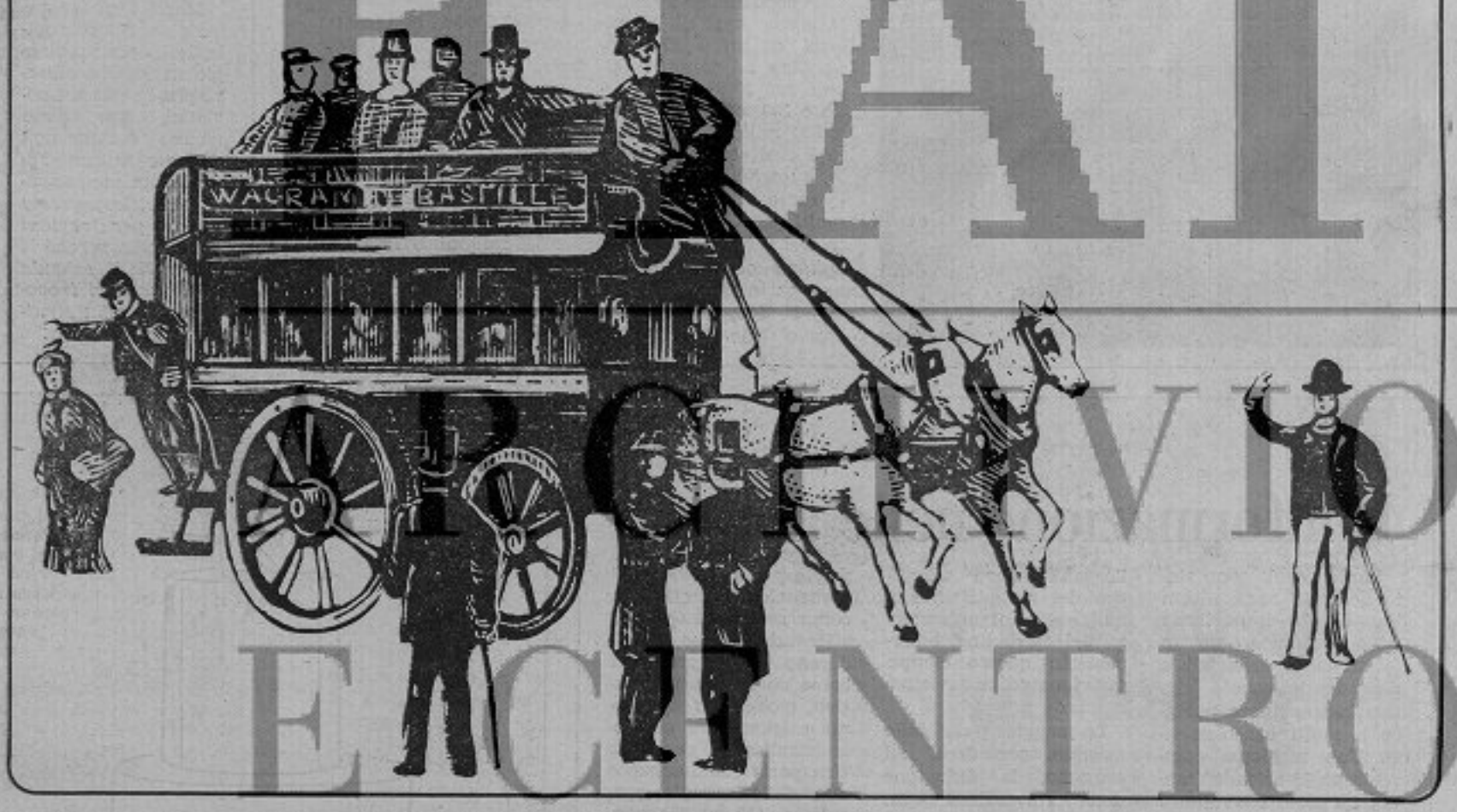
illustratofiat

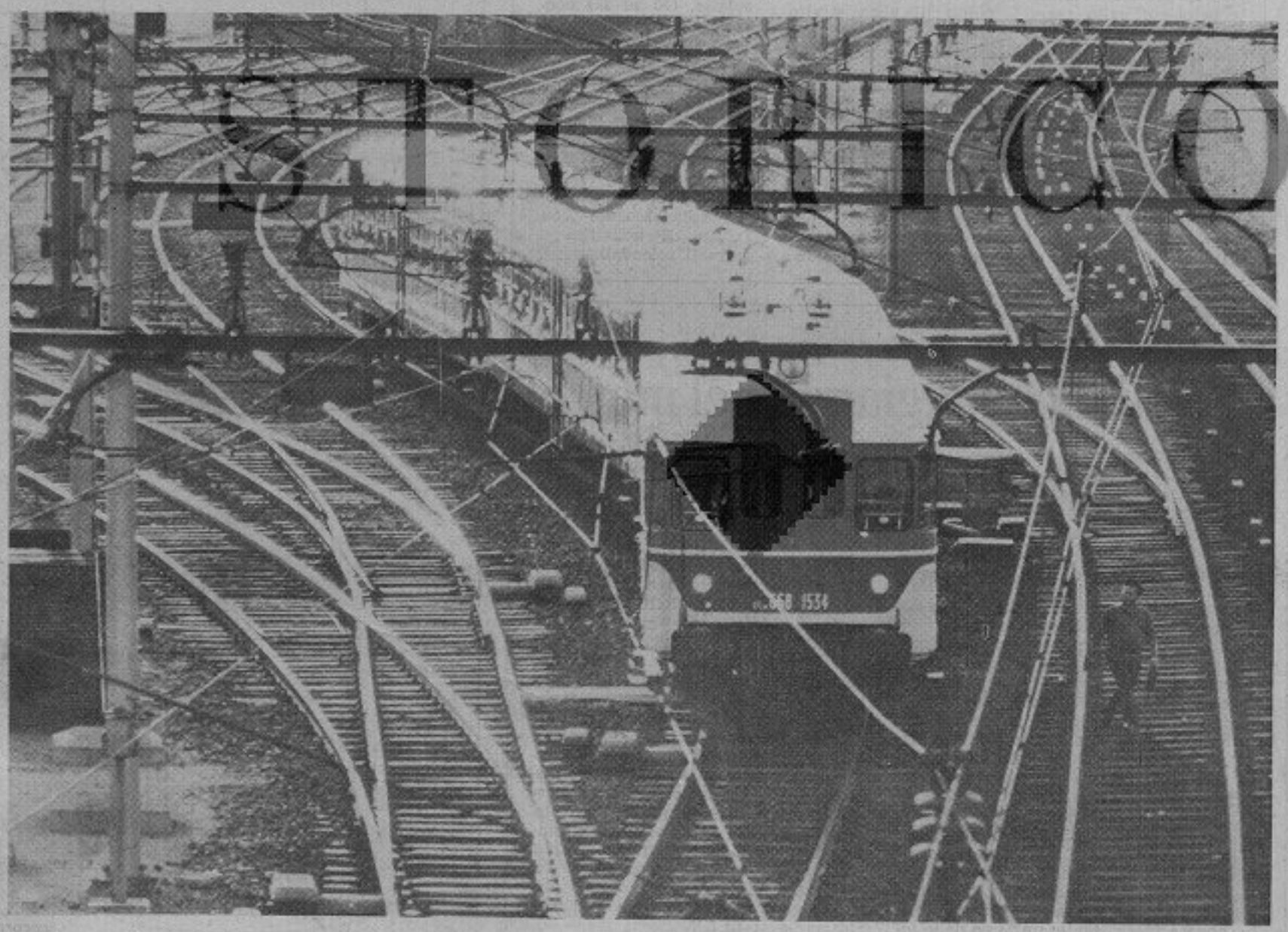
Spedizione in abbonamento postale - Gruppo III/70 - Pubblicazione non in vendita - Periodico mensile

Anno XX - N. 4 - Aprile 1972

Mestieri del passato

pagine 14 - 17





Costruire treni: un articolo sulla divisione Materiale Ferroviario pagine 11-13

pagina 3:

La scuola allievi ha 50 anni

pagine 6-7:

Le tasse in Italia e in Europa

pagina 8:

Struttura del Gruppo Automobili

pagina 19:

Autobus sul delta del Gange

pagine 20-21

Aeroplani e navi in miniatura

4

illustratofiat

Dal dicembre scorso, l'attività produttiva della Fiat è suddivisa in 5 settori fondamentali: Gruppo Automobili, Veicoli Industriali, e Produzioni Diversificate. In questo numero, « illustratofiat » presenta la struttura di uno di questi gruppi, quello delle automobili, per contribuire ad una migliore conoscenza dell'azienda da parte di chi ci lavora. La descrizione è corredata dall'organigramma del gruppo e da un altro organigramma che spiega graficamente la composizione del vertice aziendale. Nei prossimi numeri verranno illustrati gli altri gruppi produttivi.

La scuola allievi ha cinquant'anni **pag. 3**

Termini Imerese: due anni dopo

OM di Milano: l'orario torna alle 40 ore **pag. 4**

Alloggi per dipendenti a Picossasco **pag. 5**

Le tasse a confronto nei Paesi europei **pagg. 6-7**

Organigramma: il gruppo automobili **pag. 8**

Da dove viene l'acqua di Torino

Cronache della città **pag. 9**

I treni della Fiat: la storia dal 1918 a oggi **pagg. 11-12-13**

I mestieri scomparsi: le immagini che evocano un mondo ormai tramontato (le fotografie riproducenti: maniscalchi, donne tranviere, barcaiolo, « stelline » e merlettaie al tombolo appartengono all'archivio fotografico 3M - Italia) **pagg. 14-15-16-17**

I fiori più belli sulle montagne del Piemonte **pag. 18**

Un torinese e quaranta pakistani costruiscono autobus al delta del Gange **pag. 19**

La passione dei modellini: aerei, navi, carrozze e auto esposte al Centro Culturale **pagg. 20-21**

Sport: Atletica; Pallanuoto; Baseball; Bob a quattro; Munari al rally di Cefalù; Calendario del Centro Sportivo **pagg. 22-23**

I libri: dal « Testimone del Tempo », di Enzo Biagi un ritratto di Federico Fellini **pag. 25**

Rubriche: moda; dischi; cucina **pag. 26**

Fotografia; cinema; filatelia **pag. 27**

Medicina; previdenza **pag. 28**

Fumetti e giochi **pag. 29**

Lettere di lavoratori **pagg. 31-32**

illustratofiat

periodico mensile del gruppo Fiat

ANNO XX - NUM. 4

Sandro Doglio
direttore responsabile

Direzione e redazione: Galleria S. Federico 16 10121 - Telef. 543.755

Pubblicità: P E C, via Amedeo Avogadro 22, Torino - telef. 551.009

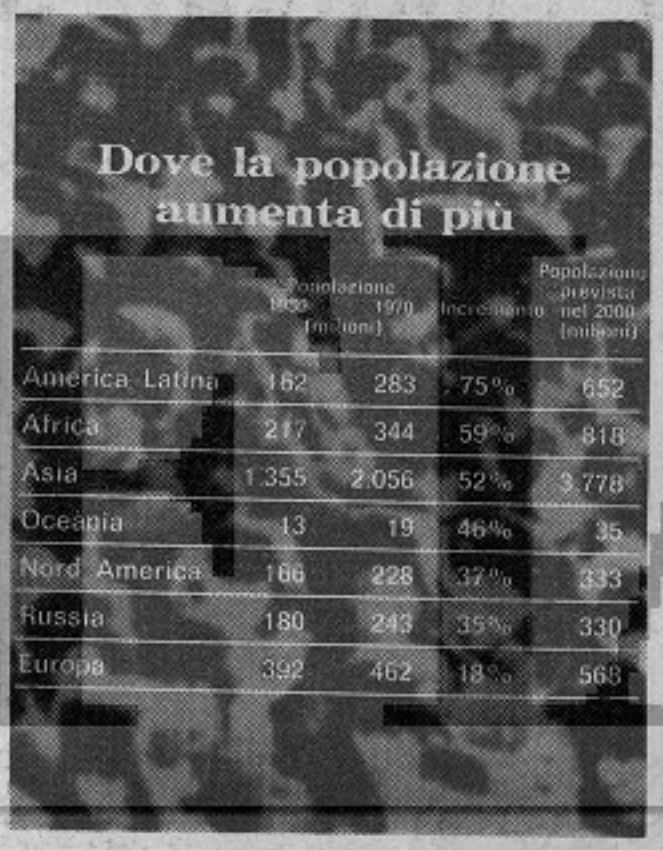
Tipografia: Editrice La Stampa S.p.A., via Marenco 32 - Torino

Registr. presso il Tribunale di Torino il 3-12-'53

Printed in Italy

U.S.News & WORLD REPORT

Nel 2000 saremo più di 6 miliardi



	Popolazione 1970 (milioni)	Popolazione prevista nel 2000 (milioni)	Incremento	
America Latina	162	283	75%	652
Africa	217	344	59%	818
Asia	1.355	2.056	52%	3.778
Oceania	13	19	46%	35
Nord America	166	228	37%	333
Russia	180	243	35%	330
Europa	392	462	18%	568

L'esplosione demografica mondiale non dà segno di attenuarsi; anzi, nei prossimi anni potrebbe intensificarsi ancora di più. Secondo uno studio dell'Onu, nel 2000 ci saranno 6 miliardi e mezzo di uomini, in un mondo che oggi mal ne sopporta poco più della metà. Secondo le previsioni infatti, l'attuale popolazione di 3,7 miliardi crescerà di tre quarti entro la fine del secolo.

La popolazione mondiale cresce oggi di 75 milioni di unità all'anno. La Cina, ad esempio, balzerà nel 2000 a 1 miliardo e 200 milioni, gli Usa a 300 milioni. La crescita è così «esplosiva» che le autorità temono che la fame si diffonderà in molti paesi. Tuttavia nutrire i futuri miliardi di abitanti costituisce solo una parte del problema.

Nel 1985, secondo lo studio delle Nazioni Unite, due terzi della popolazione mondiale (Africa e Asia escluse), vivranno in aree urbane. In molte zone urbanizzate le condizioni di vita diventeranno intollerabili. E' in America Latina che si registra il maggior tasso di natalità: 2,9 per cento all'anno. Seguono l'Africa col 2,6 e l'Asia col 2,3 per cento. In questi tre continenti ora vivono 2 miliardi e 700 milioni di persone, il 74 per cento del totale mondiale. Nel 2000 vi abiteranno oltre 5 miliardi di persone, l'81 per cento della popolazione della Terra.

L'Europa, che registra la crescita demografica più lenta del mondo (0,8 per cento all'anno) nel 2000 aumenterà la propria popolazione da 462 a 568 milioni. L'Urss, con un tasso di crescita dell'1 per cento all'anno, passerà da 243 milioni a 330.

La Stampa

Sindacato in Russia

Nel vocabolario russo c'è la parola sciopero (*zabastovka*, che pare abbia radice italiana, da « basta »), ma i giornali l'impiegano solo nei notiziari dall'estero. Già Zinovev, del resto, aveva sottolineato che lo sciopero è una contraddizione in un Paese fondato sul *« potere del popolo »*: *« Da chi volete essere indipendenti* — disse — *forse dal vostro stesso potere? »*.

Mario Didò, segretario confederale della Cgil, dopo un viaggio in Russia osservò che i sindacati sovietici *« non hanno alcuna funzione non diciamo di contrapposizione, ma neppure dialettica; questo anche per ragioni personali, perché i dirigenti di azienda e sindacali si trovano uniti nella struttura del partito »*.

EUROPEAN BUSINESS

L'informazione nelle aziende

Molte parole sono state dedicate negli ultimi tempi alla importanza delle comunicazioni tra le direzioni aziendali e dipendenti, parole che non hanno finora portato a molti cambiamenti. Una inchiesta compiuta su 25 aziende francesi ha portato ad amare conclusioni sullo scambio di informazioni nel mondo del lavoro in Europa. Si rinnovano i quadri dei dirigenti, ma poche sono le comunicazioni che pervengono al personale, e gran parte di queste sono senza importanza. Occorre impiegare a questo scopo una quantità di sforzi pari a quelli dedicati all'organizzazione scientifica dei metodi direzionali, alla organizzazione del marketing, e cercare in questo campo nuovi metodi di avvicinamento.

La maggior parte delle aziende considera, ad esempio, la diffusione delle informazioni da un punto di vista strettamente utilitario. Dieci aziende vedono nelle informazioni un mezzo per legare di più i lavoratori agli obiettivi dell'impresa e allontanare o correggere le notizie discordi.

Cinque adoperano le informazioni per dare ai dipendenti un'immagine « fiammeggiante » dell'impresa, trattando il personale come clienti o come azionisti. Quattro altre ditte, infine, considerano le informazioni come un fattore produttivo, cioè come il sistema migliore per ottenere risultati e consensi. Una parte relativamente alta delle aziende consultate, (10 su 25) considerano le informazioni come un qualcosa che integra il lavoro.

Alla prova dei fatti, in otto aziende è risultato che non esisteva una politica di informazione, e che altre si limitavano ad organizzare le comunicazioni ai dipendenti esclusivamente con l'aiuto di bollettini e giornali aziendali.

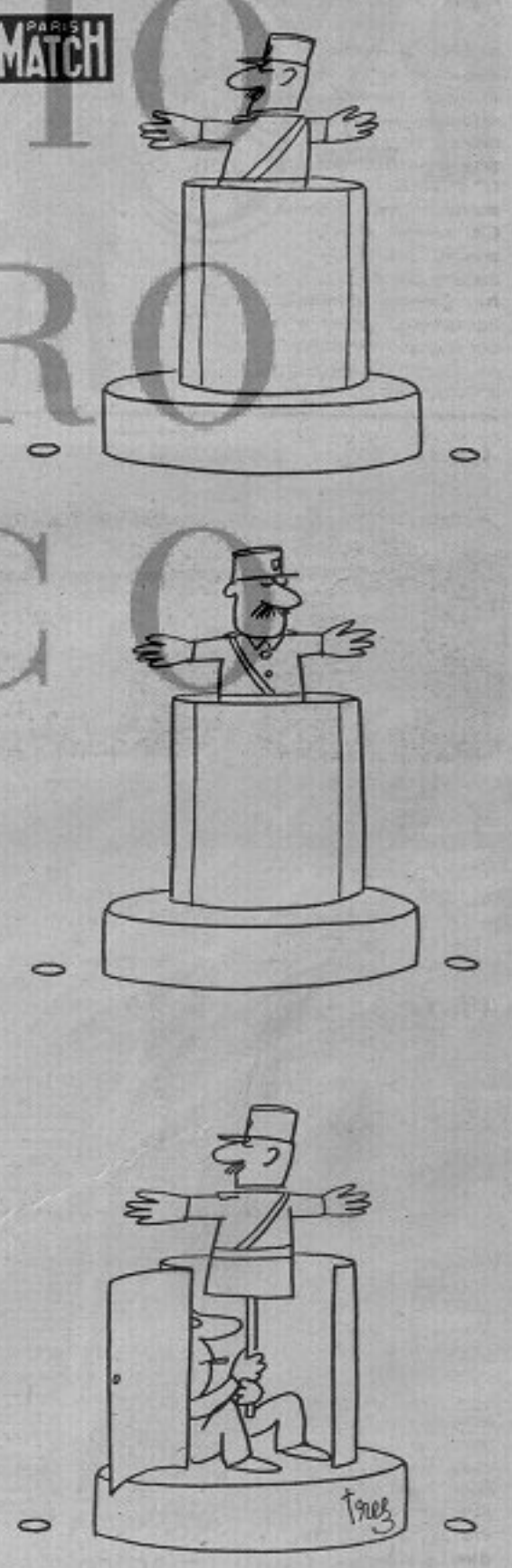
L'Espresso

Studiano viaggiando nel metrò

La drammatica profezia di quell'urbanista americano che sul finire degli Anni Cinquanta predisse che un giorno metropoli come New York, Londra, Tokio e Amsterdam sarebbero diventate città di ricchissimi e poverissimi, probabilmente non s'avvererà. E questo perché nel flusso e riflusso delle correnti urbane ci sarà sempre una classe, non foss'altro quella più giovane, che servirà da ponte. Ma certo, al momento attuale, l'immagine delle metropoli ridotte a centri amministrativi delle più gigantesche megalopoli sembra assumere un suo rilievo. Basti pensare che in una nazione come gli Stati Uniti, la popolazione suburbana (36 per cento) ha già superato, nel suo insieme, quella urbana (30 per cento). Anche laddove l'indipendenza dal centro maggiore non è ancora un fatto compiuto, si nota un continuo calo del numero dei « pendolari » che si recano al lavoro in città. La proporzione sembrerebbe ancora rassicurante: un terzo delle famiglie suburbane, per esempio, dipende ancora dal lavoro in città, ma si tratta di lavori di tipo medio, che esulano dalla caratteristica principale della nuova società suburbana. E poi anche in questi casi il fiume di viaggiatori mattutini si sta assottigliando.

