquirenti di questi beni sono risparmiatori in cerca di « rifugio ». Succede in questo campo un po' quel che capita per le statistiche del turismo: ogni straniero che varchi le frontiere, ogni viaggiatore che scenda in un albergo rientra nel movimento « turistico », anche se è un rappresentante di commercio, un uomo d'affari o un tale che si reca al capezzale di un parente malato. L'anno scorso si è avuto, in generale, un aumento di prezzo dei « beni rifugio » superiore a quello giustificato dall'erosione delle monete. Tra i preziosi, ottimo il comportamento dei diamanti (ottimo per chi li aveva comprati prima o all'inizio dell'anno): quelli piccoli, da mezzo carato, sono saliti del 19 per cento che, aggiunto al 30 per cento realizzato nel '66, porta ad un incremento di quasi il 50 per cento nel giro di due anni. Niente da obiettare sulla bellezza dei diamanti, sul piacere che se ne ricava a vederli brillare, specie se ornano una signora: ma ci sembra un aumento un po' forte, per una pietra che non minaccia certo di estinguersi e la cui estrazione non è condizionata da difficoltà tecniche o da motivi politici, anche se la sua domanda per usi industriali è in continuo sviluppo.

Il « boom » dell'argento

All'argento si può dare senza esitazione l'« Oscar » per il 1967, come il « bene rifugio » che ha più ricompensato chi ha avuto fiducia in lui. I prezzi del metallo bianco, sul mercato libero di Milano, sono saliti nei dodici mesi da 28.500 a 44.000 lire al chilo, ciò che rappresenta un rialzo del 54 per cento, ma su altre piazze l'aumento è stato ancora maggiore. L'argento era da tempo sotto pres-

IL POTERE D'ACQUISTO DELLE MONETE NEL MONDO NELL'66 RISPETTO AL '56

L'unità moneta che ha mantenuto intatto il suo potere d'acquisto è il « quetzal » del Guatemala. Nel 1967 la flessione è proseguita per tutte le altre valute.



sione, per la crescente richiesta negli usi industriali (dal 1951 in poi la domanda è salita, in media, dell'8 per cento l'anno, la produzione del 2,5) e per la tendenza all'accaparramento di monete (lo vediamo anche in Italia, dove le 500 lire sono quasi introvabili, pur essendone state coniate almeno 130 milioni di pezzi, il cui valore intrinseco, tra l'altro, pur dopo gli ultimi forti aumenti dell'argento, non arriva a 400 lire).

La vera « corsa all'argento » si doveva scatenare, però, nel maggio '67, con partenza il giorno 19, quello successivo all'annuncio, da parte del Tesoro americano, di riservare la vendita delle sue scorte alle ditte che lavorano il metallo negli Stati Uniti per usi industriali o di gioielleria. Contemporaneamente, il Tesoro s'impegnava a mantenere il prezzo a 128,3 cents l'oncia (circa 26.200 lire al chilo). Questa misura, da parte del principale fornitore mondiale d'argento, provocava l'immediato rialzo, sul mercato di Londra, del 15 per cento: e da allora il prezzo continuava a salire.

La decisione americana era imposta dal fatto che le scorte d'argento erano agli estremi: da oltre due miliardi di once alla fine del 1959 ad appena 512 milioni, di cui 431 bloccati dalla legge che impone la copertura dei « silver certificates » in circolazione negli Stati Uniti. Si trattava, in sostanza, di arrivare fino a quando fosse stato coniato un numero sufficiente delle nuove monete da 10 e 25 centesimi senza argento e di mezzo dollaro con un contenuto del 40 anziché del 90 per cento, in base alla nuova legge sulla coniazione del 1965. Se il prezzo dell'argento fosse salito troppo, ci sarebbe stato l'accaparramento delle vecchie monete, anche se la legge ne vieta la fusione ai privati, e sarebbe stato un grosso guaio in un paese dove di queste monete si fa un uso enorme, per i telefoni e le macchinette automatiche. Una mano al Tesoro, in questa corsa contro il tempo, la dava un decreto, firmato d'urgenza da Johnson e che liberava dalla copertura dei « silver certificates » 116 milioni

di once, ciò in attesa che il Congresso approvi la legge che fisserà un termine di tempo al diritto di convertire quei « certificati » in argento.

Il 15 luglio la gara contro il tempo era vinta, sia pure a costo di nuove emorragie delle riserve, e il Tesoro americano poteva annunciare il definitivo abbandono della difesa del prezzo dell'argento a 128,3 centesimi l'oncia; in avvenire si sarebbe limitato a contribuire ad una relativa stabilizzazione del mercato, vendendo a libera asta due milioni di once la settimana. Il risultato fu che a New York (e in proporzione sulle altre piazze mondiali), il prezzo toccò a fine luglio 184 centesimi, ridiscese leggermente in agosto e settembre, per riprendere poi a salire, raggiungendo 220-230 centesimi di dollaro a fine anno, con un aumento del 71 per cento dall'inizio. Quest'anno si è mantenuto più o meno su questo livello; ai primi di aprile quotava intorno ai 210-220 centesimi di dollaro.

Alla pressione già esistente sul mercato dell'argento, alle altre cause di cui abbiamo parlato, si erano aggiunti, nella seconda metà del 1967, due fatti nuovi: il lungo sciopero dei cupriferi (iniziatosi in luglio e durato fino all'aprile del '68) e la svalutazione della sterlina, con conseguente corsa all'oro.

L'oro e il dollaro

L'oro, il « re » dei beni rifugio, ha fatto ancora una volta parlare di sé nel '67 e nei primi mesi di quest'anno. Da tempo immemorabile l'oro è il simbolo della ricchezza, perché è raro abbastanza da essere prezioso, ma non troppo da non poter essere oggetto di scambio (sotto forma di monete o di lingotti); perché è inalterabile dagli agenti atmosferici e resistente agli altri fattori distruttivi; perché è bello. A queste qualità se ne è aggiunta, da oltre trenta anni, un'altra, sulla quale però non tutti sono d'accordo nel considerarla tale: è inalterabile anche nel prezzo che, dal 1934, sui mercati ufficiali, è di 35 dollari l'oncia di fino (circa 703 lire attuali al grammo).

Questo perché l'oro, nel sistema monetario internazionale, assolve una duplice funzione: è mezzo di pagamento dei saldi delle bilance dei conti di un Paese con l'estero ed è la base per calcolare i rapporti di cambio delle monete, ciascuna delle quali fissa il suo valore, in rapporto alle altre, secondo un « teorico » contenuto aureo, ciò che si indica come « parità ». Per esempio, la parità au-

rea della lira è, dal dicembre 1949, di 1,42187 milligrammi di oro fino. Da questa deriva il fatto che il cambio con il dollaro è, da quella data, di 625 lire: infatti, la parità del dollaro con l'oro è di 888,671 milligrammi, cioè 625 volte quella della lira. Tutto il sistema, il « gold exchange standard » (sistema di cambio oro), si impenna sul fatto che gli Stati Uniti, dopo l'ultima svalutazione del dollaro, che risale appunto al 31 gennaio 1934, si sono impegnati a convertire in oro, al prezzo di 35 dollari l'oncia (più 20 centesimi di spese), i dollari posseduti dalle banche centrali dei paesi aderenti al sistema e da certi organismi internazionali. In altre parole, avere dollari, per questi Paesi, è come avere oro. L'impegno americano, quando venne preso, poteva anche essere considerato non troppo gravoso. *Primo.* Perché, ragionando solo in termini d'affari (e non politici), non si vede perché un paese debba preferire l'oro, che non frutta interessi, ai dollari che, investiti in titoli di Stato americani, rendono il loro bravo interesse. *Secondo.* Perché le riserve d'oro americane erano una volta colossali: ancora nel 1957 erano pari a 26 miliardi di dollari, mentre i dollari all'estero (quindi convertibili in oro) erano pochi miliardi. *Terzo.* La produzione mondiale d'oro andava in gran parte a ingrossare le riserve dei Paesi occidentali, Stati Uniti compresi. *Quarto.* Perché l'impegno valeva solo per le banche centrali e non per i privati, come in pratica è successo, invece, con la creazione del « pool » dell'oro, di cui parleremo più avanti.

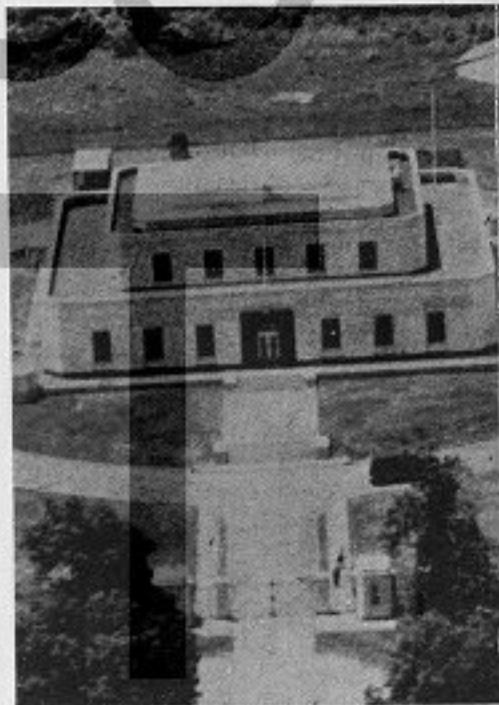
Oggi la situazione si è rovesciata: le riserve d'oro americane sono scese (marzo 1968) a 10,4 miliardi di dollari; la produzione mondiale d'oro viene quasi tutta, quando non tutta, accaparrata dai privati, industriali o tesaurizzatori (si calcola che i privati ne abbiano ora per 20 miliardi di dollari); i miliardi di dollari in possesso dei paesi esteri sono saliti a trenta. Ciò significa che se tutti gli avari diritto esigessero dal Tesoro americano la conversione in oro, sarebbe, per Washington, la bancarotta. A meno, naturalmente, di abbandonare l'impegno (e quindi mandare all'aria il « gold exchange standard »), oppure di aumentare il prezzo dell'oro (e quindi di svalutare il dollaro).

La svalutazione della sterlina

E questa speranza, di un aumento del prezzo dell'oro, che scatena la corsa ogni volta che si profila o si

verifica qualche novità sull'orizzonte internazionale. E così è avvenuto dopo la svalutazione della sterlina, nel novembre '67. Non si volle tener conto, allora, di un particolare, non tanto piccolo, addirittura fondamentale. La Gran Bretagna ha svalutato la sterlina (del 14,3 per cento), perché non poteva più sostenere la pressione che si esercitava su di essa sui mercati dei cambi, e perché la sua bilancia dei pagamenti continuava ad essere passiva, soprattutto a causa del disavanzo tra esportazioni e importazioni di merci. A questa situazione, pesante da anni, era venuta a dare il colpo di grazia la guerra in Medio Oriente, con il rincaro di tutti i prodotti costretti a circumnavigare l'Africa anziché passare da Suez (primo fra tutti il petrolio) e con il ritiro di molti fondi arabi dalle banche inglesi.

Non potendo evidentemente eliminare le importazioni, essenziali per la vita della Gran Bretagna, occorreva stimolare le esportazioni, offrendole più a buon mercato all'estero: ciò che avviene quando una moneta svaluta (un prodotto inglese da una sterlina, in Italia prima costava 1750 lire, oggi solo 1500). Indirettamente, si veniva anche a dare un piccolo colpo di freno alle importazioni, che



Forte Knox:
roccaforte dell'oro americano.

in Gran Bretagna costano di più, per il motivo opposto (un prodotto italiano che costa 1750, prima in Gran Bretagna costava una sterlina oggi una sterlina più tre scellini e rotti). Inoltre la Gran Bretagna si dibatteva in difficoltà economiche interne: disoccupazione in aumento, più lento ritmo della produzione, basso livello di produttività, ritiro di capitali a breve termine, la «hot money», in cerca di investimenti redditizi (e per attirare questi, insieme alla svalutazione della sterlina, Londra ha rialzato il tasso di sconto dal 6,5 all'8 per cento), tutte cose che gli Stati Uniti ignorano.

Infine, e questo è il punto principale, il disavanzo della bilancia dei pagamenti americana è dovuto solo alle voci più facilmente controllabili (come ha dimostrato Johnson, con le misure prese proprio il primo giorno di quest'anno): investimenti e aiuti all'estero, spese dei turisti, mentre la bilancia commerciale è largamente attiva per gli Stati Uniti ed i prezzi dei prodotti americani sono già oggi i più competitivi nel mondo, grazie all'altissimo livello di produttività.

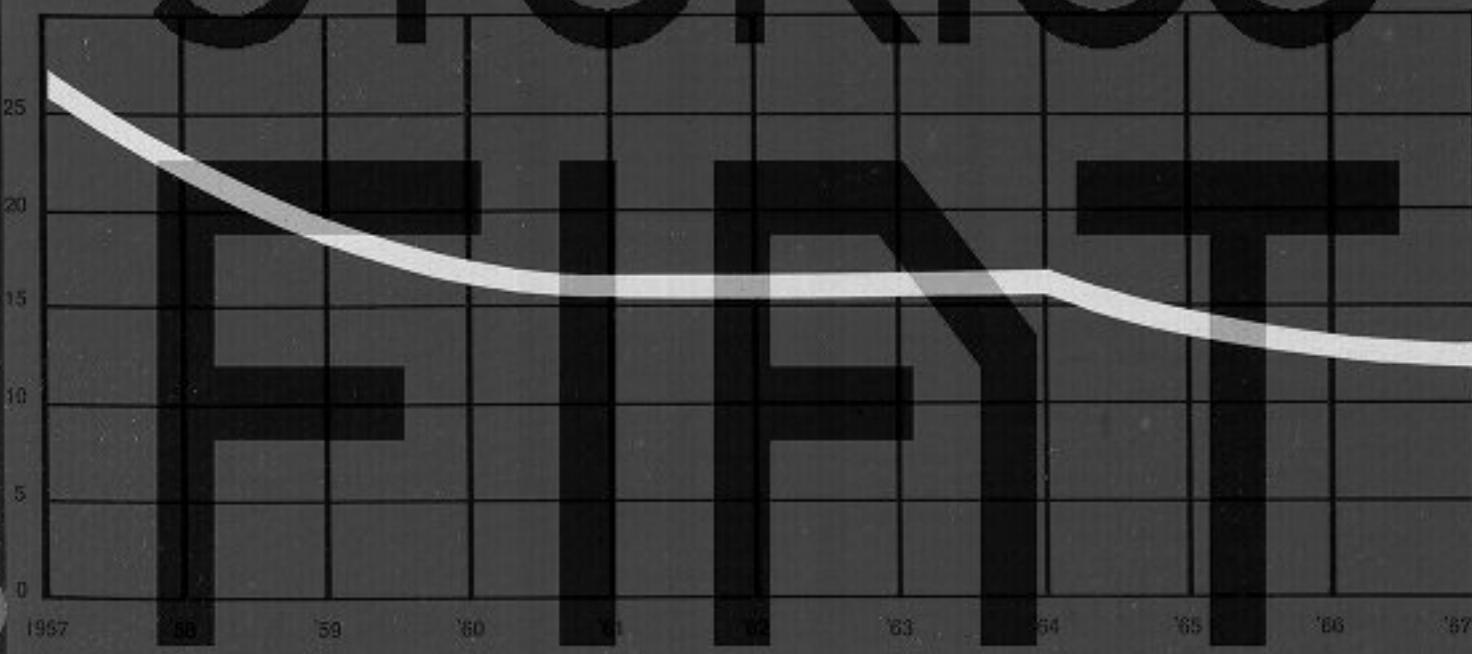
Ma tant'è. La sterlina, considerata a torto o a ragione un avamposto del dollaro e per importanza certo non

inferiore a questo (il 70 per cento almeno del commercio mondiale si tratta in sterline), svalutava: avrebbe svalutato anche il dollaro. Per coincidenza (inutile, qui, ricercare se voluta o no), due giorni dopo l'annuncio della svalutazione, cioè alla riapertura dei mercati, dopo un prolungamento del week-end (Wilson aveva parlato sabato sera 18 novembre), Parigi faceva sapere, attraverso l'articolo di un'autorevole quotidiano, che si era ritirata dalle operazioni del «pool» dell'oro. Che cosa voleva dire?

Il «pool» dell'oro

Il «pool» dell'oro è un accordo tra otto Paesi per creare una massa di manovra da gettare sul mercato dell'oro quando i prezzi sono in aumento e per comprare metallo, quando il prezzo (capita di rado, ma capita) tende a scendere. Ognuno degli otto paesi concorre in base a quote prefissate: Stati Uniti 50 per cento, Germania 11 per cento, Italia, Francia, Gran Bretagna 9,3; Belgio, Olanda e Svizzera 3,7 per cento. Il «pool» nacque nella primavera del 1961, in seguito all'allarme provocato dalla corsa all'oro dell'autunno 1960, quan-

do il prezzo salì ad oltre 40 dollari l'oncia sul mercato di Londra, il più importante del mondo, dove affluisce tutta la produzione del Sud Africa, che è i tre quarti di quella mondiale. Prima del «pool» esistevano due mercati dell'oro, uno ufficiale a 35 dollari l'oncia per le banche centrali, l'altro per i privati a prezzo libero: proprio come verrà deciso nel marzo '68 (lo vedremo più avanti), suscitando un clamore giustificato, più che dal provvedimento in sé, dal momento in cui lo si è preso. Fino al 1965 il «pool» funzionò perfettamente, riuscendo anche a non rimetterci, quanto a riserve auree. Fu solo a partire da quell'anno e più ancora dall'inizio del 1967 che dovette ricorrere con sempre maggiore frequenza ad iniezioni d'oro. Il primo giugno 1967 (altra coincidenza, proprio alla vigilia della guerra in Medio Oriente), quando gli otto paesi dovevano operare una di queste iniezioni, la Francia si ritirò, scaricando la sua quota sugli Stati Uniti (che venivano ad assumersi, così, il 59,3 per cento del peso delle operazioni del «pool»). Questa notizia, che dimostrava la volontà di Parigi di proseguire nella sua guerra al dollaro, ormai messa in pratica da un paio d'anni (quando annunciò, nel



RISERVE D'ORO DEGLI STATI UNITI

Lo «stock» aureo degli Stati Uniti è oggi meno della metà di quello che era nel '57

febbraio '65, che avrebbe convertito in oro tutti i dollari derivanti da un attivo della bilancia dei pagamenti), fece ritenere a molti che il dollaro avrebbe seguito la sterlina, svalutandosi. Il prezzo dell'oro, quindi, sarebbe salito.

Tutto ciò era più che sufficiente per scatenare la corsa all'oro, con una furia, questa volta, senza precedenti. Gli acquisti del metallo furono di 50 tonnellate martedì 21 novembre, sui mercati europei (Londra, Parigi, Zurigo, in piccola parte anche Francoforte, Bruxelles e Milano; negli Stati Uniti non c'è commercio d'oro, se non di contrabbando); salirono a 70 tonnellate mercoledì, a 140 giovedì, a 180 venerdì. In quattro giorni i privati acquistarono qualcosa come 300 miliardi di lire in oro.

Chissà cosa sarebbe successo nell'ultima settimana di novembre, se i governatori delle banche centrali del «pool» non si fossero riuniti a Francoforte, durante il week-end, e al termine dei colloqui non avessero comunicato ufficialmente che il prezzo dell'oro era immutabile e tutte le riserve dei sette paesi (la Francia, dopo la decisione di giugno, non partecipava più alle riunioni), cioè un valore di oltre 26 miliardi di dollari in metallo, erano pronte ad essere gettate sul mercato, fino all'ultima oncia, per riportarlo alla stabilità.

Il comunicato era un po' un «bluff», in quanto, a parte la possibilità degli altri sei Paesi di privarsi completamente del loro oro, negli Stati Uniti una grossa parte dell'oro conservato a Fort Knox (chi non ricorda il film di James Bond: «Operazione Goldfinger»?), era bloccato per la copertura della circolazione, in base ad una legge che richiede il 25 per cento in oro dei dollari di carta, ciò che riduceva le riserve auree effettivamente disponibili per operazioni internazionali a meno di due miliardi. Johnson ha ora ottenuto l'abolizione di questa copertura (il voto definitivo del Congresso è del 14 marzo scorso) ma allora esisteva ancora.

La dichiarazione di Francoforte fece, tuttavia, il suo effetto e la corsa rallentò fino a fermarsi. Riprese di nuovo nella seconda settimana di dicembre, a causa di un'altra riunione del «pool» che ebbe il torto di non emettere alcun comunicato, alimentando le voci, anche questa volta diffuse a Parigi, di un piano per limitare le vendite d'oro, sul mercato di Londra, agli usi industriali. All'inizio venne presa con leggerezza e fu definita «mini-corsa», ma poi andò ingrossandosi, anche se non raggiunse i livelli di novembre. Fu però



RISERVE D'ARGENTO DEGLI STATI UNITI

La forte flessione delle riserve d'argento ha costretto gli Stati Uniti a quelle misure che hanno scatenato nel 1967 la più frenetica corsa all'argento nella storia del metallo bianco.

sufficiente a stroncarla un comunicato ufficiale di Washington, emesso sabato 16 dicembre, in cui si affermava che il «pool» aveva deciso di mantenere invariato, non solo il prezzo, ma anche il mercato dell'oro. E così il metallo giallo, dopo tanto scalpare, chiudeva l'anno allo stesso prezzo con cui l'aveva iniziato deludendo, ancora una volta, i suoi acquirenti.

La nuova corsa all'oro nel '68

Dovevano passare un paio di mesi prima che il mondo si rendesse conto che la quiete sul mercato dell'oro era di quelle che precedono le tempeste. La speculazione, battuta nel 1967, non aveva disarmato. Quasi in sordina all'inizio, poi con l'andamento di una valanga, la corsa all'oro riprese tra la fine di febbraio e i primi di marzo di quest'anno, alimentata da notizie e voci: nuove difficoltà della sterlina, presunto ritiro di altri Paesi dal «pool» dell'oro, sull'esempio di Parigi, le misure di Johnson per frenare l'emorragia di dollari dagli Stati Uniti, l'aggravarsi della guerra nel Vietnam, e così via. La febbre dell'oro, edizione 1968, giunse addirittura a superare quella, pur frenetica, del 1967, provocando un'uscita di metallo per centinaia e centinaia di tonnellate dalle casse delle Banche centrali del «pool».

Fu così, che nella notte di venerdì 15 marzo esplose nelle redazioni dei giornali la notizia che il primo ministro inglese, su richiesta di Washington, si era recato a tarda sera a Buckingham Palace ed aveva fatto firmare alla Regina il decreto che proclamava un «giorno di vacanza» per Borse, banche e mercato dell'oro in Gran Bretagna, in vista di una conferenza straordinaria ed urgente dei Governatori delle Banche centrali dei sette paesi del «pool», negli Stati Uniti. Quel venerdì, mentre tutti gli altri mercati europei dell'oro rimasero chiusi, per facilitare la preparazione della conferenza di Washington, il mercato di Parigi, per esplicita richiesta del governo, aprì regolarmente: l'oro salì vertiginosamente, fino a 45 dollari l'oncia. Sembrava che per gli speculatori fosse finalmente suonata l'ora del trionfo. Quello di sabato 16 e domenica 17 marzo '68 fu il «week-end» più drammatico del dopoguerra per gli ambienti economici e finanziari internazionali. E non solo per essi, se si pensa quale carica di conseguenze, per la produzione ed i commerci, avrebbero avuto le decisioni che stavano per essere prese nella capi-

tale degli Stati Uniti. Domenica, a tarda ora italiana (23,30), giunse il comunicato: il dollaro non svalutava; il prezzo dell'oro ufficiale rimaneva a 35 dollari l'oncia; le banche centrali del « pool » (avendo, così diceva il testo della dichiarazione, « sufficienti riserve d'oro »), si ritiravano dalla scena, lasciando che nelle contrattazioni tra privati il prezzo dell'oro oscillasse, in base alla legge della domanda e dell'offerta. In parole più chiare, accanto al mercato ufficiale, rinasceva il mercato libero; accanto all'oro moneta (mezzo di riserva e di pagamenti internazionali), l'oro merce.

La riapertura, il lunedì 18 marzo, del mercato dell'oro (eccetto quello di Londra, rimasto chiuso fino al 1º aprile), indicava subito che la speculazione era stata colta di contropiede. Anziché una delle due soluzioni già indicate prima: rinuncia alla convertibilità dei dollari in oro da parte di Washington e, soprattutto, aumento del prezzo ufficiale del metallo, cioè svalutazione del dollaro, era stata scelta una terza strada, irta d'incognite forse per le Banche centrali, ma certo per chi tratta l'oro.

Dai 45 dollari l'oncia di venerdì, il prezzo crollava lunedì a 40 e nei giorni successivi, con qualche tentativo di ripresa, continuava a scendere su tutte le piazze, fino a 38 dollari. A questo livello riapriva il 1º aprile il mercato di Londra, poi l'oro scendeva ancora, fino a 36,70 il 4 aprile scorso, dopo l'adesione di Hanoi alle trattative proposte da Johnson per riportare la pace nel Vietnam. Anche a quota 38, tre dollari più del prezzo ufficiale, il margine è appena sufficiente a ripagare gli speculatori dei diritti di commissione, delle spese di assicurazione, custodia e trasporto, dei mancati interessi per i capitali congelati in lingotti.

Un calcolo sbagliato

Questo andamento dell'oro è assai diverso da quello previsto da esperti e da tesaurizzatori privati (questi ultimi influenzati evidentemente dai primi), per il giorno in cui l'oro avesse potuto essere scambiato liberamente, senza il controllo del « pool », senza la « zavorra » del dollaro. Che spiegazione si può dare a questo errore di calcolo, piuttosto vistoso se si pensa che il noto economista francese Jacques Rueff (ritenuto il consigliere di De Gaulle) parlava di un prezzo ragionevole di 70 dollari l'oncia, in base al fatto



**AUTUNNO 1967:
LA PRIMA CORSA ALL'ORO**
(in milioni di tonnellate)
Una tonnellata d'oro:
pari a 1.125.000 dollari
ossia 703 milioni di lire.

che negli Stati Uniti i prezzi sono raddoppiati dal 1934, quando fu fissato il prezzo di 35 dollari per oncia di fino? Secondo noi, si può tentare di condensarne i motivi in sette punti.

- 1) Quando si parla di aumento dei prezzi, si indica sempre una media, alla quale (l'abbiamo già detto all'inizio) sfuggono molti prodotti. Generi alimentari, di abbigliamento, affitti, sono una cosa; prodotti industriali un'altra.
- 2) L'oro, in fondo, è un prodotto industriale e per esso valgono, con le debite modifiche, i discorsi che si fanno per automobili, frigoriferi ed altri articoli che si sono giovati dei progressi tecnologici. Oggi il costo di estrazione dell'oro, di raffinazione, di spedizione e così via è assai inferiore a quello di una volta: prova ne sia che gran parte delle miniere sudafricane, le maggiori del mondo, vendendo l'oro allo stesso prezzo di trent'anni fa, sono in grado di realizzare buoni utili, tanto da versarne una grossa percentuale allo Stato.

- 3) Tutti gli acquirenti privati, finora tesaurizzatori del metallo, nel momento in cui si è aperto un mercato libero dell'oro, si sono trasformati in venditori, di fatto o potenziali,

Durante la corsa all'oro sui mercati europei, nella settimana successiva alla svalutazione della sterlina, vennero acquistate 440 tonnellate di metallo dai privati.

spingendo quindi ad aumentare la offerta, mentre prima stimolavano la domanda.