E' interessante, a questo proposito, l'accorgimento escogitato da una università di Long Island (l'Adelphi) per tenere occupati i viaggiatori in transito da e per New York. Ha affittato due carrozze ferroviarie, e due volte al giorno — la mattina alle otto e la sera alle cinque e mezzo — invia quattro insegnanti del dipartimento di scienze commerciali, che fanno lezione. Invece del controllore, il professore. Si dice che la trovata sia stata accolta molto favorevolmente. « Anziché perdere due ore al giorno », ha detto un viaggiatore, « ci prepariamo alla laurea, a quella laurea che non abbiamo mai preso perché abbiamo messo su famiglia ». La mattina la moglie, insieme alle carte d'ufficio, ricorda al marito se ha preso i quaderni. E la sera gli chiede: « Com'è andato l'esame? ».

PARIS MATCH



ARCHIVIO STORICO

Dal marzo 1922 è stata frequentata da oltre ventiseimila giovani

La scuola allievi Fiat compie cinquant'anni

Dai locali nel palazzo uffici di Lingotto alle moderne aule di corso Dante Ogni anno i nuovi iscritti sono circa 400 - Alla fine dei corsi si può scegliere se restare a lavorare nell'azienda o no

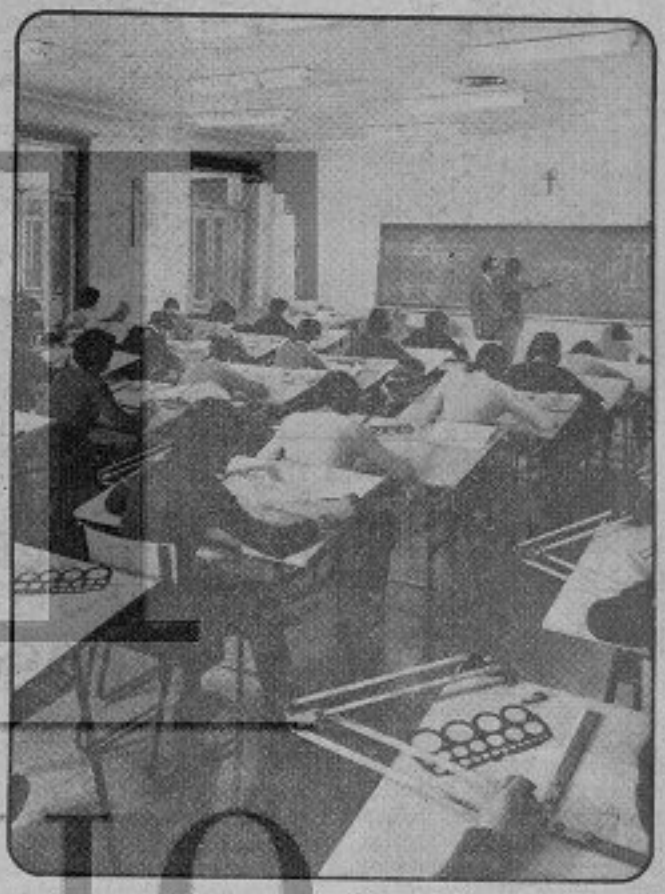
In cinquant'anni, 26 mila giovani hanno frequentato le scuole Allievi Fiat. Parecchie centinaia sono diventati dirigenti: alcuni degli iscritti nei primi anni sono ancora in servizio. Inaugurata il 13 marzo 1922, la Scuola Allievi Fiat era una delle poche scuole professionali in Italia. L'amministratore delegato dell'azienda di quei tempi, l'ing. Guido Fornaca, scrisse: « La nostra scuola permette ai suoi allievi di essere indirizzati verso il loro perfezionamento come operai qualificati, oppure verso gli uffici tecnici, o anche verso certi rami amministrativi, dando così modo a quegli allievi, che dimostrino speciali attitudini, di diventare sia buoni disegnatori tecnici, sia buoni impiegati. La scuola è fine a se stessa rispetto a tutti i suoi iscritti, i quali si preoccupano del possesso di una data cultura e di abilità tecnica, indipendentemente da qualsiasi riconoscimento ufficiale ».

Fin dall'inizio, la Scuola ebbe moltissime richieste di iscrizioni. Oggi i corsi sono aperti a chiunque voglia frequentarli (ma a parità di condizioni di ammissione la precedenza viene data ai familiari dei dipendenti dell'azienda); nel 1922, invece, erano strettamente riservati ai figli di dipendenti o a loro parenti. « Frequentare la scuola », ricorda uno dei primi allievi, « voleva dire garanzia di un lavoro sicuro per il domani. A quei tempi, non era cosa da poco. Inoltre c'era la possibilità di specializzarsi, di studiare senza spendere una lira per libri e tasse scolastiche, ricevendo, anzi, una piccola retribuzione ». La prima paga degli allievi era, in quegli anni, di ottanta centesimi l'ora.

A parte le ore di lezioni teoriche (matematica, disegno, lingue straniere) gli allievi frequentavano l'officina, lavorando a fianco degli operai. Il loro lavoro veniva utilizzato « in produzione ». Oggi, invece, le esercitazioni pratiche sono fini a se stesse (anche se sono inframezzate da lavori strettamente necessari alla scuola: riparazioni di macchine utensili, allestimento di gruppi meccanici destinati all'esposizione, speciali attrezzature per ospedali e istituti scientifici, realizzate a titolo gratuito).

La prima sede della Scuola Fiat fu aperta, provvisoriamente, nello stesso palazzo di corso Dante che aveva visto nascere l'azienda poco più di vent'anni prima. Erano locali rumorosi, perché attigui ai reparti d'officina. Inoltre, potevano ospitare pochi allievi (nel primo anno furono 87). Nel 1923 la Scuola si trasferì al Lingotto, nel palazzo uffici. I corsi duravano undici mesi per ogni anno scolastico, inizio il 1° settembre, interruzione nel mese d'agosto (destinato agli esami e alle ferie annuali che erano di una settimana, come allora, per gli operai).

Nel 1945 la scuola è ritornata in corso Dante, in locali completamente ripristinati. Oggi ha moderne aule e laboratori, mentre è in corso di costruzione una mensa capace di mille pasti per turno. I nuovi allievi sono circa 400 l'anno. Alla fine dei corsi viene rilasciato un certificato di qualifica riconosciuto dal ministero del Lavoro. Gli allievi sono naturalmente liberi di restare a lavorare alla Fiat o di cercare un'occupazione altrove.



Una lezione di disegno tecnico. I corsi durano undici mesi

Per una qualificazione professionale

Corsi di studio annuali e triennali

L'attività principale della scuola riguarda i corsi di qualificazione per giovani; altri corsi sono riservati a ingegneri, a tecnici, e alla qualificazione di operai dipendenti.

I corsi di qualificazione per giovani sono di due tipi:

triennali per giovani dai 14 ai 16 anni in possesso di titolo di scuola media. Sono riservati ai figli e ai parenti di dipendenti dell'azienda;

annuali per giovani dai 16 ai 18 anni in possesso di licenza tecnica o di istituto professionale. I corsi sono aperti a tutti.

Gli allievi della scuola Fiat non appartengono alla categoria degli apprendisti. Sono considerati studenti, ma la scuola garantisce a tutti un « premio mensile » di frequenza, che aumenta ogni semestre di una quota uguale per tutti e di un'altra, variabile in relazione al merito individuale. Si possono scegliere vari indirizzi di mestiere: aggiustatori, alesatori, elettricisti, fresatori, modellatori in legno, rettificatori, tornitori, tracciatori. La preparazione è teorica e pratica: alla parte teorica è riservato il 20-30 per cento del tempo, secondo l'anno di corso e l'indirizzo di specializzazione. Al termine dei corsi ad ogni allievo viene offerto un posto di lavoro presso la Fiat, con inquadramento nella seconda categoria sindacale.

Come si presenta la Scuola allievi oggi. La sede che si trova in corso Dante, opportunamente rimodernata, è la stessa dove nel lontano 1899 sorsero le prime officine Fiat

Mezzo secolo fa

Luigi Armandi

Luigi Armandi, 64 anni: « A proposito di disciplina, è rimasto famoso (e secondo me insuperato) un nostro insegnante di allora, Asrael Callabioni. Guai ad arrivare in ritardo al mattino. Non c'era bufera di neve o tempesta che potesse giustificarci. Uno dei suoi "comandamenti" era: alzarsi due ore prima della scuola al mattino, per vedere che tempo fa e potersi regolare a uscir di casa. Un altro comandamento era che né a scuola né in officina non si doveva perdere un minuto in ozio. Perché questa regola venisse rispettata, le inventava tutte. Aveva disegnato lui stesso e fatto costruire, per esempio, uno speciale sedile di acciaio che, anziché essere concavo come tutti i sedili di questo mondo, era convesso. Chi voleva sedere a riposare, non poteva resistere più di un minuto. Questa disciplina, comunque, oggi la ricordiamo sorridendo, perché ci è poi servita ad affrontare le difficoltà che abbiamo incontrato nel mondo del lavoro e nella vita ».

Mario Tronville

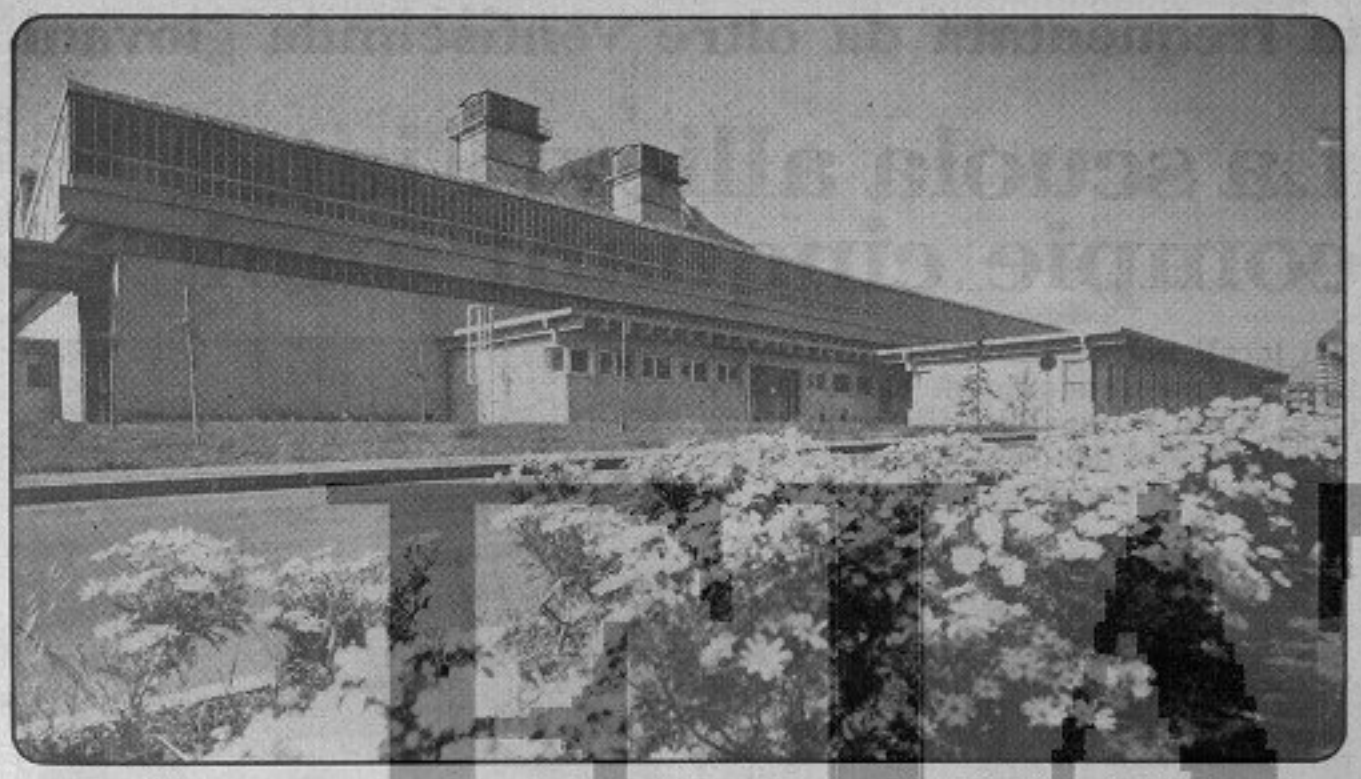
Mario Tronville, 64 anni, presidente del Gruppo Anziani: « Sono rimasto alla scuola allievi un anno soltanto. Volevo diventare disegnatore tecnico e infatti, ne 1923, ero già agli uffici tecnici. L'orario di lezioni era dalle 7,30 del mattino alle 3 del pomeriggio. Ma raramente si usciva prima delle sette. Certi giorni, quando dovevamo finire dei lavori urgenti, restavamo anche fino a tarda sera, tenendoci su (eccezionalmente) con del caffè. Era, a ricordarla adesso, un'epoca da pionieri. A 18 anni ero caporedattore del mensile Attività tecnica d'officina. L'abbonamento costava 18 lire l'anno. A ventun anni insegnavo (gratis) disegno e tecnologia alla scuola allievi. Già allora era un punto d'onore, per gli ex-allievi, tornare nella scuola come insegnanti, anche se questo significava una fatica in più. Le lezioni, infatti, le tenevano dopo il normale orario di lavoro. Ma era una tale soddisfazione tornare nelle nostre vecchie aule, che la fatica non ci pesava.

Giovanni Gai

Giovanni Gai, 65 anni: « Da ragazzino volevo studiare matematica e fisica. Dopo la scuola media mi ero iscritto all'istituto Sommeiller. Poi mio padre morì, c'era bisogno di uno stipendio di più in casa. Così sono entrato alla Scuola Fiat. Forse per il dispiacere di non aver potuto seguire la strada che sognavo, ero uno degli allievi più contestatori. Per quel che allora significava questa parola, s'intende. Un esempio: ci avevano fatto visitare lo stabilimento del Lingotto, e ci era stato chiesto di scrivere una relazione con le nostre impressioni. A me scrivere piaceva poco, e lo dissi all'insegnante. Mi prese una tal lavata di capo che la ricordo ancora oggi. Ecco: i nostri atti di "ribellione" erano al massimo di quel genere ».

Italo Cerrato

Italo Cerrato, 65 anni: « Alla scuola facevamo più o meno la stessa vita degli operai. Mangiavamo anche noi nel "barachin", con soltanto mezz'ora di tempo a disposizione. Io di solito mi portavo da casa caffè-latte, per fare più in fretta a mangiare. Ricordo un episodio abbastanza curioso. Faceva pratica in officina, accanto a noi, l'attuale vice-presidente della Fiat, l'ing. Bono. Allora aveva ventidue anni e s'era appena laureato in ingegneria. Anche lui si portava da casa il "barachin"; un giorno, per non perdere tempo a scendere negli spogliatoi a lavarsi le mani, se le sciacquò alla fontanella dell'acqua potabile. Si prese una sfuriata da uno degli insegnanti, tale e quale sarebbe toccata a noi apprendisti ».



Lo stabilimento occupa 775 operai e 85 impiegati. Termini Imerese dista 70 chilometri da Palermo

Da paese agricolo a centro industriale

Termini Imerese due anni dopo

Due anni fa dalla linea di montaggio dello stabilimento Fiat di Termini Imerese, in Sicilia, usciva la prima vettura. Oggi si è raggiunta la capacità di 230 vetture al giorno. Lo stabilimento occupa 860 persone, di cui 775 operai e 85 impiegati. Dalle officine escono vetture di piccola cilindrata: le 500 lusso.

Termini Imerese si trova sull'autostrada (in via di costruzione) Palermo-Catania, a circa 70 chilometri dal capoluogo siciliano. Da centro prevalentemente agricolo-commerciale, con l'insediamento Fiat è diventata uno dei poli dello sviluppo industriale della Sicilia.

Le parti delle vetture che sono montate a Termini giungono direttamente da Torino in «containers», trasportati da navi speciali. Ogni due giorni una nave parte da Genova diretta a Palermo, e per costeggiare tutta l'Italia impiega dalle 24 alle 26 ore. Trasporta da cinquanta a sessanta giganteschi «containers». Questi enormi scatoloni — per dare una idea delle loro dimensioni, si pensi che possono contenere anche settantadue motori ciascuno — vengono scaricati in porto e trasportati su autotreni che fanno la spola tra Palermo e lo stabilimento. Lo scarico di una nave richiede in media due giorni. I «containers» ritornano vuoti e vengono riportati a Genova in nave, e quindi a Torino in autotreno, per essere nuovamente utilizzati.

La maggior parte delle vetture che escono dallo stabilimento di Termini Imerese vengono vendute in Sicilia, ma in parte sono trasportate ai centri di vendita delle altre regioni del Mezzogiorno e anche nel Nord Italia.

A Termini Imerese, come si è detto, prima della realizzazione Fiat non c'erano praticamente industrie. La maggior parte degli operai e degli impiegati viene quindi dalle campagne circostanti, e per molti si tratta del primo lavoro di tipo industriale. *Illustratofiat* ha chiesto le loro impressioni ad alcuni operai: Giuseppe Dilisi, Domenico Montalbano e Antonino Graziano coltivavano fino a poco tempo fa la terra: i primi giorni — dicono — il cambiamento non è stato indolore. Il genere di lavoro diverso, il dover osservare un orario, hanno rappresentato le principali difficoltà iniziali; si sono tuttavia abituati più presto di quanto avrebbero creduto facendo appello all'operosità e al loro tradizionale puntiglio di lavoratori siciliani. L'età — la media è inferiore ai trent'anni — li ha notevolmente aiutati a superare il periodo critico di ogni inizio di lavoro.

La maggior parte dei lavoratori della Fiat siciliana abita a Termini Imerese e nei paesi vicini: Caccamo, Collesano, Caltavuturo, Buonfornello, Cerda, Trabia, Cefalù, Bagheria, tutti situati nel raggio di pendolarità dello stabilimento (circa 30 chilometri). Quasi tutti lo raggiungono con mezzi propri (il 90 per cento) o con mezzi pubblici (un autobus fa la spola tra Termini e lo stabilimento, distante sette chilometri).

Un periodo di tirocinio di 2 mesi all'Istituto addestramento lavoratori (Ial) di Termini ha costituito per quasi tutti il primo rodaggio prima del contatto col lavoro.

Il bilancio complessivo dell'iniziativa è positivo: lo stabilimento potrà avvantaggiarsi di futuri ampliamenti che saranno possibili soprattutto se riuscirà a suscitare iniziative locali in grado di dare un impulso risolutivo al «decollo» industriale della zona.

Linea di montaggio: ogni giorno escono 230 «500 L»

Permessi per chi vota lontano

Le elezioni del 7-8 maggio

Domenica 7 maggio e lunedì 8 maggio sono indette le elezioni politiche. I dipendenti che devono votare in comuni dislocati in zone molto lontane dalla sede di lavoro potranno chiedere alla Azienda, presentando il certificato elettorale, il permesso per i giorni strettamente necessari per recarsi sul posto a votare e ritornare.

Tali permessi verranno retribuiti su presentazione, alla ripresa del lavoro, del certificato elettorale bollato dalla Sezione elettorale a conferma dell'avvenuta votazione. L'Azienda non concede rimborsi per spese di viaggio: sono previste però riduzioni delle tariffe ferroviarie da parte delle Ferrovie dello Stato.

Ai dipendenti nominati presidenti, segretari o scrutatori nei seggi elettorali verranno concessi fino a tre giorni di ferie per svolgere le loro funzioni.

Lo Stato corrisponde un onorario fisso lordo di 25.000 lire ai presidenti di seggio e di 20 mila lire al segretario e agli scrutatori.

La richiesta delle ferie dovrà essere giustificata presentando agli Uffici del Personale competenti i documenti ufficiali di nomina.

Alla ripresa del lavoro, dovrà essere presentata agli Uffici del Personale e a documentazione del reale svolgimento delle funzioni elettorali, l'attestazione del Presidente del seggio munita del bollo della Sezione elettorale e contenente la data (ora e giorno) di inizio e di cessazione di tali funzioni (anche per i segretari di Seggio).

I dipendenti designati quali rappresentanti di lista presso i seggi elettorali, potranno richiedere — su presentazione di un documento attestante l'incarico ricevuto — permessi non retribuiti ovvero permessi in conto ferie contrattuali per le giornate di votazione e di scrutinio (e cioè domenica 7, lunedì 8 ed eventualmente martedì 9 maggio). Alla ripresa del lavoro dovranno presentare l'attestazione del Presidente del seggio, munita del bollo ufficiale della Sezione Elettorale, relativa alla presenza presso il seggio in qualità di rappresentante di lista.

All'OM di Milano ritorno alle quaranta ore

Negli stabilimenti OM di Brescia è proseguita nel mese di marzo l'agitazione per la vertenza aziendale. Dopo che la direzione dell'azienda aveva fatto constatare che il «salto del telaio» non causava solo la perdita di produzione di un autocarro ogni sette ma aveva l'effetto che anche gli altri autocarri prodotti risultassero con caratteristiche diverse da quelle prestabilite (i motori, i cassoni, le cabine, ecc., sono di tipi svariati e vengono combinati sul telaio a seconda delle richieste dei clienti), questa forma di agitazione si è trasformata nell'arresto delle linee nell'ultima ora di ogni turno. La direzione aveva annunciato che, di fronte al «salto del telaio», sarebbe stata costretta ogni volta a sospendere la produzione.