- 4) Non c'è più la sicurezza dei 35 dollari l'oncia. Infatti, quello che era un « tetto » imposto dai Paesi del « pool » per non fare aumentare il prezzo del metallo, era anche una « base » sulla quale si marciava a colpo sicuro: per male che andasse, chi acquistava oro poteva esser certo di riavere tutto il denaro impiegato. Oggi non è più così: l'oro è un po' salito sul mercato libero, ma domani? Sarebbe come se in una sala da gioco ci fossero due « roulette »: ad una è molto difficile vincere, ma a chi perde viene restituita la posta; ad un'altra le probabilità di vincere sono cinquanta a cinquanta, ma chi perde non riprende la puntata. Si può essere sicuri che il 90 per cento del pubblico sceglierà la prima « roulette », quella dove non si perde e solo i veri giocatori punterebbero sulla seconda.

- 5) Gli usi industriali dell'oro sono diminuiti, perché il metallo è stato in vari impieghi soppiantato da altri metalli, leghe, materie plastiche e così via; un esempio solo, nelle protesi dentarie, la porcellana o la plastica, così simili ai denti veri, hanno fatto giustizia dell'oro.

6) Prima del discorso di De Gaulle del febbraio 1965, che in pratica trasformò una questione monetaria o di speculazione in un affare politico, il « pool » dell'oro era intervenuto sul mercato più per *sostenere* che per *calmare* il prezzo del metallo, ciò che significa che l'oro aveva piuttosto una tendenza a scendere che a salire. Ne è una prova il fatto, riconosciuto anche dai francesi, che per i primi anni di attività, il « pool » aveva chiuso in attivo, cioè aveva aumentato le sue riserve auree.

7) Il dollaro ha svalutato solo tre volte in tutta la storia degli Stati Uniti: nel 1792, quando la parità con l'oro fu fissata in 1603,8 milligrammi di fino; la seconda, molto lieve, nel 1837, quando la parità fu abbassata a 1504,6 milligrammi; la terza nel 1934, quando fu fissata la parità attuale di 888,671 milligrammi. Ma nel 1934 gli Stati Uniti uscivano da una lunga crisi economica, iniziata con il famoso « lunedì nero » dell'ottobre 1929; oggi gli Stati Uniti sono in piena espansione, con un reddito in continuo aumento, un numero di disoccupati in diminuzione e mezzi un tempo sconosciuti per controllare eccessi sia di sviluppo, sia di recessione.

È ancora presto per affermare che il dollaro ha vinto la guerra con l'oro; forse ha solo vinto una battaglia. È certo comunque che, oggi come oggi, sembra che abbiano avuto ragione quelli che affermavano che non era l'oro che sosteneva il dollaro, ma il dollaro che sosteneva l'oro. Staremo a vedere chi avrà l'ultima parola.

Certo è, però, che l'oro, come mezzo per i pagamenti internazionali e come misura di tutte le monete, si avvia al tramonto. Lo hanno dimostrato anche le decisioni prese a fine marzo alla Conferenza di Stoccolma. In quell'occasione il cosiddetto Club dei Dieci, di cui fanno parte i Paesi economicamente più forti del mondo non comunista (Stati Uniti, Canada, Giappone, Germania, Gran Bretagna, Italia, Francia, Belgio, Olanda, Svezia), hanno approvato (con la sola eccezione di Parigi) la creazione di « diritti di prelievo » che il Fondo Monetario Internazionale metterà a disposizione dei cento e più paesi che ne fanno parte, per i loro scambi internazionali, in base al loro peso economico e mediante clausole tecniche che qui sarebbe fuori luogo spiegare, tanto più che non sono ancora definitivamente stabilite. È un altro colpo portato al mito dell'oro, come supremo e insostituibile simbolo della ricchezza.

Le monete d'oro

Finora abbiamo parlato dell'oro in lingotti. Le monete, invece, che non godono dell'ombrello del Tesoro americano (o non soffrono del ceppo, secondo i punti di vista), hanno registrato nel 1967 un moderato andamento al rialzo.

Napoleoni, marenghi, sovrane, sono sempre stati la pupilla dei tesaurizzatori. E nel 1967 hanno riscattato in parte la delusione provocata dall'oro fino, con aumenti che sono andati dall'8 per cento (sovranina) al 16 per cento (marenghi svizzeri). Le monete d'oro sono la dimostrazione più convincente di quanto valgono, per i beni rifugio, le emozioni psicologiche, le simpatie, le prevenzioni e (diciamolo pure) l'ignoranza, più di qualsiasi ragionamento.

Un esempio: le sterline vecchio conio (con effige maschile) fino a qualche tempo fa valevano più delle sovrane nuovo conio (con l'effige di Elisabetta d'Inghilterra), perché queste ultime erano meno gradite nel mondo arabo, che ha per la donna una concezione ancora antiquata; ora questo dislivello è scomparso, in seguito alle numerose contraffazioni del vecchio conio.

Secondo esempio: il marengo svizzero (con contenuto aureo di 5,806 grammi) è da anni quotato al prezzo della sovrana (che ha un contenuto aureo assai superiore: 7,317 grammi), e, nella corsa del dicembre passato, ha raggiunto un prezzo superiore del 90 per cento al suo valore intrinseco: occorrerebbe, cioè, il raddoppio del prezzo dell'oro per garantire un modesto guadagno ai suoi acquirenti. Ad ogni modo, tutto sommato, le monete auree, a chi le ha comprate all'inizio 1967, dopo un anno hanno assicurato un ragionevole guadagno e l'hanno difeso con qualche cedimento, nel primo trimestre '68.

Gli altri «beni rifugio»

Ci sono altri «beni rifugio» che l'anno scorso hanno procurato affari «d'oro» a chi vi si è rivolto. Secondo l'esperto americano Franz Pick, che ogni anno pubblica la sua brava inchiesta sull'argomento, i quadri, dei vecchi e dei nuovi maestri, hanno impegnato un'emozionante gara a chi faceva registrare gli incrementi più forti. I classici, Pick li valuta addirittura intorno al 70 per cento.

I disegni di artisti famosi, rispetto al 1966, sono saliti di un buon 40 per cento. Egual incremento è accreditato anche agli arazzi e ai mo-

bili antichi; un 30 per cento d'aumento alle porcellane. Manoscritti e libri rari, invece, sono quasi in testa alla classifica, con un «plusvalore», rispetto al 1966, tra il 50 e il 60 per cento.

Azioni e titoli a reddito fisso

E i mercati mobiliari? Come si sono comportati le azioni e i titoli a reddito fisso? Per le prime le cose sono andate assai diversamente, da paese a paese: grossi guadagni in alcuni (15 per cento a Wall Street, 30 a Londra, 44,5 a Zurigo, addirittura il 51 per cento a Francoforte), ribassi in altri (in Francia del 2,8 per cento, in Italia del 5,6 per cento). Per le obbligazioni e i valori di Stato che, com'è noto, registrano fluttuazioni minime e sono meno sensibili agli umori del mercato, anche perché meglio difesi dalle autorità centrali, non si può parlare di rialzi o di ribassi. Rimane, per i titoli a reddito fisso, l'interesse, tra il 5 e il 6 per cento. In Italia, dove i prezzi sono saliti nel 1967 meno del 3 per cento, i possessori di questi titoli hanno ben rifugiato il loro capitale, ottenendone anche un piccolo guadagno.

Nel 1968 la Borsa si è comportata, finora, in Italia né male né bene. Ha iniziato l'anno con l'indice generale delle azioni a quota 70,55 e, alla fine del primo trimestre, si trova quasi esattamente allo stesso livello: 70,95, dopo frequenti, ma non molto sensibili, oscillazioni. Lo stesso si può dire per il reddito fisso. Cosa succederà nel resto dell'anno? Da molto tempo, per il nostro lavoro, seguiamo quotidianamente gli avvenimenti economici e finanziari ed almeno una cosa abbiamo imparato: non fare previsioni. È un fatto, però, che le azioni in Italia sono sottovalutate. L'indice a 70 significa che i titoli principali quotati in Borsa hanno oggi un valore settanta volte superiore al 1938. Quando si pensa che il costo della vita è aumentato, da allora, almeno di cento volte; quando si paragona la forza economica attuale delle nostre imprese a quella d'anteguerra, non ci si può non stupire di questa fiacchezza dei nostri mercati mobiliari. Senza contare che se oggi c'è un Paese con le carte in regola per puntare sull'avvenire, questo è l'Italia.

Come disse tempo fa a Torino il noto giornalista e scrittore francese Jean-Jacques Servan-Schreiber, « quando gli italiani impareranno ad essere meno modesti, potranno finalmente assumere in Europa il posto che loro compete ». M. S.

IL SEMPIONE STRIZZA L'OCCHIO AL FREJUS

Sul passo che collega il Piemonte orientale alla Svizzera si sta assicurando la viabilità invernale con gallerie e paravalanghe. La stessa soluzione potrebbe costituire un'alternativa al traforo per il valico del Moncenisio. Cent'anni fa era già stata attuata per una ferrovia di cui restano imponenti tracce.

di SILVANO RHO

Quando in una discutibile edizione televisiva rivedemmo la novella di cui (lo scrittore ci perdoni) abbiamo preso a prestito il titolo, pensammo che le due grandi strade nate insieme, o pressapoco, all'epoca napoleonica come valichi di montagna, e accomunate quali grandi imprese dell'età d'oro ferroviaria, abbiano ancora oggi un destino comune.

Rientrando in Italia da un viaggio in Svizzera abbiamo avuto l'occasione di ammirare i grandiosi lavori in corso — sono paravalanghe e chilometri di gallerie artificiali — che dal prossimo inverno renderanno il passo del Sempione transitabile durante tutto l'inverno.

Di fronte a queste opere, il nostro pensiero è subito andato alle gallerie, di cui ormai quasi nessuno ricorda l'origine, che si incontrano lungo la strada del Moncenisio, da Susa fino alle « scale » teatro di una delle più celebri corse in salita. Quelle gallerie furono costruite verso la metà dell'ottocento, con la stessa identica funzione dei lavori in corso lungo la strada del Sempione: ossia per consentire il transito in ogni stagione su una delle più ardite opere ferroviarie dell'epoca, la Susa-Lanslebourg a cremagliera, le cui potentissime locomotive trovano ancora oggi un posto nella storia delle strade ferrate.

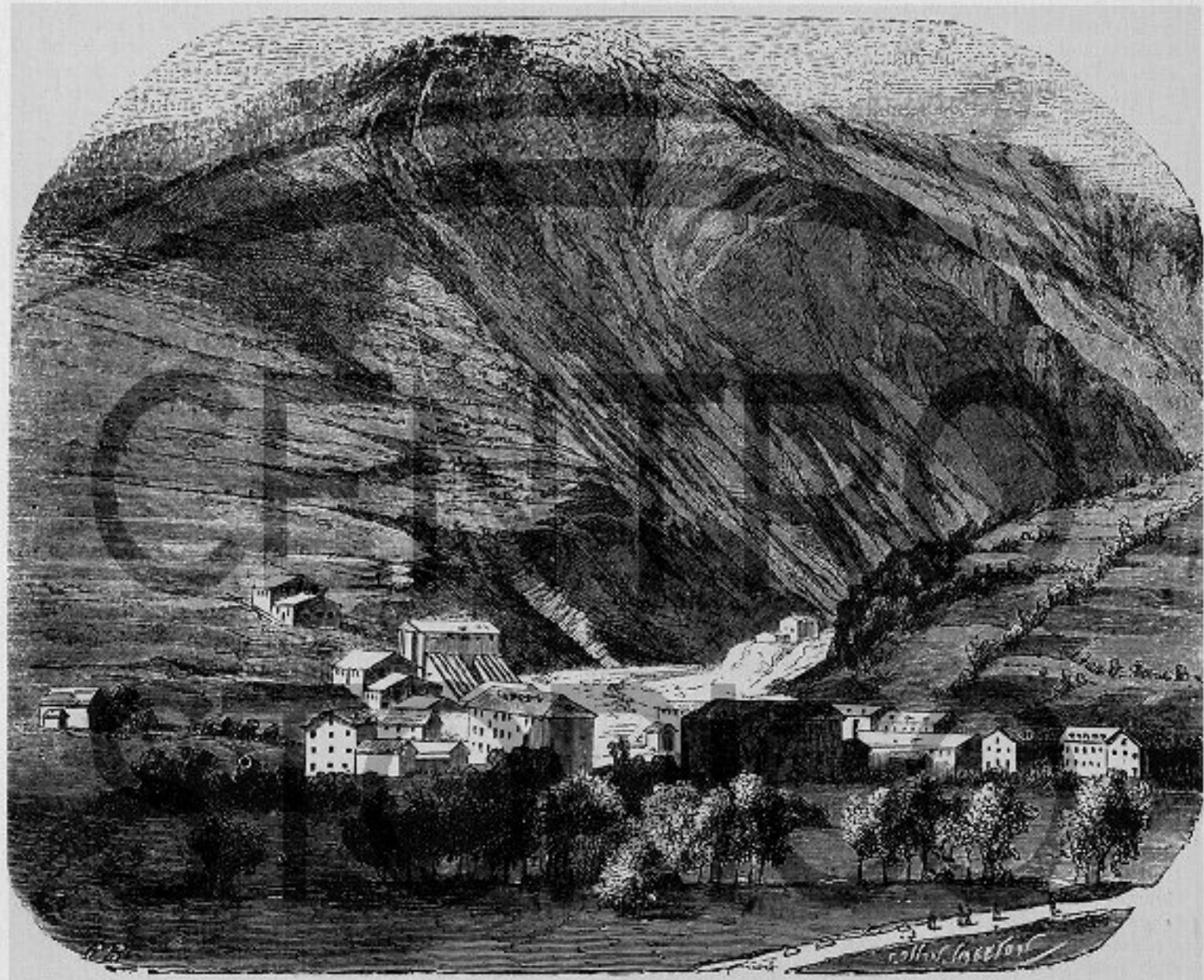
L'arditissima via di comunicazione ebbe un destino avverso, sia perché nata troppo presto rispetto alle consorelle svizzere tuttora funzionanti, sia perché serviva lo stesso itinerario su cui, pochi anni dopo, venne aperto il primo grande traforo ferroviario delle Alpi: quello del Frejus. Senza le due avverse circostanze, la Susa-Lanslebourg potrebbe oggi rappresentare un'at-

trattiva turistica non certo inferiore alle celebrate ferrovie svizzere del Bernina, del Furka ed altre.

Dal punto di vista tecnico il collegamento ferroviario funzionò per parecchi anni in modo soddisfacente ed oggi, a più di un secolo di distanza, la galleria artificiale si ripropone ancora come soluzione tecnicamente valida per consentire in determinate circostanze il transito invernale. Se allora fu possibile far funzionare una ferrovia, oggi è altrettanto possibile assicurare il transito per tutto l'inverno su questo colle dove non sono gli eccezionali innevamenti ma piuttosto gli accumuli causati dal vento, a rendere impossibile lo sgombro con i normali mezzi.

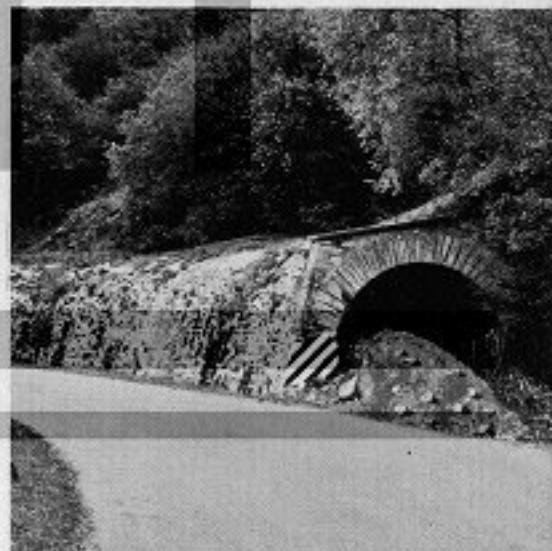
L'esempio del Sempione non è il solo a confermare la validità di questa soluzione. Gallerie artificiali hanno garantito efficacemente il transito invernale sul Monginevro, un tempo minacciato continuamente dalle valanghe del Monte Chaberton. Non va dimenticato che il colle del Moncenisio è alto poco più di 2.000 metri, ed è quindi più o meno alla stessa altezza del Sempione e di altri colli aperti tutto l'inverno, come il Sestriere ed il Lautaret (2058 metri, appena venti metri meno del Cenisio). Senza contare che fra i 1700 ed i 1800 metri abbiamo valichi aperti tutto l'inverno, come il Monginevro e lo stesso traforo del Gran San Bernardo la cui strada d'accesso (salvo l'ultimo tratto autostradale) è meno agevole di quella del Moncenisio.

Si potrebbe obiettare che l'impresa di rendere il Cenisio transitabile tutto l'anno corre il rischio di incontrare la stessa fine della ferrovia del secolo scorso e cioè che la strada di valico sarà uccisa dal tunnel stradale del Frejus.



Un secolo fa: veduta del Fréjus
e dei cantieri di Bardonecchia.

Lungo la strada del Moncenisio i resti delle gallerie,
costruite verso la metà del secolo scorso,
che consentivano il transito in ogni stagione
della ferrovia a cremagliera Susa-Lanslebourg.



In primo luogo ci sembra che le esigenze poste dal nuovo grande complesso idroelettrico che sta sorgendo al Moncenisio per la collaborazione italo-francese, nonché quelle turistiche (la zona fra Moncenisio e Lanslebourg sta sviluppandosi anche sotto l'aspetto sciistico per cui, soprattutto agli amici francesi il collegamento con Torino sarebbe interessante) rendano indispensabile l'apertura permanente della strada Susa-colle anche indipendentemente dal traforo.

In secondo luogo una serie di gallerie artificiali che impedissero l'accumulo provocato dal vento, ed evitassero i pericoli di valanghe nei punti più critici, comporterebbe non solo costi ma anche tempi di realizzazione di gran lunga inferiori a quelli richiesti dalla costruzione di un tunnel stradale e potrebbe costituire una valida soluzione temporanea.

Infine, pur non volendo con questo porre in dubbio la realizzazione del traforo stradale del Frejus, che è comunque prevista entro sette anni, cioè nel 1975, è bene considerare con realismo che le risorse non sono infinite e che se malauguratamente avvenisse un ridimensionamento dei programmi autostradali (non da parte italiana ma da parte della Francia, già profondamente in crisi), bisognerebbe dare la precedenza ad altre opere che possono rivelarsi più urgenti e che non abbiano « alternative » come il traforo del Ciriegia sull'asse Torino-Marsiglia.

In questa ipotesi, ed anche se venisse soltanto rinviato l'inizio dei lavori del tunnel, la « soluzione di ricambio » indicata potrebbe esser preziosa perché in ogni caso il grande itinerario Torino-Chambery-Lione-Parigi non sia del tutto trascurato. Dal punto di vista dei costi è inoltre importante considerare che a confronto dei costi delle gallerie artificiali non ci sono soltanto i 20 miliardi del traforo (ammortizzabili, sia pure a spese di chi pagherà i pedaggi), ma si deve anche tener conto del fatto che il traforo Bardonecchia-Modane, progettato accanto a quello ferroviario del Frejus, porterebbe il traffico internazionale sulla strada Bardonecchia-Susa, assolutamente inadeguata a sopportare un aumento di circolazione poiché su di essa grava già una corrente di traffico internazionale (quella del Monginevro) e il traffico diretto alle principali stazioni alpine del Pie-

monte, come Bardonecchia, Sauze d'Oulx, Cesane, Clavière ed in parte Sestrière.

Di qui la necessità di costruire da Susa a Bardonecchia se non un'autostrada, che costerebbe fra i 50 e gli 80 miliardi (in montagna i costi vanno da 1 a 2 miliardi per chilometro), almeno una « superstrada » sul tipo di quella da Aosta a Courmayeur, opera che richiederebbe, in base all'esperienza valdostana, meno di 15 miliardi. Con la soluzione tipo Sempione, attraverso il colle il traffico delle varie provenienze si riunirebbe a Susa e basterebbe quindi l'autostrada Susa-Rivoli (una quarantina di chilometri tutti in pianura, ormai allo studio) a smaltirlo ed a portarlo alle due grandi tangenziali di Torino che collegheranno Rivoli rispettivamente alle autostrade Nord (Milano) e sud (Savona, Piacenza, Genova).

In ogni caso non bisognerà assolutamente ripetere l'errore fatto in Valle d'Aosta di trascurare i collegamenti stradali. L'errore potrebbe avere conseguenze anche più gravi perché il traforo del Frejus entrerà, almeno per certe direzioni di traffico (per Parigi e Lione), in « concorrenza » col traforo del Bianco. E fra poco più di un anno, col completamento della Torino-Aosta e con la « bretella » Ivrea-Santhià gli automobilisti torinesi avranno l'imbocco del traforo del Bianco a un'ora e mezza da casa, i milanesi a poco più di due ore, con un percorso tutto su autostrada o superstrada. Pretendere che qualche turista o qualche autotrasportatore vada a pagare un analogo pedaggio al Frejus affrontando l'attraversamento di Torino, gli intasamenti della Torino-Rivoli, gli attraversamenti di paesi, i tornanti spesso ghiacciati di Salbertand, i passaggi a livello della Oulx-Bardonecchia, sarebbe follia e lo stesso ammortamento del traforo potrebbe esserne compromesso.

Le « tangenziali » di Torino e la Rivoli-Susa sono dunque opere indifferibili qualunque sia la soluzione, colle o tunnel, che si dia al collegamento stradale lungo la strada del Cenisio: nel secondo caso si impone, urgentissimo, anche il prolungamento dell'autostrada (più costoso, ma ammortizzabile con pedaggi) o il radicale ammodernamento del tratto montagnoso della statale di Val di Susa se non si vuole che questo nuovo « polmone » nasca asfittico.

S. R.

I DATI DEL TRAFORO

Lunghezza: km. 12,200.
Larghezza della carreggiata: m. 9.
Due marciapiedi di m. 0,80 ciascuno.
Imbocco lato italiano: quota 1290.
Imbocco lato francese: quota 1145.
Volume del traffico: massimo 900 veicoli all'ora.

n. 6518

n. 5811

P020 1

P020 2

P020 3

P020 4

P020 5

MONT FRIEUS

ITALIA
AOSTA VALLEY
FRANCIA
FOURNEAU

Ho dovuto rimandare a studiare in America una mia figlia tredicenne. Mi costerà una fortuna. Ma in Italia, non ce la faceva, con le scuole italiane: era ribelle e sofferente.

E veramente questione di lingua?

No, perché — tutto sommato — scrive e si esprime in italiano e, con quattro lezioni integrative, avrebbe dovuto farcela.

E colpa dei professori?

Meno che meno; perché più umani e premurosi e tolleranti di così, non avrebbero potuto essere.

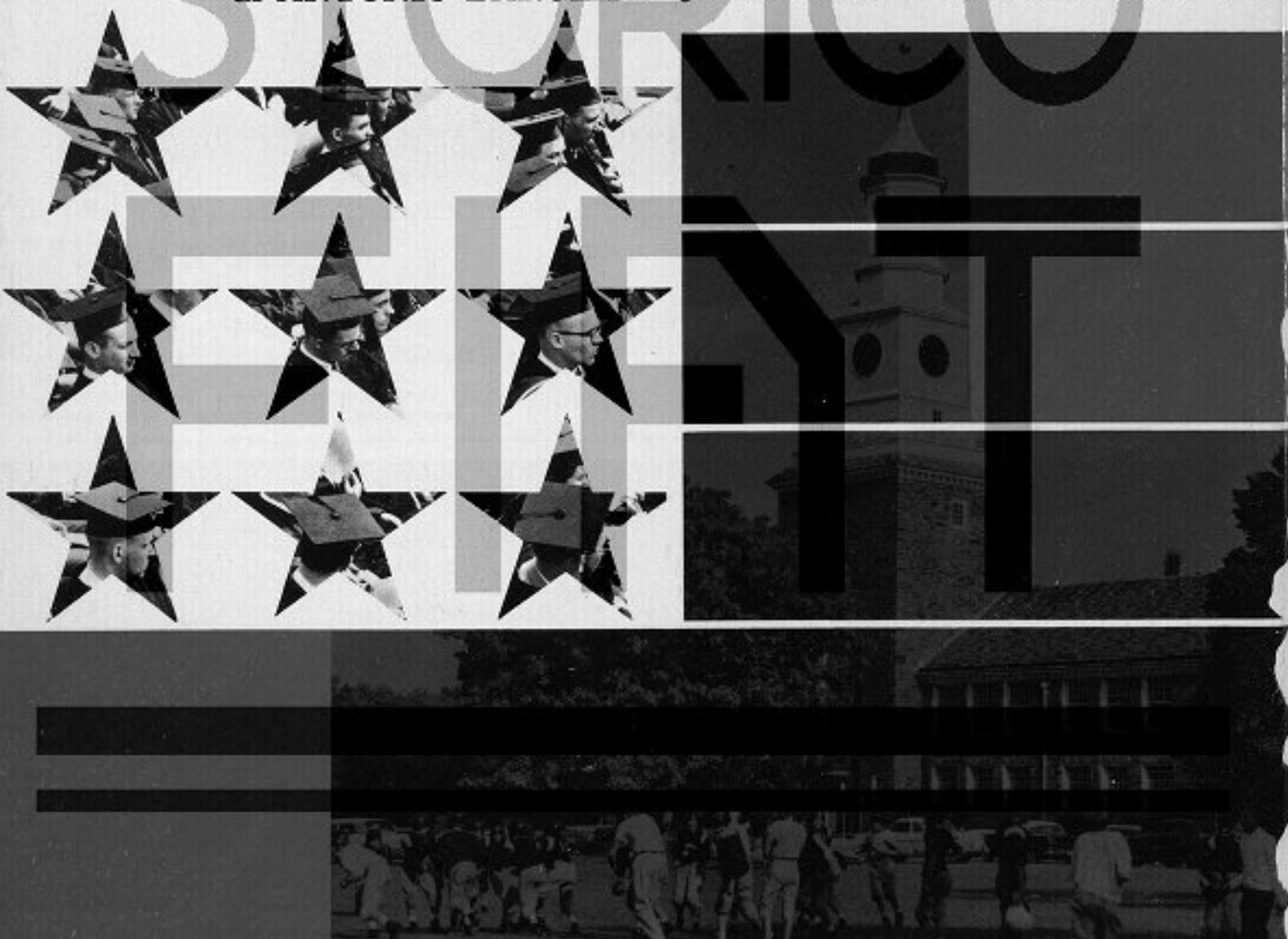
Certo, brontolavano per le minigonne, per il modo di tenere scompigliati i capelli, per la disinvolta anglosassone con cui si comportava e perché detestava il grembiule nero. Era come la camicia nera. Lo sentiva un'umiliazione, un valore coercitivo della sua personalità. Così, per mia figlia, era incomprensibile trovare che le « toilettes » della scuola (tanto per citare un dolo-

roso aspetto dei nostri istituti pubblici), mancavano del sapone, delle salviette di carta, degli altri accessori banalmente comuni (ma comodi) di ogni scuola americana; dell'acqua corrente calda, oltre che della fredda. Con tutto ciò mia figlia era, forse, particolarmente intollerante o anarchica?