In merito al ricorso dell'azienda al tribunale civile di Brescia, le organizzazioni sindacali hanno definito quest'azione «*comportamento antisindacale e repressivo*» e hanno parlato, in modo inesatto, di «denuncia al magistrato penale». La direzione ha ribadito che non vi è stata denuncia penale ma che è stato richiesto al magistrato, in sede civile, di accertare, al di là di ogni dubbio o interpretazione di parte, se forme anomale di agitazione come quelle attuate rientrino o no nei limiti di quelle ammesse. Qualora si giudichi l'agitazione al di fuori di tali limiti, è evidente il diritto della Fiat di non tollerarla.

La Fiat ha anche ribadito che non ha alcuna intenzione di seguire una politica repressiva; l'obiettivo è di realizzare, con responsabile impegno, la normalità dei rapporti con le organizzazioni sindacali e con tutti i lavoratori. Tale normalità deve però essere rispettata da entrambe le parti.

Il 3 marzo si è svolto negli stabilimenti Fiat e OM uno sciopero di quattro ore, con uscita anticipata, indetto dalla Cgil, Cisl, Uil «*contro le iniziative antisindacali assunte dalla Fiat nella fabbrica OM di Brescia e il rifiuto di applicare il contratto aziendale del 1971 in modo dinamico per adeguarlo alle continue trasformazioni del lavoro*».

Allo sciopero non hanno aderito la Uil-Md e la Fismic-Sida «*perché l'agitazione è stata promossa mentre erano in corso trattative che lasciavano prevedere conclusioni favorevoli*». La Cgil, Cisl, Uil hanno affermato che le adesioni allo sciopero sono state del 70-90 per cento. La Fiat ha comunicato le cifre dalle quali risulta che su 81.968 dipendenti degli stabilimenti torinesi presenti sul primo turno e sul normale sono rimasti al lavoro 65.876 operai e impiegati, pari all'80,4 per cento.

Circa l'accusa rivolta dai sindacati alla Fiat «*di non applicare l'accordo del 5 agosto 1971*» l'azienda ha replicato citando i punti «*dove si avanzano richieste completamente nuove, sfuggendo alla corretta applicazione degli accordi stipulati*».

Per il «*ricalcolo*» e l'estensione agli operai del trattamento integrativo praticato agli impiegati per malattie di lunga durata, prima della interruzione delle trattative (in seguito alle vicende della OM) erano già stati siglati due testi di accordo fra le parti.

Il 21 marzo è avvenuto un nuovo sciopero di due ore anche in connessione e per solidarietà con le vertenze in atto per la crisi edilizia e per il rinnovo del contratto dei braccianti e coloni.

Dalle cifre comunicate dall'azienda risulta che su 97.936 dipendenti degli stabilimenti torinesi presenti sul primo turno, sul turno normale e su parte del secondo turno, sono rimasti al lavoro 88 mila 602 operai e impiegati, pari al 90,5 per cento.

Allo stabilimento OM di Milano, dai primi di aprile, è stato ripristinato l'orario di 40 ore settimanali.

Sono oltre 340: per i lavoratori della Divisione Rivalta

Alloggi a Piossasco

344 alloggi per i dipendenti Fiat sono in costruzione nel comune di Piossasco. Possono concorrere all'assegnazione di questi appartamenti i lavoratori, impiegati, intermedi ed operai, della Divisione Rivalta che siano capi famiglia o stiano per sposarsi e creare un loro nucleo familiare; compiano almeno 5 anni di servizio effettivo nell'Azienda alla data del 30 giugno 1972; e non siano incorsi, durante gli ultimi due anni di servizio, in provvedimenti disciplinari di grado superiore alla multa.

Saranno esclusi dal concorso i dipendenti che già dispongono di un alloggio, di proprietà loro o di un componente della famiglia, a Piossasco, nei comuni confinanti, o nelle zone considerate dal Piano regolatore intercomunale di Torino; che abbiano avuto in assegnazione o coabitino con proprietari di alloggi Ina Casa, Gescal-Ist. Autonomo case popolari o Piano case Fiat; che siano soci di cooperative edilizie o di altri Enti e istituzioni simili.

Alloggi in via Dante Alighieri e via Nino Costa
Data inizio locazione 1° ottobre 1972 (presumibile)

Disponibilità	Composizione	mq locativi	Pigione mensile totale L.
Tipo A 24	3 camere e cucinino	85	28.240
Tipo B 178	3 camere e cucina	da 81 a 87	da 27.460 a 29.020
Tipo C 142	4 camere e cucinino	95	31.370

Per la prenotazione è necessaro presentare una domanda su moduli speciali che si trovano presso il Servizio Personale della Divisione Rivalta. Le domande dovranno essere consegnate allo stesso Servizio entro il 14 aprile prossimo. Le richieste di alloggio per le case di Piossasco che i dipendenti hanno presentato secondo quanto era detto nel comunicato n. 2007 del 15 dicembre, e le richieste avanzate negi anni precedenti, non sono più valide e devono essere ora ripresentate.

La «Commissione Fiat-Casa» in collaborazione con un «Comitato consultivo» esaminerà le domande e compilerà una graduatoria dell'ordine in cui verranno effettuate le assegnazioni. Gli interessati potranno rivolgersi per altri chiarimenti al Servizio Personale e chiedere il «Regolamento per l'assegnazione di alloggi in affitto» che contiene anche le planimetrie con le caratteristiche in dettaglio dei singoli appartamenti.

L'affitto mensile degli alloggi, diverso a seconda della superficie, comprende le spese di amministrazione, manutenzione, portineria, luce scale, corrente ascensori, acqua e riscaldamento.

Gli appartamenti in via Alighieri ed in via Costa sono divisi in tre categorie: A (3 camere e cucinino, mq 85) da lire 28.240 al mese; B (3 camere e cucina mq 81-87) da lire 27.460 a 29.020; C (4 camere e cucinino, mq 95); da lire 31.370.

Sul problema dell'unità

La posizione dei sindacati

Il comitato centrale della Uil si è riunito il 28 e 29 febbraio. Il segretario generale della confederazione Raffaele Vanni, nella sua relazione, ha affermato che «non esistono oggi le condizioni per l'unità organica». *Egli ha dichiarato:* «Noi, all'interno del processo unitario, registriamo con rammarico l'oggettiva impossibilità attuale, dovuta a cause reali e al non assolvimento delle condizioni poste in partenza. Non ipotechiamo il futuro proprio perché, ferma restando la nostra posizione, vogliamo essere fedeli all'obiettivo finale e non rinunciare a raggiungerlo, in un domani che sarà più o meno prossimo a seconda della evoluzione delle posizioni altrui».

In pratica la Uil non rinuncia all'unità ma chiede la applicazione integrale delle condizioni che erano state stabilite: in particolare l'applicazione delle incompatibilità tra le cariche sindacali e quelle politiche. A questo proposito la Uil osserva che parecchi dirigenti sindacali comunisti sono stati rieletti negli organi direttivi del partito (hanno però dichiarato che si dimetteranno quando scatteranno i tempi per la realizzazione dell'unità). La relazione di Vanni è stata approvata da 39 membri del comitato centrale della Uil mentre 31 si sono dichiarati contrari. Hanno votato a favore repubblicani e socialdemocratici e contro i socialisti.

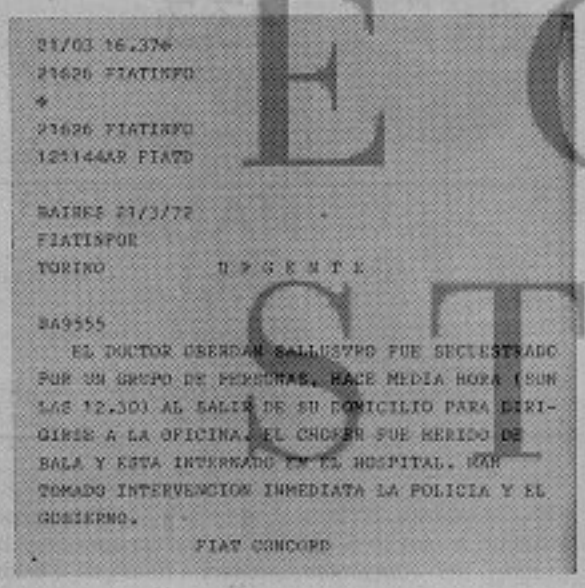
Il consiglio generale della Cgil si è riunito il 7-8 marzo. Il segretario generale Luciano Lama ha criticato le decisioni prese dalla Uil e nel constatare che «nuvole nere» *si addensano sul processo unitario ha proposto di accelerare i tempi dell'unità e di* «farla con chi ci sta». *Egli ha dichiarato:* «A chi ci chiede di anticipare le decisioni di incompatibilità, proponiamo che, partendo da una comune valutazione della realtà, si unisca con noi e con tutte le forze che confermano l'impegno unitario per bruciare le tappe, prefigurando fin da ora il comportamento di domani». *Il segretario confederale comunista Scheda ha ribadito la tesi di Lama mentre alcuni altri dirigenti (tra i quali il segretario confederale socialista Bonl) ritengono che si dovrebbe applicare subito l'incompatibilità.*

Al termine dei lavori il consiglio generale della Cgil ha approvato un documento che sintetizza le tesi esposte dal segretario generale Lama e indice il congresso straordinario della Cgil dal 21 al 25 settembre a Rimini «perché i lavoratori si pronuncino sullo scioglimento della Confederazione».

Il consiglio generale della Cisl ha tenuto la sua riunione il 10 marzo. Il segretario generale Bruno Storti ha rivolto molte critiche alla Uil non risparmiandole nemmeno alla Cgil. Egli ha affermato che «la Cisl ha le carte in regola per l'unità».

Nel corso del dibattito che si è svolto al consiglio generale della Cisl si sono manifestati tre orientamenti. Quello sostenuto da Storti ha ottenuto la maggioranza. Nel documento (approvato da 73 membri del consiglio generale e 5 astenuti su 118 votanti) si riconferma la convocazione del congresso straordinario di scioglimento della Cisl per il 21 settembre prossimo e si respinge l'ipotesi della Cgil di realizzare l'unità soltanto con quelle forze sindacali che sono disponibili. La tesi sostenuta dal segretario dei braccianti e da altri, di annullare il congresso straordinario «perché sono venuti meno i presupposti» ha avuto 19 voti favorevoli e 5 astenuti. Infine un terzo documento che proponeva di sospendere tutte le operazioni per il congresso straordinario e di indire una riunione unitaria, ha avuto 24 voti favorevoli e 8 astenuti.

Il rapimento di Sallustro



Martedì 21 marzo, a Buenos Aires, il direttore generale della Fiat Concord, Oberdan Sallustro, è stato rapito davanti a casa da un gruppo di estremisti appartenenti a un sedicente «esercito per la rivoluzione popolare». Dopo qualche giorno i rapporti hanno dettato — alla Fiat e al governo argentino — una serie di pesanti condizioni per rimettere in libertà il dott. Sallustro, annunciando al tempo stesso che il dirigente era stato «condannato a morte» da un tribunale popolare.

La Fiat ha immediatamente dato pieni poteri e autonomia di azione al presidente della Fiat Concord (Argentina), Aurelio Peccei, per fare quanto possibile al fine di strappare alla morte e alla prigionia Oberdan Sallustro.

Al momento in cui scriviamo, il dott. Sallustro è tuttora prigioniero dei suoi rapitori, mentre le notizie si susseguono drammatiche. La polizia effettua ampie retate per cercare di scoprire dove il direttore della Fiat Concord viene trattenuto prigioniero. Il governo argentino ha rifiutato di accedere alle richieste dei rapitori e ha vietato alla Fiat qualsiasi contatto.

Il «sequestro» del dott. Sallustro ha suscitato una unanime ondata di sdegno in tutto il mondo. In un messaggio, la Fiat Concord ha ringraziato quanti hanno espresso solidarietà e quanti l'aiutano per liberare Sallustro, ripetendo che farà ogni cosa in suo potere per salvaguardare la vita del suo direttore generale. Messaggi di solidarietà e di condanna per il rapimento sono giunti da tutte le sedi Fiat nel mondo.

notizie fiat notizie fiat notizie fiat notizie fiat

Torino — Ventotto artisti rumeni hanno esposto al Centro Culturale Fiat oltre cento opere che riassumono le tendenze pittoriche della Romania d'oggi, con particolare riferimento alla incisione, alla xilografia.

Gruppo Anziani Fiat — Il Consiglio centrale del Gruppo ha riconfermato nelle cariche il cav. Mario Fronville, presidente; il comm. Lorenzo Accossato, vice presidente; il signor Lorenzo Torre, segretario generale e tesoriere.

Bruxelles — La presenza Fiat nella CEE, durante il 1971, è stata pari al 21 % delle immatricolazioni di autoveicoli, mentre ha raggiunto il 5 % nei paesi dell'Efta (Zona di libero scambio). Per la presenza Fiat si intende la produzione Fiat propriamente detta e quelle dell'Autobianchi, dell'OM e della Lancia.

Frosinone — Uno dei centri per l'addestramento e la preparazione delle future maestranze Fiat per lo stabilimento di Cassino è il Centro Iniasa di Sora, nel Lazio, in provincia di Frosinone. Il Centro organizza corsi, biennali e triennali, per fresatori meccanici, elettromeccanici, meccanici d'auto, elettricisti. In vista delle esigenze di mano d'opera del futuro complesso Fiat di Piedimonte San Germano (Cassino) l'azienda torinese ha chiesto all'Iniasa (Istituto nazionale istruzione e addestramento Settore Artigiano) corsi per revisionisti meccanici, collaudatori su strada, operai addetti al montaggio.

Torino — La produzione totale delle 124 Fiat in Italia e all'estero ha raggiunto i due milioni di unità. Oltre che nella Unione Sovietica, viene fabbricata in Turchia nello stabilimento Tofas e in Spagna dalla Seat di Barcellona. La vettura viene inoltre montata in dodici altri paesi: Corea, Costa Rica, Indonesia, Irlanda, Jugoslavia, Malaysia, Marocco, Portogallo, Sud Africa, Thailandia, Uruguay, Venezuela.

La nuova versione a tre porte della «127»: la macchina si distingue dall'altra versione anche per la diversa sistemazione interna. Il baule è in comunicazione con l'abitacolo: ribaltando il sedile e lo schienale posteriori si ottiene un ampio piano di carico, con una capacità volumetrica di oltre 1000 dmc. All'esterno è stato aggiunto uno specchio retrovisore dal lato guida e all'interno sono stati adottati gli appoggiabraccia per i sedili posteriori. La meccanica è identica a quella della versione a due porte. La nuova vettura sarà lanciata sul mercato italiano entro la fine del mese

illustratofiat inchiesta

Imposte in Italia

In attesa di cambiare sistema

Tra pochi mesi, e precisamente nel gennaio prossimo, nel campo delle imposte l'Italia vivrà una specie di rivoluzione. Se tutto funzionerà secondo le previsioni, coloro che guadagnano meno di 5 milioni l'anno (cioè la grande massa degli italiani) dovrebbero pagare meno di adesso. Però, per effetto dell'Iva (imposta sul valore aggiunto), una nuova imposta che colpirà tutti i nostri acquisti, è probabile che i prezzi, nel complesso, aumentino leggermente.
Per il momento, con questa inchiesta, tentiamo di tracciare un panorama della situazione attuale e di confrontare quello che avviene da noi con quello che avviene in alcuni altri paesi europei.

Le imposte pagate dagli italiani sono essenzialmente di due tipi: quelle dirette e quelle indirette. Le imposte dirette, dette anche imposte sul reddito e sul patrimonio, si pagano andando a versare il denaro all'esattoria, oppure mediante una trattenuta sulla paga. Sono in proporzione a quel che uno guadagna e sono determinate in base ad un prospetto che tutti i contribuenti devono riempire entro il 31 marzo di ogni anno, e che è noto come « modulo Vanoni ».

Le imposte indirette, invece, si pagano al momento dell'acquisto dei beni e sono comprese nel prezzo che il compratore paga al venditore. La più importante delle imposte indirette è l'Ige (imposta generale sull'entrata): nella maggior parte dei casi questa imposta è del 4 per cento del valore dei beni acquistati, e si paga tutte le volte che c'è un passaggio di una merce da un venditore a un compratore. Altre imposte indirette importanti sono quelle sui tabacchi e sulla benzina: quando compriamo un pacchetto di « Nazionali », ad esempio, paghiamo un'imposta di 144 lire allo Stato. Le imposte indirette, come riscossione, sono più comode per lo Stato, che non fa fatica a farsele pagare. Esse colpiscono tutti i cittadini indipendentemente dai loro guadagni e quindi dalla loro possibilità di contributo.

Come si vede dalla tabella, sono cinque le « colonne » su cui poggia la finanza dello Stato: l'Ige, l'imposta sulla benzina e sui combustibili, la « ricchezza mobile », la « complementare » (modulo Vanoni) e l'imposta sui tabacchi. Da queste cinque fonti proviene la maggior parte del denaro di cui lo Stato ha bisogno.

La riforma che entrerà in vigore al principio del 1973 dovrebbe contribuire a cambiare questo quadro: l'Ige sarà sostituita dall'Iva (imposta sul valore aggiunto). Invece di pagare il quattro per cento ad ogni passaggio di merce, ci saranno aliquote diverse a seconda del prodotto e del suo grado di lavorazione. L'Irpef (imposta sul reddito delle persone fisiche) prenderà il posto della « ricchezza mobile » e della « complementare ». Altre imposte minori saranno abolite. Si otterrà così una semplificazione del nostro sistema tributario.

Generi « tartassati »

Ecco alcune delle imposte « indirette » che incidono sul nostro portafogli. Si può dire che le paghiamo « senza accorgercene » perché sono comprese nel prezzo dei prodotti. Alcuni dei beni più diffusi, come si vede, sono particolarmente tartassati. Il lettore può fare il calcolo di quanti soldi la sua famiglia lascia allo Stato con la spesa quotidiana per il vitto. Sarà un conto incompleto, perché tutte le altre cose che compra sono soggette, in misura maggiore o minore, a una qualche imposta. E non è tutto: su molti generi alimentari gravano ancora le imposte di consumo (i cosiddetti « dazi »), che sono pagate ai comuni.

caffè tostato (kg)	L. 590
zucchero (kg)	L. 48
liquori (litro)	L. 470
burro (l'etto)	L. 25
margarina (l'etto)	L. 12
sale fine il pacchetto (da L. 50)	L. 35
sigarette nazionali esportazione (il pacchetto)	L. 192
dischi 33 giri l'uno (prezzo di vendita L. 3000)	L. 300

Tasse e contributi su 100 Lire di prodotto nazionale

SVEZIA 48,4
IMPOSTE 38,9
TASSE
CONTRIBUTI SOCIALI 9,5

G.BRETAGNA 42,4
IMPOSTE 36,6
TASSE
CONTRIBUTI SOCIALI 5,8

GERMANIA 41,2
IMPOSTE 28,7
TASSE
CONTRIBUTI SOCIALI 12,5

FRANCIA 43,3
IMPOSTE 26,5
TASSE
CONTRIBUTI SOCIALI 16,8

ITALIA 34,1
IMPOSTE 21,7
TASSE
CONTRIBUTI SOCIALI 12,4

Tra i cinque paesi qui considerati, l'Italia è quello in cui lo Stato prende, nel complesso, meno denaro ai cittadini. Le lamentele contro l'invadenza fiscale dello Stato in Italia derivano in gran parte dal « modo » in cui il denaro viene prelevato, cioè soprattutto mediante la tassazione molto forte dei generi di più largo consumo.

L'Italia ha anche un altro primato: dei cinque paesi è anche quello che ha i servizi della pubblica amministrazione (scuole, ospedali, trasporti pubblici, poste, uffici pubblici di ogni genere) che funzionano peggio. Le due cose sono collegate: negli altri paesi, lo Stato per avere fondi a disposizione non esita a « prendere » al cittadino medio (e non solo ai ricchi) perfino la metà di quel che guadagna. Il cittadino, però, in questo modo, si toglie anche parecchie preoccupazioni: in Gran Bretagna e in Svezia, per esempio (i paesi in cui si pagano più imposte) l'assistenza medica e ospedaliera è gratuita per tutti (e ci sono molti più medici e letti di ospedale a disposizione) senza l'affanno di essere a posto con il « libretto » e con le « marchette », o la paura che, dopo un certo numero di mesi, l'assistenza della mutua finisca. Tutti gli anziani in Gran Bretagna ricevono una cifra che consente loro di vivere abbastanza dignitosamente: sono circa 55.000 lire al mese, per il solo fatto di essere vecchi, senza che venga loro chiesto di aver mai lavorato, o pagato contributi (se vogliono, possono poi farsi una pensione volontaria, com'è il caso di moltissime categorie di lavoratori).

e in altri paesi europei

QUANTO PRELEVA LO STATO NEI VARI PAESI

80 % ITALIA
80 % SVEZIA
75 % FRANCIA
68 % GERMANIA
63 % G. BRETAGNA

75 % ITALIA
70 % FRANCIA
65 % SVEZIA
65 % G. BRETAGNA
46 % GERMANIA

AUTO

34 % ITALIA
25 % FRANCIA
25 % SVEZIA
20 % G. BRETAGNA
10 % GERMANIA

Ecco un confronto tra alcune delle principali « imposte indirette » dei vari paesi. L'imposta sulle sigarette è una delle poche che può avere qualche giustificazione « morale », in quanto il fumo è dannoso alla salute, e si potrebbe sostenere che lo Stato, facendo pagare un'imposta fortissima, cerca di scoraggiare la gente dal fumare. Per lo stesso motivo, lo Stato vieta di fare pubblicità alle sigarette.

L'imposta sulla benzina è stata la grande fonte di denaro per lo Stato italiano. Basta un decreto legge, una piccola modifica alle pompe dei distributori perché subito lo Stato incassi di più. Gli aumenti nel prezzo della benzina che si sono succeduti in questi anni sono stati, infatti, quasi tutti dovuti all'aumento delle imposte, e non tanto all'aumento dei costi dei produttori. Il cittadino italiano ha il poco invidiabile privilegio di pagare la benzina al prezzo più caro d'Europa e forse del mondo.

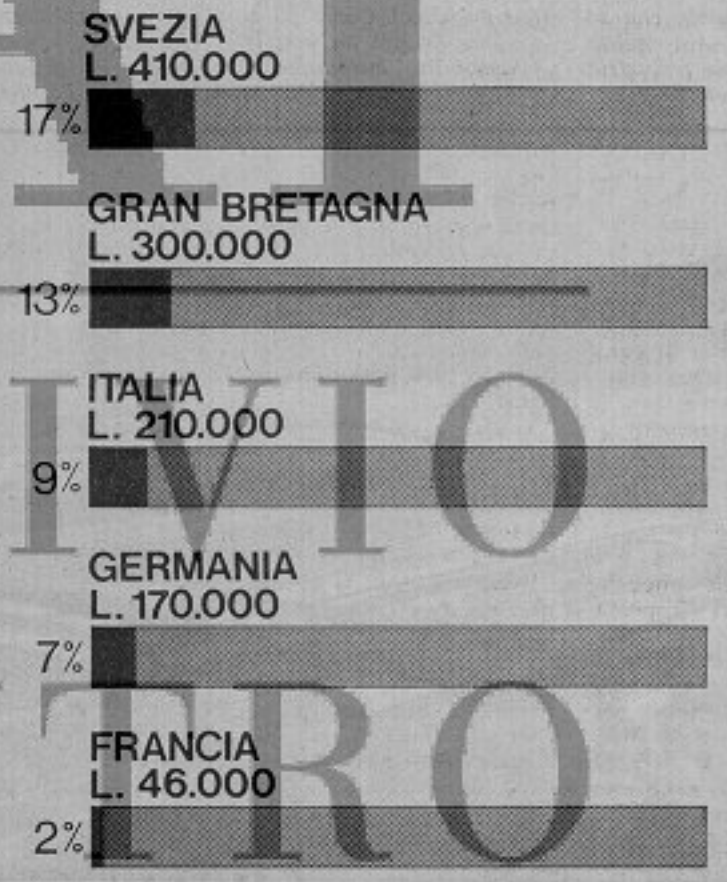
La notevole incidenza delle tasse sulle sigarette, ha sviluppato una delle piaghe, di importanza maggiore di quanto comunemente si creda, del nostro Paese: il contrabbando. Per la benzina il fenomeno è marginale: tutto si riduce, per coloro che vivono in zona vicino al confine svizzero, alla possibilità di passare il confine in macchina con il serbatoio semivuoto e di ritornare in Italia con il serbatoio pieno. Per quanto riguarda le possibilità di frodare il fisco sulla tassa d'acquisto delle auto, si può dire che siano addirittura inesistenti. Il fenomeno preoccupante avviene invece per le sigarette, che ha creato addirittura una industria del contrabbando, di vaste proporzioni. Le sigarette estere entrano in Italia, naturalmente senza pagare tasse, con ogni mezzo: sulle spalle dei contrabbandieri, attraverso alle montagne, su navi, su autocarri. Il danno, per lo Stato italiano, è elevatissimo. Tanto che molti sostengono che, se il prezzo delle sigarette diminuisse, per effetto di una minore tassazione, l'erario non ne avrebbe danno perché riuscirebbe a stroncare il contrabbando rendendolo meno remunerativo. Il contrabbando non si esaurisce nel campo delle sigarette: anche il caffè e lo zucchero si prestano a operazioni in grande stile, che sono però più facili da individuare da parte delle autorità statali.

Queste sono comunque considerazioni secondarie, rispetto all'aspetto principale relativo alle imposte indirette: nel futuro, in conseguenza di una maggior fiducia e comprensione reciproca tra Stato e cittadini, le tasse « indirette » dovrebbero ridursi sempre più ed essere sostituite da maggiori introiti statali attraverso le tasse dirette. Si dovrebbe cioè tassare il cittadino non per quello che consuma, ma su quello che guadagna. L'unico vero criterio di giustizia tributaria è questo.

(Nota: elaborazione sui dati della rivista economica francese *Expansion*. L'imposta sulle sigarette è stata calcolata sul prezzo delle marche più vendute dei singoli paesi, e cioè: Nazionali per l'Italia, Prince per la Svezia, Gauloises per la Francia, Peter Stuyvesant per la Germania, Players n. 6 per la Gran Bretagna. Il carico globale di imposte sulla vendita di auto è stato calcolato — elaborando i dati della rivista sopra citata — su alcuni tra i modelli più popolari prodotti nei rispettivi paesi, e cioè: la Fiat 500 per l'Italia, la Renault 12 TL per la Francia, la Volvo 142 per la Svezia, la Ford Cortina 1600 L per la Gran Bretagna, la Volkswagen 1302 per la Germania).

QUANTO PAGA DI TASSE

all'anno, un lavoratore dipendente dell'industria, sposato, con 2 figli, con un guadagno di L. 180.000 mensili.



ELABORAZIONE SU DATI DI "EXPANSION"

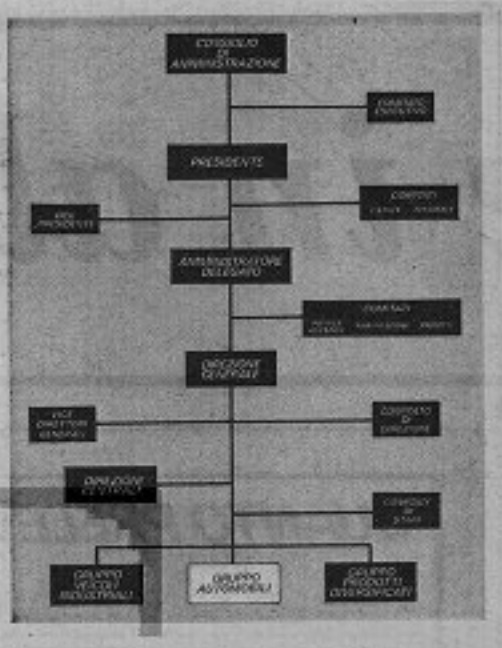
Nello stabilire chi deve pagare le imposte, quasi tutti i Paesi moderni si basano su due principi fondamentali: il primo è che i cittadini che hanno redditi più elevati devono dare allo Stato, in proporzione, una fetta maggiore di quel che guadagnano. Se chi guadagna 100 paga un'imposta di 20, chi guadagna il doppio pagherà un'imposta non già di due volte 20, cioè 40, ma di 50, o 60, o anche più. L'imposta, cioè, è « progressiva », e toglie una parte via via maggiore di quel che si guadagna. Un esempio: in Italia un operaio sposato e con due figli, che guadagna 150 mila lire al mese, ne paga circa 8 mila allo Stato in imposte (trattenute erariali sulla busta paga), cioè un po' meno del 6 per cento. Un altro dipendente, anch'egli sposato e con due figli, che guadagni 300 mila lire al mese, ne paga circa 35 mila di imposta, ossia quasi il 12 per cento del suo salario.

Il secondo principio, adottato quasi dappertutto, è che i redditi da lavoro, in generale, pagano meno imposte dei redditi da capitale: un milione guadagnato con il lavoro è tassato molto meno di un milione ricevuto come dividendo di azioni, come provento di affitti, interesse sul denaro prestato, ecc.

In alcuni Paesi, tra cui l'Italia, accanto alle imposte dello Stato, vi sono anche imposte locali, che si pagano ai comuni, alle province, alle regioni. Esse variano, anche molto, all'interno dello stesso Stato e perciò non le abbiamo comprese nel conto. La tipica imposta locale in Italia è l'« imposta di famiglia », che può subire variazioni fortissime da un piccolo paese ad una grande città. Questo perché la grande città ha più spese di un paesino (si pensi a servizi come l'anagrafe, i vigili urbani, le scuole elementari, ai deficit delle aziende tramviarie...) e chiama i suoi abitanti a contribuirvi. Con la nuova riforma, l'imposta di famiglia sarà abolita, e sostituita con una nuova imposta a favore degli enti locali, che sarà pagata solamente dalle società e dai cittadini più ricchi.

L'abolizione dell'imposta di famiglia non sarà rimpianta da nessuno, perché è basata su di un metodo induttivo: il comune tassa il contribuente in base al suo tenore di vita, non su quella che è veramente la sua situazione finanziaria. (L'alto tenore di vita fa presumere al comune che il cittadino guadagni molto). Così, di due persone che guadagnano la stessa cifra di denaro, quello che risparmia di più e fa una vita più modesta, si mette meno in vista e paga di meno. L'altro, che prende la vita più allegramente, abita in alloggio più elegante e magari si compera una automobile più veloce, ma non risparmia nemmeno una lira (o fa dei debiti) paga di più. Il criterio è veramente discutibile. Facciamo poi il caso che questo signore, rendendosi conto che sta spendendo più di quanto guadagna e che deve incominciare a tirare i remi in barca e fare una vita più giudiziosa si metta sul piano dell'economia, venda la macchina veloce e si accontenti di una utilitaria. Credete che il comune gli riduca l'imposta di famiglia? Neanche per sogno. Ormai questo contribuente è catalogato a un certo livello e convincere i funzionari delle imposte che il tenore di vita precedentemente tenuto era superiore ai propri mezzi è piuttosto arduo.

ARCHIVIO CENTRO



La nuova struttura organizzativa della nostra azienda

Il "Gruppo Automobili„ nelle sue varie funzioni

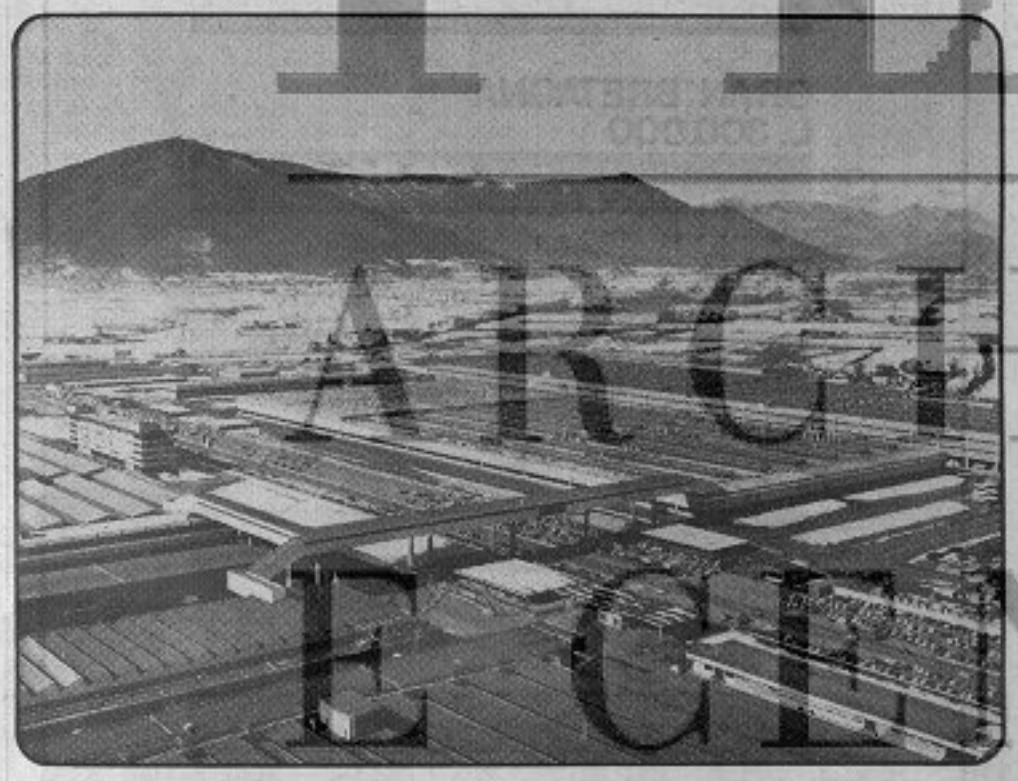
Come per i Veicoli Industriali e le Produzioni Diversificate, la programmazione e la realizzazione delle attività hanno una responsabilità autonoma - Si articola in « Progettazione e Prove, Produzione, Commercializzazione ed Enti di Staff »

Com'è noto, dal dicembre dell'anno scorso l'attività produttiva della Fiat è suddivisa in tre settori fondamentali, che sono: Gruppo Automobili, Gruppo Veicoli Industriali, Gruppo Prodotti Diversificati. Illustriamo il primo di questi gruppi, quello delle automobili, di cui è responsabile il dott. Sergio Palmucci. Come gli altri due gruppi ha una responsabilità autonoma di programmazione e di realizzazione delle sue attività. Il Gruppo Automobili infatti comprende tutti gli enti preposti a programmare e realizzare la progettazione, l'esperimentazione, la produzione, la vendita e l'assistenza alla clientela per tutto ciò che riguarda i prodotti automobilistici. Il gruppo, inoltre, attraverso gli enti di staff (che svolgono un'opera di promozione, coordinamento e consulenza) promuove e coordina le seguenti attività: programmazione, acquisti, amministrazione, organizzazione e sistemi, assistenza produzioni estere, qualità.

E' opportuno fare una considerazione di carattere generale. Nella nuova struttura è possibile individuare due fondamentali funzioni: la « staff » e la « line ». La prima svolge una funzione di coordinamento, consulenza e appoggio, assicurando il rispetto delle politiche aziendali. La seconda realizza concretamente la produzione e la politica aziendale.

Entrambe le funzioni, « staff » e « line », coesistono integrandosi vicendevolmente, all'interno di ogni gruppo. Il gruppo si articola come segue:

— *Progettazione e Prove*
— *Produzione*
— *Commercializzazione*
— *Enti di staff*



Lo stabilimento di Rivalta da dove escono le 128, la 124 coupé e la 130 berlina e coupé

Progettazione e Prove: imposta lo studio e la realizzazione dei nuovi modelli in collaborazione con il Centro Stile, i laboratori di ricerca e controllo qualità, le esperienze.

Si suddivide a sua volta nella Direzione Progettazione (ing. Ettore Cordiano), Servizio Costruzioni Sperimentali (cav. Pio Pianelli), Direzione Esperienze (cav. Mario Miniotti) e Direzione Laboratori (cav. t.s. Tommaso Natale).

Produzione: E' composta da:

— *Divisione Mirafiori e stabilimenti collegati* (ing. Firmino Soria), che comprende le Sezioni Meccanica, Presse, Carrozzeria, gli Stabilimenti di Vado, Cento e le funzioni collegate con le relative attività produttive.
— *Divisione Lingotto e stabilimenti collegati* (ing. Cesare Bracco), che comprende la Sezione Officine Sussidiarie Auto, la Sezione Officine di Napoli, gli Stabilimenti di Termini Imerese, di Cassino e Termoli e le funzioni collegate con le relative attività produttive.
— *Divisione Rivalta e stabilimenti collegati* (ing. Carlo Ardissone), che comprende la Sezione Officine di Rivalta, lo Stabilimento Meccanica-Villar Perosa e le funzioni collegate con le relative attività produttive.
— *Divisione Autobianchi* (ing. Enrico Ghiretti), che comprende la Direzione Produzione e la Direzione Commerciale e le funzioni collegate.
— *Sezione ricambi* (ing. Alfredo Pilato).
— *Sezione produzioni ausiliare* (ing. Rinaldo De Pieri), che comprende altresì la Gestione Macchine Utensili della Sezione Officine di Modena.

Commercializzazione: ha il compito di realizzare la politica commerciale dell'azienda nel settore delle vetture e dei veicoli commerciali; ha la responsabilità di controllare la dinamica dei vari mercati, di attendere alla programmazione delle vendite e all'assistenza sul prodotto.

— *Direzione commerciale* (ing. Carlo Righini), che comprende:

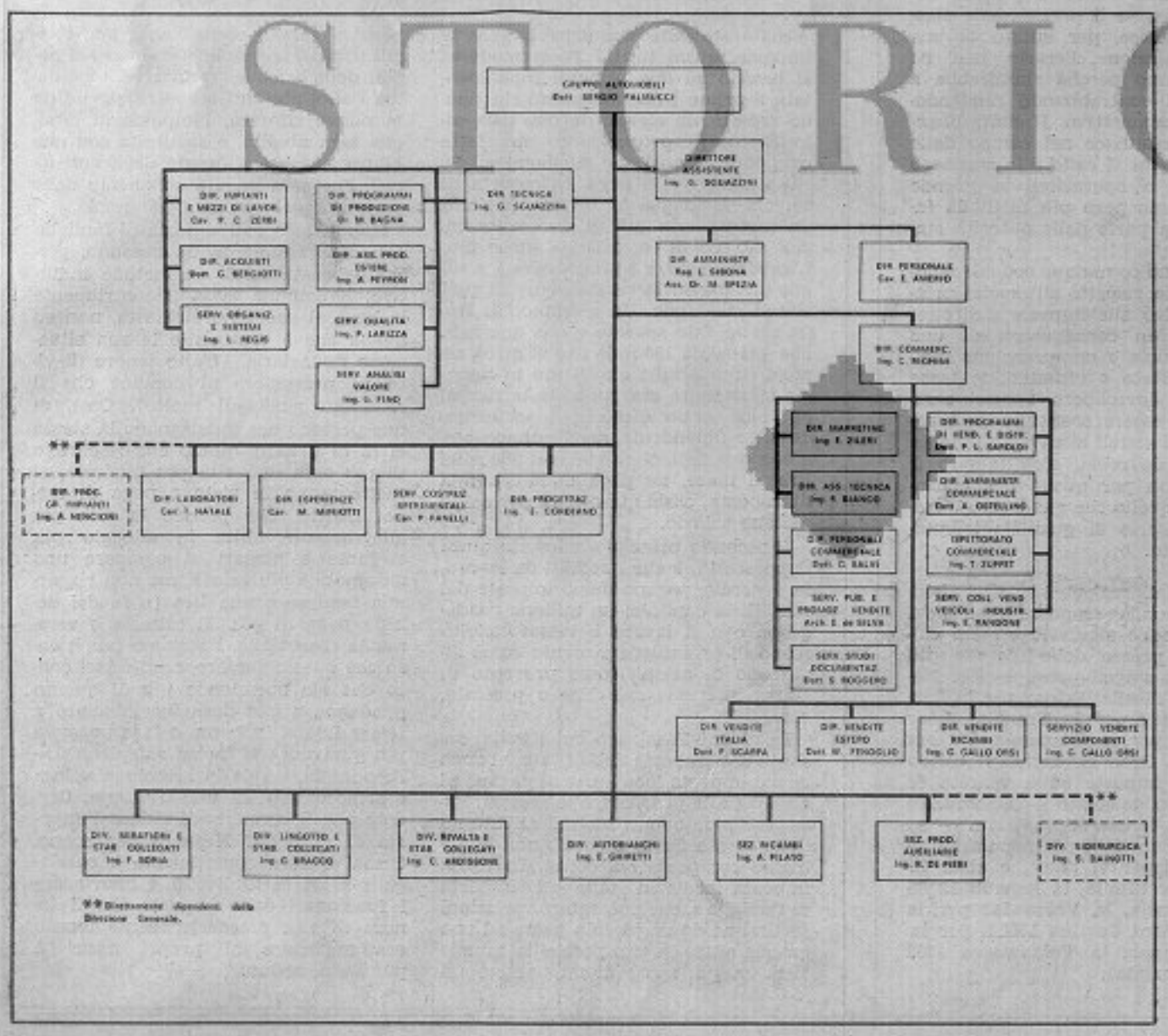
Enti di vendita
— *Direzione Vendite Italia* (dott. Francesco Scarpa).
— *Direzione Vendite Estero* (dott. Walter Fenoglio).
— *Direzione Vendite Ricambi* (ing. Gustavo Gallo Orsi).
— *Servizio Vendite Componenti* (ad interim ing. Gustavo Gallo Orsi).

Enti di staff commerciali
— *Direzione Marketing* (ing. Enrico Zileri).
— *Direzione Programmi di Vendita e Distribuzione* (dott. Pier Luigi Saroldi).
— *Direzione Assistenza Tecnica* (ing. Remo Bianco).
— *Direzione Amministrativa Commerciale* (dott. Armando Ostellino).
— *Dipartimento Personale Commerciale* (dott. Guido Salvi).
— *Ispettorato Commerciale* (ing. Tullio Zuppet).
— *Servizio Pubblicità e Promozione Vendite* (arch. Emilio De Silva).
— *Servizio Collegamento Vendita Veicoli Industriali* (ing. Ezio Randone).
— *Servizio Studi e Documentazioni* (dott. Salvatore Roggero).