No, semmai, qui, si chiudeva in un isolamento passivo. Mentre ora, in America, dove frequenta una normale scuola, in un edificio vecchio di almeno quarantanni (lo stesso che frequentava mia moglie), in una modesta città della provincia statunitense, dopo quattro mesi che è lì, è già la prima della classe, è perfettamente integrata con l'ambiente, studia, partecipa alla vita collettiva della classe e non si annoia. Certamente nessuno la rimprovera se lascia i libri (sacra fonte del sapere) su di un mucchio di neve, per dedicarsi a far quattro slittate sul ghiaccio, fra i suoi compagni (maschi e femmine), accaldata e con i capelli scompigliati. Per quattro sottane all'aria, lì, non ci sono né insegnanti, né bidelli, né preti pastori che strillino allo scandalo. Tanto meno, perché le manca un fermaglio in testa o si porta dietro da qualche giorno uno strappo nel vestito. È il vestito che piace a lei, anche se rotto, è quello che le è più comodo; nel quale — per il momento — si sente se stessa. Lo userà finché non troverà un altro maglione, un altro paio di calzoni o di stivali o un'altra gonna che le piaceranno di più e le daranno la medesima piacevole sensazione di sentirsi se stessa, in una società coetanea che si chiama scuola e cioè anche: colazione insieme, ricreazione, palestra, ginnastica, pallacanestro, gabinetto di scienze, cinematografo, discussioni con i professori, conversazioni organizzate... Sa anche che, periodicamente, i suoi insegnanti s'incontrano in una riunione collettiva con i suoi

AUTORITÀ E SELFRESPONSABILITY

di ANTONIO BAROLINI





**Confronti pratici
tra vita statunitense e italiana.
Esperienze e considerazioni
di un intellettuale emigrato
e tornato a vivere in Patria**

genitori o tutori. Lì vengono fuori tutti i rilievi dei genitori o tutori su ciò che, secondo loro, non va bene e perfino — eventualmente — sui gabinetti non puliti. Ma anche sul perché si fa studiare una cosa piuttosto che un'altra, in un modo piuttosto che in un altro. Le risposte degli insegnanti sono dignitose ma esaurienti, il più possibile persuasive e illustrative; perché essi sanno che il genitore o il tutore è un cittadino come loro, pari a loro, un contribuente fiscale, uno dei tanti proprietari della scuola, e ha diritto di protestare e, per farlo, non deve pagare quattrocento lire di carta bollata per rivolgersi al ministro; basta una lettera firmata, perché gli si risponda in modo concreto ed esauriente nel giro di pochi giorni.

È indisciplinata, con questo, la scuola americana? Non direi. È soprattutto autonoma, nel maggior modo possibile in una società moderna. Soprattutto, non è retta, se non per le ragioni essenziali e costituzionali, da un'autorità centralizzata; perché, per il resto, per ispirazione della stessa costituzione, è e dev'essere una società vivaio di cittadini autonomi, gelosi individui, corresponsabili per sé e per il complesso in cui vivono e di cui fan parte. Questo fa sì che, in siffatto costume, cadono falsamente anche tutte le frange retoriche, gli ossequi inutili, la venerazione dell'autorità simbolicamente astratta e pedante. L'unica autorità valida è quella della scelta che nasce dentro la coscienza di ciascuno; e perciò cadono anche la retorica togata e curiale dei docenti e il supino addomesticamento degli studenti. Sembrano fatterelli da nulla, ma sono d'importanza capitale, nella somma psicologia dei valori che creano; per l'armonia dell'occidente, prima ancora che di quella degli altri paesi del mondo.

Mondo occidentale sono i latini, i tedeschi e gli anglosassoni; tutti retti dalle basilari strutture di una civiltà che si chiama cristiana, che propone istituti democratici, tra popoli che — se parlano, foneticamente, gloriose e stupende lingue diverse, la cui reciproca accessibilità è sempre più facile —, tuttavia, continuano ad avere differenze di sistemi educativi purtroppo ancora molto profonde, nelle loro stesse primarie istanze formative.

Questo è uno dei più gravi e meno meditati pericoli della nostra civiltà occidentale, che conferma come, ancora una volta, le divisioni fra popoli non nascano tanto dalle diversità di linguaggio tecnico con cui essi si esprimono, ma da quelle dei loro linguaggi culturali, fatalmente e drammaticamente ben più arretrati e chiusi, ancora, dei già vasti scambi e continui sviluppi e delle spesso incredibili reciproche aperture dei rispettivi linguaggi fonetici, sul piano almeno dei rapporti più correnti ed epidermici; ma tutto questo non basta. Può anzi aumentare più che diminuire gli equivoci, attraverso le arcadi delle diplomazie tradizionali e la deficienza di una loro realistica ed efficace funzionalità. I nostri cosiddetti scambi culturali con l'estero, spesso, ho il sospetto che restino appunto sul piano di questi superficiali rapporti di propagandistiche cortesie, anziché di reali comunicazioni culturali: altrimenti non si capirebbero tante gravi differenze e disuguaglianze di metodi e di strutture nei nostri rispettivi sistemi educativi. Il

che non ha nulla a che vedere con la personalità dei popoli; ma semmai ha molto a che vedere con le loro rispettive chiusure, gelosie e arretratezze tradizionali. Il processo di reciproca integrazione di autentici scambi e piani culturali è ancora in fase primitiva, tra europei (italiani, francesi, tedeschi, inglesi, gente del nord) e tra americani; soprattutto tra nuclei di tradizione filosofica razionalistica e quelli di tradizione empirica, idealistica e pragmatica, deduttiva e induktiva. Un poco da tutte le parti, ci si rende ancora malamente conto di questo reale stato di cose, di questo difetto centrale di comunicazione in profondità, nelle stesse radici delle nostre singole strutture. Ciascuno insiste nel perseguire indirizzi che — anziché sforzarsi d'integrarsi l'un con l'altro — coltivano ancor troppi pregiudizi provinciali, riflettenti caratteri non universali ma circoscritti e apertamente o inconsciamente rivali (spesso sotto vecchie ceneri nazionalistiche) delle proprie culturalità. Queste, per essere tali, sono e debbono e possono essere soltanto un fatto di libero scambio, libera scelta, libera integrazione, libera selezione e integrazione. Sono processi di simbiosi e di evoluzione lunghi? E chi non lo sa?

Il guaio è che non abbiamo ancora cominciato a porceli seriamente, o quasi. Non sul piano scolastico (che ne è radice) e ancor meno, di conseguenza, su quello burocratico, e, in particolare, su quello del costume dei suoi molteplici aspetti, compreso l'economico, imperniato su rapporti improduttivi e sterili di difidenza, anziché su quelli della confidenza. Apparentemente rischiosi gli ultimi, ma, alla fine e dopo le prime difficili prove, di gran lunga più fertili e produttivi. Pensiamo a cosa sono la facilità e il volume del credito, la diffusione delle carte di credito, dei conti correnti

bancari personali, delle forme assicurative personali, in America: la fluidità di questi rapporti, e confrontiamoli con gli squilibri, la faticosità, l'arretratezza meccanica e la fatale ipocrisia effettiva dei nostri: non potremo ricavarne che sgomento di fronte alla drammatica realtà della confusione con cui procediamo.

Tornando alla scuola e all'esperienza di confronto che ne ho avuto, come padre, tra quella americana e quella italiana; checché si dica e si faccia, non c'è dubbio che la nostra scuola resta basilarmente ancorata ad un penoso concetto d'ispirazione autoritaria anziché comunitaria. Come si può pensare di creare una democrazia su queste premesse pratiche, anche se non sempre teoriche?

Mentre la scuola, nel mondo anglosassone, sollecita il giovane alla ricerca di un proprio spontaneo equilibrio di autodisciplina nelle strutture di un ambiente sociale-comunitario, da noi (come del resto, presso i francesi, gli spagnoli e, ovviamente, con altre tradizioni, presso i tedeschi) educa al rispetto di un codice di disciplina che non è interno all'individuo, scoperto da lui stesso giorno per giorno nelle regole del suo interiore costume; ma esterno e che, nella migliore delle ipotesi, discende da archetipi napoleonici. Questi, da noi, spesso, continuano a riflettersi ora in curialismo borbonico, ora in burocraticismo piemontese.

Le riprese di ciò sono continue. Spesso modesti casi «scolastici» diventano problemi dei quali s'interessa perfino il Parlamento.

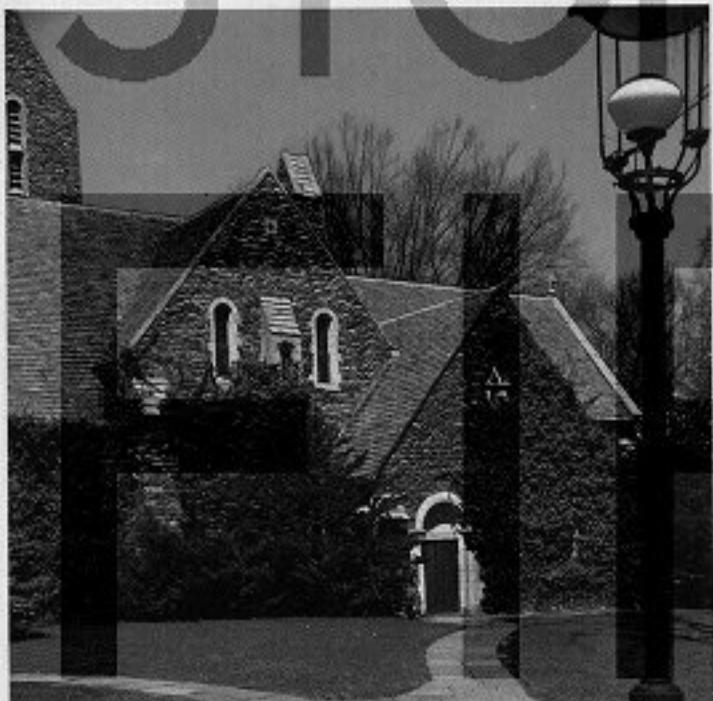
Quando, invece, alcuni ragazzi di Harvard (mi pare fossero di Harvard) hanno rubato alcuni indumenti di biancheria intima di non so che ragazze di che vicino «college» femminile, insinuandosi di notte nelle loro celle mentre dormivano; ricordo che il caso ha divertito l'intero paese. I responsabili hanno avuto la immediata punizione proporzionata all'indiscrezione di cattivo gusto commessa, inflitta loro dai competenti organi del loro istituto. Certo, il parlamento di Washington non si è occupato della faccenda, e nemmeno quello dello Stato nel quale il caso è avvenuto; e tanto meno ne sono nate polemiche nazionali di stampa, terrorizzata per la decadenza dei santi costumi.

Ho detto che, personalmente, ho trovato i professori italiani, con i quali sono stato in contatto per i problemi di mia figlia, generosi, umani e premurosi e — come sempre, nel nostro paese, davanti al caso speciale e al rapporto personale — pronti a risolvere umanamente, e fino a far miracoli, gli ardimentosi e altrimenti insolubili problemi delle nostre rigide e, ancor più spesso, ampollose e ridicole burocrazie.

Tuttavia, anche in questi tipi di rapporti — me ne sono reso conto — il problema non è d'individui, ma di costume.

Esiste una presunzione di costume scolastico anglosassone e una di costume scolastico latino e italiano in particolare.

Quante volte mi sono sentito dire, da italiani i quali le conoscono per sentito dire, che le scuole americane





sono pessime, anarchiche e superficiali? E quante volte mi sono sentito dire, dagli americani, che le nostre scuole sono intollerabili, infarcite da programmi astratti, e così via...?

E possibile che le cose siano proprio drasticamente così? Non c'è piuttosto dell'ottimo e del pessimo da ambo le parti e, soprattutto, mancanza di vera buona volontà; cioè pigrizia conformista reciproca, di vedere come integrare l'ottimo ed eliminare il pessimo, pur tenendo conto delle rispettive esigenze d'ambiente?

Tutti sanno, per esempio, che io passo per cattolico convinto, e può essere che lo sia.

Ma c'è cosa più fastidiosa, nelle nostre scuole primarie italiane, della zuccherosa stupidità con cui, dritto o storto, si ammanniscono ai nostri figli i valori religiosi della nostra tradizione? E con cui li si educano a formalismi e a vezeggiativi, che possono essere soltanto fonti, in futuro, di ipocrisia, di convenzionalità religiosa; anziché di maturata convinzione?

Noi educhiamo i nostri figli poco civilmente, non tanto perché la nostra educazione è sempre troppo poco laica, come si dice dai professionisti del laicismo; ma perché è troppo spesso solo convenzionale, purtroppo; e, quindi, banalmente, stolidamente superstiziosa, emotiva e sentimentale.

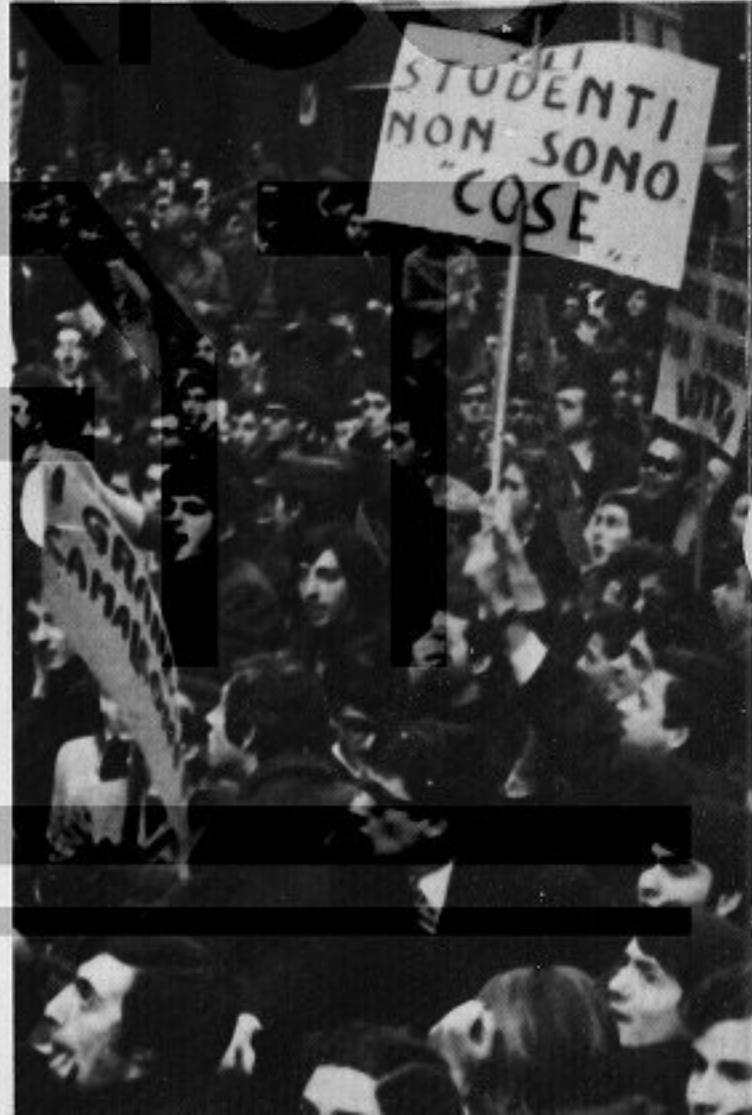
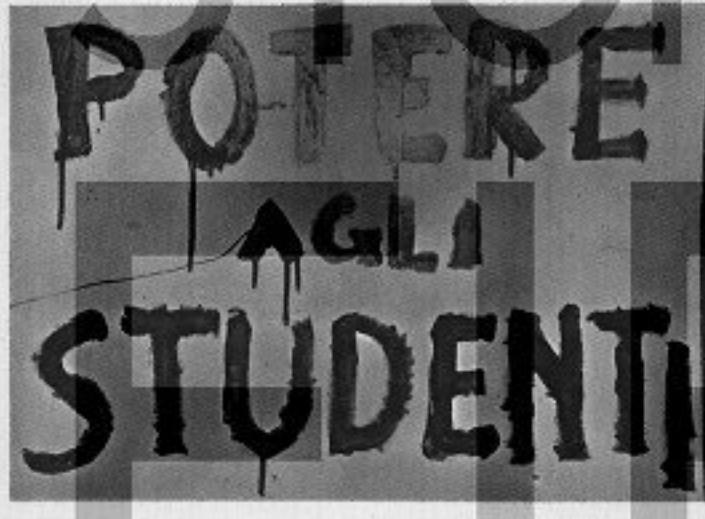


Non è nemmeno colpa dell'insegnante; ma del fatto che anch'egli è frutto di una mentalità «formalistica» ereditata da secoli di convenzionalità curiale, fatalmente sfociata in fascismo; né altrimenti poteva essere. Così «se non sarà pane inzuppato, sarà pan di Spagna»; cioè, più o meno, moralmente parlando, vischiosità fascista, seppur con nome diverso; qualora le nostre coscienze non siano vigili, combattive, responsabili, ansiose della propria autonomia, nella drastica riforma alla sintesi della semplicità della coerenza e dell'armonia in tutte le nostre grevi e confuse istituzioni formative.

E mai possibile che, ancora, nelle nostre scuole medie per insegnare Virgilio, ci siano insegnanti che, com'è capitato a me (intendiamoci, in perfetta buona fede da parte dell'insegnante), ammanniscono ai ragazzi tre ore (dico tre ore) di lezione sulla fenomenale importanza morale e letteraria che rappresenta il canto dell'Eneide, nel quale, Giove, scuotendo la radiosa e nubilosa testa, assicura Venere che suo figlio, Enea, peregrino ancora per il Mediterraneo, approderà alla fine ai lidi del Lazio, li deporrà gli erranti penati, e li avrà una discendenza da cui nascerà Roma, la città eterna? Francamente, quale ragazzo moderno può essere infarcito con simili frottole che, così ammannite, sono: stupidità di un insegnante, tradimento di Virgilio, poeta sommo proprio in quanto e dove non è poeta celebrativo, e tradimento della formazione culturale del giovane?

Eppure l'insegnante mi disse: «Le raccomando, faccia studiare e meditare queste pagine a sua figlia, perché sono importantissime».

Alla terza raccomandazione di questo genere, ho concluso che l'infelicità di mia figlia nella scuola italiana sarebbe stata insanabile, come — del resto — lo era stata la mia, ai miei tempi. Mi spiego perché tanti, in Italia, ce l'hanno col latino, non ne vedono l'utilità. Senza dubbio, il latino che insegna un costume celebrativo e curiale è dannoso e stolto; ma non lo sarebbe il latino vivo che insegnasse la vitalità perenne di quella lingua, radice di tutte le lingue moderne più evolute, insieme con quella greca. Certo, entrambe feconda sorgente di cultura viva, se le si affronta con adeguato critico e attivo insegnamento e sceveramento di ciò che sopravvive e di ciò che è morto di quelle civiltà: ma sterile retorica se si continua a parlare di miti, di colonne, di archi e di trofei, cioè di accademie delle accademie. È pacifico — lo vedo ora con chiarezza — che la mia costante insofferenza di ogni scuola, quando ero giovane (eppure passavo ore a studiare e a leggere per mio conto), era dovuta al sistema della scuola italiana di ieri, di oggi e, speriamo, non di domani. La fonte dal nostro pedantismo pseudoclassico retorico nasce da qui. Da qui nascono le grida invocate da Azzecaggarbugli e dai perenni don Ferrante della nostra tradizione, delle stesse nostre forme amministrative; le nostre amp洋洋 ritualità religiose e civili, sempre li-



turgiche, per la nostra mentalità: anche quando sono fanatismo, anticristianesimo, spirito *liberty* e Gabriele d'Annunzio di sempre. Basta pensare a quel che si spende nel nostro paese per vestiti da prima comunione vanitosi, vistosi, pomposi e ridicoli; manifestazione tra le più lontane dallo spirito con cui, specie le anime giovani, dovrebbero essere invitati ad accostarsi, anche in estrema semplicità e nudità di simboli, a quel Cibo, a quel Pane.

Non si metta in campo il puritanesimo che è un'ipocrisia — lo so — in tutto pari a quelle del nostro antipuritanesimo. Parliamo piuttosto di educazione al rispetto dei valori nella loro **integrità**, semplicità e verità. Allo stesso modo che non è carità quella che — come pur ammoniva un secolo fa il vecchio Tommaseo — si fa per paura o per la pasticciata speranza di averne in qualche modo un compenso — ma solo quello che si fa per amor di Dio; il quale, a sua volta, non è mai amore di potere: ma sviluppato amore di «non potere», perché tutto il potere è dell'Eterno e noi — semmai — non possiamo esserne che docili e responsabili strumenti. L'esempio, del resto, di questo «potere del non potere» che è amor di Dio, ce lo ha dato, recentemente e soprattutto, papa Giovanni.

Come si vede, non si tratta di educazione laica anticlericale e nemmeno di quella clericale (esse, più o meno stupidamente, si sono continuamente divise il

campo, nel nostro paese, almeno dal Risorgimento ad oggi), ma di ben altro.

Bensi di educazione di responsabili, per cui, la storia (anche per quelli che non è storia di Dio ma soltanto storia dell'uomo) è e resta storia di coscienze, responsabili come individui nel contesto sociale di ogni loro generazione, e che tali debbono essere.

Da questo punto di vista, non si può che passare attraverso il filtro della cristianità.

Vi debbono passare tutti.

Vi passano perfino le chiese, come abbiamo visto recentemente, per quel che riguarda la stessa confessione romana, nella elaborazione dei loro adeguamenti alle esigenze del mondo contemporaneo; anche se queste brucianti elaborazioni restano sovente fraintese, non avvertite nei loro precisi stimoli purificanti, semplificatori di tutto ciò che è artificio, sovrastruttura, divisione, cristallizzazione intorno ai drappeggi vecchi e polverosi delle estetiche pagane, accumulate dall'indolenza di logoranti abitudini secolari.

Ho cercato di sollevare i banali casi di una vicenda personale a quello che mi sembra il loro significato più proprio di esperienza; da illuminare e prospettare sullo sfondo di una civiltà che, se vuole rimanere quella che è (e tale deve rimanere civiltà che guida all'amore e alla solidarietà fra gli esseri, nell'insegnamento del Maestro Divino da cui deriva), deve imparare a trovare maggiori articolazioni di linguaggi comuni, intellettualmente e spiritualmente, anche e particolarmente nelle sorgenti delle sue radici formative ed educative. Senza questo proposito e fine, temo che le varie NATO del mondo servano poco a scongiurare i reali pericoli che ci sovrastano.

Questi pericoli, per gli americani, possono essere eccesso di scientismo, di meccanicismo, di organizzazione prototipiche e, per noi, di formalismo, per cui l'organizzazione non è più tale ma alchimia di un caos, cioè fiera vestita a festa, mascherata di anarchie sotto le strutture di intransigenti e sterili burocrazie.

Infatti se, in America, mi sgominava l'eccessiva organizzazione del rapporto umano, la sua specializzazione che, a volte, non sapeva più articolarsi al di fuori del suo specifico contesto; qui, mi sgomina una situazione ricorrente esattamente opposta: il rapporto umano che straripa su tutto, che trova sempre la soluzione di convenienza immediata e mai quella sociale cooperante e corrispondente a quella del singolo e, insieme, della società in cui vive e opera.

Tutti i paesi dei dittatori ripetono un ritornello che, in America, non si conosce o quasi: sacrificiamoci ora per il bene dei nostri figli. Lo dicevano Mussolini, Hitler; lo dissero i comunisti prima di loro, lo ripetono Nasser e i cinesi, oggi.

La verità è che il bene o il male dei nostri figli non possono essere dissociati dal bene e dal male del nostro presente, di responsabili generazioni viventi; e che, spesso, l'ossessione di pensare ai figli, è solo un pretesto per sfuggire alle dure realtà del nostro oggi. La sobrietà è un dovere, lo sperpero è un male; l'investimento oculato e tempestivo è un bene, quello temerario, e che non prevede lo sviluppo dei tempi, è un male che coincide con quello della pigrizia e dell'ingiustizia.

Con tutto ciò, detto questo, per quel che riguarda il nostro paese e scendendo dai piani dell'etica astratta a quelli della sua pratica spicciola e quotidiana; da un lato, vorrei poter avere, come in USA, il rinnovo della mia patente automobilistica per posta e così quello della licenza di circolazione e non dover provvedere a lunghe liste di documenti bollati, controbollati da marche





per qualsiasi atto pubblico o privato che mi si rendesse necessario. Vorrei poter pagare le mie tasse, per posta, in modo aggiornato e calcolate con onestà da me stesso, sul mio reale reddito netto, senza dovermi sentire derubato con ingiustizia dalla società che cerco di servire con quanto maggior senso di responsabilità e di giustizia mi riesce nel fungoso bosco delle sue avvelenate contraddizioni, incongruenze, leggi arcaiche e disordinate, trappole e strettoie viziose e burocratiche di tutti i tipi.

Vorrei non dover ricorrere al tirannico conto corrente postale, per ogni mio pubblico respiro, ma ad un qualsiasi mio personale conto corrente bancario; e così pagare le contravvenzioni meritate, i conti della luce e del gas e del telefono e il fitto; e cioè risolvere tutti questi problemini dal mio tavolino, con un assegno, una busta ed eventualmente una lettera (preziose ed etichisime semplificazioni di tempo, di traffico, di burocrazia, di servizio, di inutile circolazione di denaro) e infinite altre cose del genere che semplificano le già complicate operazioni della nostra vita quotidiana e che, in Italia, restano barriere incomprensibili ad una sua più spontanea, elementare e semplice fluidità.

Vorrei tutto questo ed altro che, in America, è normale e qui sembra assurdo che ancora non si faccia.

Al tempo stesso, non vorrei mai perdere (anzi vorrei che li acquisissero anche gli americani, nella loro cruda

e frequente durezza di relazioni) certi valori tipici del nostro paese; quali si trovano soltanto nell'eccessivamente umano nostro paese. Vorrei cioè che riuscissimo anche noi ad acquistare alcuni valori di sintesi, di pulizia e di ordine urgenti e indispensabili al nostro sviluppo e alla stessa nostra sopravvivenza, senza perdere l'intensità della « pietas » che ci affretta spesso come forse in nessun altro paese del mondo; e vive dentro ciascuno di noi simile al calore endemico di un vulcano nei tempi di bonaccia; per scoppiare generosa come fiamme purificanti in quelli di calamità. E sì causa di gravi squilibri, ma anche di grandi violenti e spontanei moti di solidarietà e di riassestamento e opera, senza organizzazione, ma per lo spirito vivo della tradizione millenaria che ci nutre, in infiniti rivoli di *comprendere*: parola che consumiamo volentieri dall'altezza del suo generoso vigore e rigore etico fino a quello deleterio del suo più elastico e dannoso cinismo.





gli «hippies», i figli spirituali dei santoni beats

NON TRAPPIATE LE NOSTRE COSCENZE

di PIERO NOVELLI

questo è il grido che si leva dalla gioventù degli anni '60
dopo il più ambiguo slogan sull'amore e sulla guerra
cercano qualcosa in cui credere:
sta agli anziani impedire
che il mito sia
rappresentato dall'L.S.D.

«Magical mystery tour» è il simbolico titolo di un cortometraggio che i Beatles hanno ideato, scritto ed interpretato per la TV inglese. Un telefilm di quaranta minuti, prodotto in technicolor, ma trasmesso in bianco-nero, che ha suscitato disappunto, fastidio e talvolta indignazione perfino nella liberalissima opinione pubblica britannica, adusa ormai all'eccentricità dei quattro baronetti di Elisabetta e saggiamente consapevole che gli «hippies», con gli amnesi e i connessi di Carnaby Street, ombelico mondiale dell'industria dei teen-agers, rendono all'Inghilterra cinque volte di più di quanto fruttavano all'Union Jack, Cipro, Malta e qualche altra colonia di medio calibro per sopramercato.