Enti di staff del Gruppo: coadiuvano con gli enti centrali per il controllo sull'andamento complessivo del Gruppo rispetto agli obiettivi fissati e come organi di consulenza, appoggio e stimolo degli enti operativi.

— *Direzione tecnica* (ing. Giovanni Sguazzini), che assicura anche i rapporti con le società collegate; comprende:
  — *Direzione Impianti e Mezzi di lavoro* (cav. P. Carlo Zerbi).
  — *Direzione Programmi di produzione* (dott. Mario Bagna).
  — *Direzione Acquisti* (dott. Giulio Bergiotti).
  — *Direzione Assistenza Produzioni Estere* (ing. Amedeo Peyron).
  — *Servizio Organizzazione e Sistemi* (ing. Lorenzo Regis).
  — *Servizio Qualità* (ing. Pietro Larizza).
  — *Servizio Analisi Valore* (ing. Giuseppe Fino).
— *Direzione amministrativa* (rag. Lorenzo Sibona, assistito dal dott. Marcello Spezia).
— *Direzione personale* (cav. Ettore Amerio).

Fanno parte del gruppo, anche se alle dirette dipendenze della Direzione generale, la Divisione Siderurgica (ing. Sanzio Dainotti) e la Direzione Progetti Grandi Impianti (ing. Angelo Nencioni).



centro culturale

Film

7-8 aprile, ore 21 - 9, ore 16 e 21: « Confessione di un commissario di polizia al Procuratore della Repubblica » (drammatico), con Franco Nero e Martin Balsam.

14-15, ore 21 - 16, ore 16 e 21: « Piccoli omicidi » (giallo), con Elliot Gould e Donald Sutherland.

21-22, ore 21 - 23, ore 16 e 21: « Io sono la legge » (western), con Burt Lancaster e Robert Ryan.

25, ore 10 e 16: « Wyoming, terra selvaggia » (avventuroso), con Steve Forrest e Vera Miles.

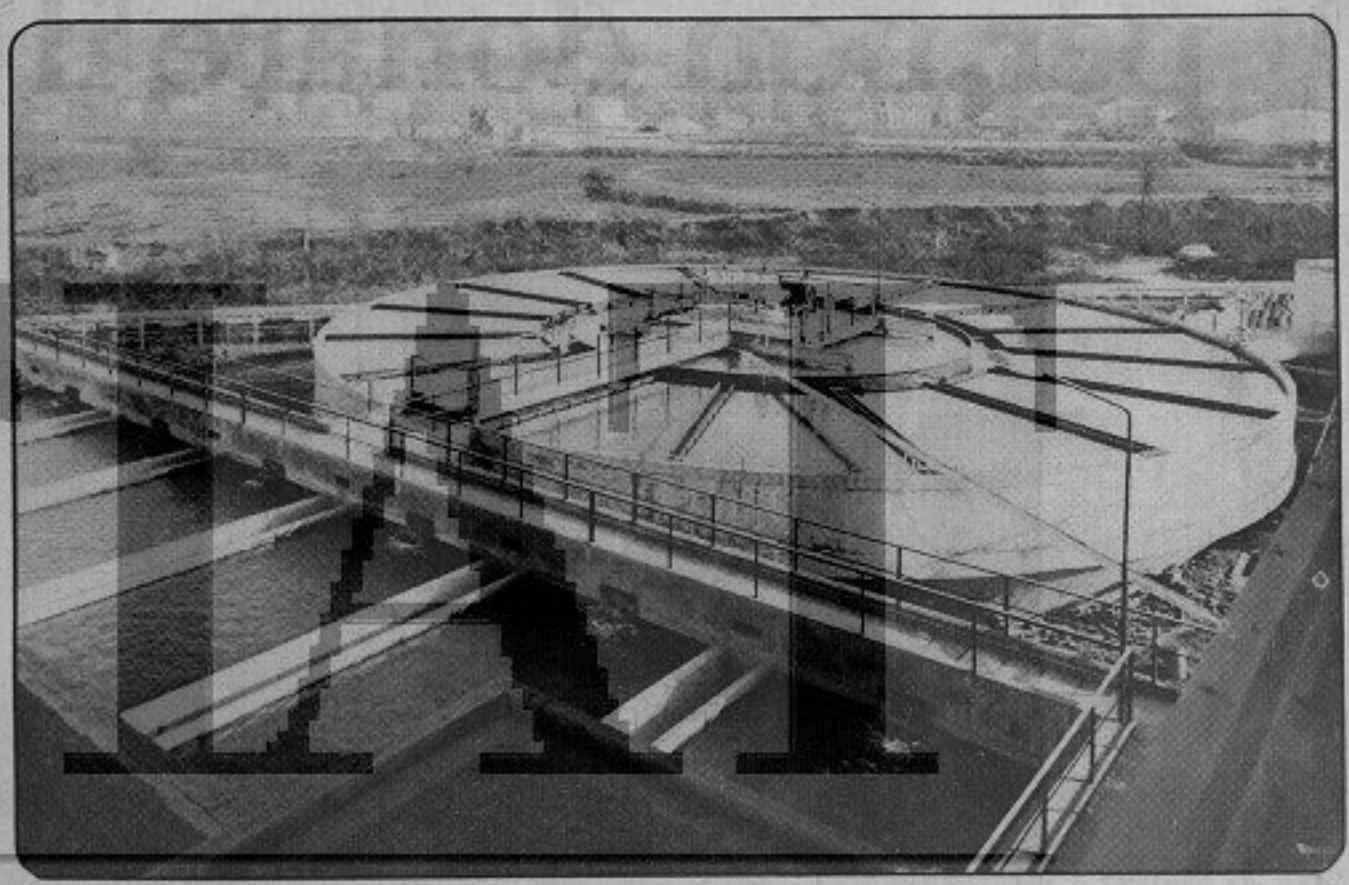
28-29, ore 21 - 30, ore 16 e 21: « I lupi attaccano in branco » (bellico), con Rock Hudson e Sylva Koscina.

Concerti

20 aprile, ore 21,30: presso il Conservatorio di Musica « G. Verdi » concerto della Camerata corale « La Grangia » Torino. In programma: *Piemonte drammatico* - Fior di tomba; La bella del Re di Francia; Cecilia; Lussia Maria; J'anelin; La sposa morta; Chanson du Grand Gorret; I quattro camerati; Canto di contrabbandieri; Mè ritorn; A Torino, piazza San Carlo; Le vieux chalet. *Piemonte burlesco* - La monfrin-a; O Pinota; Martina 'd Carlivé; Nineta; L'ometin; La bella al mulin; La Brandolina. Direttore A. Agazzani.

La metropoli ne consuma 200 milioni di metri cubi all'anno

Da dove viene l'acqua di Torino



L'impianto sul Po che produce circa trenta milioni di metri cubi di acqua potabile l'anno. E' uno dei più grandi e moderni d'Europa. Le acque vengono depurate con speciali filtri. Sono in corso i lavori per raddoppiare l'impianto

Da dove viene e com'è l'acqua che arriva ai rubinetti delle case dei torinesi? Alla domanda sulla qualità i più, c'è da esserne certi, risponderebbero: *« L'acqua di Torino non è gran che »*. I torinesi più anziani aggiungerebbero, con tono di rimpianto: *« Un tempo era deliziosa perché arrivava direttamente dal Piano della Mussa »*. (Non è raro vedere alla domenica cittadini con bottiglioni e tanche di plastica che *« fanno rifornimento »* di acqua del Piano della Mussa).

Torino, oggi, consuma circa 200 milioni di metri cubi di acqua all'anno (compresi alcuni centri della « cintura »). *« Circa 150 milioni di metri cubi* — spiegano i tecnici — *vengono estratti da falde freatiche profonde, cioè dal sottosuolo. Una parte modesta è data dagli impianti a galleria filtrante di Sangano e del Piano della Mussa. Infine 30 milioni di metri cubi vengono prelevati dal Po e l'impianto è in corso di raddoppio »*.

L'acqua del Po viene resa potabile nel moderno stabilimento che sorge in corso Polonia nelle vicinanze di « Italia 61 ». Anche per l'acqua che viene estratta dal sottosuolo attraverso i pozzi, occorrono trattamenti particolari: *« A La Loggia* — ricordano i tecnici — *è stata necessaria la demanganizzazione, cioè la eliminazione del manganese; per i pozzi di Borgo San Paolo è stata necessaria la decromatazione. Infine per i pozzi di Venaria e di La Verna si è dovuto procedere alla eliminazione di odori e sapori sgradevoli»*.

Il controllo sulla qualità dell'acqua è effettuato in modo da offrire le massime garanzie: *« Le analisi* — assicurano i tecnici — *seguono un ritmo variabile dettato dall'esperienza, con una frequenza media che va da tre volte alla settimana a esami che vengono effettuati ogni due ore. Inoltre ci sono i controlli dell'Ufficio d'Igiene il quale preleva i campioni che crede opportuni sia alle centrali sia sulla rete di distribuzione »*.

Il direttore dell'Acquedotto municipale assicura che *« le acque di Torino sono in perfetto stato di salute »*. Per il futuro non mancano però le preoccupazioni. Il problema centrale è tutelare le riserve d'acqua disponibili, dagli inquinamenti e dai prelievi indiscriminati.

Gli acquedotti hanno come loro unica difesa l'analisi a posteriori dell'acqua. Presso la sede dell'Acquedotto di Torino esistono appunto laboratori di analisi; altre analisi vengono effettuate presso ogni stazione di trattamento.

Oltre alla « difesa dell'acqua » dagli inquinamenti c'è — gravissimo — il problema dei consumi. Il direttore dell'Acquedotto traccia una diagnosi severa richiamandosi alla *« politica del risparmio »* propugnata dal professor Giorgio Nebbia, uno dei più eminenti specialisti dei problemi idrologici italiani. Nebbia propone che non soltanto l'industria e l'agricoltura rivedano le loro tecniche di utilizzazione dell'acqua, ma anche negli usi domestici vorrebbe fosse introdotto il principio del risparmio. Per la difesa dell'acqua, come per tutti gli altri beni della natura che credevamo inesauribili, occorre cambiare radicalmente il modo di utilizzazione.

In pochi decenni il mondo arriverà a dieci miliardi di abitanti. Per dire che *« staremo stretti »*, per ricordarci che non sapremo dove cacciare i rifiuti (si pensi soltanto ai contenitori di plastica che si gettano ogni giorno nella pattumiera di casa); per avvertirci che scarseggerà l'acqua potabile, gli studiosi usano una parola « ecocatastrofe ». Una parola « sinistra » che dà un'idea della gravità del problema. A quell'epoca, c'è da temere, la *« deliziosa acqua del Piano della Mussa »* la venderanno in bottiglia, come oggi le acque minerali e sarà magari proibito andare a « rifornirsi direttamente alle sorgenti ».

Pesci ad Avigliana

Qualche giorno fa sono stati gettati nel lago piccolo di Avigliana (riservato ai pescatori del Gruppo pesca Fiat), otto quintali di piccoli « cavedani ». Ci vorranno circa due anni perché diventino adulti. Un mese fa sono state gettate nel lago 30 mila carpe e 30 mila tinche. E' un'opera di « ripopolamento » promossa dalla sezione pesca del Centro Sportivo Fiat. « Il guaio è », dice Luigi Tabone, guardapesca del lago piccolo di Avigliana, « che da una sponda buttiamo i pesci, e dall'altra ci son già i pescatori con la lenza in mano ad aspettarli ». Gli iscritti al Gruppo pesca sono circa 1500. Hanno il permesso di pescare fino a quattro chilogrammi di pesci al giorno; in media, però, riescono a portarne a casa un chilogrammo ciascuno.

« Naturalmente ci sono anche delle eccezioni », continua il guardapesca Tabone. « Ho visto pescare delle carpe da 15 chilogrammi. Ma ci vuole molta esperienza per riuscire a catturare dei pesci simili ». Tabone, che ha 66 anni, fa il guardapesca da quando ne aveva 25. Odia il pesce e le lenze. « Ho avuto che fare con pesci e pescatori per tutta la vita », dice. « Adesso preferirei morire di noia seduto in riva al lago a far niente, piuttosto che gettar l'amo ».

per chi vive a torino

Radiografia della città

La prima completa radiografia di Torino è condensata in 47 pagine di tabelle e cifre; si intitola « Analisi dei servizi pubblici di Torino » ed è stata preparata a cura del Centro studi urbanistici del Comune da un gruppo di esperti. Se ne desume che ogni abitante dispone di 4,08 metri quadrati di verde, che saliranno a 12,70 non appena saranno terminate le opere in programma. La città è stata divisa in 88 zone invece delle 25 tradizionali; per ognuna di tali zone sono state calcolate le necessità in fatto di scuole e asili, parcheggi automobilistici e mercati rionali.

Strada del Nivolet

Nella sede della Provincia è stato discusso da un comitato il completamento della strada del Nivolet. L'arteria, nel versante della provincia di Torino, ha raggiunto il valico da cui prende il nome, e si tratta ora di completarne il tratto nel territorio della Valle d'Aosta. Qui è previsto anche un passaggio in galleria lungo 300 metri allo scopo di non rovinare il paesaggio e di superare nello stesso tempo gli ostacoli costituiti dal terreno franoso.

Pendolari

Le segreterie provinciali della Cgil, Cisl e Uil hanno presentato alla direzione del Compartimento ferroviario di Torino una « memoria sullo stato del servizio per quanto concerne i problemi dei pendolari ». *Il documento descrive la situazione e ne mette in risalto le lacune.* « Il traffico ferroviario da e per Torino si sviluppa su 3 direttrici: da Est (Porta Susa-Chivasso), da Nord-Ovest (Collegno), da Sud (Trofarello), tutte e tre convergenti a Porta Nuova. La linea meno carica è quella di Collegno; il traffico più intenso si verifica su quella di Chivasso; al limite della saturazione c'è Trofarello. Non esiste una linea di cintura che consenta di passare da una direttrice all'altra evitando Porta Nuova o l'attuale smistamento per il traffico merci ».

Cgil, Cisl e Uil chiedono: che siano quadruplicati i binari sulla linea di Trofarello; che sia sostituito l'apparato di manovra degli scambi a Porta Nuova, che è vecchissimo; che sia istituito un collegamento tra le stazioni di Porta Susa e del Lingotto, quale primo embrione di una linea di « cintura ».

Immatricolazioni auto

Torino ha raggiunto il milione e mezzo di autoveicoli immatricolati. Nei giorni scorsi è stata infatti consegnata la targa TO G00000. Naturalmente non tutto questo milione e mezzo di vetture è ancora in circolazione: si calcola che siano circa 750 mila le auto circolanti in città e in provincia: una ogni 2,5 abitanti, la densità più alta d'Italia.

Puoi trovare mille pretesti per non donare il sangue.

E una sola ragione per farlo. Questa.

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

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

E' come dire che, in caso di bisogno, ce ne sarebbe solo per tre su dieci. E tutto questo perchè mancano i donatori. Potremmo essere 30 milioni (ogni persona dai 18 ai 65 anni, purchè non affetta da malattia, può donare il sangue) ce ne sono solo 450.000.

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

Sì, ma non ora: non ho tempo (e pensare che bastano dieci minuti ogni tre mesi). E se poi mi fa male e mi sento debole? (e invece donare il sangue fa bene alla salute, i medici lo confermano).

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

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

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

C'è bisogno di sangue. Ora lo sai.

ARCHIVIO STORICO

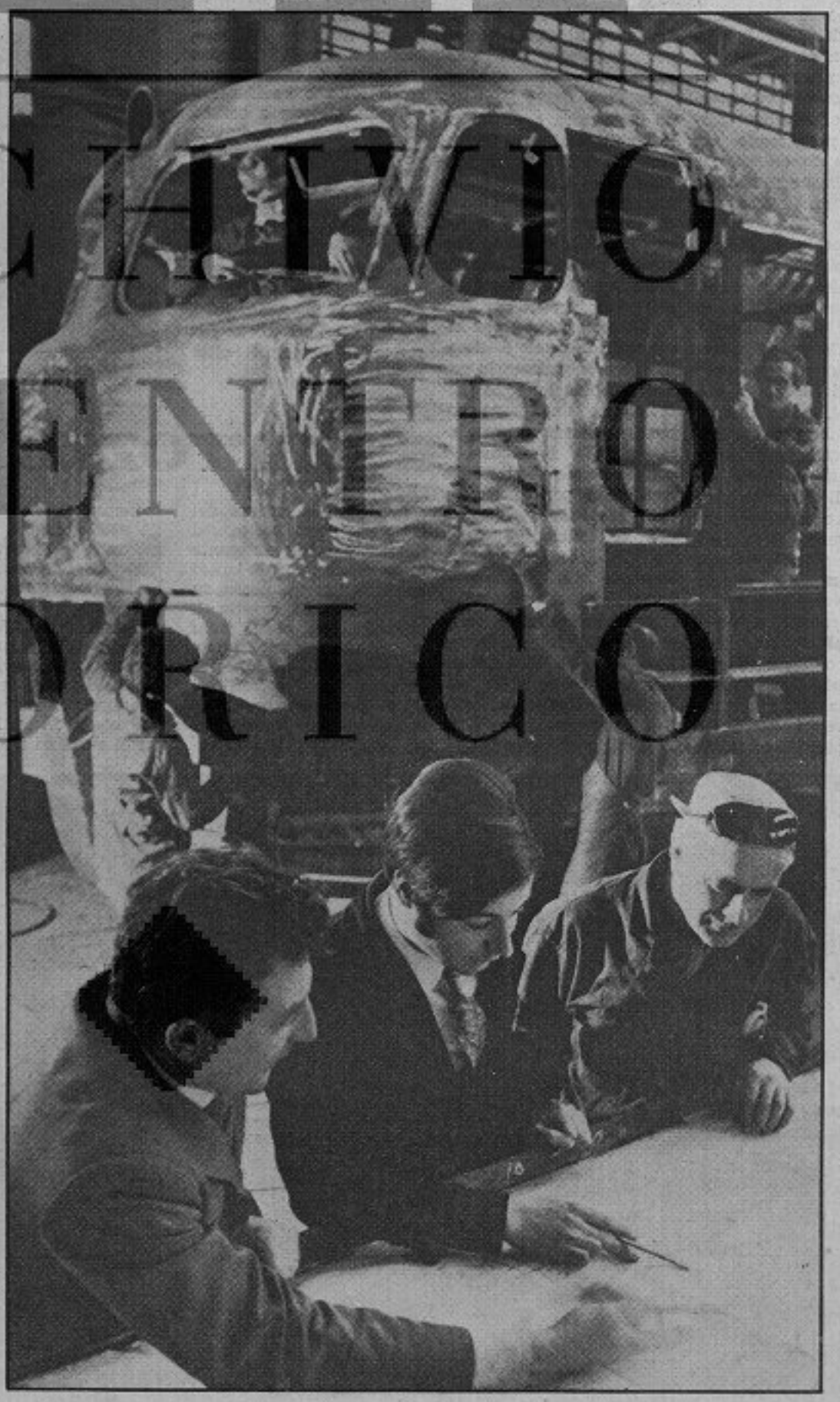
I treni della Fiat

Dal primo modello del 1918 alle carrozze self-service ad aria condizionata e telefono

La Sezione Materiale Ferroviario della Fiat è nata nel 1918, con l'acquisto di una piccola fabbrica: la Società Officina Fratelli Diatto. La produzione, inizialmente modesta, comprendeva carrozze passeggeri, carri merci, carrozze tramviarie urbane ed extraurbane. Gli anni passarono e l'attività Fiat in questo settore si sviluppò secondo le nuove tecnologie. Nacquero così i primi locomotori elettrici e anziché telai di legno, il materiale rotabile ebbe una struttura metallica. Negli Anni Trenta nacque una automotrice — che il regime fascista volle chiamare «littorina» — azionata da un motore a benzina e, successivamente da un diesel. Le automotrici, continuamente migliorate e perfezionate sono costruite ancora oggi, e vengono esportate in ogni parte del mondo, dalla Jugoslavia alla Bulgaria, dal Venezuela al Brasile, alla Nuova Zelanda; dall'India alla Spagna. Dopo la guerra la Fiat ha contribuito alla ricostruzione del parco ferroviario nazionale, praticamente distrutto.

Locomotori diesel elettrici, carrozze letto, motrici e vetture rimorchiate per metropolitane, oltre alle produzioni tradizionali, sono i settori di attività attuale della Materiale Ferroviario. Oggi la sezione è anche impegnata nella fabbricazione di nuovi tipi di carrozze adatte alle alte velocità (200 chilometri all'ora), che saranno utilizzate su linee internazionali (Trans Europe Express) e per i « treni bandiera », adibiti ai lunghi percorsi nazionali. Verranno prodotte in gran numero carrozze a salone unico, a compartimenti, ristorante, furgoni di servizio e furgoni di produzione di energia.

La Materiale Ferroviario ha un ufficio studi e progetti che, oltre alle normali realizzazioni, studia e crea prototipi per l'avvenire. Fra questi: le « carrozze a cassa oscillante », il cui primo esemplare è stato sperimentato recentemente con successo sulla Roma-Orte, e che ha realizzato prestazioni nettamente superiori a quelle dei treni normali.



Vetture con ogni comodità

Lo stabilimento di Savigliano

Un'elegante vettura del Trans Europ Express sta aspettando fuori dall'ultimo capannone i tecnici per il collaudo finale. Tra il progetto e la realizzazione di questo gigante lungo 33 metri c'è voluto tanto tempo come per costruire una casa a più piani. La commessa di lavoro è arrivata alla Ferroviaria Fiat di Savigliano all'inizio del 1969. I disegnatori hanno impiegato più di un anno per la progettazione, concordando con il cliente ogni particolare, preparando un « figurino » dimostrativo e una descrizione minuziosa della vettura. Un'operazione lunga e difficile che richiede piccole modifiche, innovazioni, ricerche.

Con i disegni approvati si passa poi in fabbrica ai capannoni di montaggio. Il materiale grezzo arriva al «Reparto preparazione» dove si allestiscono i piccoli gruppi, quindi si compie l'assemblaggio generale ai «Grandi complessivi» ed infine si entra nel reparto « Allestimento finizioni » dove la sola operazione di verniciatura (minimo 18 strati) occupa quasi un mese di tempo. Dalla curvatura delle lamiere, ai carrelli, all'ossatura metallica, fino alla carrozza completa di poltrone, impianto di condizionamento, porte automatiche e rivestimenti antiacustici, è passato un anno.

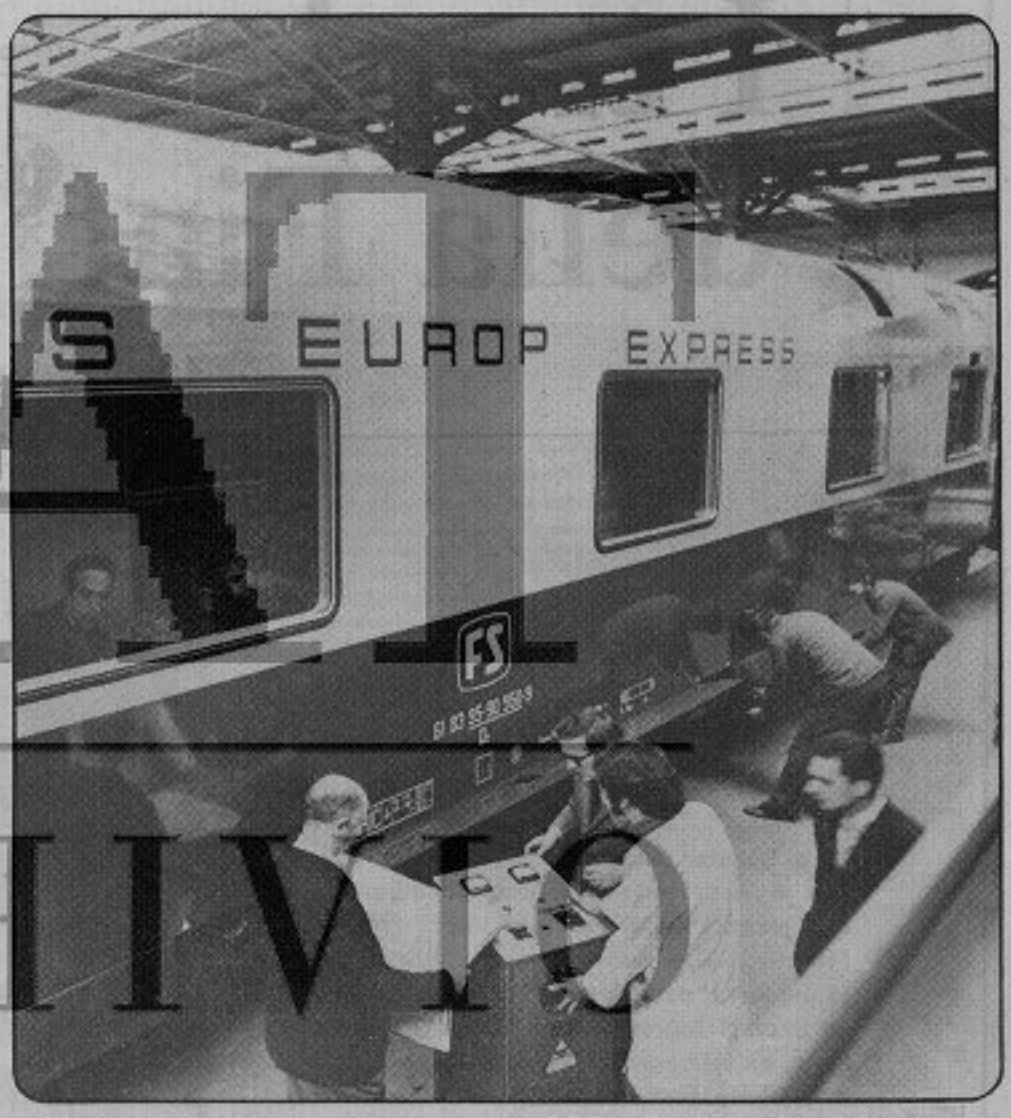
« Per costruire una vettura dobbiamo fare circa un migliaio di ordinazioni — dice l'ingegner Pier Luigi May, membro del Consiglio di amministrazione della Ferroviaria Savigliano —. *Dai profilati ai tappeti, dalle vetrerie alle lampadine, dalle maniglie ai lavabi. Se aggiungiamo a questo i lunghi accordi con il cliente si spiega la necessità di tanto tempo per realizzare un progetto ».*

La Ferroviaria Savigliano si prepara a diventare lo stabilimento più importante della Fiat per la produzione di treni. Le strutture sono in via di ammodernamento, alcuni nuovi capannoni sono già in funzione e si sta studiando la realizzazione di una cabina di verniciatura con forno di essiccazione che ridurrà ad una sola settimana il tempo necessario per questa operazione. La fabbrica che un tempo costruiva enormi gru vendute anche a Mombasa, e che ha creato le strutture metalliche per la cupola della Mole Antonelliana e per il Palazzetto dello Sport si dedicherà esclusivamente alla costruzione di materiale ferroviario.

Sono attualmente commissionate 20 carrozze « self-service » (di cui 6 entreranno in funzione entro l'anno venturo e 14 nel 73) e 199 vetture per TEE e Treni bandiera.

I « treni bandiera »

Una delle novità di quest'anno sulle ferrovie italiane saranno i « treni bandiera ». Si tratta di convogli a marcia rapida destinati ad esaudire le richieste del viaggiatore più esigente. Ogni carrozza avrà otto scompartimenti a sei posti, aria condizionata, doppi vetri, porte automatiche, tappeti, isolamento acustico perfetto, luci individuali, poltrone inclinabili. Ci saranno carrozze letto e « self service », il telefono e servizi di segreteria stenodattilografia. Complessivamente per i « treni bandiera » saranno costruite 171 vetture che anche all'esterno si differenzieranno dalle normali perché saranno dipinte in color grigio perla con una larga fascia rossa lungo le fiancate. I « treni bandiera » collegheranno le principali città italiane.



Ultimi controlli elettronici per una carrozza T.E.E. nelle officine Fiat di Savigliano

Carrozze "self-service„

Prenotazione, attesa del proprio turno, scelta del menù, servizio elegante ma necessariamente lento: consumando un pasto su un tradizionale vagone ristorante, oggi che i treni marciano con sempre maggiore velocità, si rischia di arrivare a destinazione senza nemmeno aver finito la pastasciutta. Nel piano decennale di ammodernamento, per il quale sono stati stanziati oltre 15 miliardi, le Ferrovie dello Stato si sono preoccupate di risolvere anche questo problema.

Una delle novità di quest'anno sulle principali linee nazionali, saranno infatti le carrozze «self-service». Queste vetture avranno compiti analoghi a quelli svolti in Francia dai « grill-express »: servire in due o tre ore il pasto a quasi trecento persone. Non servirà la prenotazione ed anche un passeggero che dovrà compiere un breve percorso potrà fare uno spuntino rapido ed economico (1500-2000 lire invece delle 3500-4000 lire del vagone ristorante). La carrozza self-service è così composta: un bancone bar, una fornitissima «dispensa freezer» dove i viaggiatori potranno prelevare ciò che preferiscono: dagli antipasti alla bistecca, dal toast alla pizza, alla frutta. Una cassa per pagare immediatamente i cibi scelti ed un salone luminosissimo con tanti tavolini per mangiare in maniera confortevole.

Sono state ordinate cinquanta di queste vetture self-service e venti sono già in costruzione. Verso la fine dell'anno le prime entreranno in funzione sulle linee Roma-Lecce, Roma-Reggio Calabria, Roma-Torino, Roma-Ventimiglia e Roma-Brennero.

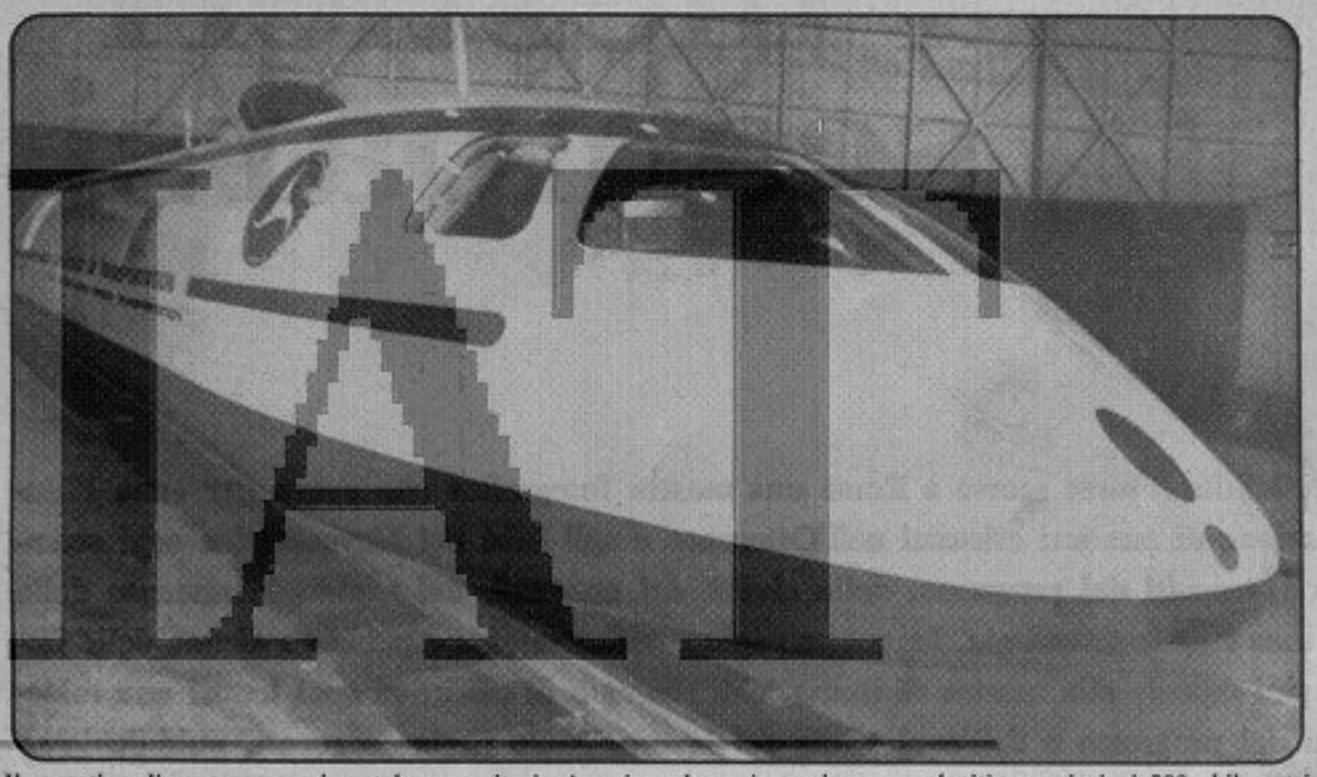
Mangiare in treno non sarà più un lusso così come non sarà più un lusso viaggiare su carrozze con aria condizionata. E' stato deciso infatti di costruire un centinaio di vetture di prima e seconda classe dotate di impianto di condizionamento. Le prime entreranno in funzione nella prossima estate sul tratto Roma-Reggio Calabria. Usufruiranno inizialmente di questo servizio quei treni che compiono lunghi percorsi passando per zone con diverse temperature. Dopo una serie di esperimenti si prevede che le prime linee che potranno usufruirne saranno la Milano-Napoli, Torino-Roma, la Roma-Reggio Calabria e la Roma-Bari. Ognuna di queste vetture perfettamente climatizzate costa dagli 80 ai 90 milioni di lire.

Entro la fine del '72 dovrebbero essere terminati anche gli impianti telefonici ferroviari sulla linea Milano - Bologna - Firenze. La necessità di comunicazioni sempre più rapide ha suggerito di collocare su numerose elettromotrici un telefono che permetta di comunicare in ogni momento con qualsiasi abbonato della rete nazionale. Le prossime linee dotate di impianto telefonico saranno la Torino - Milano - Venezia e la Chiasso-Milano-Genova. Il primo esperimento con il telefono in treno, sul percorso Roma-Napoli, ha ottenuto un notevole successo. In un anno sono state fatte 16.500 telefonate per un introito di 3 milioni e 400 mila lire.

Oltre all'utilità si pensa anche ai divertimenti. Si sta studiando infatti la realizzazione di « vetture-dancing » che rendano meno pesanti e noiosi i lunghi viaggi.

L'interno di una vettura ristorante. In due o tre ore potranno consumarvi il pasto trecento persone

per correre a 200 chilometri l'ora



Il prototipo di un treno sperimentale, costruito in America, che può raggiungere velocità superiori ai 300 chilometri

L'"Orient Express„

Portava da Parigi a Istanbul i sogni dorati di quella che venne definita la *Belle époque*. Si chiamava *Orient Express* ed è difficile immaginare un treno più leggendario, che abbia ispirato di più romanzieri e registi.

L'ingegnere belga Georges Nagelmackers impiegò anni per superare le difficoltà burocratiche legate al passaggio di un treno da uno Stato all'altro in un percorso così lungo. Alla fine fu raggiunto un accordo internazionale, e il 10 ottobre 1882, per il viaggio sperimentale da Parigi a Vienna, si riunirono « inviati speciali » da tutta l'Europa. Poi l'ambizioso progetto andò in porto e il treno arrivò a Costantinopoli partendo da Parigi il 5 giugno 1883.

Il percorso classico del treno era: Parigi, Strasburgo, Kehl, Monaco, Vienna e Budapest. Qui si divideva in due tronconi, uno che attraverso Bucarest portava a Varna, l'altro diretto a Belgrado, Sofia e Costantinopoli per un totale di 3043 chilometri. Nei primi viaggi il treno impiegò da Parigi a Costantinopoli sei giorni e sei ore circa, soprattutto perché fra la Serbia e la Bulgaria mancavano ancora alcuni tratti di binari e i viaggiatori dovevano arrangiarsi con carrozze e traghetti di emergenza.

Il 27 maggio del 1961 l'*Orient Express* venne abolito e sostituito da altre linee più corte, più rapide ed efficienti. I resocontisti, rievocandone le avventurose imprese, rammentarono tra i viaggiatori Francesca Bertini, che viaggiava circondata di rose, re Boris di Bulgaria, e l'Aga Khan, accolto ad ogni stazione da isteriche manifestazioni dei suoi sudditi accorsi a salutarlo.

Gli scompartimenti dell'Orient-Express erano dei salotti

"Cuscino d'aria„ al posto delle ruote

I treni del futuro voleranno. In Inghilterra hanno sperimentato un nuovo tipo di treno che raggiunge velocità superiori ai 450 km orari. Il nuovo veicolo, che si chiamerà Hovertrain, scivola rapidissimo a cavallo di una unica rotaia-guida in calcestruzzo, mantenendosi leggermente sollevato su un cuscino d'aria. Il convoglio è spinto da un motore elettrico che riceve corrente attraverso la monorotaia.

Notevoli sono i vantaggi derivanti da questo sistema di locomozione: l'assenza di attrito consente elevate velocità, mentre la trazione elettrica elimina quasi completamente i pericoli di inquinamento e i rumori fastidiosi.

Un progetto analogo è allo studio per il percorso Torino-Milano: già da un anno esiste un piano studiato da una società francese nei minimi particolari di realizzazione e di costo. Ecco i dati del treno « speciale »: 80 posti, velocità di crociera 250-300 chilometri, parco di di 30-40 veicoli, cento partenze al giorno in ogni senso di marcia. Durata del viaggio 34 minuti, dal terminal sotterraneo di piazza Castello a una stazione all'aperto di Porta Garibaldi. Costo degli impianti: 45 miliardi. Costo di ogni veicolo: 436 milioni. Le tariffe saranno abbastanza accessibili: dalle 2500 alle 3 mila lire.

Mentre il progetto della linea Torino - Milano sembra destinato a rimanere sulla carta ancora per parecchio tempo, sulla linea Roma-Orte è stato sperimentato l'elettromotreno « Y - 0160 » costruito dalla Fiat in collaborazione con altre industrie italiane, che per mezzo di uno speciale sistema di sospensione riesce ad affrontare le curve a una velocità del 30 per cento superiore a quella ottenuta dai treni convenzionali. Gli 84 chilometri tra la capitale e il centro di Orte, che un treno normale copre in circa 55 minuti, sono stati percorsi in 36 minuti.

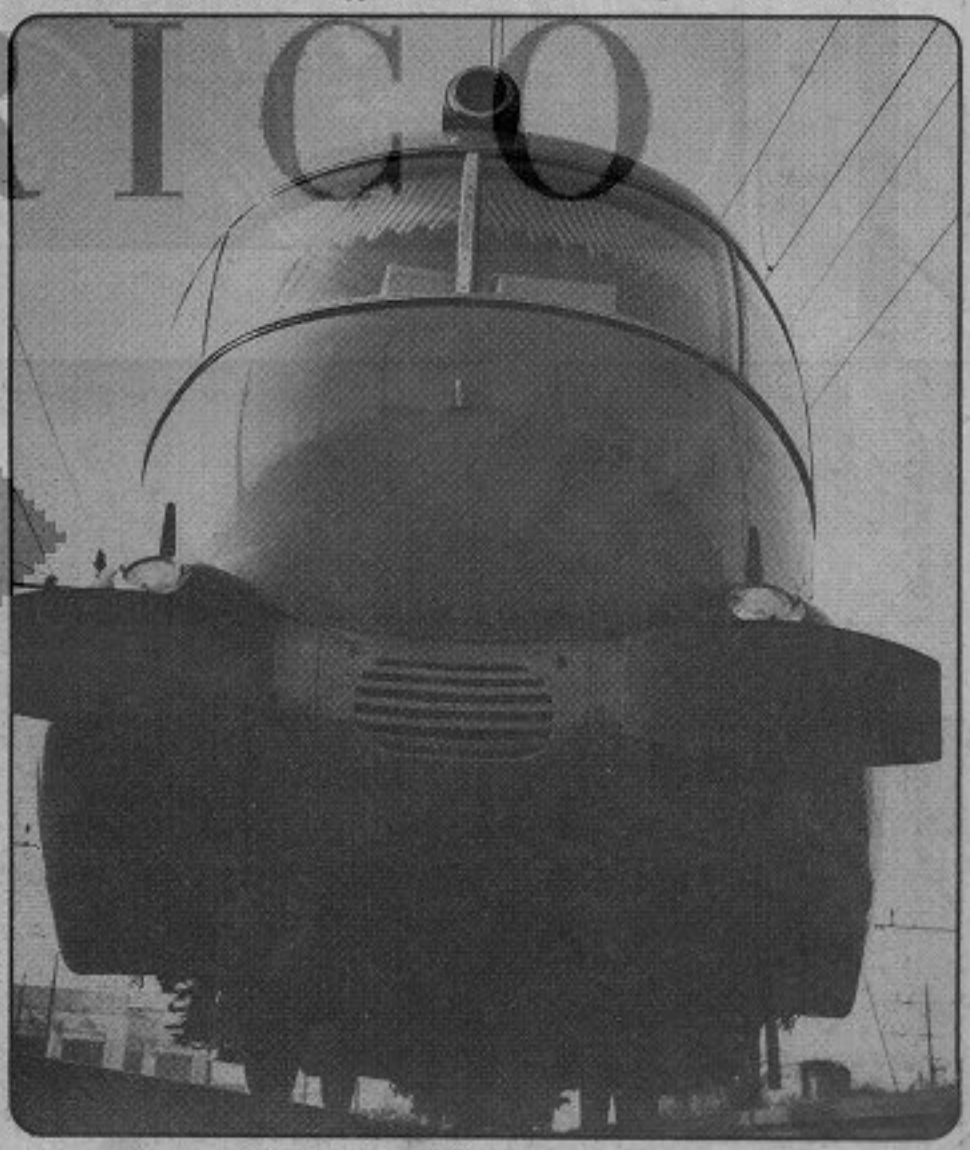
Il treno più veloce finora realizzato nel nostro Paese disporrà anche di un triplo sistema frenante che gli consentirà di fermarsi in poco più di mille metri alla velocità di 180 chilometri l'ora.