Se l'opinione pubblica e la critica inglese hanno reagito male, in realtà, lo sbaglio è dei Beatles. Il film andava visto in colore, non attraverso le asessuate sfumature bluastre d'uno schermo televisivo. Sul video, la storia dei Beatles non appariva più né magica, né misteriosa. Quanto ai simboli ch'essa conteneva e intendeva proporre, s'infrangevano in una serie di sbiadite immagini terribilmente realistiche e quindi esattamente antitetiche allo scopo per cui erano state inventate e prodotte. Occorre dire che il «tour» magico e misterioso era un fantasmagorico viaggio nel mondo dell'immaginazione; quell'immaginazione potenziata ed esaltata che, secondo quanto s'apprende dall'abbondante letteratura sul tema, nasce dalle esperienze della droga psichedelica: LSD, marijuana o semplicemente bucce di banana arro-

stite, convolvoli essiccati e mischiati con tabacco Virginia.

Tutto ciò che ho riferito, me lo raccontò Fernanda Pivano, traduttrice ed amica italiana di Ginsberg, Corso, Burroughs, di ritorno da Londra, dove appunto, in una visione privata concessale dalla B.B.C., aveva visto il film dei Beatles a colori, traendone una forte impressione, tant'è che qualche giorno dopo, su un quotidiano torinese, scrisse testualmente: «...Certo, per entrare nello spirito di questa storia, bisogna lasciarsi andare, come ammonisce la copertina dei dischi ricavati dal film: "Se vi lasciate andare, i maghi vi condurranno in luoghi meravigliosi"; ed è una storia che sfiora tutti i temi più tipici del nostro tempo».

Un tempo, il nostro, che ha veramente bisogno di maghi che conducano la gente per mano. Ed è certo che lo slogan dei Beatles per rendere più attraente la copertina dei loro dischi ha una notevole forza di suggestione. E ha altresì una sua radice filosofica che non va sottovalutata. Il sacrificio della fantasia sull'altare della Pratica, il rigetto dell'immaginazione in nome del pragmatismo, la rinuncia alle magie del colore per un realismo bluastro, asettico e asessuato come quello della specola del video, sono caratteristiche fin troppo note della nostra epoca. Prendiamo, per esempio, il problema del sesso. Trenta anni fa, lo scandalo, l'apologia dell'osceno, l'esaltazione dell'orgasmo come fatto esistenziale scaturivano poeticamente dai «Tropici» di Miller o dalle nostalgie orientalistiche di Durrell. Ci si affidava, in sostanza, all'immaginazione. Oggi, il problema viene risolto attraverso le figure, le immagini, il fotoromanzo che, come la TV, non danno spazio alla fantasia; un realismo spicciolo, frettoloso, pragmatista che risolve tutto in venti paginette fotografiche, si da lasciare al pornografo contemporaneo larghi margini per partecipare attivamente alla società; la «nostra» società.

Forse non occorrevano i Beatles per rivelare tutto ciò. I baronetti, però, hanno avuto il merito di cogliere e di filmare questa realtà, di trasformarla in immagini e di affrontare dall'interno il problema di questa nuova





magia prodotta in laboratorio; la magia dell'acido lisergico che, secondo i suoi mistici sostenitori, libera « rapidamente », senza rubare tempo, coerente con le esigenze dei sognatori contemporanei. Per questo motivo, appare logico che un discorso sulla gioventù, quest'inquieta gioventù che bolle, ribolle, muta e si evolve con una rapidità che sconvolge il sociologo, costretto ad ammettere che le sue tesi sono valide tutt'alpiù per pochi mesi, per un anno, parta da quel telefilm psichedelico dei Beatles, inneggiante a quei paradisi dove non esiste il blu televisivo, ma tinte « vere », non figure ma immagini, non musiche ma suoni puri. Ed è significativo il fatto che l'ultimo disco dei Beatles, venduto in America in milioni di copie, sia stato inciso con l'appalto di 42 professori d'orchestra della Royal Philharmonic e si ispiri decisamente agli avvenimenti sonori di Stoccausen e di Cage, con qualche excursus nella musica indiana. Vale dire a suoni « puri » estraniati dalle strutture tradizionali d'una canzone.

La gioventù d'oggi, dunque. O meglio, quella parte della gioventù mondiale insofferente alla nostra civiltà, e quindi sotto costante controllo della psicologia e della sociologia. E per « nostra società », ovviamente, si vuole intendere quella che vive e opera all'Est come quella che agisce all'Ovest. Confini, barriere, ideologie contrastanti, sistemi di vita differenti, infatti, non sono sufficienti a creare un solco fra il protestatario d'America, la cui pelle brucia di paura per il Vietnam, e il protestatario sovietico, il cui sdegno si appunta sull'illibertà (e sulla negazione del diritto naturale) dei processi a Ginsburg, a Daniel, a Siniavski, a Litvinov. Ricordo di avere visto sulla piazza Rossa, davanti al mausoleo di Lenin, proprio nei giorni in cui si celebrava il cinquantenario della Rivoluzione d'Ottobre, ragazzi con le chitarre a tracolla cantare provocatoriamente « musiche profane », non certo rivoluzionarie così come questo termine viene inteso nell'URSS. Ragazzi il cui spirito provocatorio non differiva molto da quello degli « hippies » di San Francisco, quando affittano, con dieci cents, il diritto di parcheggiare il loro corpo in un posteggio.

Si sdraiato al posto di un'automobile, si coprono con un drappo su cui sta scritto « Pace nel Vietnam » e restano lì, fin quando il tassometro ne dà loro il diritto. I benpensanti dicono che queste proteste sono vane, sterili e che, in realtà, se la società non reagirà con polso fermo, finiremo per dover fare i conti con una pericolosa e nutrita comunità di drogati. Già, su un importante quotidiano nazionale, ecco un medico, il dottor X, che esaminando gli « hippies » dal punto di vista clinico, e considerandoli a priori dei malati, scrive: « Il loro atto di nascita, li dichiara "anime amorose in preda alla liberazione della loro coscienza cosmica". La loro filosofia è fatta di un superficiale impasto di religione indù e di una totale delirante dedizione alla musica indiana innestata sul ramo dei Beatles... Tutto un gran bell'insieme di fronzoli, di colori, di suoni e di vernice. Ma in pratica, è gente che non fa un bel niente tutto il giorno: e, per di più, si droga... ». E poi ancora: « Evidentemente questa degli "hippies" è una tribù — disgraziatamente abbastanza numerosa — di giovani di 15-20 anni (non accettano chi ne abbia 30) molto rinunciatori, molto asociali, del tutto dimentichi della famiglia e di una grossa parte di sé, che vivono così, "facendo quello che vogliono fare"... Che cosa sperano di costruire? Niente: né dal punto di vista estetico, né da quello morale, né sociale, né filosofico... è una malattia di poveri soggetti da psicanalisti e da riformatori ».



Lungi da noi l'intenzione di contestare l'indagine medica sugli «hippies». Sono in realtà, come vedremo, degli «asociali», dei «rinunciatari», e per di più, talvolta si drogano. Il fatto che non propongano nulla, è perfino scontato: antitetico, se mai, sarebbe se un asociale proponesse soluzioni alla società, vale a dire a quell'organismo che, a torto o a ragione, nega. Dopo la diagnosi, però, ecco la terapia: psicanalisi e riformatorio. Certo sarebbe comodo per la nostra società se i problemi giovanili (che esistono ovunque, anche da noi, sebbene meno appariscenti, più imitativi e in definitiva meno radicali) potessero risolversi, magari, con un trapianto del cervello, così come ormai accade con il cuore, anche se, in realtà, perfino quel muscolo, quel «meccanismo», talvolta si ribella a un innesto. Ma non è così. Gli «hippies», piaccia o non piaccia, sono una realtà come i cardiaci; ed ancora più drammatica è la realtà dei giovani che a questa società s'oppongono con altre forme meno evidenti. Qualunque società; perfino quella scandinava, perfetta, equa, progredita, in cui annual-

mente, però, aumentano i pazzi, gli alcoolizzati, i drogati, i dissociati. Perché? *Last generation, beat generation, hippie generation.* Tutto si può imputare a questi imberbi protestatari, meno una certa coerenza storica nella loro protesta, ch'è ininterrotta da un trentennio, salvo la forzata interruzione della seconda guerra mondiale, quando i giovani d'allora, in nome di fruste ideologiche, rivelatesi comunque inadeguate a risolvere i problemi dell'umanità, morivano sul fronte russo, a Hiroshima, a Cassino. Un discorso sul fenomeno degli «hippies», infatti, non ha alcun senso se non lo si vede attraverso la storia, poiché, in caso contrario, come scrisse la Pivano a proposito di quel film dei Beatles, tutto apparirebbe «incomprensibile, come lo diverrebbe una parola se venisse pronunciata senza le consonanti e senza le vocali». Così, tanto per concederci una divagazione,

quell'atteggiamento d'abulia e di rinunciarismo che il sociologo (e perfino il medico) oggi condannano, non è affatto nuovo. Céline lo prospettava apertamente dopo la prima guerra mondiale («Viaggio al termine della notte» e «Morte a credito»); Miller, cogliendo la lezione del folle francese laureato in medicina, ne faceva addirittura la sua bandiera. Nel frattempo, Fitzgerald criticava l'America post-bellica con il suo Grande Gatsby, protestatario borghese, fra piscine e barbiturici, campione della «lost generation» e simbolo di un'asocialità di «poulins» miliardari. L'Europa, d'altronde, non era da meno. Marinetti, Balla e Boccioni dal benpensante non furono diversamente considerati da come lo sono oggi Ginsberg, Corso, Burroughs, e perfino l'ormai inquadrato Kerouac.

E Sartre? Non voglio qui rammentare l'immediato dopoguerra del '46, i tempi del Café Flore, di Juliette Greco, del Tabou, quando — e cito ancora la Pivano, unica forse fra le scrittrici e le traduttrici italiane ad aver colto con intelligenza e immediatezza l'importanza del



fenomeno giovanile d'oggi — « i giovani esistenzialisti parigini si dedicavano alla ricerca di mezzi espressivi primordiali, ricerca di intensità di linguaggio, tutte strade, insomma, che per questi giovani scrittori riconducono a uno stesso problema di ripiegamento su se stessi per liberarsi dalle pressioni del mondo esterno ». Gli esistenzialisti, allora, non godevano miglior stampa di quanta ne godano oggi i beats e gli hippies; anche vent'anni fa, si insisteva sull'abulia dei ragazzi che si radunavano nelle « caves », che si lasciavano crescere barbe e capelli e che, primi fra tutti, s'opponevano alla « sale guerre ». Sporca dovunque si facesse, la guerra. Il benpensante considerò come un morbo quella protesta non violenta degli esistenzialisti; e in realtà, forse lo era. Solo che nessuno si occupò di localizzare il virus, di identificarne le origini, di trovare un siero idoneo per combatterlo. Si preferì, come adesso, curare empiricamente i malati: psicanalisi e riformatorio, insomma. E molto curioso che gli scienziati (o perlomeno, molti di essi) oggi usino lo stesso linguaggio che un tempo

era proprio dei nostri nonni e dei sergenti della sussistenza (« Un purgante, e via.. Olio di ricino: cura tutto »), quando dovevano affrontare un problema che condizionava le loro coscenze, prima delle loro nozioni. Capisco ch'è più facile trapiantare un cuore che sostituire un cervello; è probabile che la scienza riesca a combattere prima il flagello del cancro di quello dell'incredulità, della sfiducia, della delusione che va tormentando il mondo dei giovani e dei meno giovani. Ma come non accorgersi che i problemi sono diversi e che l'anima non ha possibilità di trapianto?

»

Camicioni a fiori, capelli lunghi ma non troppo, atteggiamenti provocatori verso l'autorità costituita. E poi, come giustamente diceva il dottor X, un certo amore verso la musica indiana, così come i beats, i più preparati ovviamente, si rivolgevano verso la filosofia « zen ». Spesso, la droga: quella droga psichedelica i cui effetti sono ancora discussi in sede scientifica, an-

che se — ovviamente — nessuno può ammetterne l'uso, fosse anche meno nociva dell'alcool o del tabacco, prodotti in vendita in ogni paese sotto l'egida dei legittimi governi.

L'indagine dei benpensanti si limita all'assetto esteriore del fenomeno, a tal punto che nessuno è spinto a chiedersi perché dopo il fenomeno « beat », quasi sospeso, in parte demodé, la gioventù sia sfociata in un altro genere di protesta più violenta, comunque più militante.

Cosa vogliono gli « hippies »? Nulla. I beats, se non altro, erano agganciati all'ideologia di un pacifismo uto-pistico che nasceva dalla teosofia buddista e dalla convinzione che qualcosa potesse cambiare nel mondo; che Johnson, per esempio, la smettesse col Vietnam, che Mao la finisse con le violenze delle « guardie rosse », che i russi sfociassero in un neo-umanesimo in cui la parola « libertà » non dovesse subire l'umiliazione d'essere ideologicamente interpretata. Scriveva Allen Ginsberg, poeta e santone dei beats, « il peso del mondo è amore ». Ed i beats credevano in questo verso-slogan. La loro scelta, in sostanza, era politica. Gli « hippies », invece, sono il simbolo della non-politica. Le loro simpatie, la loro « recherche », le loro nostalgie vanno agli anni 30, quelli di Clyde Barrow e di Bonnie Parker; gli anni del « gangsterismo » attivo, efficiente e « salutare ». Quelli in cui lo slogan di vita era: « Morire sì,

ma per se stessi ». Quanti hanno visto « Gangsters Story », prodotto da Warren Beatty, un attore che non si considera troppo lontano come impostazione dagli « hippies », ha certo potuto coglierne l'intimo significato, ch'è ben più profondo di quello d'una semplice ed efficace ricostruzione d'una storia « nera » degli anni trenta. Il film vuole essere un'indagine sociale sugli anni ruggenti e i due personaggi, Bonnie e Clyde, in definitiva, appaiono, se non positivi, almeno giustificabili: due « franchi tiratori » dell'individualismo contro la massificazione, contro l'ipocrisia, contro il livellamento morale su cui poggiava la società americana post-crisi. Il sacrificio di Bonnie, che muore crivellata dai mitra della polizia (una polizia corrotta ed inutilmente crudele), poche ore dopo il patetico incontro con sua madre, in quel grandguignolesco bagno di sangue, sfiora, in purezza, il martirio di Giovanna D'Arco. Una Giovanna D'Arco nera, poiché così la vuole la società. La crudeltà d'immagini di cui il film abbonda è volutamente sottolineata con precisi intendimenti: oggi, come all'epoca del gangsterismo, ogni giorno, la terra viene intrisa di sangue con pretesti ufficiali; le guerre, insomma. Clyde e Bonnie, in definitiva, condussero una loro guerra privata contro quella società non meno crudele, non meno corrotta, non meno violenta del più pericoloso dei gangsters.

Bonnie e Clyde, senza dubbio, hanno notevolmente im-



pressionato i giovani protestatari d'oggi. Fra gli hippies è di moda vestirsi con abiti ispirati ai ruggenti anni trenta. Perfino le canzoni, da qualche tempo, tornano allo stile di quell'epoca. Il genere beat, per esempio, fatto di sole chitarre, di accordi ripetuti fino alla monotonia, di lancinanti ritmi di batteria, è praticamente tramontato. Ha ceduto il passo al « rhythm and blues » che deriva come forma e come contenuto dal jazz: i fatti, le trombe, i sassofoni, i clarini sono nuovamente di moda, proprio come all'epoca di Storyville, del « proibizionismo » e di Chicago. La protesta musicale, in sostanza, si è staccata dal folk quasi mistico dei beats, per riannodarsi al blues, vale a dire a una protesta più viva, più vera, storicamente giustificata: la protesta dei negri d'America i quali, da Abramo Lincoln ai nostri giorni, non sono ancora riusciti a risolvere ovunque il loro drammatico problema razziale.

Così, nei protestatari degli anni 60, quelli dell'epoca del Vietnam (il movimento beat americano nacque dieci anni fa, al tempo della guerra in Corea) vi sono diverse componenti: Buddha, Krisna, la non violenza dello « zen », ma altresì un pizzico di Che Guevara; il pacifismo, comune d'altronde a tutti i movimenti eversivi giovanili nati nel periodo della civiltà delle macchine, ma inteso in senso più combattivo, meno formale di quello proposto dai beats. Una delle ultime manifestazioni degli « hippies » di San Francisco aveva per tema il burrascoso colloquio del Presidente Johnson con Paolo VI sul Vietnam: i ragazzi, per strada, in una marcia silezia, ostentavano le copie di « Newsweek », la rivista che riportò appunto, con maggiore spregiudicatezza, il contenuto esatto di quel colloquio.

E poi, la droga. L'uso degli allucinogeni, piuttosto diffuso fra gli « hippies »,

preoccupa giustamente le autorità americane. Su quest'argomento, molto interessante fu ciò che dichiarò Norman Mailer alla giornalista italiana Oriana Fallaci che lo intervistò per « Le Figaro Litteraire ».

« Questa d'oggi — disse Mailer, che possiamo considerare un antesignano dei beats, e comunque, una delle voci più libere dell'America degli "anni 50" — è una generazione straordinariamente complessa. In realtà, io non la capisco: è quanto di più esatto posso dire di essa. La generazione precedente era senza sorprese, questa — invece — costituisce una sorpresa continua. Guardo i giovani, li ascolto e mi rendo conto di non avere vent'anni più di loro, ma cento. Essi si drogano, è vero, ma non si servono delle droghe "classiche", come l'eroina, la cocaina o la marijuana. Prendono LSD, una droga che serve "ad esplorare lo spirito". Non giustifico certo l'uso dell'acido lisergico. So che non si può ottenere nulla per nulla, ed è probabile che pagheranno molto cara quest'abitudine. Tuttavia, l'LSD fa parte di un sistema di ricerca, una ricerca disperata, come se questi ragazzi avvertissero in se stessi l'urgenza di questa esplorazione per prevenire un disastro. La tecnologia ha dimensionato il nostro spirito fino a ridurlo come quello d'un pigneto. Non credo che l'America si stia congelando o narcotizzando. Penso, invece, che s'avvii a svegliarsi ».

E poi ancora, Mailer affermava: « Questi giovani, talvolta i migliori di essi, sono anche violenti. Ma l'America è stata violenta fin dall'inizio della sua storia. L'abitudine alla violenza è in noi stessi... come una malattia ereditaria. Infine, il super-comfort, la sicurezza sociale spingono alla violenza. Questi appartamenti nei grattacieli, dove non si sale senza l'ascensore, rendono la gente cattiva, nevrotica. Lo so per-



ché ho vissuto queste esperienze. Vivo con i pugni serrati e, camminando, mi vien voglia di picchiare contro i muri. La brutalità mi dispiace, ma il bisogno di sentirsi sicuri mi fa paura.

I giovani protestatari, dunque, hanno bisogno di maghi che li prendano per mano e li conducano fuori dal circolo chiuso in cui una società tesa al benessere, all'evoluzione tecnologica, alle conquiste scientifiche, ma troppo spesso dimentica dell'esistenza dello spirito, li ha costretti. Il mago, certo, non può essere l'LSD. La liberazione effimera dell'acido lisergico, il mondo colorato ch'esso offre a questi giovani affamati di libertà interiore, le illusioni di sganciamento «cosmico» che il viaggio psichedelico loro concede, verranno pagate a duro prezzo, poiché — come dice Mailer — non si può avere nulla per nulla. Occorre, dunque, trovare maghi più concreti; ma dove cercarli?

In un mio libro-inchiesta sul fenomeno dei « capelloni », riportavo un significativo giudizio d'un saggista liberale, Virgilio Titone. Mi sembra che quel giudizio sia ancora valido oggi, affrontando il problema degli « hippies ». « Un umanesimo moderno — scriveva Titone — non può concepirsi se non come negazione della ideologia. Bisogna ecraser l'infame. L'infamia, il nemico sempre in agguato è oggi l'ideologia, sebbene la sua sconfitta in tutti i paesi di civiltà europea debba considerarsi il fenomeno più importante della storia contemporanea... ». E Titone concludeva: « La fine dell'ideologia si accompagna quindi con il tramonto di un mondo in cui dobbiamo porre sullo stesso piano il mercante, il capitalismo di tipo ottocentesco, l'amore romantico, la patria, gli imperi coloniali, il severo padre di famiglia, le barbe austere e sapienti dei sacerdoti del Vero e dell'Idea ».

L'ideologia, dunque, intesa come mistificazione della realtà. Non a caso, « hip, hipster », il termine da cui deriva il nome « hippies », letteralmente vuol dire malinconico, ma — come chiarì lo scrittore Kenneth Roewroth — va inteso nel più corretto significato di « disaffiliato ».

Non c'è dubbio che, in Italia, il fenomeno ha aspetti meno gravi. Spesso, l'*hippismo* nostrano è puramente imitativo, esteriore, snobistico. L'uso della droga, per esempio, è piuttosto limitato non solo rispetto l'America, ma anche nei confronti di paesi europei di più accentuata americanizzazione (Svezia, Danimarca, Germania Occidentale, ecc. ecc.). È difficile dire se ciò è dovuto al fatto che i nostri giovani sono « più buoni », oppure perché sono figli d'una società diversa, in cui — a conti fatti — il tecnicismo e la tecnologia non sono ancora riusciti a distruggere completamente la fantasia. A me sembra che si debba optare per questa seconda tesi. La società italiana è ancora distante dall'incubo ad aria condizionata d'Oltre Oceano che produce la dissociazione giovanile e pone una nuova problematica interiore al sociologo, all'educatore, al politico, al tecnico. Tuttavia, non è il caso di farsi troppe illusioni.

La dissociazione di tipo « hippies » esiste anche in soggetti apparentemente normali, tranquilli, adeguati. Le reazioni a un certo mondo che perde di vista i valori umani possono essere di molti tipi. Prendiamo, per esempio, un fatto recente: gli avvenimenti di Grecia. I giovani di quel paese, meno sviluppato del nostro, quindi meno soggetto a certi « disaffiliamenti » caratteristici della civiltà super-industriale, hanno reagito alle vicende del loro paese con assoluta indifferenza. In verità, democrazia parlamentare o mini-fascismo dei colonnelli sono questioni che non li interessano, distantissime da loro: questioni che riguardano gli anziani.

L'indifferenza è una droga non meno pericolosa dell'LSD; un narcotico che può procurare enormi guai e che, indubbiamente, è molto difficile da curare. La indifferenza, oggi, è comune ai giovani di qualunque società. Sono indifferenti i giovani sovietici ai miti del leninismo; sono apatici i giovani occidentali verso quegli schemi politici troppo frusti e talvolta troppo compromessi, che impongono loro una morale sorpassata, inadeguata ai tempi, sovente farisaica e sempre utilitaristica.

È troppo facile, dunque, compiacersi che, in casa nostra, i « disaffiliati » scelgano aspetti meno appariscenti per dimostrare la loro opposizione. Occorrerebbe, invece, cominciare a studiare le forme adatte per impedire che certi fenomeni si radicalizzino e trovino strade diverse. Non sta a noi, ovviamente, indicare quali sono le forme adatte per giungere a questi risultati. Compito nostro era quello di illustrare cosa vuol dire e quali caratteristiche ha il fenomeno degli « hippies », eredi dei beats e dei « disaffiliati » fitzgeraldiani degli anni ruggenti.

Qualche anno fa, Françoise Giroud, scrittrice francese e capo-redattrice dell'*« Express »*, in un saggio sulla gioventù del suo paese, scrisse una paginetta esemplare che appare opportuno riportare:

« Avere vent'anni nel '40, voleva dire di avere la fortuna di venire posti davanti a problemi netti: la scelta era semplice. La guerra di Spagna, il Fronte Popolare, la Germania hitleriana, la Francia di Petain... Da qualsiasi parte fossero della barricata, e per quanto lontani se ne stessero, i giovani francesi credevano di sapere per cosa e contro cosa lottavano... Ma oggi, come potrebbero saperlo? Che cosa hanno da difendere, all'infuori del loro tono di vita, dei loro piaceri, della cellula familiare che si sono affrettati a costruire?... Imparare a vivere senza fede? Ahimè, gli anestetici non sono ancora pronti per questo... » (Oggi, invece, lo sono, così ci dicono i Beatles nel loro film. Il mago lo si fabbrica in laboratorio.)

E la Giroud concludeva il suo discorso con questa favolletta morale: « Una volta, lungo una strada, c'erano due muratori intenti al medesimo lavoro; l'uno triste, l'altro contento. Un uomo che passava chiese al primo: « Cosa stai facendo? » « Non vedete », rispose il muratore triste, « Metto un mattone sopra l'altro ». « E tu? » chiese il passante al secondo. « Non vedete? » rispose il muratore contento, « Costruisco una cattedrale ».

La scrittrice concludeva che i giovani hanno bisogno di illudersi di costruire cattedrali, non di mettere mattoni uno sopra l'altro.

L'indicazione è valida anche oggi. Solo il matrimonio (d'amore o di convenienza) fra tecnocrazia e fantasia, può gettare le basi per la risoluzione del problema. Un mago, occorre trovarlo: un mago che sia più forte dell'acido lisergico, che sappia condurre per mano la gente senza obbligarla a inghiottire una zolletta di zucchero intrisa di LSD.

P.N.

Quando si partecipa da vari anni alla vita delle corse automobilistiche, si conoscono tutti i circuiti, tutti i percorsi dei rallies; si conoscono gli organizzatori e si hanno familiari facce, che ogni anno si incontrano negli stessi posti, con le quali si scambia qualche parola, o ci si saluta calorosamente, senza aver mai idea di chi possano essere; si conoscono gli alberghi dove andare a dormire, dato che non sempre si è a Montecarlo dove non vi è che l'imbarazzo della scelta; si sa dove si riesce a non mangiare troppo male. Si è anche imparato che al Rallye della Svezia si possono trovare 42° gradi sotto zero, e che bisogna indossare il vestito scuro la mattina della partenza della gara per il ricevimento dal borgomastro della città; che bisogna pure essere preparati a gareggiare sui laghi e sul letto dei fiumi gelati, che in quel Paese si corre a quel modo, con un muro di neve per parte, nei quali frenare le sbandate sul ghiaccio, salvò poi a rimanervi incastrati, con la speranza che qualche benevolo spettatore accorra a rimettere la macchina in strada.

Si è imparato anche che ai Rallies di Finlandia e di Inghilterra le macchine devono essere attrezzate per « volare » i numerosi salti e trampolini che quelle infernali strade impongono: qui i percorsi delle prove di velocità sono tenuti segreti fino al momento della partenza e i concorrenti devono quindi « improvvisare » il tracciato di gara. Al Rallye dell'



l'Acropoli, invece, bisogna difendersi dalla polvere; ed è una polvere impalpabile, invadente che entra dappertutto, nel motore, nell'abitacolo, nei polmoni e negli occhi dei piloti: è determinante in questa gara, partire per primi, dato che ogni sorpasso diventa drammatico, sia per la polvere, che impedisce di vedere la strada, sia per il fatto che chi sta davanti difficilmente si accorge di quel che succede alle sue spalle. Per non parlare poi delle gare in circuito, dove i rifornimenti lampo e un

esatto servizio di cronometraggio e « contagiri » possono spesso essere determinanti compagni di una affermazione... insomma, ogni gara ha la sua caratteristica, ogni gara è da preparare in modo diverso e ben definito. Ogni anno, poi, è una avventura nuova, anche se più o meno le corse sono sempre le stesse; cambiano le macchine, le situazioni, cambiano talvolta gli avversari pericolosi, e gli irrimediabilmente battuti di ieri diventano all'improvviso gli avversari più difficili. E poi cambia il tempo, il grande protagonista capace di mutare il volto alle classiche di molte competizioni; in America addirittura quando piove non si corre, ed è famosa l'interruzione alla 500 Miglia di Indianapolis di appena due anni or sono, che fu appunto rinviata di un giorno a causa del maltempo. Qui da noi la situazione è diversa, e per alcune gare su strada si scelgono persino periodi dell'anno particolarmente slavorevoli, onde poter contare sul massimo di probabilità che le condizioni atmosferiche e

di CESARE FIORIO

una stagione sportiva



quelle del percorso siano le più proibitive possibili.