A Tokio, a un convegno internazionale sui treni del futuro si è parlato di treni telecomandati. Uno di questi treni sta per entrare in funzione su un percorso di 165 chilometri, tra le città di Shin Osaka e Okayama. Il comando centralizzato dei treni circolanti sulla linea, che attualmente viene effettuato da operatori davanti a un enorme pannello che rappresenta l'intera linea e la posizione dei singoli convogli, verrà regolato d'ora in avanti da un computer. Il nuovo sistema consente che arrivino automaticamente gli « ordini » alle stazioni e ai treni. In caso di difficoltà tecniche, il computer elabora immediatamente la variante più opportuna al programma e la mette in atto.

Anche in Francia, pur senza le arditezze avveniristiche dei giapponesi, le ferrovie stanno compiendo esperimenti e ricerche per adeguare i nuovi mezzi alle esigenze di velocità dei viaggiatori moderni. E' stata progettata una nuova linea per alta velocità, contando di sfruttare le possibilità offerte dalle turbine a gas, montate su leggere automotrici.

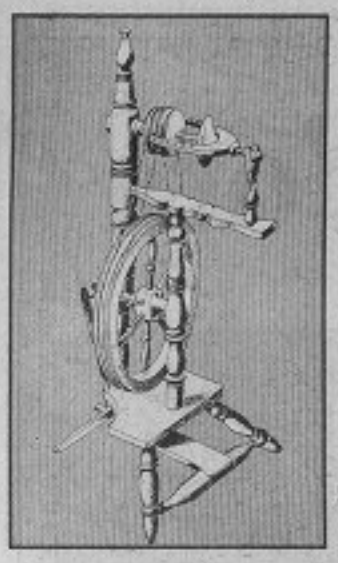
Le grandi città europee distano in media meno di 500 chilometri l'una dall'altra e questo nuovo tipo di ferrovia darebbe la possibilità di competere con l'aereo e perfino di batterlo in velocità oltre che in economia.

Questi progetti e realizzazioni stanno a dimostrare l'indiscussa vitalità del trasporto ferroviario che ancora per lungo tempo svolgerà la sua funzione di insostituibile e valido mezzo di spostamento sui percorsi terrestri.



Il « muso » arrotondato del « Settebello », uno dei più prestigiosi treni italiani

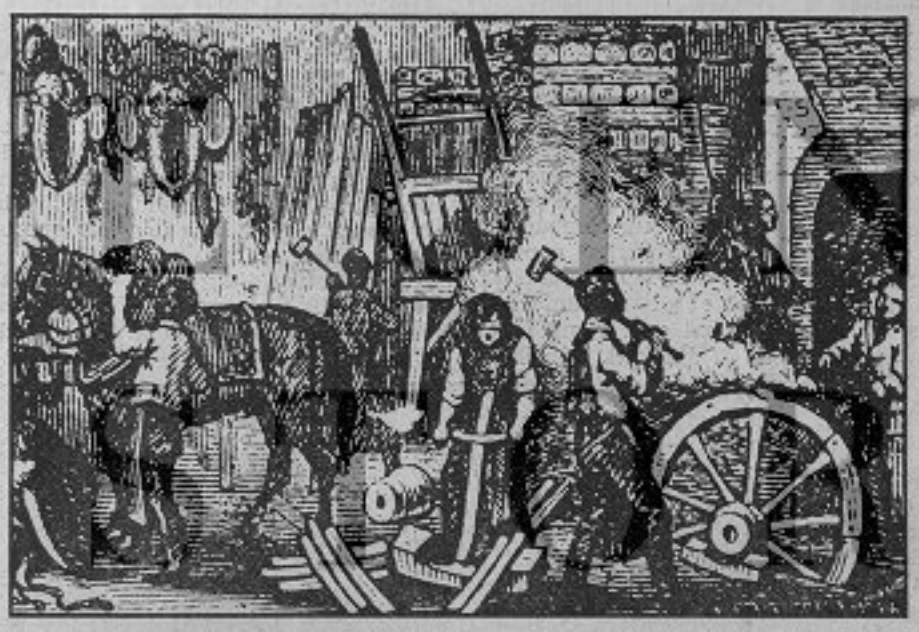
ARCHIVIO STORICO



I mestieri scomparsi

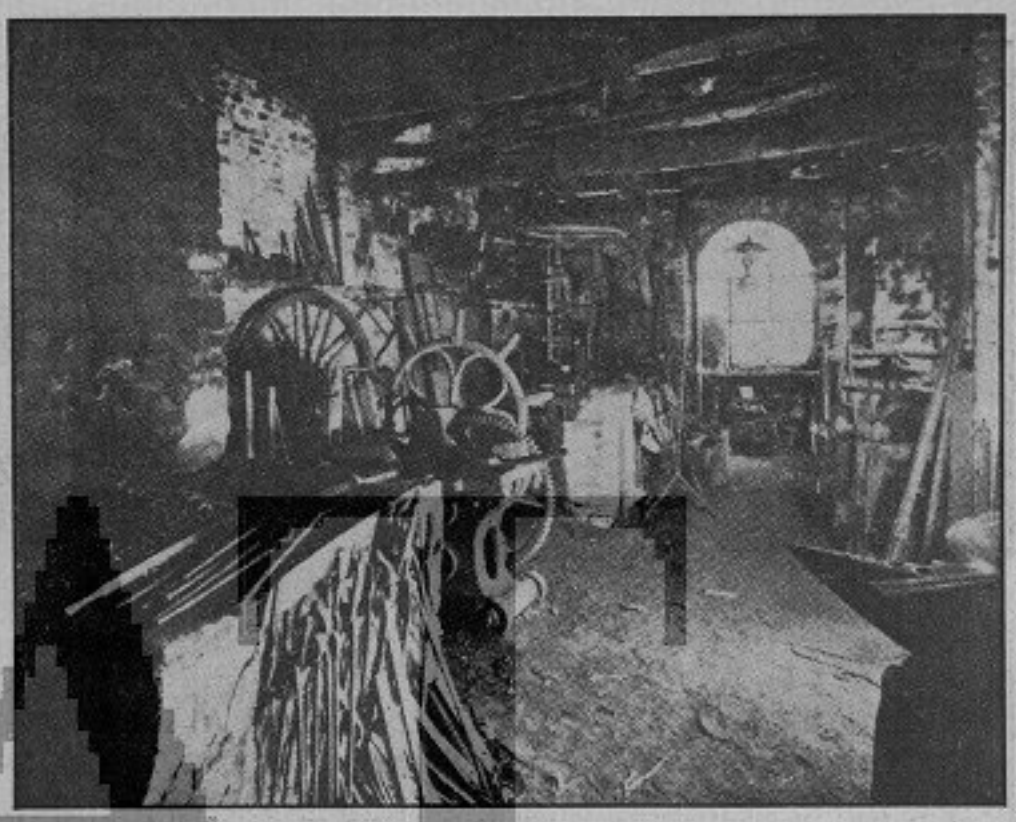
Si è tenuta il mese scorso a Roma una mostra fotografica che aveva per tema l'illustrazione di mestieri esistenti nell'Ottocento e agli inizi del Novecento, e oggi scomparsi, travolti dal progresso, dalla civiltà dei consumi, dal rapido incremento della scienza e della tecnologia. In queste pagine, « illustratofiat » pubblica alcune delle immagini esposte alla mostra di Roma, con l'intento di offrire ai suoi lettori una rassegna del progresso e dell'evoluzione del lavoro. Nelle pagine seguenti, pubblichiamo un articolo che rievoca tempi che sembrano lontani, ma che sono soltanto il nostro ieri.

ARCHIVIO FIAT



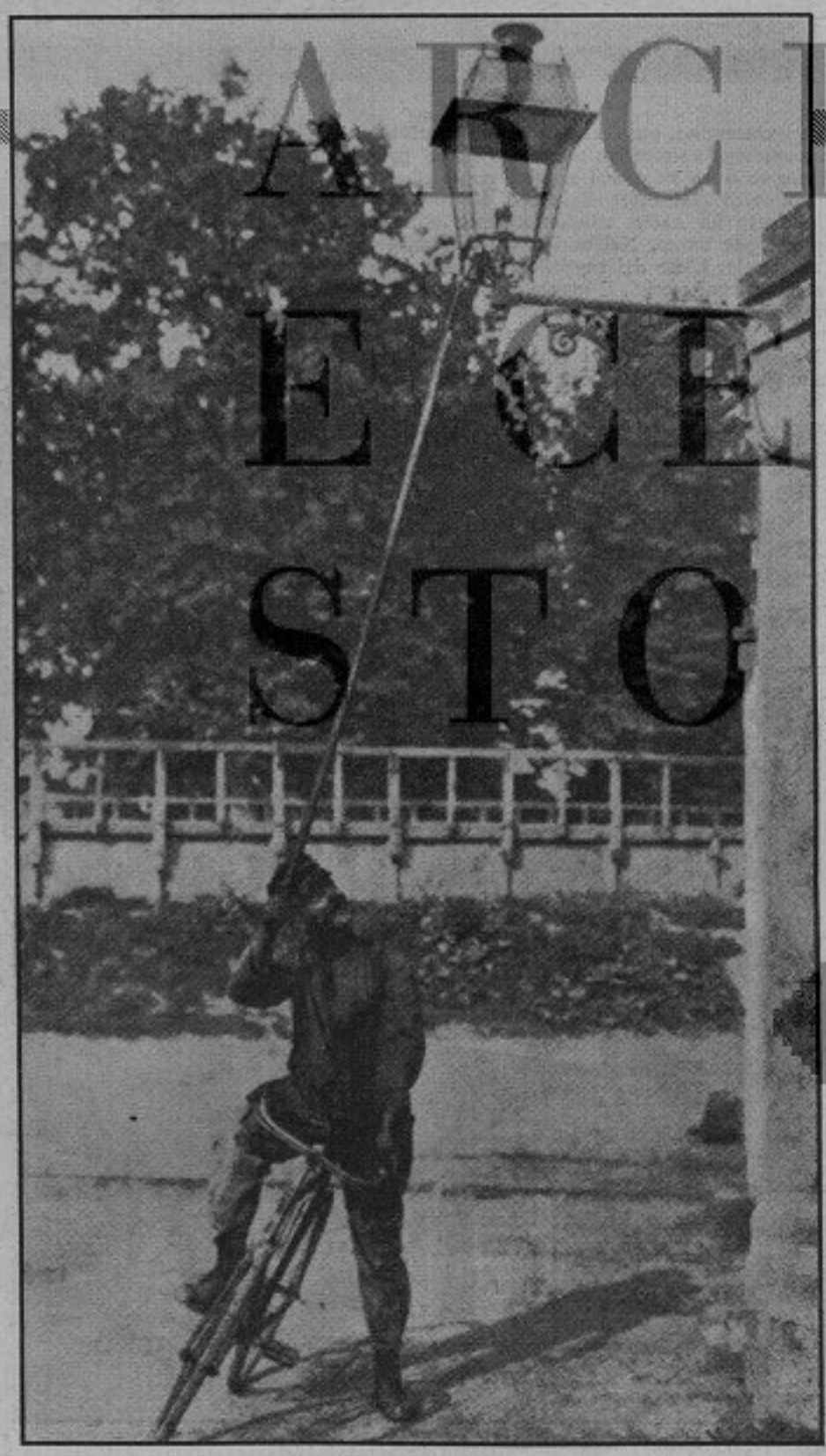
Allo scoppio della prima guerra mondiale, nel 1915, quando gli uomini furono mandati al fronte, parecchie donne vennero impiegate anche per far funzionare i mezzi pubblici di trasporto. Questa immagine venne scattata a Milano e ci mostra alcune « tranviere » accanto a una vettura. L'arte di ferrare i cavalli è antichissima. Nell'epoca delle carrozze i maniscalchi registrarono un notevole « boom ». Nella metà dell'Ottocento i maniscalchi in Italia erano più di mille; dal 1880 cominciarono a rarefarsi e quando apparvero le prime automobili questa corporazione, ritenuta fra le più nobili e importanti, era già in fase di estinzione. A sinistra, alcuni maniscalchi sul finire del secolo scorso

Il fotografo ambulante, ne vediamo uno qui accanto, a sinistra, è anch'egli sparito dalle nostre città. In genere si rivolgevano a lui turisti di passaggio, militari o coppie di sposi. In pochi minuti scattava le immagini e subito le sviluppava e stampava



Uno scorcio della bottega del carradore Pietro Gribaudo, a Lucento, presso Torino. Quello di costruttore di carri è uno dei mestieri più antichi e diede origine in vari paesi a importanti corporazioni. La prima carrozza di cui si abbia notizia precisa nella storia è quella costruita per l'ingresso in Napoli della sposa di Carlo d'Angiò, nel 1282. Nel 1294 l'uso delle carrozze era già diffuso a Parigi al punto che Filippo il Bello emise speciali ordinanze per regolarne l'uso. In Italia carradori importanti si ebbero a Napoli, a Torino, Roma e Milano. Quando apparvero le prime automobili, alcuni carradori intuirono il pericolo per la loro produzione e organizzarono manifestazioni contro il «diabolico mezzo» soprattutto in Inghilterra e in Germania

ARCHIVIO STORICO



Al martello che batte io paragono
Il signor del paese ed il paese
A questa incudo e il popolo al metallo
Che sotto i colpi del martel si piega.
Guai al metallo se a capriccio i colpi
Cadon sovr'esso e non si compie l'opra!

GOETHE.

Nella comunità antica, lo stagnino (noto in Piemonte con il nomignolo pittoresco di «magnin») era un personaggio importante. Confezionava e riparava pentole, padelle, lanterne, oggetti metallici di ogni genere per la casa. Il lampionaio al calar della sera accendeva con la sua pertica i lampioni a gas e tornava poi all'alba per spegnerli: altro personaggio finito nella leggenda. Solo a Londra sono rimasti pochi lampioni di questo tipo considerati insostituibili perché sorgono accanto a edifici monumentali. Fu proprio nella capitale inglese che si ebbero i primi esperimenti di illuminazione con lampioni a gas, nel 1814, con l'impiego di alcuni volenterosi lampionai guardati con curiosità e stupore. In Italia furono effettuati alcuni di questi esperimenti nell'anno 1818 e nel 1832

Contratto fra Luigi Minchioni, G. Leopardi ed A. Ranieri, per il loro viaggio da Firenze a Roma. (30 agosto 1833.)

Firenze, 30 agosto 1833

Io Luigi Minchioni, padrone di vettura in Firenze, mi obbligo di condurre da Firenze a Roma, per via di Perugia, in sette giorni di Cammino, dovendosi fermare la prima volta a Levane, la seconda a Cortona, la terza a Perugia, la quarta a Spoleto, la quinta, a mezzogiorno, a Terni e restare il resto della giornata per veder la cascata, il sesto a Civita Castellana, ed il settimo a Roma, i Signori Antonio Ranieri e Conte Giacomo Leopardi, in una delle mie carrozze tirate da tre delle mie bonissime bestie, con l'obbligo di doverli mantenere di vitto e alloggio durante il viaggio alle qui appresso condizioni, cioè: Circa mezzogiorno dovrò fargli dare una colazione alla forchetta, consistente in due piatti caldi, brodo, pane e vino ec., il pranzo la sera, con due camere divise, letti e lume nelle migliori locande con biancheria di tela fine nei letti. Saranno parimente a mio carico tutte le spese stradali, sia di barriere, passi di fiumi, ponti, ajuti alle Montagne di cavalli o bovi, che potranno occorrere in detto viaggio. Altresì si obbligano i suddetti Signori di pagarmi strada facendo la metà della somma di colonnati quaranta, importare dell'intero viaggio da Firenze a Roma, consistente detta metà in colonnati venti, e l'altra metà di colonnati venti giunti in Roma, con più la bona mano al vetturino, conforme alla servitù che loro presterà in detto viaggio. Resta fissata la partenza alle ore sei o sette antimeridiane di domenica prossima, primo settembre. I suddetti — dico — I suddetti Signori saranno padroni di tutto l'interno della carrozza suddetta e di un posto nel cabriolet. Il tutto è restato concordemente fissato o stabilito da ambe le parti e garentito colle nostre firme a forma delle veglianti leggi.

Firenze, 30 agosto 1833

Fatto in doppio originale da ritenersi uno per parte

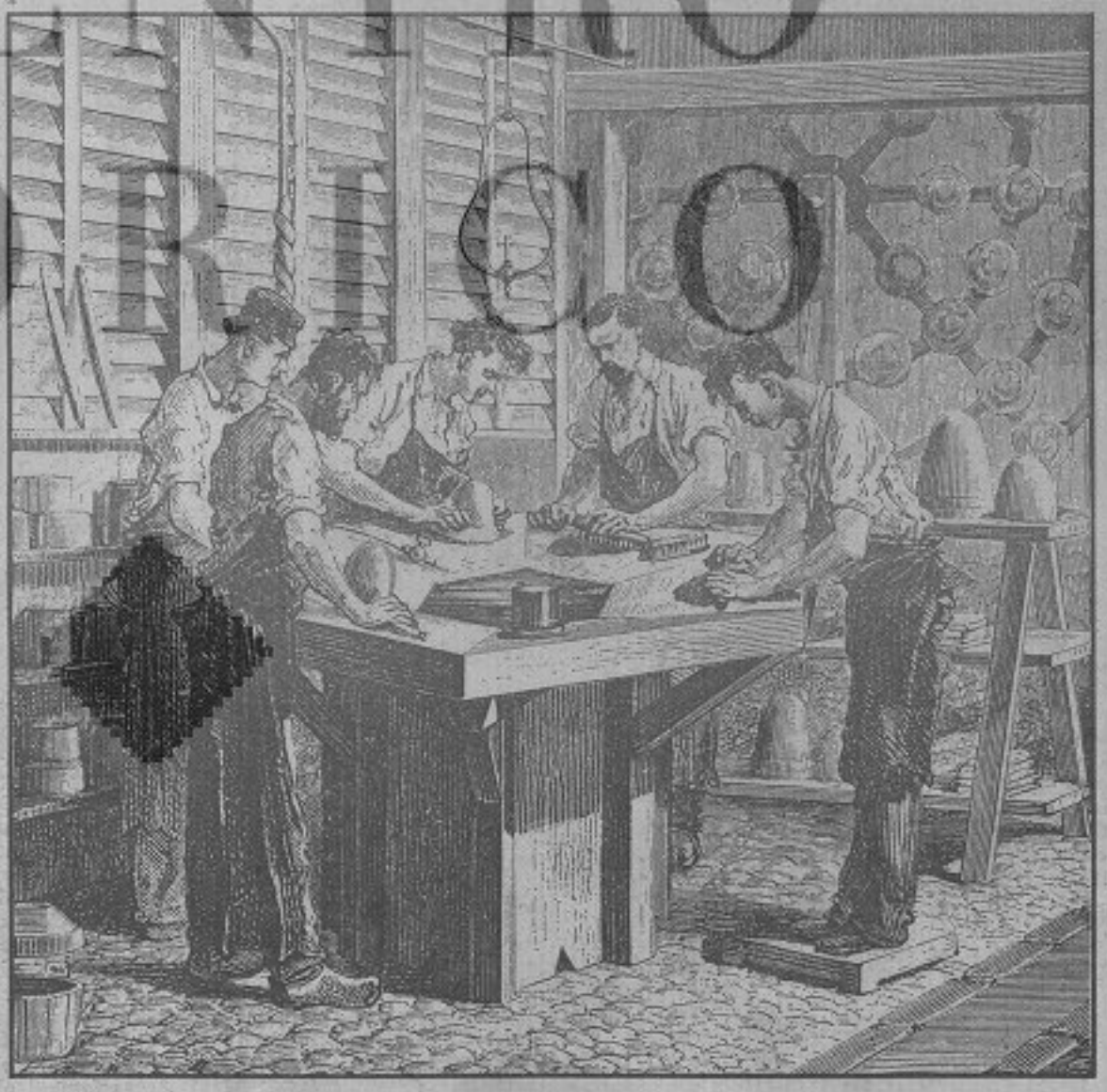
LUIGI MINCHIONI

Quando la lavandaia

Colpita a morte dalla lavatrice, la lavandaia entra nell'album dei ricordi; va a tener compagnia alla filatrice e alla tessitrice, che nel museo antropologico sono entrate sotto la spinta dei telai meccanici. Renzo Tramaglino e Lucia Mondella, ch'erano del ramo, se tornassero a vivere sarebbero probabilmente lei nelle confezioni e lui nella metalmeccanica. Nel museo delle arti e delle tradizioni popolari (ce n'è uno a Roma, ma altri stanno sorgendo un po' dappertutto, in Italia), una scolaresca si ferma incuriosita ad osservare una specie di lancetta, con la cruna nella capocchia. «E questo che cos'è?», interroga la maestra. L'indovinello cade, rimane insoluto. «E' un ago da ricamo», svela l'insegnante; e racconta che laggiù, nel buio più profondo dei millenni, c'è una donna che aspetta (il marito, l'innamorato, il proprio bambino); e da questo lungo aspettare della donna nasce l'arte del ricamo, la più antica e la più poetica forma di scrittura. Prima che gli uomini inventassero l'alfabeto, già le donne ricamavano i loro messaggi all'atteso nella tela, nel lino, nella lana.