Si comincia sempre la stagione preparando i programmi dell'anno. Passato il « Montecarlo », di cui ormai molto è già stato scritto, si prepara il Rallye dei Fiori, unica prova italiana valida per il Campionato d'Europa. E questa una gara estremamente dura, anche se di caratteristiche completamente diverse da quelle di Montecarlo; si tratta infatti di una prova che mette a repentina la solidità delle vetture, per il fatto di venir corsa interamente su strade non asfaltate e ricercate con cura dagli organizzatori sanremesi tra le più sconquassate dell'entroterra ligure. Le decimazioni dei concorrenti sono evidentissime quando si considerino le percentuali degli arrivati nelle passate edizioni della gara. Le vetture vanno preparate appositamente, anche in questa occasione, e una cura particolare va dedicata alla protezione della parte inferiore della macchina, sovente a « duro » contatto con il fondo stradale, e alle sospensioni, senza che tuttavia queste modifiche nulla debbano sacrificare delle capacità velocistiche del mezzo meccanico, essendo, redatta alla fine, come in tutte queste gare, una classifica in base alle mi-

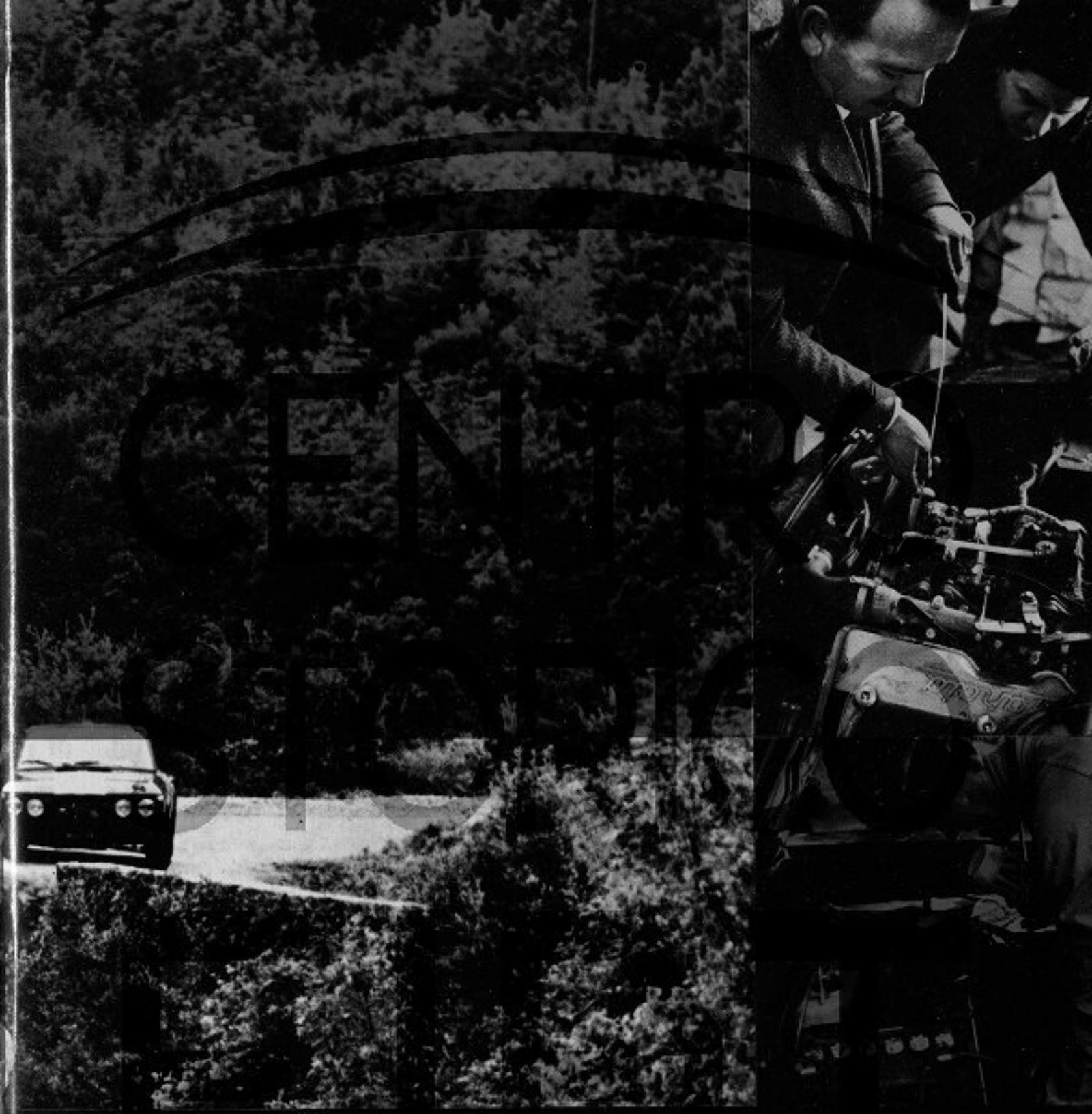
gliori prestazioni nelle prove di velocità. E questo, dunque, un altro tipo di rallye, con caratteristiche che si troveranno ancora molto sovente durante l'anno, a partire dal rivedivo Rallye del Sestriere, all'ormai celebre Rallye dell'Acropoli, passando attraverso ai vari rallies di Campionato Italiano, per giungere al durissimo Rallye d'Inghilterra. Sovente in questo tipo di competizioni riescono a giungere alla fine più facilmente piloti con macchine private, neanche eccessivamente ben preparate, piuttosto che gli equipaggi ufficiali delle case, i quali però, a causa dell'impegno di classifica, devono lanciarsi a velocità folle sulle buche e sui sassi del percorso! Subito dopo il Rallye dei Fiori occorre preparare le prove del Campionato Europeo per vetture da Turismo aperto ogni anno dalla « 4 Ore di Monza ».

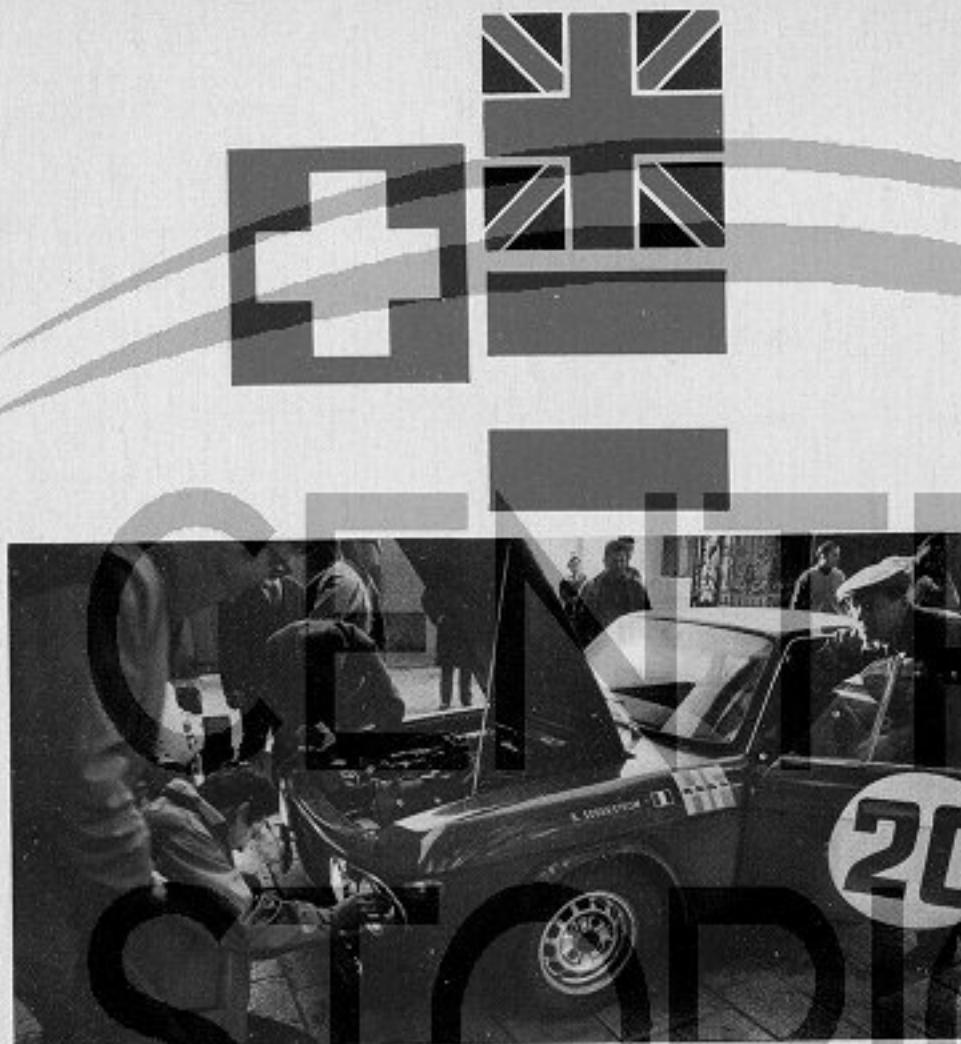
Nel 1967 Claudio Maglioli si è aggiudicato questo Campionato nella combattutissima classe fino a 1300 guidando magistralmente alla vittoria la Fulvia H.F. (da notare che per ragioni di regolamento e di omologazioni, Maglioli ha dovuto partecipare a tutte le gare della stagione guidando la HF 1216 dato che la HF Rallye 1.3 non era ancora ammessa nella categoria « Turismo »).

per la quale è richiesto, dai regolamenti sportivi internazionali, un numero minimo di mille esemplari annuali). Il Campionato Europeo per vetture da Turismo si articola su una decina di prove di velocità sui vari circuiti europei, dalle caratteristiche più diverse. Si passa dalla « 4 Ore di Monza » al G.P. di Vienna di appena tre quarti d'ora, per dovere poi affrontare la « Sei Ore » del Nürburgring; a Zandvoort, in Olanda e a Zolder in Belgio si organizzano invece gare assai brevi, mentre ancora in Belgio, sul pericolosissimo circuito di Spa-Francorchamps, si corre la ormai celebre « 24 ore ». Ma nel '67 la più entusiasmante di tutte queste prove fu, per la Lancia, la « 500 km » di Snetterton, in Inghilterra, dove la Fulvia HF, guidata dal compianto Leo Cella e da Giuliano Facetti, riportò la vittoria assoluta contro un'agguerritissima schiera di avversari.

Il Campionato Europeo per vetture da Turismo non ha rappresentato però, nel 1967, l'unica esperienza extra rallye dell'HF Squadra Corse, che si è cimentata durante tutta la stagione, nelle più importanti prove di velocità e resistenza su strada e su pista: come la « 12 ore » di Sebring, dove l'anno passato la Fulvia conquistò la vittoria di classe oltre al 14° posto assoluto, mescolandosi a vetture di cilindrata tripla alla sua, nonché la Targa Florio dove da tempo vengono raccolti lusingheri successi. Ci troviamo di fronte a due tipi di gara completamente diversi, svolgendosi la prima su un circuito ricavato da un vecchio aeroporto e la seconda sulle strette strade delle Madonie, in Sicilia, con un impressionante susseguirsi di salite, discese, paesi, strettoie e strade sconnesse. Uguali o per lo meno simili sono invece le vetture impiegate, che devono saper unire, a perfette doti di velocità e tenuta di strada, anche la robustezza necessaria per riuscire a terminare la prova. Bisogna tutta-







via considerare che a queste gare sono ammesse automobili di tutte le categorie e gruppi: possono correre cioè anche i grossi « prototipi », vetture del tutto particolari e destinate ad essere impiegate unicamente per le competizioni, senza alcun riferimento alla produzione offerta poi al pubblico. È per questo motivo che nella impostazione del programma sportivo della Lancia, l'accento viene posto principalmente sui rallies nei quali concorrono vetture di produzione; rari sono infatti i casi di rallies che permettano la partecipazione di vetture della categoria « prototipi », e ancora più scarsi saranno nella futura stagione, essendo stato

vietato dalle autorità sportive l'inserimento di queste macchine nelle prove del Campionato d'Europa.

Nei rallies però, queste vetture, nel significato tradizionale della parola, non hanno mai avuto fortuna o possibilità di affermazione, ché ben diverso è correre su una pista asfaltata, dal ritrovarsi di notte su qualche montagna, magari con la nebbia e un bello strato di foglie umide per terra; perciò chi si è avventurato in queste prove, fiducioso di molti cavalli e di una vettura sulla carta imbattibile per mille e una ragione, si è trovato quasi sempre a mal partito, battuto da vetture vicinissime a quelle di serie e quindi più sicure e adattabili.

Non per questo, quando il regolamento della gara lo permette, le Case rinunciano ad iscriversi nella categoria « prototipi », che lascia una assai più ampia libertà nella modifica della vettura. Ma si tratta di preparazioni di dettaglio, in genere di piccoli aumenti di cilindrata, ferma restando la struttura della vettura, che per essere collaudata nella serie è poi quella che dà le maggiori garanzie: è il caso tipico del Giro della Corsica, preparato dalla Lancia con cura nella passata edizione e che non ha mancato di vedere una com-

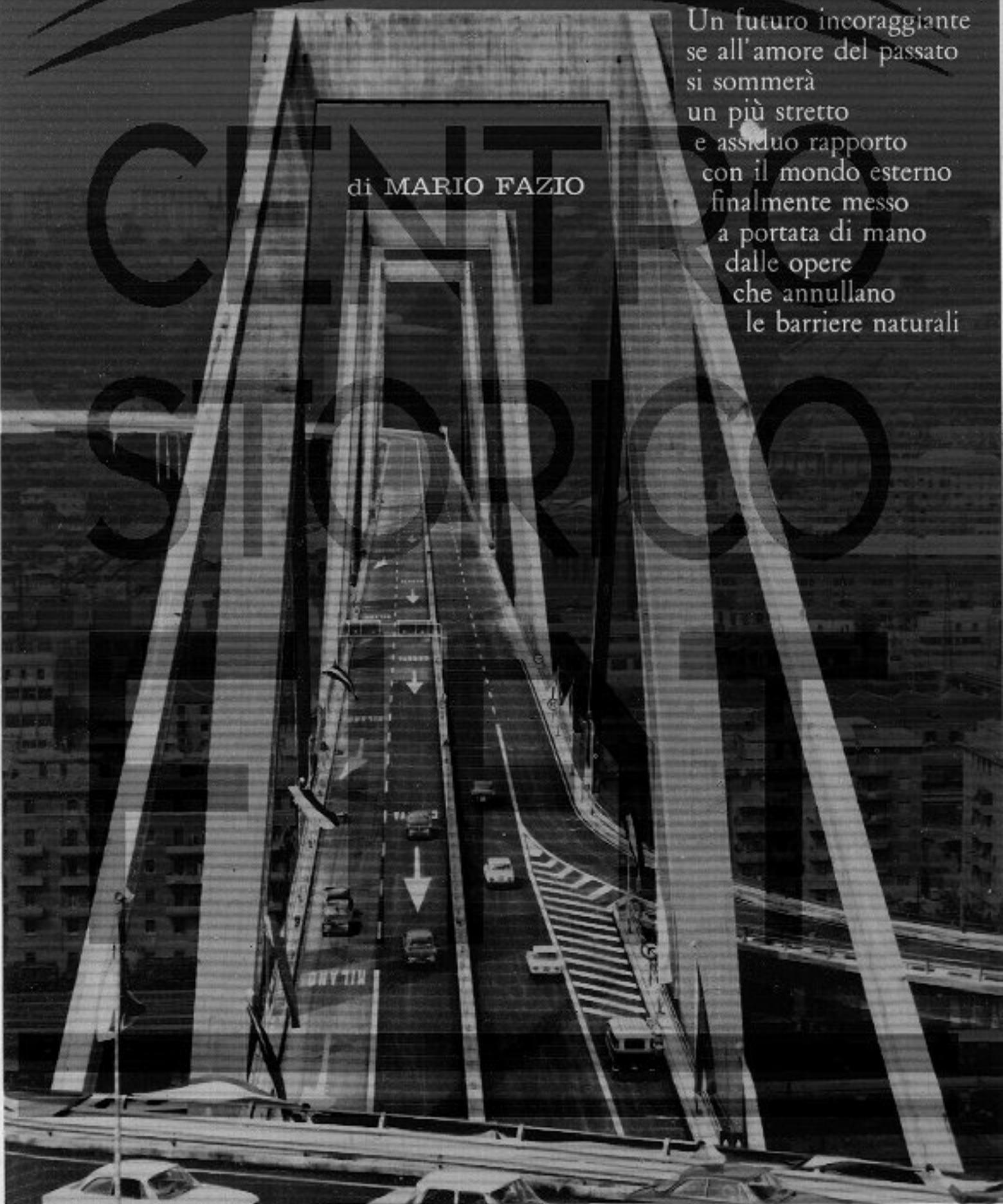
pleta affermazione italiana. Il giro della Corsica è forse oggi l'ultima grande corsa su strada rimasta in Europa, l'ultima vera Mille Miglia; nelle ventiquattrre ore di corsa vengono infatti affrontate strade chiuse al traffico da percorrersi a velocità pazzesca, sovente accompagnati dall'impermeabile del maltempo, che in quel periodo dell'anno (novembre) può riservare tra le montagne dell'isola veri e propri cataclismi. E di appena quattro anni or sono la sospensione a metà percorso del « Tour » a causa di un'improvvisa abbondante nevicata che bloccò tutti i concorrenti, i cronometristi ufficiali ed i commissari di percorso in mezzo alle montagne! In quella occasione fu proclamato vincitore il francese Trautmann, che era riuscito a portare la sua vettura più avanti di ogni altro: fino ad un paese dove si era poi arrestato per non avervi trovato ad aspettarlo gli organizzatori di quel controllo. Non pare che l'episodio abbia precedenti nella storia dei rallies. A chiudere normalmente la stagione sportiva, si partecipa verso la fine di novembre al Rallye d'Inghilterra, con le sue strade forestali sconnesse ed il percorso segreto: e per l'edizione del 1967 il percorso è rimasto segreto del tutto, e difficilmente si saprà mai dove esattamente erano state previste le prove di velocità, dopo che il ministro dell'agricoltura annunciò, a poche ore dal via, che il governo di Sua Maestà non riteneva di lasciar più svolgere la gara a causa dell'impermeabile della « afta epizootica » nelle campagne, ritenendo che gli spettatori che si fossero recati ad assistere ai passaggi avrebbero contribuito a diffondere la malattia tra le mucche... Finiva così ingloriosamente una stagione di gare affascinanti e di sportive e leali, anche se non del tutto disinteressate, contestate.

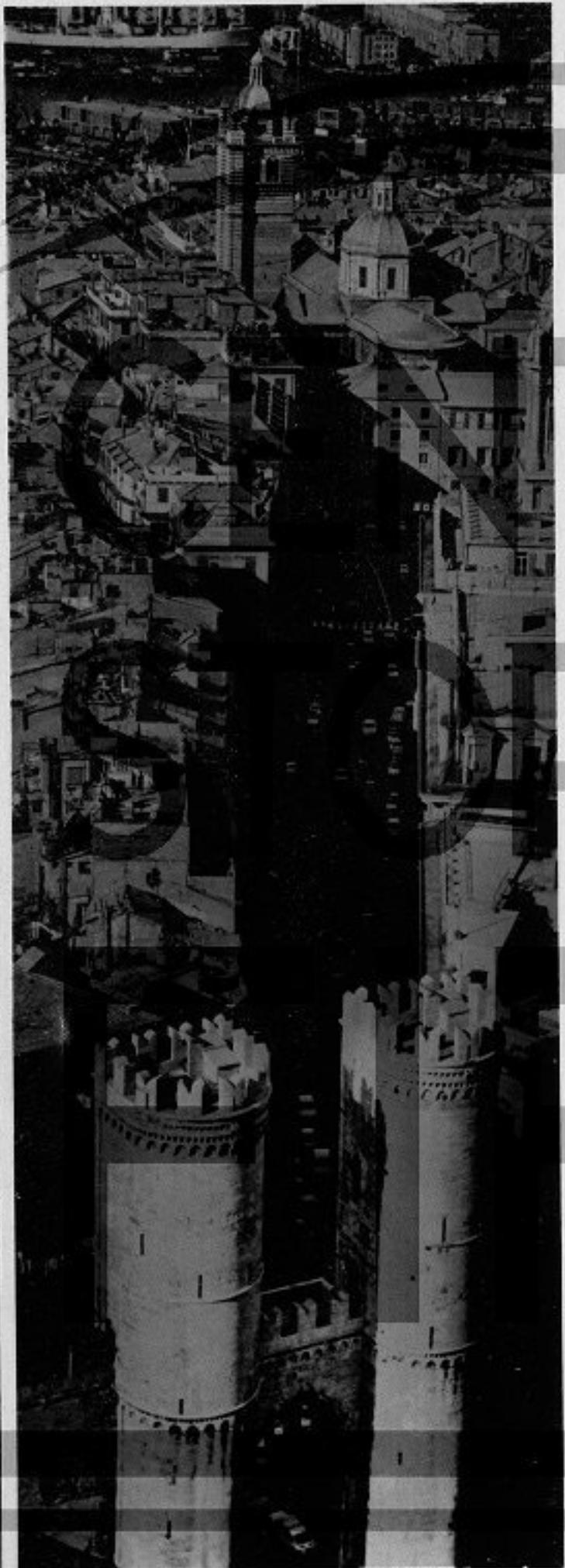
C. F.

GENOVA

di MARIO FAZIO

Un futuro incoraggiante
se all'amore del passato
si sommerà
un più stretto
e assiduo rapporto
con il mondo esterno
finalmente messo
a portata di mano
dalle opere
che annullano
le barriere naturali

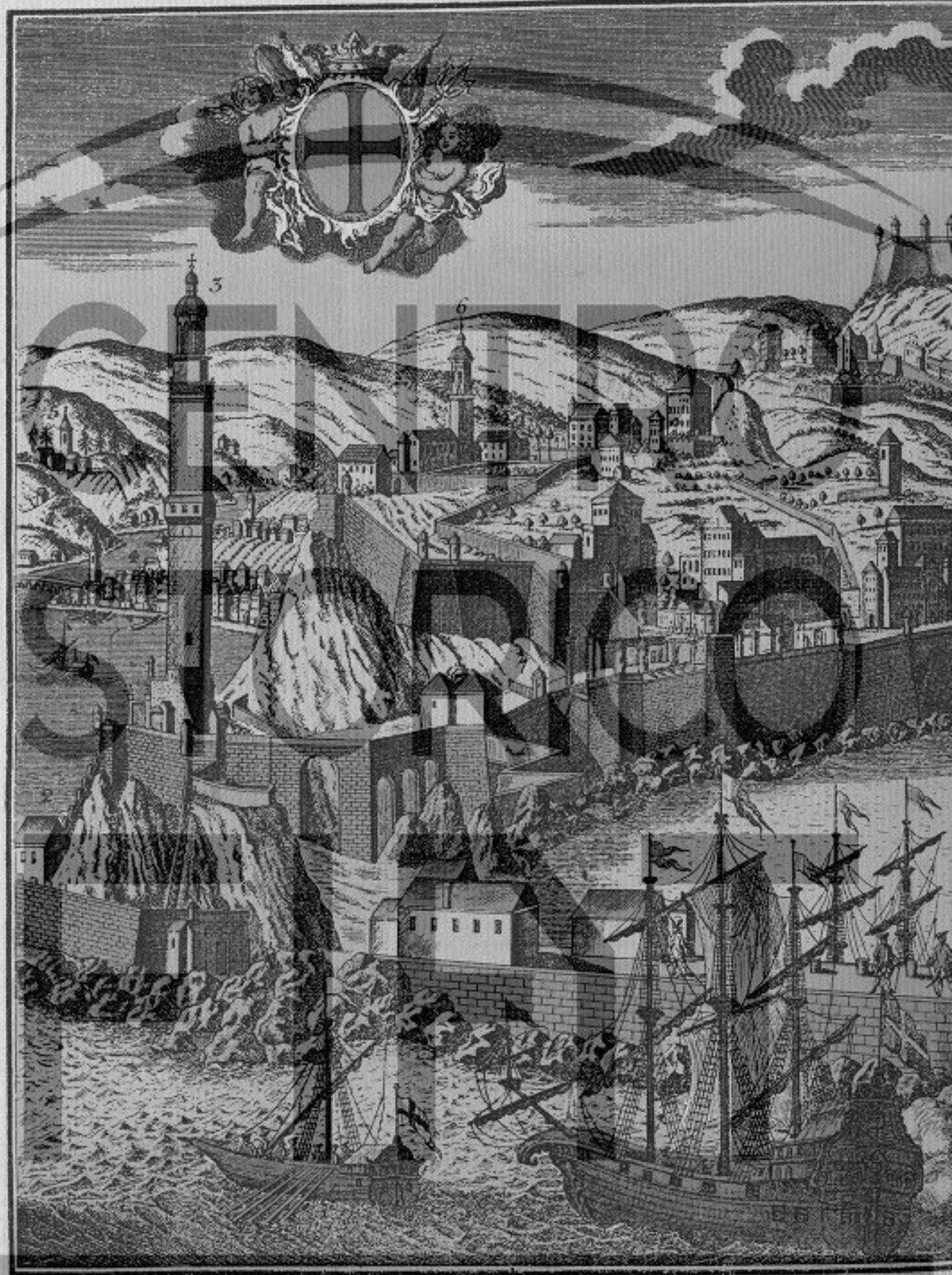




L'intreccio di ponti e di spirali sospese, alle spalle di Genova e sui margini della cornice portuale, sembra un gioco avveniristico costruito per compensare la città marinara così a lungo compressa dall'isolamento fisico. La domanda di strade s'era fatta impellente da quando la difficoltà di rapporti con la valle padana aveva portato a punte drammatiche la sofferenza di Genova; ed oggi le serpentine dei viadotti e delle piste (convergono, si staccano, volano sulle valli, confluiscono ancora, portando una corrente quasi ininterrotta di automezzi attraverso le montagne) potrebbero dirsi l'emblema dell'affrancamento di Genova dai vincoli imposti dalla natura. È un tema secolare. Ma penso che i genovesi non se ne sbarazzeranno così presto, da un giorno all'altro: pur avendo rapporti più rapidi e facili col mondo esterno, Genova resta diversa, ben poco mutevole nella sua struttura civile e nell'animo degli abitanti. È un'isola, originalissima nel quadro italiano; un po' fredda, severa, diffidente verso il nuovo e il fantastico, e però splendida, incantevole negli equilibri delle sue antiche architetture, dei suoi giardini settecenteschi; opulenta e solenne nei palazzi che furono monumenti illustrativi delle fortune dei suoi mercanti. Qualche dimora del centro storico e delle colline di Albaro venne costruita con i frutti di operazioni finanziarie molto ardite: prestiti a Caterina II di Russia, ai re di Svezia, a Luigi XVI, ai governi ungheresi. Sono iscritti nei libri della contabilità privata di alcune grandi famiglie genovesi, e di una amministrazione pubblica che ne fu sempre largamente dominata. «La repubblica ha per attività principale la compra-vendita» annotava un cronista francese in età più vicina; e De Brosses, poco teneramente, alludeva alla grande capacità dei genovesi in campo finanziario con una frecciata sui loro limiti: «In fatto di lettere essi conoscono soltanto quelle di cambio».

Città impenetrabile, dicono molti. Più precisamente: città da conoscere con infinita pazienza e con amore che vinca la ritrosia degli abitanti. È pochissimo nota perfino nei suoi aspetti esteriori. Il corpo più esposto è fatto di pietra. «Hanno la vocazione dei costruttori» disse con ammirazione Nietzsche. Ma c'è una parte nascosta, residenziale, insospettabile e dolce. Chi arriva in aereo a Genova avendo sentito dire che questa è una città poverissima di verde, e osserva dal finestrino la costa di levante fino ai margini orientali del porto, scopre con stupore il complesso tessuto di parchi, di ville, di palazzotti racchiusi in orti e giardini. Se la vista continua a terra, gli itinerari per la scoperta di questa Genova più gelosa si fanno difficili. Si deve essere guidati nei quartieri seminascosti di Albaro, del levante semicollinoso fra Quarto e Quinto: deliziosi squarci di verde con le prospettive del mare racchiuse da cascate di glicine e spalliere di pitosforo, antiche dimore affacciate su vallette riposanti. Vediamone una alle spalle del Lido: edificio settecentesco già residenza di campagna, con la facciata dal caratteristico colore genovese; roseo con strisce di un giallo pallido che ben s'accorda con le persiane verdi. Il tetto è di ardesia, animato da alcuni abbaini. Sporgono due verande laterali, affacciate su un giardino ricco di palme, di pini, di altissimi cedri del Libano.

Si arriva al portoncino verde scendendo una ripida «crosa» di mattoni rossi, incassata fra due muri che in primavera si ammantano di edere, di biancospini e di pitosforo. Altre siepi di pitosforo dividono il giardino da un piccolo orto che ha nel fondo un albero di fico, sospeso sul fondale del mare. Ad aprile, dopo le giornate piovose di scirocco, l'orto si illumina di un'inconsueta luce



1. Molo nuovo
 2. Fortezza nuova.
 3. La Lanterna.
 4. Ponzevoro fiume.
 5. S. Pietro d'Arena.
 6. S. Benigno.
 7. Porta di Lanterna.
 8. Monache di L'apella.
 9. S. Angelo.
 10. lo Bagbo di permento.

11. Chiesa Missionar.
 12. S. Teodoro Canon Regolari
 13. Porto di Mare.
 14. S. S. Giac. Maria
 15. S. Rocco.
 16. La Bastia
 17. S. Benedetto.
 18. Palazzo e Giardino del Duca d'Orio.
 19. Porta S. Tommaso.
 20. S. Maria di Loreto

21. il Castellazzo
 22. La Torre
 23. S. Spirito Monache.
 24. S. Tommaso
 25. P.P. Scalsi di S. Agostino
 26. S. Giovanni
 27. Arsenalo
 28. S. Brigitta.
 29. S. Nicola
 30. Albergo.

31. S. Carlo P.P.
 32. P.P. Giesuotti
 33. Castello.
 34. Madonna de
 35. S. S. Annun
 36. Ponte di Ley
 37. Ponte Spinac
 38. Ponte dei B
 39. Fontana cor
 40. Molo vecchio

GE



Carmelit. Scalzi
in Strada Balbi.

I. Carmel.
ziale.
no.
la.
mercanti.
Acqua dolce.

- 41. Mare Mediterraneo
- 42. Palazzo di S. Giorgio
- 43. S. Maria de Vuma Collegiata
- 44. S. Maria Madalena
- 45. S. Francesco P.P. Conventual
- 46. S. Iiro
- 47. S. Maria della Sanità
- 48. S. Catarina Monache
- 49. Villa Palavicini
- 50. Chiesa Cattedrale S. Lorenzo

- 51. Cartusiani
- 52. S. Giorgio
- 53. S. Stefano
- 54. Torre dell'Palazzo Ducale
- 55. La Madona del Monte
- 56. S. Maria della Purificazione
- 57. S. Ambrosio P.P. Crescovi
- 58. Chiesa Veneziana
- 59. S. Maria del Castello P.P. di S. Dom.
- 60. S. Maria delle Grazie

- 61. S. Silvestro Monache
- 62. P.P. di S. Agostino
- 63. S. Maria Invictata
- 64. Ponte nuovo fatto di marmore
- 65. S. Margarita
- 66. S. Maria in Caregnano
- 67. S. Giacomo
- 68. S. Zitta
- 69. Pesagno
- 70. Pesagno fiume

C.P. S.C.M.



1. Der Neue Meer Dam.
 2. Die Nyue Fydhung.
 3. Die Latern.
 4. Ponzevera Fluß.
 5. S. Peter auf dem Sand.
 6. S. Benigna.
 7. Laternen Thor.
 8. Copell Norren.
 9. Zum Heil Engel.
 10. Das Bollwerk Lierpm.

11. Die Kirche der Missionari.
 12. S. Theodor Thor. Maren.
 13. Der Kast.
 14. S. S. Petrus u. Maria.
 15. S. Rotheus.
 16. Bollwerk.
 17. S. Bernhard.
 18. Palæt u. Gärten des Kertzege J'Oris.
 19. S. Thomas Thor.
 20. Mora von Loretto

21. Das Schloß.
 22. Der Valgen Berg.
 23. Nonnen Cloft. zum Heil Geist.
 24. S. Thysiat.
 25. Baarfüßer Mönche August-Ord.
 26. S. Pellanus.
 27. Zeng. Kaus.
 28. S. Brigida.
 29. S. Nichlaus.
 30. Die Herberge

31. S. Carl Baarfüßer Mön.
 32. PP. Jesuiten in der Hall.
 33. Das Schloß.
 34. U. L. Træn vom Cymer.
 35. S. Maria Verkündigung.
 36. Die Kölnerne Brücke.
 37. Die Spinala Brücke.
 38. Kongfleisch Brücke.
 39. Ein mit saftem waffer Sprin.
 40. Der alte Meer Dam.



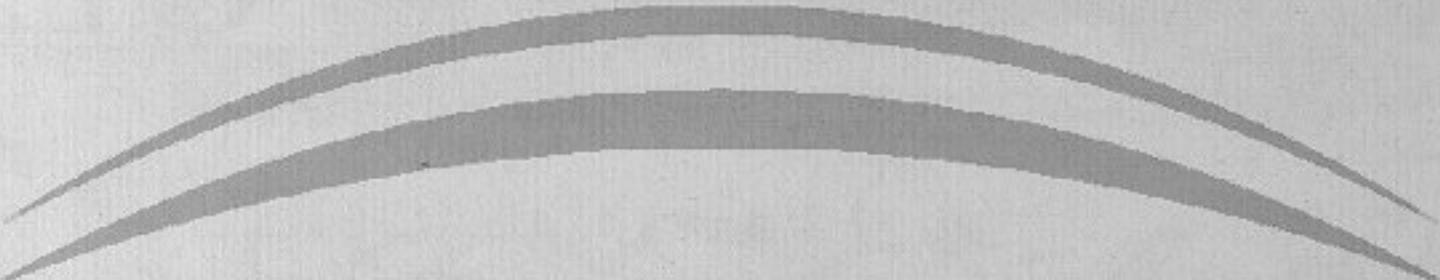
41

41. Das Mittelalpische Meer
42. S. Georg Palais.
43. Collegium, zu S. Maria v. Wimberg.
44. S. Maria Magdalena.
45. S. Franciscus PP. Conventual.
46. S. Simeon.
47. S. Mariae Santitatis.
48. S. Catharina Nonnen Closter.
49. Landskuth Palavivm.
50. Dom Kirch zu S. Loretta.

51. Carthäuser
52. S. Georg.
53. S. Stephan.
54. Thurn des Herzog Palafre.
55. U. L. Frau am Berg.
56. Zu S. Mariä Bekehrung.
57. S. Ambrosius PP. Schutte.
58. Venetianische Kirche.
59. S. Maria zum Schloß PP. Domini.
60. S. Maria von Gauden.

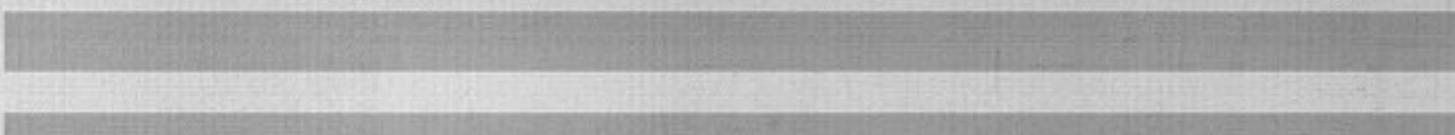
61. Nonnen zu S. Sylvestter.
62. T.P. Augustin.
63. Zur unbekleidten Mutter Gottes.
64. Die Neue Marmorne Brücke.
65. S. Margaretha.
66. S. Maria in Caregnano.
67. S. Jacob.
68. S. Zita.
69. Pissagno.
70. Pissamio Illy.

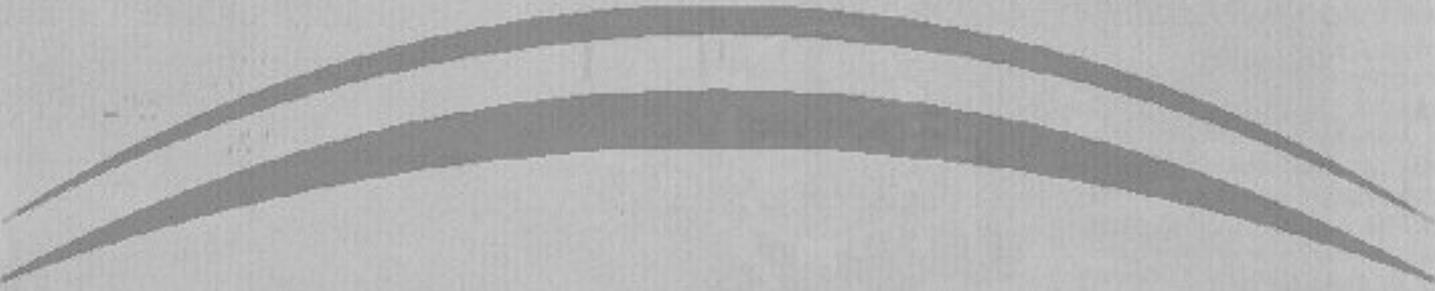
Georg Barbara Drobst. ex. A. g.



CENTRO STORICO

FIAT

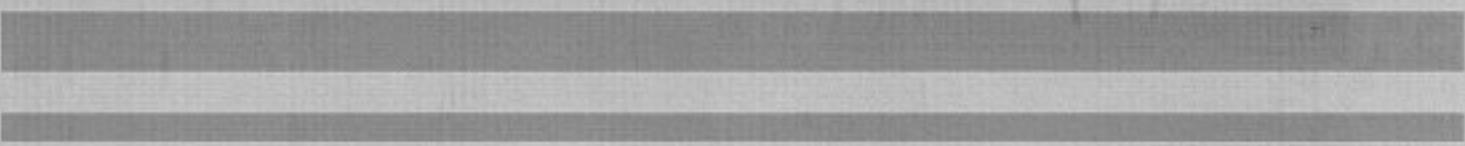




CENTRO STORICO



FIRENZE

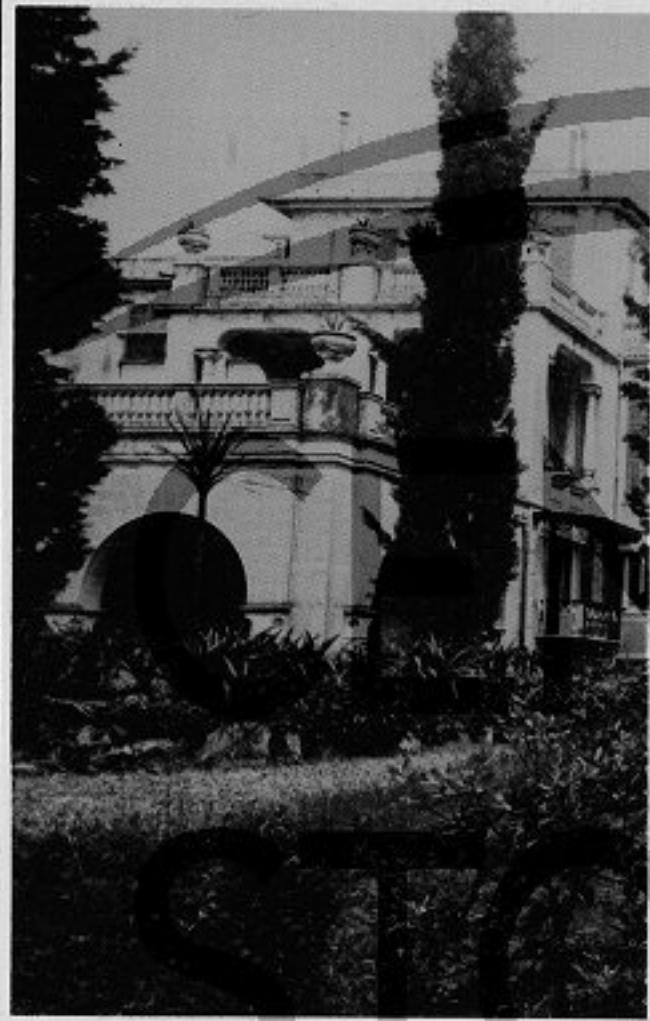


CENTRO STORICO

FIAST

CENTRO STORICO

FIRENZE



verde e dolce; è la rottura con la secca e rigida luce delle giornate di tramontana invernale.

È questa una delle trecento e più ville genovesi, in parte abbandonate e in parte rimaste vive come residenze private. Monumenti di una storia locale che ha nell'architettura le sue illustrazioni più fastose, meritevoli di pagine petrarchesche tuttora validissime per analisi e descrizioni, e che nel secolo XV fu arricchita dalle costruzioni dei Doria, degli Spinola, dei Grimaldi, dei Lomellini, dei Pallavicino e di tanti altri patrizi legati alle fortune politiche e mercantili della città. La mappa delle ville genovesi è una nebulosa di monumenti privati, accresciuti nel periodo di decadenza della repubblica che coincise con l'arricchimento di grandi famiglie, protagoniste del paesaggio suburbano. Del Petrarca basterà ricordare le espressioni di stupore ammirato: « Videbis ergo imperiosam urbem lapidosi collis in latere... atque aureatas domos quocumque te verteris videbis sparsas in litore ». Alcune ville ebbero nomi che riflettevano ammirazioni spinte all'iperbole: Paradiso, La Bellezza, in assoluto. La villa di Andrea Doria fu l'affermazione di un potere personale e di una classe; e più tardi il Rubens raccolse in un volume, edito ad Anversa, i suoi disegni di ville e di palazzi genovesi, come ideali di residenze signorili e domestiche.

Il genovese ha sempre avuto il culto della casa, come fatto privato e ben difeso. Vi ha costruito su una particolare filosofia, tuttora vivissima, che è in perfetto accordo col chiuso individualismo e col carattere privatistico del potere e dell'iniziativa. Si potrebbe cominciare dal Mille, quando la « Compagna » si trasformò

da istituzione privata in ente pubblico per l'amministrazione della città, lasciando però il potere effettivo nelle mani di alcune famiglie. Furono imprese private le spedizioni in Terra Santa (Guglielmo Embriaco ne portò gran bottino), le conquiste di colonie, le forniture di navi e le concessioni di prestiti a potenze straniere. Furono associazioni di capitalisti, le « Maone », a conquistare Famagosta e le colonie sul Mar Nero. La « società dei Giustiniani » tenne Scio fino al 1561, ed un'associazione di privati, capeggiata dai Grimaldi e dai Lomellini, acquistò nel '500 l'ultima colonia genovese, Tabarca. Il Comune appaltò a privati una parte della sua gestione finanziaria; le colonie furono cedute al Banco di San Giorgio. Nei secoli successivi la borghesia mercantile fiancheggiò le grandi famiglie per fini di comune utilitarismo, mancando di prospettive politiche ma riuscendo a conservare una forte coesione mentre Genova andava in pezzi come potenza autonoma.

Grazie al mercantilismo, al porto, ai traffici, l'economia genovese sopravvisse fino ai tempi della grande marineria a vela. Quella che nel '700 e nell'800 forgiò gran parte dei capi delle famiglie più potenti di Genova: nipoti e pronipoti dei comandanti di golette e di brigantini, « padroni assoluti a bordo dopo Dio ». Le radici di un certo autoritarismo vanno cercate in mare, come quelle del distacco fra vita pubblica e vita reale, fra società e cultura. Va notato che la cultura (e in particolare le lettere) ebbe sempre carattere di funzionalità, su un fondo secco e arido. Le cronache di Caffaro, che comandò una spedizione nel 1146 contro Minorca, sono elenchi di fatti, mai trasfigurazioni poetiche. Non è un

cenno marginale: la sterilità o freddezza culturale, e il prevalere dell'utilitarismo, hanno negato a Genova ampie prospettive, con conseguenze gravi sull'economia contemporanea, sulla struttura stessa della città.

La Genova moderna, mancando di omogeneità e non essendo il frutto di un impasto spontaneo, umanamente e socialmente equilibrato, si presenta con grosse fratture. All'opposto dei quartieri opulenti ed eleganti che abbiamo sommariamente descritto sono i sottocentri della periferia industriale di ponente, con punto massimo di degradazione nel viluppo di fabbriche e di case che distingue negativamente la valle del Polcevera. Ancora un aspetto sconosciuto al visitatore: Genova è una somma di 19 comuni, unificati nel 1926. I 450 mila abitanti dei comuni «assorbiti» sono slegati dal cuore antico, diversi nel costume, e perfino nel linguaggio, dagli abitanti del centro. La saldatura avvenne soltanto sul piano burocratico e come conseguenza degli insediamenti industriali che avevano preso l'avvio nell'800, quando il Regno sardo localizzò a Genova le sue iniziative per l'industria navale e per la siderurgia. Fu Cavour a indurre il senatore Bombrini alla costituzione della «Ansaldo» di Sampierdarena, che rilevò le antiche officine Taylor e Prandi. Agli inizi del '900 i mille operai dell'«Ansaldo» erano diventati 9000. Poi, al tempo della prima guerra mondiale, la formazione del colosso: l'«Ansaldo» fornì più di 10 mila cannoni, un centinaio di navi da guerra, quattromila aerei. Gli operai erano 80 mila nel 1918. Dopo la guerra ulteriori tentativi di espansione; le vicende della Banca di Sconto, il crollo dell'«Ansaldo» e il salvataggio statale. Fu l'inizio del declino di Genova come città industriale. Dopo la seconda guerra mondiale non ci fu neppure il sogno di ritornare agli splendori del primo decennio del secolo, quando Genova era uno dei massimi centri industriali del Paese (dai cantieri alla meccanica, alla siderurgia, all'industria molitoria e zuccheriera), forse il più importante centro finanziario. A Genova nacquero le grandi banche italiane, cominciando dalla Banca d'Ita-

lia. La Borsa Valori era in testa, nella graduatoria nazionale, per volume di scambi. Il porto era il polmone dei traffici italiani, senza concorrenti. Lo aveva arricchito di opere moderne un ultimo gesto di munificenza privata, la donazione del Duca di Galliera per il nuovo molo foraneo.

La Genova d'oggi è in lotta per conservare il suo impianto industriale. Su 260 mila genovesi occupati circa 120 mila lavorano nell'industria (100 mila secondo calcoli pessimistici), dopo la perdita di 20 mila posti nelle fabbriche chiuse o ridimensionate negli ultimi cinque anni. 40-50 mila lavorano in porto e nelle attività collegate. Gli altri nei servizi: commercio, banche, trasporti, ecc. Il nucleo industriale che fa da cardine al sistema genovese è IRI: Ansaldo (un decimo dei lavoratori del 1918), Italsider (con le colossali acciaierie di Cornigliano, all'avanguardia in Europa), progettazioni nucleari, stabilimenti meccanici di diverso tipo. L'industria privata si è fortemente ridotta dopo la chiusura delle ferriere Bruzzi, e dopo i trasferimenti delle fabbriche Mira Lanza, Eridania, Wayne (e altre). Se ne sono andate o se ne vanno alcune compagnie petrolifere che avevano sede direttiva a Genova: «Esso» e «Mobil», mentre la «Shell» sembra restare. La «Italcantieri» è stata assegnata a Trieste. Le grandi fabbriche private sono poche: concerie Bocciardo, Saiwa (ma il nuovo stabilimento viene costruito nell'area milanese), qualche azienda per la produzione di apparecchi elettronici, officine navali. In compenso si sviluppano iniziative straniere: la «Torrington» si espande in mani americane, la «Italswift» e la «Industriale Coppers», di origine americana, fioriscono al pari di aziende minori con capitali misti, anche svizzeri. Restano a Genova le sedi direzionali di grandi società che appartengono alla tradizione locale: la «Piaggio» (Vespa) con stabilimenti a Pontedera, l'«Eridania», la stessa «Mira Lanza» che ha impiantato il nuovo stabilimento a Latina.

Il rilancio è affidato in buona parte alla ristrutturazione



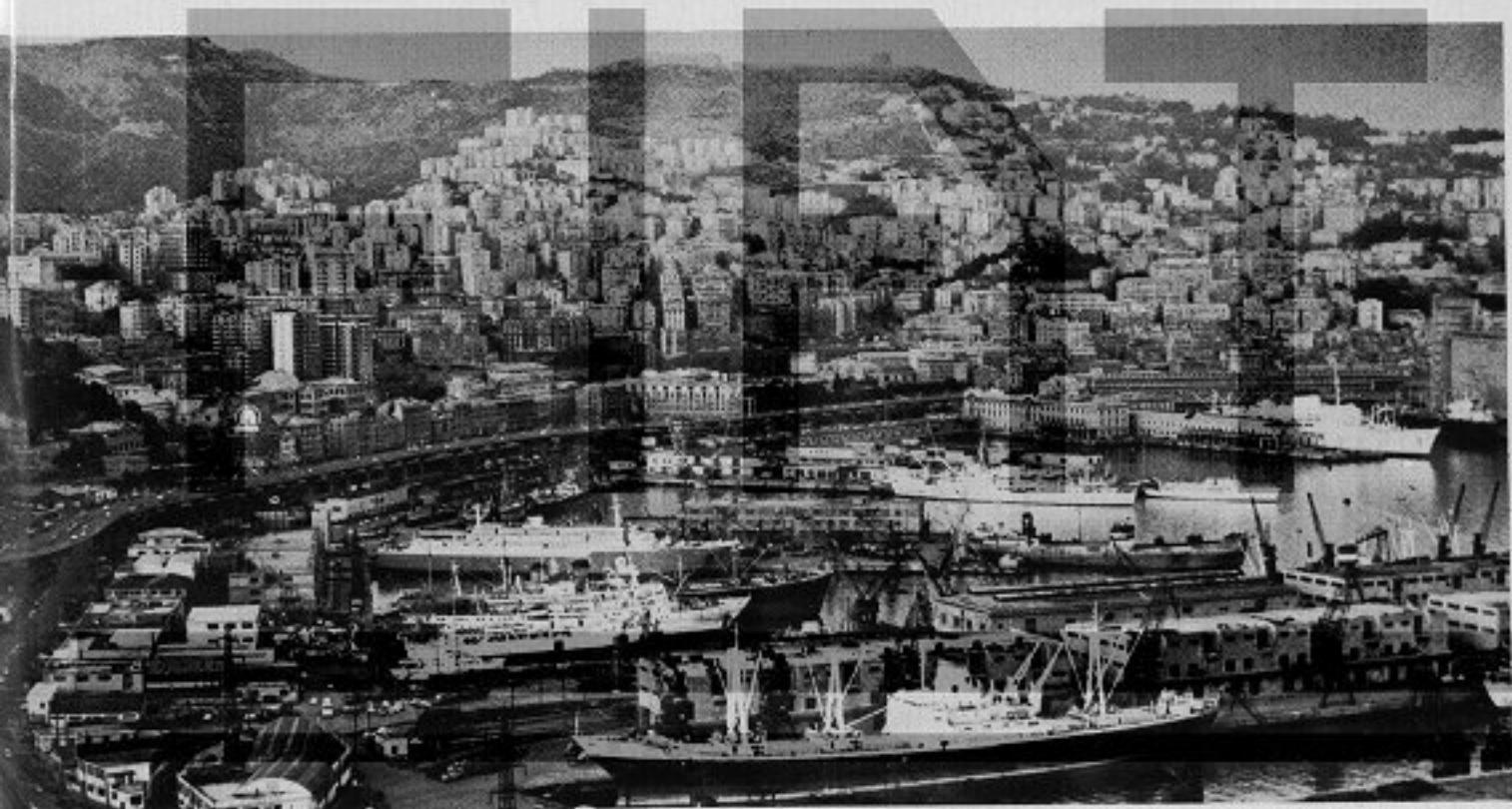
urbanistica della città e dei dintorni, per un uso razionale del territorio che non ha grandi ricchezze di aree e di comunicazioni. Genova ha bisogno estremo di un sistema stradale interno al porto, di allacciamenti moderni con le periferie di ponente e della Valpolcevera. Conterà molto la capacità di realizzare i grandi progetti portuali, strettamente legati a quelli per nuove comunicazioni con le piane piemontesi (zona di Serravalle o di Ovada) su cui dovrebbero sorgere le industrie che non trovano spazio a Genova. Il porto di Voltri potrebbe essere pronto entro 10 anni, con spesa di un centinaio di miliardi. Si prevede di attrezzarlo in modo da consentire lo sbarco di una nave da 20 mila tonnellate nello spazio di una giornata. Una linea ferroviaria speciale, lunga poco meno di 30 chilometri (21 e mezzo in galleria), porterebbe in 25 minuti i treni carichi di merci al centro di smistamento nella piana di Ovada. La capacità annua di traffico sarebbe di 50 milioni di tonnellate; il porto ne smaltisce oggi più di 40, ma si tratta in gran parte di idrocarburi, avviati per oleodotto. La ferrovia speciale verrebbe integrata dall'autostrada Voltri-Turchino-Ovada, progettata verso il Sempione. Ci sono altri progetti, per una ferrovia « direttissima » sotto i Giovi, e per la trasformazione di vecchie linee, come quella di Busalla, al fine di offrire possibilità di rapidi spostamenti ai « pendolari » che dovrebbero lavorare nelle industrie al di là dell'Appennino.

L'idea di una rottura dei vecchi limiti geografici, anche psicologici, si sta affermando pur attraverso polemiche annose. Alessandria guarda con interesse ai progetti genovesi, tanto più da quando la prospettiva dell'autostrada Torino-Piacenza si è fatta concreta e molto vicina nel tempo. Tutto il processo di sviluppo autostradale costiero e padano dovrebbe finalmente dare a Genova e alla sua economia dimensioni più moderne; la autostrada del levante eliminerà l'ostacolo del Bracco, che vietava continuità di rapporti con l'area spezzina e con la Toscana. L'autostrada della Cisa salderà il siste-

ma ligure al naturale serbatoio emiliano. L'autostrada dei fiori integrata dalle trasversali per Ceva-Torino e dal traforo del San Bernardo di Garessio, darà al turismo della Riviera di Ponente la possibilità di dilatazioni stagionali molto interessanti (il problema della vitalità della Riviera fra ottobre e maggio) aprendo anche ai genovesi la prospettiva del week-end al mare che finora era negata dalla difficoltà dei viaggi in automobile. Occorrevano 3 ore da Genova ad Alassio; basterebbero 50 minuti alla fine del '68.

È possibile predire un futuro incoraggiante se all'amore del passato, del costume e delle tradizioni locali, Genova sommerà il gusto del nuovo, del più stretto e assiduo rapporto col mondo esterno, finalmente messo a portata di mano dalle opere che annullano le barriere naturali. Il successo recente del « Salone Nautico Internazionale », di misura internazionale veramente, ha confermato le possibilità di Genova per l'ingresso nel giro più vasto delle idee e degli affari che include Milano e Torino con dilatazioni all'Europa sud-occidentale. Le attrattive di Genova sono molteplici: il mare, la città stessa, il suo centro storico, in via di rivalutazione (si pensi agli immensi tesori seminascosti, alle gallerie che custodiscono i Rubens e i Van Dyck, gli Antonello da Messina, i Magnasco, quasi ignorate). Fra le attrazioni metterei la straordinaria umanità dialettale dei suoi artigiani e operai, della gente delle antiche « marine ». E la spoglia signorilità degli strati scelti, i modi di vita severi ma così ricchi di misura, anche di eleganza. Il nuovo quartiere di Piccapietra, con i grattacieli lucenti, può essere un segno di comune modernità (pur discussa essendo mancato un disegno urbanistico). Ma il visitatore scenda in via Lucale, in piazza Soziglia: sono i salotti di una società con precisa misura estetica, fedele a una simbologia suggestiva che include i famosi canditi dell'antica casa Romanengo, i gioielli delle vetrine seminascoste, i negozi odorosi di drogherie e di zibibbo nella penombra di sotto ripa.

M.F.



C
S



Eccomi nella Ghinza, la Broadway di Tokio. È la più famosa strada giapponese: luci, scivolate di cristallo, musiche, reclames. Ideogrammi. Kimono. Televisori. Ragazze in bleu jeans e coda di cavallo. Giovani tirati alla beatle. Capelloni. Minigonne per minidonne. Giornalai che urlano i titoli della sera: raffiche di monosillabi. Le parole Vietnam e boom esplodono sulle loro bocche con la stessa frequenza con cui appaiono sui binari dei giornali luminosi per occidentali. Penso a tutto quello che si dice e si sa sul «boom» giapponese. Niente da fare: è oltre l'immaginabile. Il Giappone non avanza, straripa grazie anche alla guerra del Vietnam che, come accadde per la Corea, è un grande gigantesco «business» per questo paese che fa da solo e soltanto, ma intelligentemente, i suoi affari.

Nelle casse del Giappone, che già esportava il trenta per cento della sua produzione in U.S.A. sono entrati dal gennaio dell'anno scorso a quello di quest'anno molti miliardi in più. L'esportazione verso gli Stati Uniti è passata dal trenta al quaranta per cento del totale. Un dieci per cento che è tutta produzione di guerra. Il Giappone vende di tutto e a pronta cassa agli Stati Uniti. Divise, medicinali, napalm, proiettili, radio, televisori, auto, navi, prodotti petrolchimici, petrolio: un'incredibile quantità e varietà di cose, prodotte in questo paese, povero di materie prime come l'Italia, con cento milioni di abitanti e che soltanto 113 anni fa lasciò tutto d'un tratto il medioevo feudale in cui era affondato e le idee orientali per passare all'Occidente. Ve lo spinse il commodoro Perry (americano), minacciandolo di bombardare i suoi porti se non li apriva ai commerci. Il Giappone ubbidì e cominciò subito una rivoluzione di costumi, di idee, di tradizioni, di mentalità allora non facilmente valutabile e che ha portato il paese ad essere oggi il primo dell'Asia, nonostante la sconfitta subita nella seconda guerra mondiale (241 mila morti, 313 mila feriti, 8 milioni di morti, feriti e senza tetto tra i civili e oltre 2 milioni e mezzo di fabbricati distrutti). Quella che i nostri padri chiamavano, con Barzini, la Terra dei ciliegi o, alla maniera dei romantici cronisti del primo novecento, l'Impero del Sol Levante o delle stampe di Utamaro, è oggi, dico io, l'Estremo Occidente.

Da dove incominciare a parlare del fenomeno Giappone? Dal fatto che gli operai vanno al posto di lavoro al mattino cantando l'inno della loro ditta? Che dagli stabilimenti di Osaka esce una radiolina ogni tre secondi? Che nel 1966 l'industria giapponese ha esportato venticinque milioni di orologi oppure che il capitale investito in società per azioni è esattamente tre volte quello italiano e cioè 27 miliardi di dollari? Che il suo «living standard» è il più alto dell'Asia e che il prodotto nazionale lordo di questo paese è stato nel 1967 il terzo del mondo e quindi inferiore solo a quello degli Stati Uniti e della Germania (USA: 781 miliardi di dollari, Germania: 120, Giappone: 114)? Che il reddito annuale medio «pro capite» è di circa 400.000 lire, poco se confrontato a quello americano o anche a quello italiano, ma enorme se paragonato a quello medio asiatico che è di trenta, quaranta mila lire all'anno? Da dove iniziare? Dalle petroliere da duecento, trecentomila tonnellate costruite con la famosa tecnica «straight line» cioè a pezzi e in serie, come le «liberty», e in bacini affiancati, oppure dalla produzione automobilistica che quest'anno ha superato tutte le aspettative e toccato 2.286.000 unità? (Nel 1961: 813.000.) Oppure dal fatto che un quinto dei profitti delle società (8 miliardi e mezzo di dollari) se ne è andato in «kosai-hi» cioè in conto spese: pranzi, regali e trattamenti vari per i «clienti-san», ovvero i signori clienti, stranieri e giapponesi? Oppure cominciare ricordando la storia del paese in questi ultimi anni: cioè dall'8 settembre 1951, quando fu firmato a San Francisco il trattato di pace, ad oggi?

Meglio di tutto, andando subito al cuore del problema, è parlare dell'uomo, della società giapponese, di questa comunità che ha prodotto non il miracolo, ma il fenomeno Giappone, un paese che se non esporta non vive e che, dotato com'è di una spettacolare violenza produttiva, è oggi un terribile e temibile concorrente dell'Europa su tutti i mercati americani, asiatici, africani, australiani e latino-americani. Esporta auto in USA, Guatemala, Persia e Spagna, trattori e generatori d'energia in India e ovunque vi siano gare e licitazioni per la costruzione di grandi aziende e per appalti di lavori, i giapponesi sono sempre presenti con prezzi nettamente inferiori. E incredibile che cosa riesce a produrre e a quale prezzo riesce a vendere, sia sul mercato interno sia su quello estero, il giapponese, dotato di un'efficien-

CEN IL FENOMENO GIAPPONE

di CORRADO PIZZINELLI

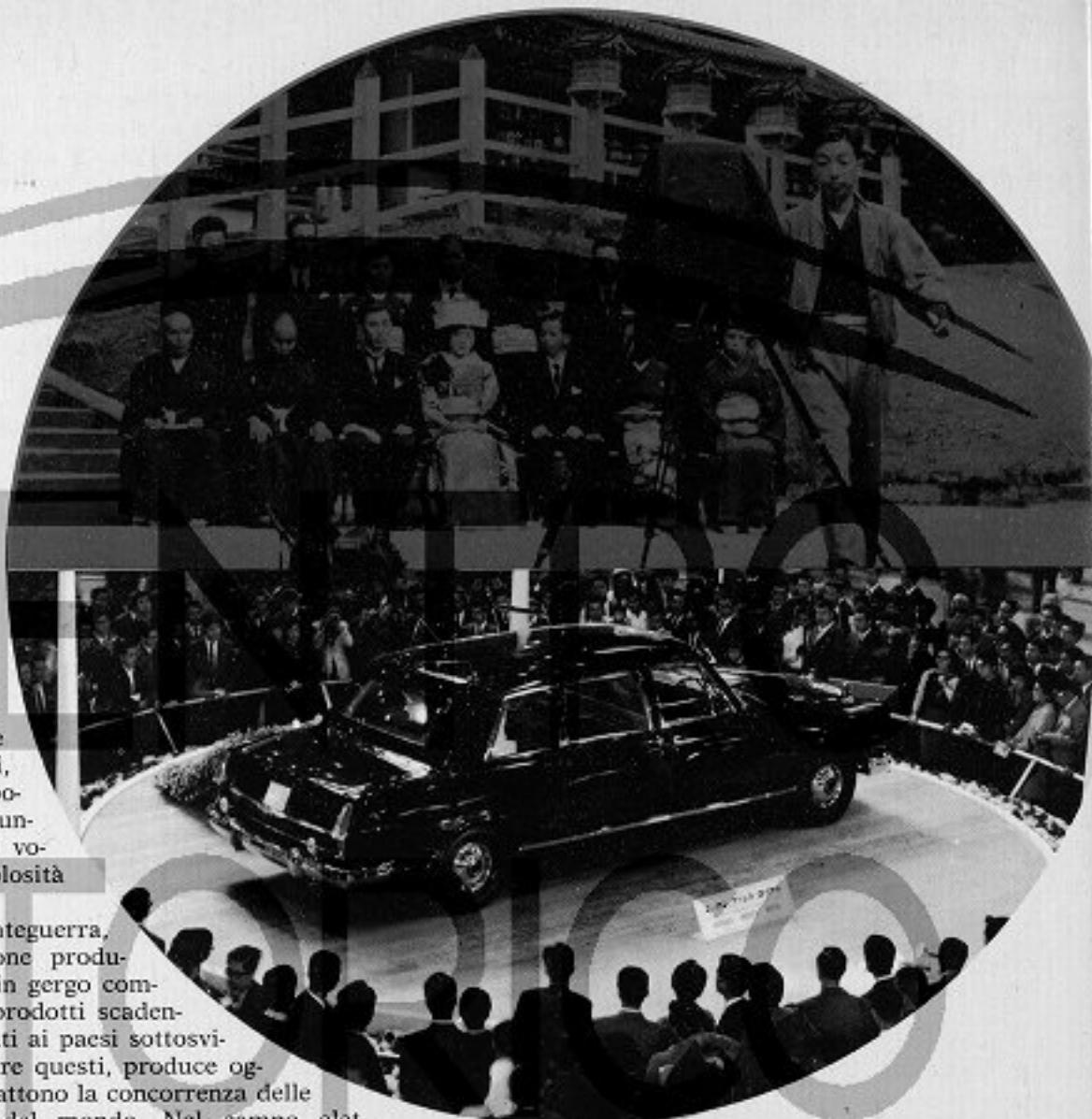
za organizzativa e amministrativa di tipo americano e tedesco, di una laboriosità proverbiale e di una grande fantasia orientale. Aiutata da leggi opportune e favorita in tutti i modi, la grande industria giapponese avanza, avanza ovunque e sarebbe da ciechi volerne ignorare la pericolosità e l'irruenza.

Maggiore di quella anteguerra, perché allora il Giappone produceva, come si suol dire in gergo commerciale, «fuffa», cioè prodotti scadenti a basso prezzo destinati ai paesi sottosviluppati, mentre oggi, oltre questi, produce oggetti d'alta qualità che battono la concorrenza delle più specializzate ditte del mondo. Nel campo elettronico, come nell'ottica e nella fotografia, è ormai il migliore in senso assoluto.

Ma qual è il segreto del successo giapponese nel mondo? Anzitutto la fede nell'iniziativa privata e nel profitto nel quadro di un ordine sociale e di obblighi e responsabilità reciproche (e orientali) tra datori di lavoro e operai, assolutamente inconcepibile in Europa. (I sindacati in Giappone ci sono, ma non «operano» ancora all'europea o all'americana.) Poi la somma sempre più cospicua destinata da tutte le industrie alle ricerche e infine un costante rinnovo degli impianti, contrapposto alla più rigida economia su tutte le spese considerate superflue. In America le ditte sono tutte degli stands da fiera campionaria: in Giappone solo le macchine ne sono degne, il resto è corrente. La mensa, per esempio, non merita neppure questo nome: gli operai preferiscono mangiare al posto di lavoro piuttosto che recarsi. Traggono dalle loro scatole di alluminio il cibo,

distendono sul banco un tovagliolo e nell'ora d'intervallo fanno colazione. I loro abiti sono dimessi e il loro posto di lavoro in genere, meno nelle ditte nuovissime (elettronica, auto e petrolchimica), manca di tutti quei comforts che rendono più accettabile la fatica quotidiana. La loro paga media mensile, comprendendo in questa cifra anche la gratifica natalizia, le spese mediche e tutti i contributi che la ditta paga per loro, equivale a quarantottomila delle nostre lire, da cui sono da dedurre tutte le trattenute, che la riducono ad una cifra piuttosto limitata, con la quale però il giapponese è riuscito a farsi la TV (88%) e la lavatrice (62%) e con cui punta all'automobile, che finora posseggono solo 15 persone su mille (in USA 363 per mille).

L'impressione che si riceve da ogni stabilimento è di piena efficienza, di grande precisione, di alto rendimento ed eccezionale produttività dell'operaio, qualificatis-



IL FENOMENO GIAPPONE

Il Giappone per primo in Oriente ha affrontato il difficile travaglio di saldatura di due civiltà, due mentalità e due modi di vivere e va continuamente occidentalizzandosi.

simo, esperto e di una fedeltà e attaccamento al lavoro assoluti. Sul mercato del lavoro non c'è, come da noi, libera concorrenza per il migliore e una azienda difficilmente strappa ad un'altra un ingegnere, una commessa o un impiegato più bravo. Avviene un po' quello che accade in Italia nel campo giornalistico, dove gli editori si sono messi d'accordo per non portarsi via le « firme ». Se in Giappone un dipendente accetta di andare a lavorare da un altro padrone per una paga superiore, viene da quel momento ignorato da amici, parenti, fratelli, genitori e da tutto il giro delle sue conoscenze. Una mentalità e un modo di vivere e di pensare tipici dei giapponesi, legati all'etica dei doveri e dei rispetti confuciani (rispetto all'imperatore, al superiore, ai genitori, ecc.). In base a questa morale il lavoratore giapponese, che ha un fortissimo bisogno di vivere in gruppo, offre al datore di lavoro tutto se stesso, perché questi da parte sua gli ha dato la fiducia assumendolo, come di solito qui capita, giovane o giovanissimo, quando non aveva né esperienza, né posizione sociale, né denaro e gli ha dato la possibilità di fare carriera.

Praticamente passando alle sue dipendenze ne è diventato un servitore fedele, finendo per stare nell'azienda come i suoi antenati stavano nella tribù. A sua volta il datore di lavoro occupa la stessa posizione che cento o duecento anni fa aveva il capo di un clan. Logico che di scioperi se ne facciano pochissimi. L'anno scorso, mi pare, uno destò molto scalpore: quello dei portuali. Fu il primo vero sciopero economico fatto da gente che protestava, perché rimasta indietro come categoria negli accordi sindacali.

Allora lavorano come formiche gli uomini e le donne nei cantieri e nelle fabbriche? Non diremmo, sono invece operai eccellenti perché non si risparmiano e apprezzano quello che fa per loro l'industriale che, paternalista per istinto e tradizione, dirige l'azienda interessandosi a tutto e intervenendo, se richiesto, anche nella vita privata di un suo dipendente. Il fatto che il presidente della Mitsubishi chiami un semplice dipendente e gli dia dei consigli da amico sulle sue vicende intime non è raro. Tempo fa un usciere di un grande complesso industriale raccontò disperato al suo capo diretto che la figlia si era messa nei guai e che, avendo il fidanzato rifiutato di sposarla, lui doveva uccidere o il fidanzato o la figlia. Il capo degli uscieri andò a riferire la cosa al capo settore, questi al capo personale, che ne parlò al direttore generale, che a sua volta riportò il fatto al presidente il quale, convocato immediatamente l'usciere, lo invitò a ripetere il suo racconto e poi lo consigliò a non prendere alcuna decisione avventata, ma lo persuase a chiedere per la figlia l'aborto di stato (oltre un milione l'anno).

Il Giappone per primo in Oriente ha affrontato il difficile travaglio di saldatura di due civiltà, due mentalità e due modi di vivere e va continuamente occidentalizzandosi. Basta camminare per le strade, basta guar-



dare la folla, questi mille e mille volti gialli dagli occhi obliqui per rendersene conto. Soltanto il 15 per cento delle donne indossa ancora il kimono, simbolo di benessere, raffinatezza ed eleganza. Lo portano le signore ricche, quelle dei quartieri alti, prima per far vedere « che possono » (il kimono costa caro e con la stessa cifra una ragazza può farsi un decente guardaroba all'occidentale) e poi perché, tutto sommato, sanno di stare meglio e di esser più belle. Il kimono nasconde il corpo, lo fascia, fa della donna una bambola segreta e misteriosa, eccitante e raffinata. L'abito occidentale la rivela, spesso mostrando con crudeltà le imperfezioni: il petto che troverebbe eccessiva l'unità di misura prescelta dai gentiluomini francesi dell'ottocento, cioè la coppa di champagne, e le gambe, spesso corte e imperfette. Sarò brutale: storte. Ma a parte i kimono, le facce

gialle, gli occhi mobilissimi, scuri, obliqui o quasi rotondi (perché corretti da una piccola operazione chirurgica, che tutte le ragazze si fanno fare con 5 mila lire) ma sempre enigmatici e sfuggenti, i capelli neri e lisci, che c'è ancora di giapponese? Esternamente ben poco. I moduli e gli schemi di vita occidentali hanno guadagnato dalla fine della guerra ad oggi parecchi punti. Questo popolo ha sposato ormai l'Occidente, lavora come noi e anche meglio e si appassiona alle stesse cose. Agli spettacoli televisivi, al baseball (ne vanno matti), al golf, ai flipper, agli spogliarelli, alla musica occidentale, ai « gadgets », a tutti ciò che quei piccoli strumenti o aggeggi che fan la felicità degli americani, divenuti ormai il modello da seguire.

E a loro, anche se nel fondo del cuore li detesta, che guarda questa folla organizzata all'americana, che lavora alla tedesca, ma è costretta a vivere in privato alla giapponese. Un modo più economico e più adatto al suo basso salario. Probabilmente la signora che passeggiava in kimono vive in una casa occidentale, ma la folla, questa folla corretta, gentile, che non grida, ma sussurra, che sorride, s'inchnina ad angolo retto, che in lunghe file pazienti vede attendere minuti e minuti i tram o i treni, questa folla silenziosa vive nei minuscoli appartamenti dei giganteschi quartieri popolari (con minime trattenute mensili) oppure (la maggior parte) in casette di legno che sembrano scatole di fiammiferi. Entrambi case segrete per l'occidentale che mai, anche se è amico del padrone di casa, vi verrà ammesso, case senza riscaldamento, grandi si e no quindici o venti metri quadrati, ove vivono sette, otto, dieci persone. Le porte interne sono di carta, mobili non ve ne sono, per terra sono stese le stuioie, i gloriosi « tatami », e l'ordine vi regna sovrano. Il giapponese mangia seduto per terra o su sgabelli piccolissimi. Si nutre prendendo il cibo (riso, pesce e the) da piatti da bambola, non ha bagno o servizi come noi (ma ha la mania della pulizia) e la sera stende la stuioia-letto per terra, si copre e s'addormenta.

E lo spartano dell'Oriente e da secoli è abituato a dormire sul duro. Il vivere all'europea per lui è un sogno e una speranza, che oggi si manifesta anche con una curiosa espressione linguistica. L'amico italiano S., che del Giappone conosce bene la lingua e le donne (è grazie loro che s'imparsa bene un idioma), mi racconta che non sono poche le innamorate che al giovane che le chiede in moglie con aria sognante domandano: « Mi farai fare





la vita del letto?». Cioè la vita all'occidentale, perché un letto presume una stanza abbastanza grande e alta per contenerlo, una cucina, un bagno, insomma una casa come le nostre. Cui il giapponese tende con tutte le sue forze e che certo avrà un giorno.

Di notte orientale e di giorno occidentale, ecco il giapponese di oggi che, stretto tra due modi di vivere che sono anche due modi di essere, cerca affannosamente l'unità, la saldatura tra cultura orientale e cultura occidentale, tra tecnica e antiche abitudini, tra una forma mentis e un'altra cui sarà certamente più vicino il giorno in cui il suo reddito medio sarà più alto. In questi ultimi dieci anni è passato da 40.000 a 400.000 lire annue. Un aumento che fa pensare che la metà non sia lontana. Un altro fatto lo conferma: il ritmo di aumen-

Il Giappone d'oggi,
stretto tra due modi di vivere
che sono anche due modi di
essere, cerca affannosamente
l'unità, la saldatura tra
cultura orientale
e cultura occidentale, tra
tecnica e antiche abitudini...

IL FENOMENO GIAPPONE

to del dieci per cento della produzione annua linda è legato strettamente all'uso dell'energia in costante parallelo aumento. Energia e potenza industriale sono reddito e benessere... Cui il giapponese punta con tutte le sue forze, sempre ricordando che il suo è un paese povero, senza risorse, con due volte la nostra popolazione distribuita su una superficie (esposta a tifoni e terremoti) inferiore all'Italia e che soltanto il 13 per cento della sua terra è arabile. E ricordando anche che per vivere deve esportare e che per esportare

deve praticare prezzi molto bassi, inferiori a quelli della concorrenza, il che gli procura la fama di vendere in «dumping», cioè sottocosto. Accusa a cui il governo giapponese risponde dichiarando che la merce prodotta costa meno per tre motivi: primo perché gli industriali hanno dei margini di guadagno molto limitato, secondo perché l'operaio ha un'alta produttività e terzo perché gli impianti sono sempre nuovissimi. Il che è vero, ma non spiega assolutamente il mistero dei prezzi nipponici perché, fatti tutti i calcoli, la merce costa sempre troppo poco. Per quale ragione? Per il basso costo della mano d'opera. Il che significa che il Giappone (e non ha altra via da seguire o altra politica) fa del «dumping sociale», cioè tiene bassi i salari e comprime il tenore di vita della popolazione in modo da poter produrre, grazie al sacrificio generale, a basso prezzo e affrontare qualsiasi concorrenza.

Qualcuno dirà che anche l'Italia esporta ormai un terzo e più del suo prodotto nazionale, proprio perché da noi il lavoro costa meno. Vero (ma non del tutto perché il MEC porta all'equiparazione salariale del nostro lavoratore con quello più pagato e cioè il tedesco), ma c'è un fatto da osservare: il giapponese s'è reso conto della necessità del sacrificio suo e di tutti, sa che non si diventa ricchi di colpo, sa che ci sono delle «priorità» in uno stato come in una famiglia e sa che la realtà in cui è immerso è quella che è e non la può cambiare nessun regime politico. Il paese è povero di materie prime, ci sono i tifoni, i terremoti, è sovrapopolato... Insomma tutti si accontentano perché tutti sanno che solo grazie al lavoro, alla disciplina e ad un forte senso comunitario la situazione di ognuno può migliorare.

C. P.

di UGO ZATTERIN

CENTR^{igili} i nostri amici



**Qualunque cosa dica
o faccia il vigile
che mi ha fermato,
il problema
è di sapermi controllare.**

Qualunque cosa dica o faccia il vigile che mi ha fermato, il problema è di sapermi controllare. La legge, che è uguale per tutti nelle epigrafi dei tribunali e in qualche caso concreto, pende sempre dalla sua parte quando confrontiamo, all'angolo d'un crocevia o sul bordo d'un marciapiede, i nostri rispettivi sistemi nervosi. Di solito profitto dei pochi istanti, che separano l'invito a fermarmi dal contatto verbale, per ripassarmi la storia di quel Giuseppe Bottai, che fu ministro fascista e « traditore venticinqueluglista »: sfuggì al plotone d'esecuzione tedesco, evitò la caccia accanita dei partigiani, superò le durissime prove della Legione Straniera, ma finì in carcere, la prima volta nella sua vita di pluriricercato speciale. Il giorno in cui dichiarò, ad un vigile troppo pignolo, che gli stava rompendo le scatole. Se mi resta del tempo, rievoco quello che ci diceva anni fa Fanfani, allora ministro dell'Interno, riferendosi ad un

conoscente arrestato sui due piedi per aver mancato del prescritto riguardo ad un vigile urbano: « Nel nostro Paese, se dai del cretino a me, che faccio parte del governo, eserciti il diritto di critica politica e nessuno può farti nulla. Ma se dai del cretino al mio autista, che appartiene alla polizia, commetti reato di oltraggio, ti sbattono dentro e neppure il ministro dell'Interno riesce a tirarti fuori ».

Un automobilista è stato accompagnato al Commissariato di zona da un vigile che lo accusava di avergli fatto le corna. Una oretta d'anticamera, poi viene ascoltato dal dirigente di servizio. Batti e ribatti tra lui, che sostiene d'aver fatto soltanto uno scongiuro contro uno jettatore riconosciuto tra i passanti, e il vigile, che ne chiede l'arresto per ingiuria a pubblico ufficiale. Il funzionario, siciliano, verace,

CEP

«Le corna erano rivolte verso l'alto o verso il basso?»

ha fretta di concludere. Domanda al vigile: «Le corna erano verso l'alto o verso il basso?». Un attimo di esitazione, e la risposta: «Verso il basso, dottore». «Allora scongiuro era. Cornuto vuole le dita verso l'alto». Giustizia all'italiana, la Cabala al posto del Codice penale.



... quando ci si ferma
bisogna esporre il triangolo

Sera d'inverno a villa Borghese, in un vialetto buio e quasi intimo, che serpeggiava attorno al tempio di Cambronne. Un vigile bussa al cristallo appannato di una utilitaria per cogliervi in flagrante la coppietta, che se ne serve onde scambiarsi qualche tenerezza. L'irruzione è senza esito. L'atteggiamento dei due, forse preavvertiti dal rumore dei passi che si avvicinavano, non contrasta visibilmente con le leggi del buon costume. E tuttavia richiesta di documenti, quelli personali e quelli dell'auto, lettura attenta, confronto tra le fotografie e gli originali, poi ispezione esterna del veicolo, controllo che le quattro luci di posizione siano accese, verifica che i lampeggiatori non siano guasti, infine la sentenza, sfavorevole al giovane autista: «Lei è in contravvenzione. Non sa che di notte e in curva per giunta, quando ci si ferma bisogna esporre il triangolo?».



Si gioca allo stadio Olimpico di mercoledì, giorno feriale. Tutti i ponti e i lungotevere d'accesso sono utilizzati a senso unico per consentire ai tifosi di recarsi alla partita. Gli altri, quelli che alla stessa ora devono raggiungere il negozio o l'ufficio, vengono inesorabilmente fermati e invitati a tornare indietro. Domando ad



... i Superman del
« favorisca la patente »

un vigile, che con annoiata severità mi comanda di non proseguire, come debbono regalarsi i cittadini che, invece di andare allo stadio, desiderano andare a lavorare. « Non abbiamo disposizioni » dichiara. Gli domando se la Repubblica è ancora fondata sul lavoro o se, improvvisamente, sia stato deciso di fondarla sul foot-ball. Mi dice di telefonare al comando. « Io eseguo gli ordini e non m'interessa di politica ».

Ho girato una settimana per Torino su una macchina da noleggio targata Messina

e ho fatto la più incredibile e non riferibile raccolta di contumelie, ironie, gesti sprezzanti da parte degli automobilisti indigeni, come se quel marchio d'inferiorità meridionale rendesse ugualmente vergognoso accelerare o rallentare, sorpassare o cedere strada, rispettare le norme della circolazione o interpretarle con italica larghezza. Un vigile mi ferma in via Roma perché, sostiene, lo scappamento della mia macchina fa troppo rumore. « È il solito vizio di voi meridionali » mi apostrofa subito. « E bisogna togliervelo con una bella multina da tremila lire ». Quando riesco a fargli capire che sono nato a nord del Po, « lascia perdere » con un cordialissimo sorriso.

Su un viale a quattro corsie, venendo da sinistra e valicando, senza neppur rallentare, la doppia striscia bianca di separazione, una coupé rossa, guidata da una biondissima, fa conversione a U e mi taglia inopinatamente la strada. Frenata a secco, i pneumatici fischianno sull'asfalto, al loro si sovrappone il fischio immediato d'un vigile. Soddisfatto per quel provvidenziale intervento della giustizia pubblica, sospendo alcuni gesti e commenti ad alta voce, coi quali stavo deplorevolmente affidandomi alla giustizia privata. Ma la biondissima si allontana nella sua cornice rossa, neppur degnata d'uno sguardo dal pronto tutore, il cui indice è puntato con inequivocabile orientamento verso la mia macchina e me. Mi accosto, dice che sono in contravvenzione per eccesso di velocità. Obietto che non eccedevo. Oppone con mezzo sorriso: « Ssst! Quella frenata... Dal fischio d'una gomma potrei dirle a quale esatta velocità stava andando. Ho il radar in testa, io ». Sto per osservare che, ce ne fossero tanti come lui col radar in testa, le nostre forze armate sarebbero sollevate dalle enormi spese per gli avvistamenti in cielo e in mare. Mi trattengo: non sono sicuro che il « sense of humour » sia tra le materie di insegnamento al corso per vigili urbani. Mi informo invece se ha visto perché ho dovuto frenare così bruscamente. Risponde olimpico che questo non conta. Incominciamo a discutere se conti o non conti, ma lui seguita a ripetere la storia del radar al posto del cervello. Estrae il libretto e vuol sapere: « Paga subito o facciamo il verbale? ». « No, faccia il verbale, ci scriva tutto e, com'è mio diritto, ci scriverò anch'io in calce le mie ragioni ». Moto di stizza e sguardo di perplessità. Intime reviviscenze di ataviche paure per quel Diritto di cui conosce soltanto qualche articolo del Codice stradale. Inaspettato sorriso bonario, da vigile e padre: « Per stavolta, vada pure. Mi limito ad ammonirlo... ». (Quando racconto l'episodio a mio figlio, che ha di-

ciott'anni di età e di esperienze umane, mi rimprovera: « Dovevi insistere, a quel punto, pretendere che scrivessesse il verbale, aggiungerci le tue ragioni, andare fino in fondo... ». Mi sono sentito un poco colpevole. Non sono riuscito a spiegargli che non s'era trattato d'un ideale scontro tra Giusto ed Ingiusto, tra Verità ed Errore, ma soltanto tra due piccoli bluff; e che io avevo vinto solo perché l'altro aveva ceduto prima di me al timore di andare a vedere.)

comunale ha definito « vie di scorrimento », alla fila dei veicoli lasciati abitualmente e impunemente in sosta vietata, altri veicoli si aggiungono in seconda o in terza fila; e alla mia richiesta di un po' di strada per proseguire fa eco il rauco invito a rivolgere verso altre, irripetibili, mete il mio andare. A rischio che,

... bisognerebbe affiancare
un vigile urbano
ad ogni utente
della strada

Vado al cinema con un mio amico. Non troviamo posto per la macchina, e ci infiliamo decisi fra le strisce d'un parcheggio riservato, davanti ad un palazzo governativo. Abbiamo appena chiusi gli sportelli, che un vigile ci investe: « Non avete visto che è solo per le autorità? ». Pronti riflessi del mio amico: « E lei, non ha visto che siamo autorità? ». Il vigile si rattrappisce sull'attenti e chiede penosamente scusa.

Malgrado tutto vorrei che i vigili urbani delle nostre città fossero più numerosi, oltre che più vigili e, nei limiti delle possibilità nazionali, più urbani. Vorrei che ce ne fosse sempre qualcuno (di quelli neri, con la motocicletta rutilante, gravidi di giacconi, casconi, guantoni, stivaloni e cinturoni, goffi Superman del « favorisca la patente ») quando aspetto disciplinato, dietro altri automobilisti disciplinati, che s'illumini il verde d'un semaforo, e intanto uno dei troppi anarchici che pullulano sulle nostre strade ci sorpassa tutti di là dalla linea bianca, il motore al massimo di giri, il sorriso da chi ha capito tutto, e va a piazzarsi in prima fila, pronto, al minimo segno di giallo, per il balzo verso il semaforo successivo. A rischio che, esendoci, il vigile non si curi affatto di lui per non staccar lo sguardo dalla pedona in minigonna, che assorbe in quel momento tutta la sua attenzione di uomo. Vorrei che ve ne fosse qualche altro, magari senza monture da marziano, quando in certe stradette del centro, che un ukase

miracolosamente presente, quel vigile si limiti a multare me, per aver violato, con due colpi di trombe, il sacrosanto obbligo del silenzio. Vorrei... Ma capisco bene che, per rendere passabilmente ordinato il traffico delle nostre città e imporre anche ai più allergici il rispetto delle norme statali e locali, bisognerebbe affiancare un vigile urbano ad ogni utente della strada: con la complicazione, drammatica anche per un esperto d'alte matematiche, di dover poi trovare un sorvegliante per ciascun vigile quando, libero dal servizio, egli si trasforma in comune utente della strada.



ALLA LANCIA IL PREMIO UIGA

Alla Lancia è stato recentemente assegnato il « Premio UIGA », dell'Unione Italiana dei Giornalisti dell'Automobile, riservato alla Casa italiana che ha ottenuto i migliori risultati sportivi nel 1967.

PREMIAZIONE LANCIA STAGIONE SPORTIVA 1967

Con una cerimonia molto semplice, la Lancia ha voluto esprimere il suo riconoscimento ai piloti italiani e stranieri che durante la stagione sportiva 1967 hanno contribuito alla conquista, da parte di vetture Lancia, di tre trofei internazionali dei rallyes, tre campionati assoluti, un campionato europeo, cinque campionati nazionali, cinque trofei dei costruttori, un campionato europeo marche. Oltre centotrenta i piloti premiati, fra i quali: Rosadele Facetti, campionessa assoluta categoria turismo; Claudine Trautmann, campionessa assoluta francese; Claudio Maglioli, campione europeo vetture turismo classe 1300; Sandro Munari, campione italiano assoluto rallyes e vincitore del Trofeo Internazionale dei rallyes gruppi 2 e 3; Ugo Locatelli, campione nazionale della montagna categoria Gran Turismo; Giuliano Facetti, campione nazionale classe 1300 Turismo; Alberto Girardini, campione nazionale classe 1300 GT; Viktor Dietmayer, campione nazionale austriaco classe 1300; Franco Severi, campione nazionale regolarità sprint; Fiorenzo Genta, vincitore trofeo internazionale rallyes Gruppo 1; Franco Lonardi, campione triveneto classe 1600 turismo; Ove Andersson, vincitore classifica assoluta combinata Rallye Montecarlo e Rallye dei Fiori.



Pat Moss Carlsson ed Elisabeth Nystrom, una coppia di assi pigliatutto: Coppa delle Dame al « Montecarlo », secondo assoluto al « San Remo », primo assoluto all'XI Rallye del Sestriere. Ripreso dopo una lunga interruzione, il rallye del Sestriere ha visto la clamorosa affermazione della Fulvia HF, con cinque vetture nei primi cinque posti della classifica finale.



Alla Dodici Ore di Sebring, una sola vettura italiana classificata: la Fulvia HF di Maglioli-Pinto-Taramazzo, prima fra i prototipi fino a 2000 cmc e quattordicesima nella classifica assoluta. Nella stessa giornata la «HF» dei fratelli Facetti otteneva, all'Autodromo di Monza, una bella vittoria di classe nella «4 Ore», gara valevole per il campionato europeo turismo.

La Fulvia HF di Pat Moss affronta un guado durante la durissima ottava edizione del Rallye Internazionale di San Remo.





Al «San Remo» ottimo esordio di un nuovo equipaggio della Scuderia Corse Lancia: Harry Källström e Gunnar Haggbom. Quarti nella gara ligure, contribuendo così alla conquista della vittoria nella classifica per squadre, gli svedesi sono arrivati secondi assoluti al «Sestriere» e primi al Rallye del 999 Minuti che ha visto otto Fulvia HF dal primo all'ottavo posto della classifica generale.

Un «rallye cattivo», così è stato definito il 1º Giro dell'Isola d'Elba. Al termine di 1240 durissimi chilometri, in testa alla classifica generale la Fulvia HF con l'equipaggio Arnaldo Cavallari-Dante Salvay che dopo questa vittoria venivano a trovarsi al comando del campionato italiano dei rallies. Sono inoltre da ricordare le vittorie assolute di René Trautmann nel Criterium Jean Behra e nel Rallye du Forez, e quella di Claudine Trautmann Bouchet, vincitrice del Criterium Paris-St. Raphaël femminile.

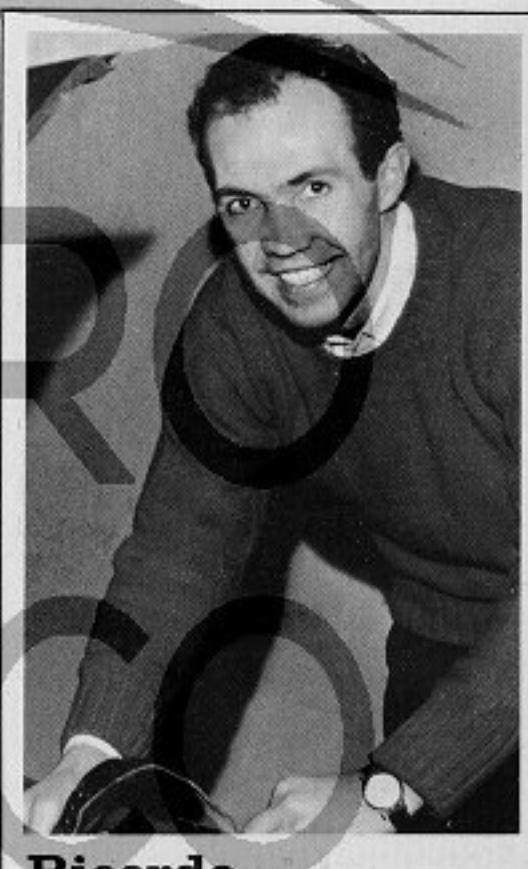
Anche negli Stati Uniti la Fulvia HF si sta guadagnando la simpatia e la fiducia degli sportivi: nella foto il pilota americano John Gunn che con la sua Fulvia HF ha colto numerosi successi sulle piste d'America. Fin dall'inizio della stagione sportiva 1968, la Fulvia HF si è assicurata le più importanti competizioni per vetture turismo nella classe fino a 1300 cmc, aggiudicandosi, fra l'altro, la Tre Ore della Florida (a Sebring) con Claudio Maglioli, la Quattro Ore di Monza, con Carlo e Giuliano Facetti, la 3ª Coppa Vallelunga, gara valida per il campionato italiano, per merito di Francesco Morelli. E ancora, il primo posto nella Stallavena-Boscochiesanuova con Piero Conte; la Targa Florio con Sergio Barbasi e Pino Giacomini su Fulvia S. 1,3, vincitori di classe. Dopo le prime 4 prove la Fulvia è nettamente in testa al campionato italiano velocità classe fino a 1300 cc.



Sergio Barbasi e Sandro Merlano sulle strade del 13° Rallye del Sestriere. La Fulvia dei due giovani piloti sarà la terza delle cinque HF finite nelle prime cinque posizioni della classifica.



Sesti assoluti al « Montecarlo », Ove Andersson e John Davenport si sono classificati quarti al Rallye del Sestriere che ha consentito soltanto a 32 vetture delle 84 partite, di portare a termine la gara.



Ricordo di Leo Cella

Leo Cella era una delle più sicure speranze dell'automobilismo sportivo italiano: così hanno concordemente scritto di lui autorevoli giornalisti stranieri. Aveva cominciato nel 1957, a diciannove anni, e dopo un felice periodo motociclistico era passato all'automobile nel 1961. Da quel momento aveva dimostrato le sue grandi, naturali doti di campione in competizioni diversissime — corse in salita, rallies, velocità — e alla guida di vetture differenti: dalla 700 Abarth alla Lancia Flavia, alla Cooper di Formula 3, alla Porsche, alla Alfa GTA, alla Fulvia HF. Assieme a Sandro Munari, era senza dubbio il più forte rallyman italiano, anche se nelle gare di velocità non era ancora arrivato a dare il meglio di se stesso. In sette anni tante vittorie: il Rallye di Spagna, due volte il Rallye dei Fiori, primo di classe alla Targa Florio, primo di classe alla 24 Ore di Le Mans; sono ricordi scelti e citati a caso. Quello che più conta è che nei commenti a tutte le sue vittorie troviamo una nota comune, il riconoscimento ad una sua particolare capacità: la capacità di essere veloce, più veloce degli altri, dando prova di una rara capacità di riflessione e di prudenza. Leo Cella era uno dei pochi ad aver affrontato con serena serietà un mestiere che per i più è soltanto un'avventura. E questo rende ancor più dolorosa e incredibile la sua scomparsa.



Fuori stagione, senza dubbio, ma è un appuntamento al quale non possiamo mancare. Ecco una ridotta selezione delle numerose fotografie che ci sono pervenute, di vetrine allestite dal Commissionari Lancia durante le scorse festività natalizie. A Biella, tema della vetrina della Commissionaria Franco Bocca i sessant'anni della Lancia: vetture di ieri e

di oggi accomunate dalla continuità di una grande tradizione. A Saronno — Commissionaria Saccocciano — celebrati i tunnel alpini e le qualità invernali della Lancia. Alla Commissionaria di Foligno una vetrina nuova maniera: «magi» stilizzati e grandi fiori «op». Più tradizionalista la vetrina della Commissionaria di Foligno, affidata al «buone feste» e all'albero natalizio.

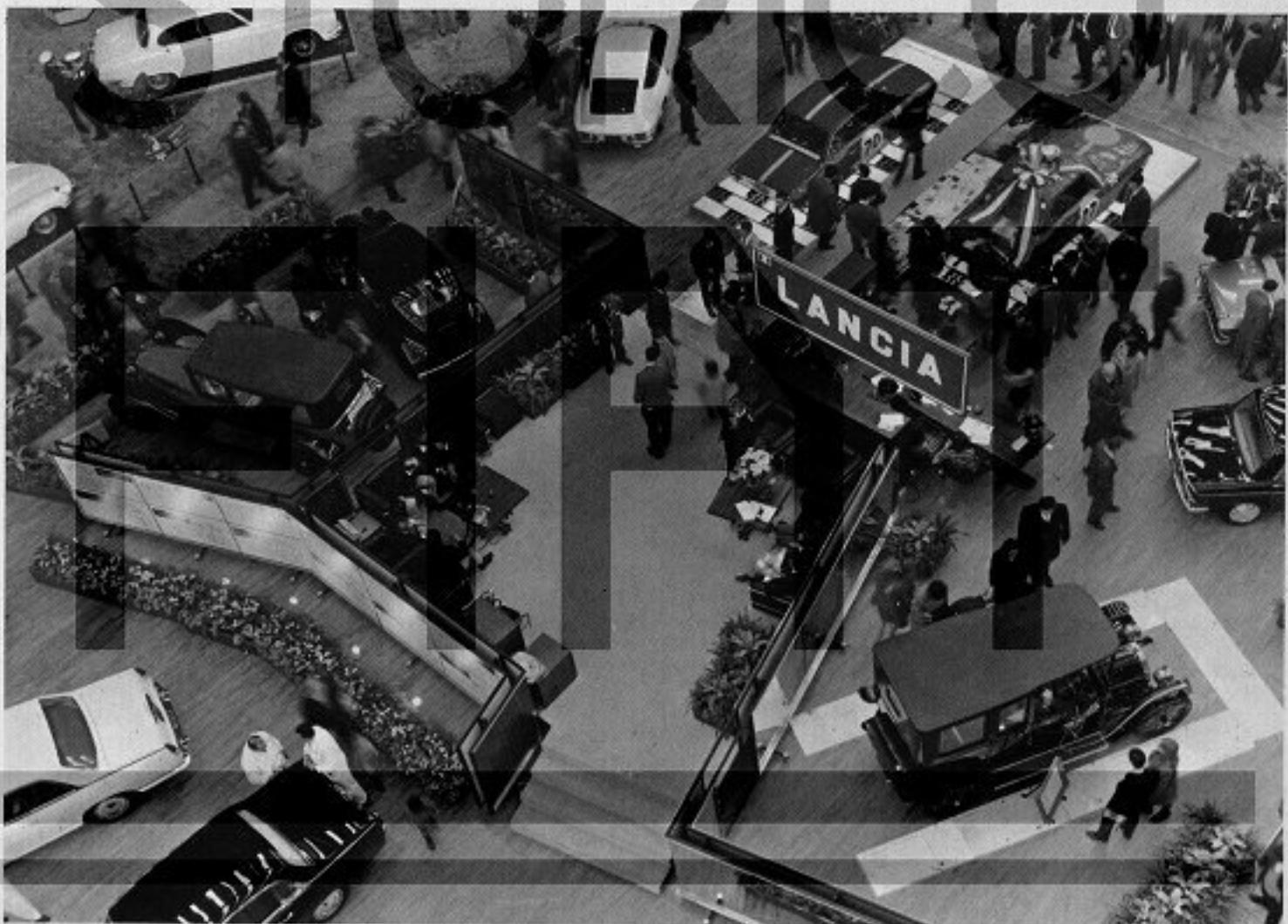


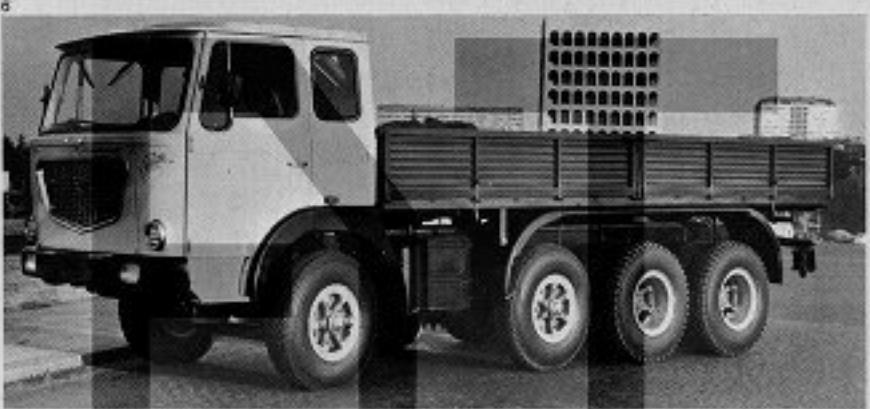
NEL



MONDO

Ci sono altre occasioni, oltre il Natale, che possono suggerire mostre e vetrine. Questa, ad esempio, è stata allestita dalla Filiale di Bari in occasione del Veglionissimo della Stampa. Del resto anche i saloni dell'automobile sono delle grandi « vetrine »: nelle due foto gli stand Lancia — quelle delle vetture e quello degli autoveicoli industriali — a Torino durante il Salone internazionale dell'Automobile.





1) George Washington Lodge, Pennsylvania, Stati Uniti: nell'incantevole cornice di un « country club », l'annuale riunione dell'American Lancia Club. Fondato ventidue anni fa da Mr. Hayden Shepley, il club conta oggi circa un centinaio di soci.

2) Semirimorchio botte Rinaldo Piaggio su Esagamma E. Capace di 45.000 litri, e costruito in acciaio inossidabile, è dotato di stazione di pompaggio con una velocità di erogazione di 3.000 litri al minuto e a funzionamento completamente automatico (trasmissione oleodinamica e comandi pneumatici). Unità di questo

tipo sono in servizio presso gli aeroporti internazionali di Linate, Fiumicino, Malpensa e Genova.

3) Catamarano con motore Flaminia 2500 cc. Nella gara motonautica sul Po, svolta il 1° maggio, il signor Roberto Maurelli si è piazzato al primo posto, e il secondo è stato pure appannaggio di un altro catamarano con motore Lancia Flaminia. La gara era di campionato e di interesse nazionale.

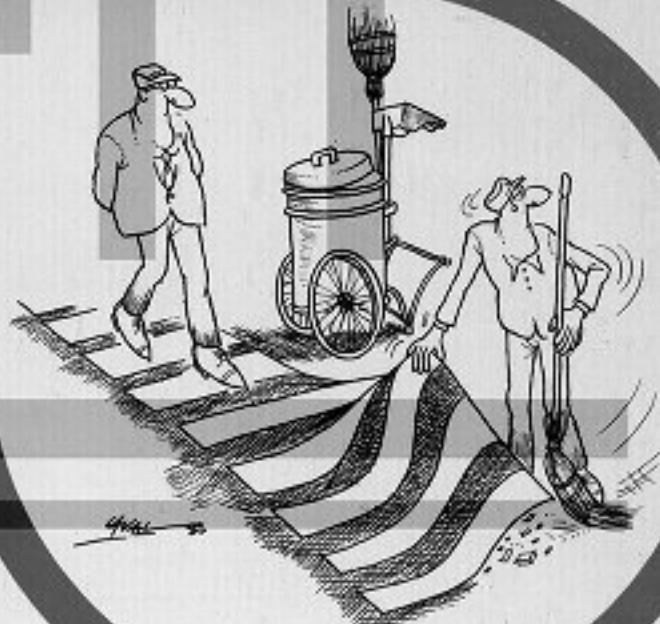
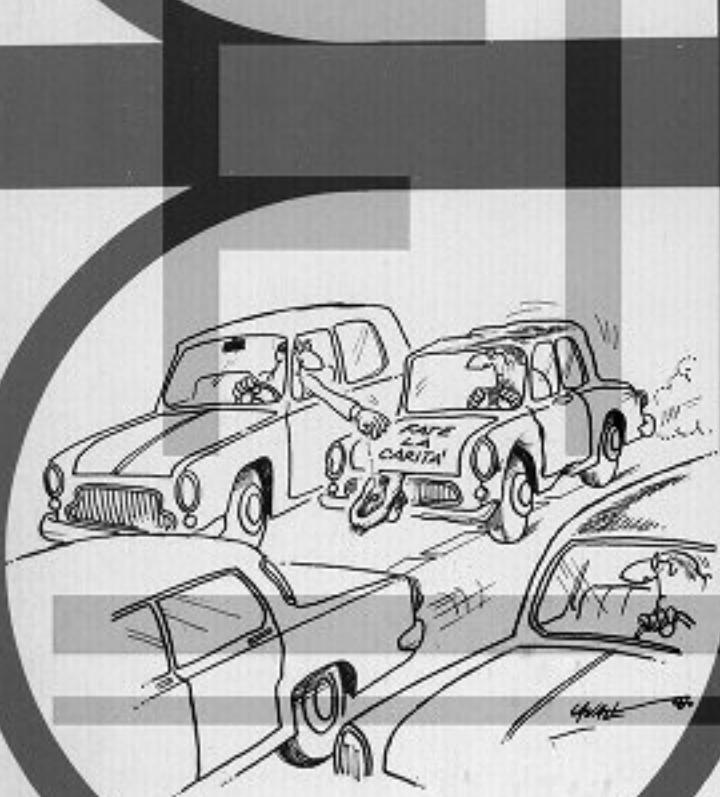
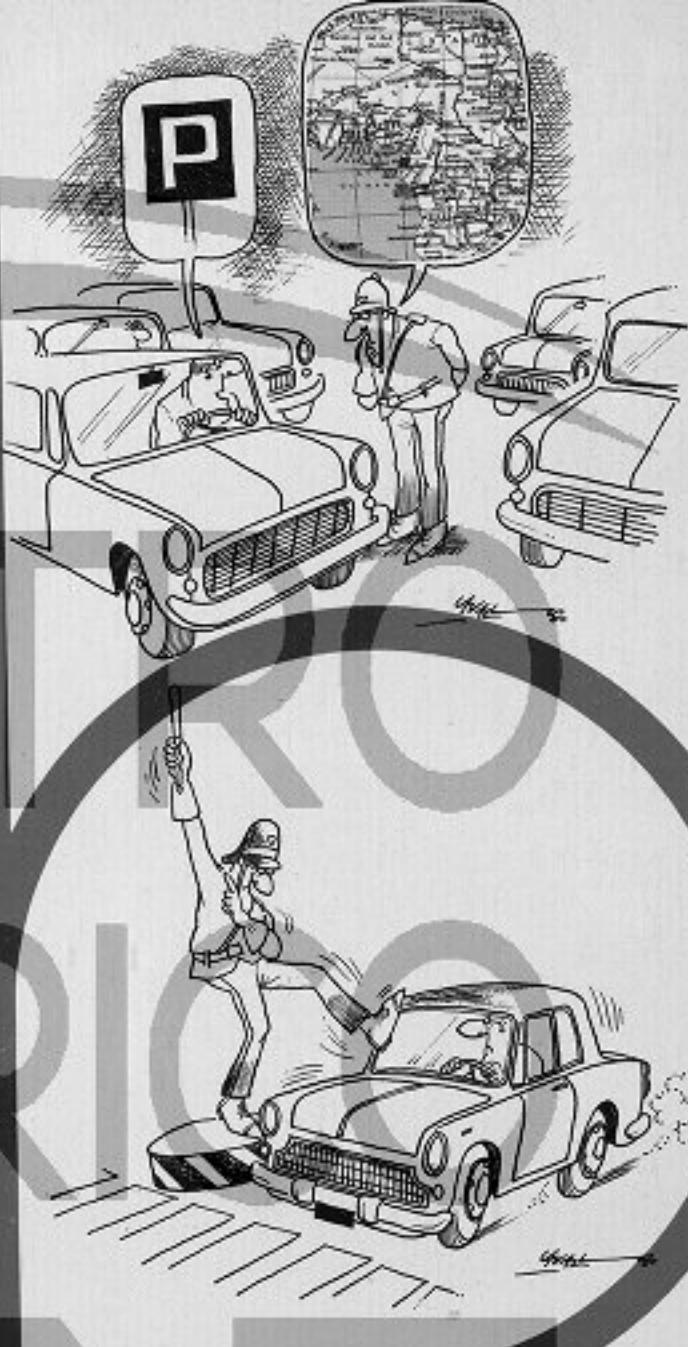
4) In partenza per la Turchia un primo lotto di Lancia SuperJolly, particolarmente equipaggiati per impieghi militari.

5) WA sta per Varsavia: chissà per quali vie questa Flaminia è arrivata nella capitale polacca, dove ora svolge servizio di taxi. Naturalmente le è toccato un « posteggio » di riguardo: davanti all'« Europejski », un hotel riservato agli ospiti stranieri. La fotografia è stata scattata dall'ingegnere Francesco Cerchio nello scorso autunno.

6) L'autocarro Esagamma E nella versione speciale a doppio ponte motore, con peso complessivo al limite potenziale di 400 quintali, realizzato dalle officine romane S.A.I.M. Per l'eccezionale portata al limite, unica nel settore, il veicolo offre condizioni d'impiego particolarissime.

**SI FA PER...
STERZARE**

CARLO BO



CENTRO
STORICO

FIAIT

SPORT

SPIRICO

PLAY

SPORTS