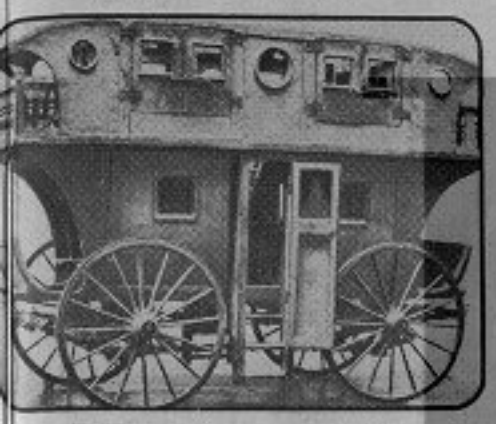
L'ago è sfuggito di mano all'ultima merlettaia di Burano, sulla laguna di Venezia. Ed eccola qui, silenziosamente e pietosamente raccolta, la merlettaia con gli strumenti del suo lavoro, nell'*armoire* che custodisce le memorie più gentili della femminilità. Molti oggetti, che sembravano immortali, destinati ad accompagnare l'uomo e la donna fino alla consumazione dei secoli, una volta caduti a terra si dissolvono, scompaiono alla vista. Per ritrovarli, bisogna aprire lo stipo dei mestieri perduti; li riscopriamo, allora, nel loro momento di grazia, sospesi nell'aria che fu l'aria del loro tempo migliore, assieme ai personaggi che li impugnarono e alle cose animate e inanimate che fecero massa intorno alla loro esistenza fisica su questa terra. Prendiamo il ferro da cavallo: chi trova più, ai nostri giorni, un ferro da cavallo? Il fatto è che i cavalli si son fatti rari e menano vita claustrale o quasi, e i maniscalchi non suffumigano più i paesi e le città dalle loro sonanti officine. La meccanizzazione ha confinato il cavallo dalla società e congedato il maniscalco. Altra vittima della rivoluzione dei trasporti, ecco qui il barcaiolo del Naviglio: per tutta ricompensa, dopo aver tra-

Lo spazzacamino, quasi sempre un ragazzetto con il viso coperto di fuliggine, era un personaggio simpatico ma anche un po' patetico, che ispirava tristezza. Gruppi di cinque o sei di questi ragazzi erano diretti da un capo, più anziano, che si occupava di distribuire il lavoro, inviando lo spazzacamino dove era richiesto L'industria ha anche eliminato, poco alla volta, la produzione artigianale di cappelli per uomo. Nell'antichità gli uomini andavano a capo scoperto o con il cappuccio. L'uso del cappello si diffuse dapprima in Spagna. Tristano Salazar, secondo alcuni storici, li avrebbe poi introdotti in Francia. Carlo VI fu il primo sovrano a portare il cappello ma in rare occasioni, mentre Carlo VII contribuì a renderlo popolare. Nel Medio Evo il cappello fu abbandonato per il tocco, l'elmo o il cappuccio. In Italia i fabbricanti di cappelli si eressero in corporazione ed erano giudicati fra i migliori del mondo per l'abilità e la rapidità della confezione



ancora non era stata uccisa dalla lavatrice

ettato la Milano *fin de siècle* alla sponda del XX Secolo, fu da quest'ultimo messo a riposo. Fu mandato a rallegrare la cupa solitudine in cui era precipitato il suo antico collega *lanterné*, l'operaio che, senza scender



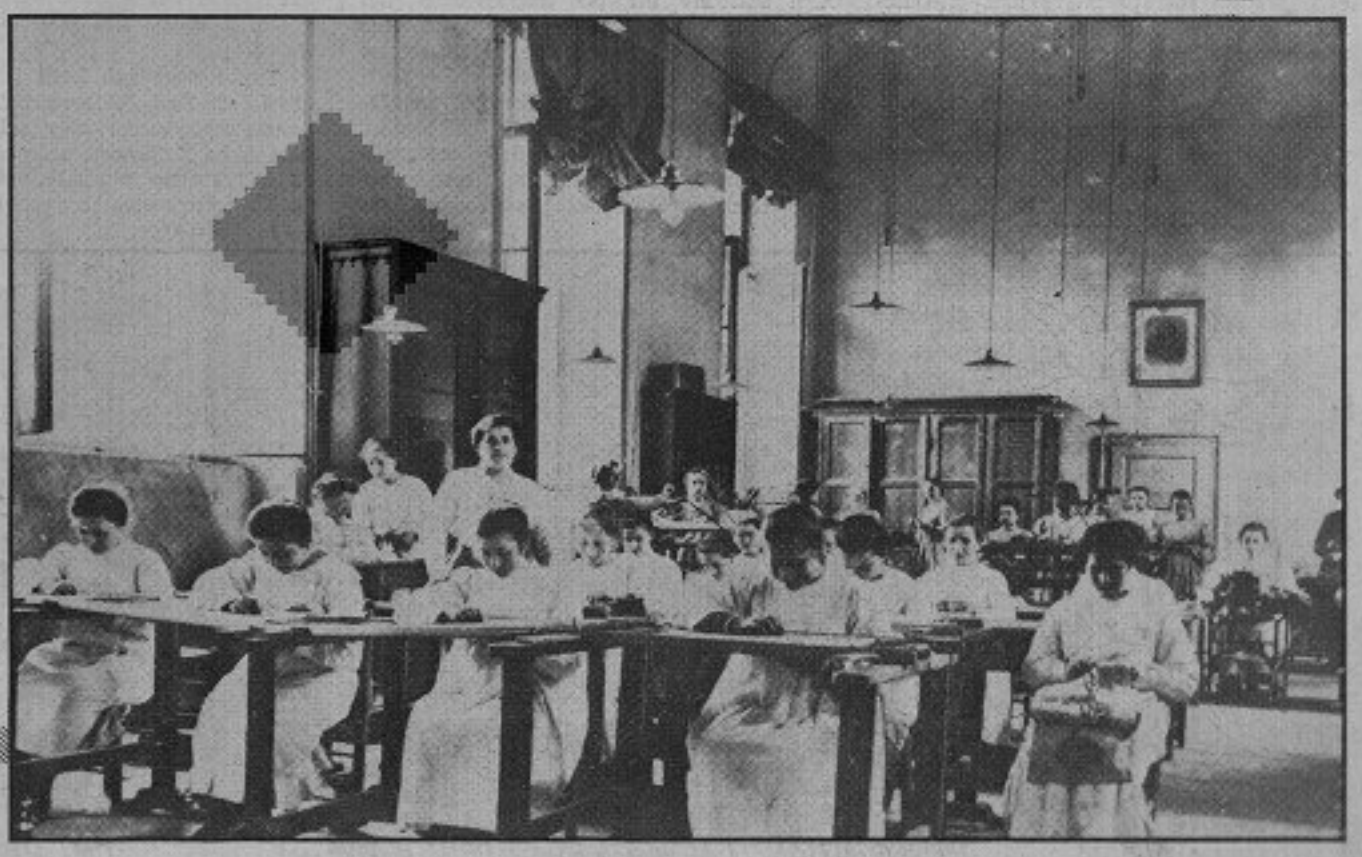
sella, accendeva i lampioni di Milano e velto ripartiva in una scia di luce. Umile collaboratore del progresso, anche il *lanterné* si può considerare vittima del progresso.

Una quarantina d'anni fa il pioniere dell'industria automobilistica americana, Henry Ford, annunciò che la meccanizzazione avrebbe cambiato la faccia del mondo più di quanto non avessero fatto, in molti secoli, i profeti e i rivoluzionari. L'ottimismo di Ford suscitò per tutta l'America il dubbio che l'uomo moderno, prigioniero dei *comforts*, stesse disimparando a vivere, non fosse più in grado di affrontare e superare le difficoltà che i progenitori avevano vinto. Signori stravaganti e signorine intrepide, in tutti gli *States* s'offrirono di dare dimostrazione che le virtù umane non erano morte: andarono a immergersi nel folto delle foreste, traversarono deserti aridissimi, di null'altro vestiti che di pelli e armati, al più, d'un accendino. In molti casi, bastò un semplice acquazzone a volgere in rotta questi « robinson » improvvisati; altri, eran dei furbacchioni che si divertivano a lanciare drammatici messaggi, standosene in alberghi balneari comodi e lussuosi; d'altri, infine, si perdette davvero ogni traccia. In conclusione non sappiamo e forse non sapremo mai se l'uomo civilizzato saprebbe ricominciare la storia partendo dallo zero. In compenso sappiamo di sicuro che l'uomo preistorico perderebbe il senno, se ricomparisse un attimo soltanto nelle nostre città.

E non solo l'uomo preistorico si troverebbe in difficoltà: arretrerebbero sgomenti anche i miti protagonisti dei mestieri scomparsi tra ieri e ier l'altro mattina.

Tra quest'ultimi, il postiglione, l'uomo che aiutò a far correre le ruote del mondo lungo la storia della civiltà che non s'è ancor chiusa alle nostre spalle. Il documento che qui accanto riproduciamo ci mostra un poeta, Giacomo Leopardi, ed il suo amico Antonio Ranieri nell'atto di viaggiare da Firenze a Roma a bordo della vettura del signor Luigi Minchioni. Il contratto è d'appena centoquaranta anni fa, ma appare addirittura preistorico se commisurato alle presenti condizioni dei trasporti. Il fatto è che il moto si fa di giorno in giorno più veloce, e oggi il presente si fa passato assai più in fretta d'ieri. E' incominciata una nuova avventura dell'Uomo centomestieri. Un tempo protagonista del Creato, nel futuro si contenterà d'esserne ospite, un ospite forse più fragile nella struttura fisica, ma più sviluppato nei sensi della vista e dell'udito, e più largo di bacino a cagione dell'adattamento biologico alla vita sedentaria. Stiamo rapidamente cambiando, né riusciamo esattamente a prevedere come saremo. Per questo ci preoccupiamo di documentare, oggi con più cura d'ieri, ogni figura e ogni momento della storia umana, anche nelle sue componenti più umili. Sembra d'esser meno soli e più sicuri se ci seguono le care ombre del *lanterné*, del barcaiolo, del maniscalco, del postiglione...

ARCHIVIO STORICO



fombolo, uno dei modi più antichi e più caratteristici di mposizione a ricamo (foto sopra)

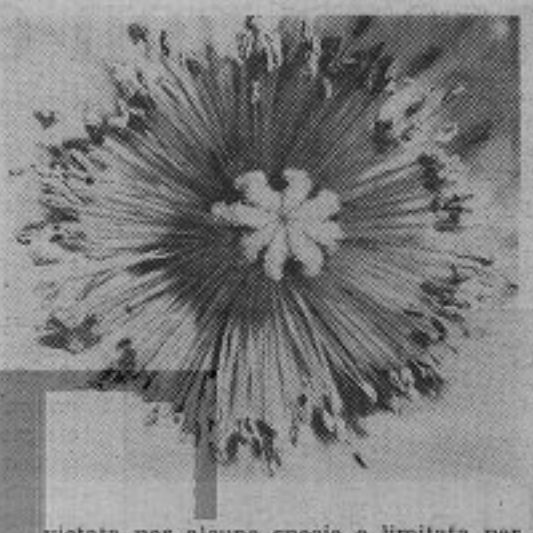
l ventaglio, così come lo conosciamo noi e con la forma ttuale, apribile appunto a « ventaglio » o a raggiera, sabbe stato inventato nel 1654 da un nobile fiorentino. Quest'oggetto quasi scomparso, che in Italia, per una ntica tradizione, i parlamentari regalano alle fine della gislatura al presidente del Senato, sarebbe stato inventato da Kansi, figlia di un mandarino cinese, con la forma di un triangolo equilatero. Nell'Ottocento c'erano fabbricanti di ventagli a Torino e a Milano, oltre che nelle aggiori città europee. (In alto a destra, un fabbricante ventagli)

« Stelline », le popolari ricamatrici milanesi, simili a elle di tante altre città. Pazienti, diligenti, come le sarte del mondo torinese del primo Novecento, sono sparite. produzione di biancheria in serie, la semplicità, l'eliminazione di ciò che è ornamento come puro elemento di ntorno, le ha fatte svanire nel nulla

Alla scoperta delle mete per il "tempo libero„

Il più bel giardino del mondo a pochi chilometri da Torino

2213 specie di fiori alpini crescono nella zona dell'antica «provincia di Susa» Fra la Dora e il Chisone si incontrano più fiori di quanti ne sorgono, per esempio, in Inghilterra; e sono più della metà di tutta la flora italiana - Sotto la lente d'ingrandimento, anche le più umili corolle rivelano la loro bellezza



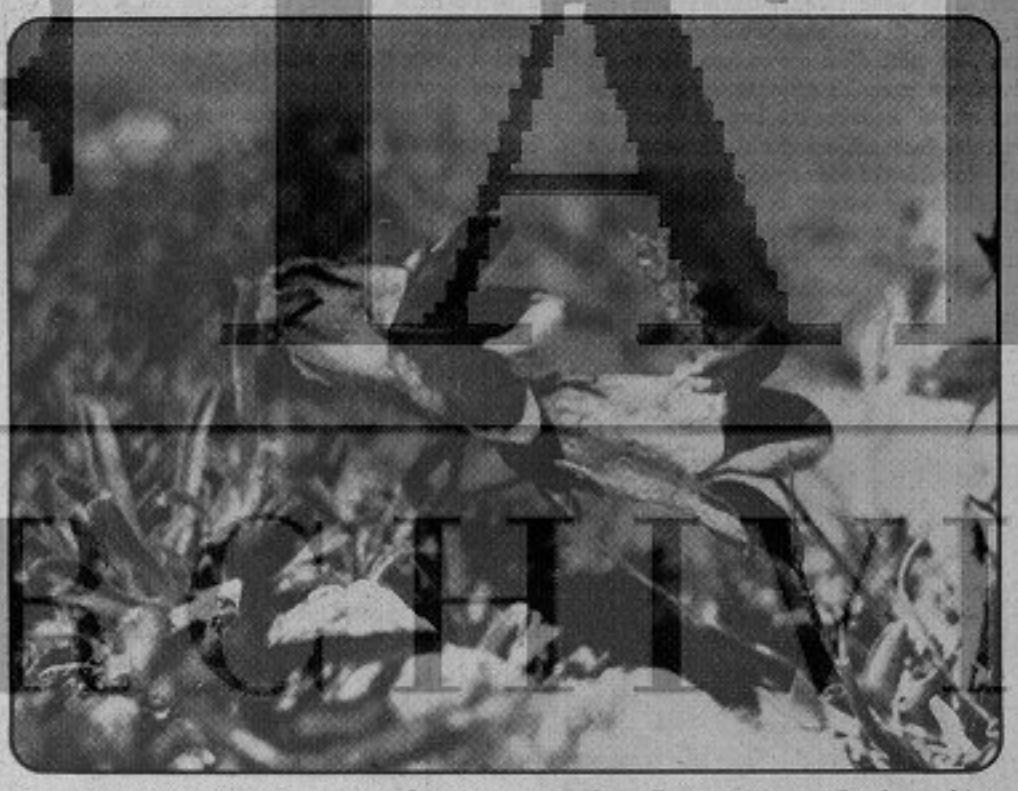
Era quasi sempre solo Giovanni Francesco Re, quando si inerpicava su per le vette della sua Valle di Susa, dalla Rognosa del Sestriere allo Chaberton, dal Seguret ai roccioni del Serù, dal ghiacciaio d'Ambin al Rocciamelone. I montanari lo guardavano ammiccando: «Ma che cosa cerca?». «Che se ne fa della bisaccia a tracolla?».

Giovanni Francesco Re, detto Gianfrancesco, era laureato in Medicina e in Scienze naturali. Camminava e camminava col passo lento dell'uomo di montagna: un'occhiata al panorama, alle valli, alle vette, ma poi si fermava davanti a un fiorellino, ne osservava la forma e i colori violenti sferzati dal vento freddo. Prendeva appunti. Ecco quello che cercava: i fiori della montagna ed era giunto a una conclusione: che si trovava in un immenso giardino. Attorno a lui spuntavano centinaia di pianticelle: stupenda impresa per un naturista quella di riconoscerli, catalogarli, contarli. Quanti erano?

Gianfrancesco Re lo seppe pubblicando un'opera di eccezionale valore, la *Flora Segusiensis* nella quale ha descritto 1682 specie di pianticelle alpine. Anche uno scienziato inglese, Hudson, aveva censito i fiori alpestri della sua patria: ne trovò 1600. Nella piccola gara floreale la «provincia di Susa», come era stata chiamata nell'epoca napoleonica, era più ricca della grande Inghilterra. Il turista che va nelle valli del Chisone o di Susa, oltre alla passeggiata, al panorama, al pranzo al sacco si deve rendere conto di camminare in uno dei giardini più fioriti del mondo.

Ecco alcune gite, tra le più facili e semplici: per esempio sulla costiera del Colomion sopra Bardonecchia fino a 1500, 2000 metri e oltre. Oppure la classica e lunga traversata da Pragelato a Sauze d'Oulx, varcando lo spartiacque fra le valli del Chisone e della Dora per uno dei facili valichi, il Blegier, il Genevris, il Ciantiplagna o addirittura l'Assietta. La gita dev'essere compiuta quando le nevi si sciolgono: allora la montagna appare in tutto il suo profumato splendore.

Gli esperti consigliano all'escursionista che intenda intraprendere una gita floreale di non dimenticare di munirsi di una lente d'ingrandimento: è uno strumento che sta comodamente in tasca e che permette di scoprire le forme e le caratteristiche dei fiori. Si potrà vedere, per esempio, come certe pianticelle più delicate si avvolgono in una pellicola per difendersi dal freddo. Molti fiori sbocciano con fiorellini minuscoli, ma possiedono sotto la terra radici formidabili perché devono sbocciare appena si scioglie la neve.



La «campanula allioni» cresce sotto la vetta dello Jafferau, vicino a Bardonecchia

Questi fiori, per vivere e prosperare hanno bisogno delle condizioni climatiche dell'alta montagna. Talvolta piantine raccolte a due o tremila metri vengono trapiantate, sia pure con ogni cautela, ad altitudini minori o in pianura. Niente da fare: i fiori avvizziscono e perdono le tinte così schiette e brillanti. Manca il contrasto e l'armonia con le rocce, le nevi, i venti, le acque scroscianti o le praterie paludose. In pianura l'atmosfera assorbe un terzo della luminosità, mentre a tremila metri, l'assorbimento è di appena un decimo.

Le specie botaniche esclusivamente alpine sono relativamente poche. La maggior parte di quelle che troviamo sulle Alpi esistono un po' dappertutto nel mondo, ma il clima alpino le ha così trasformate che è difficile riconoscerne la lontana parentela.

Il più celebre fra i fiori di montagna è probabilmente la Stella alpina. Pare che sia una parente della comunissima margherita, pervenuta a noi in secoli di migrazioni dai pianori dell'Asia centrale. Sulle nostre montagne è soltanto un'ospite, tanto che cresce prudentemente fra i 2000 e i 3000 metri.

L'appassionato dei fiori alpini non può però raccogliere bracciate di rododendri o fasci di narcisi o bei mazzetti di Stelle alpine. La raccolta dei fiori è vietata per alcune specie e limitata per altre con severe disposizioni.

La *Pro Natura Torino* fra le sue molte attività in difesa della natura, si è proposta di salvare dalla totale distruzione le specie più rare della flora alpina. Ha perciò pubblicato e diffuso il Decreto del Prefetto di Torino che tutela le «piante protette». Per due specie, la *Cypripedium Calceolus* e la *Paeonia officinale* il divieto di raccolta è rigoroso e assoluto. «Protezione integrale: non potrà essere raccolto nemmeno un fiore», dice il Decreto prefettizio.

Per alcune altre specie è *vietato raccogliere fiori in numero superiore a sei esemplari per ogni specie protetta*. Ecco i nomi di queste specie: Leontopodium alpinum (*Stella alpina*, edelweiss), le varietà di *Genziana*, di *Daphne*, la *Nigritella nigra*, varie specie di *Lilium*, di *Aconitum*, di *Artemisia*, di *Achillea*, *Herba-rota*, l'*Aquilegia alpina*, la *Primula Auricula* (orecchia d'orso), *Primula gialla*, *Ciclamino*.

Non è certo facile riconoscere queste varietà di fiori e piante, anche con l'aiuto di riproduzioni colorate. E' un compito di qualche difficoltà anche per chi è incaricato di far rispettare il decreto prefettizio. La vigilanza è affidata al Corpo Forestale, alle guardie giurate, ai vigili urbani, ai guardacaccia e ai guardapesca.

La mobilitazione di guardie e agenti che controllano il ritorno delle comitive turistiche ha pure un effetto ammonitore: chi cerca di contrabbandare un numero eccessivo di fiori viene sottoposto al pagamento di un'ammenda.

Narcisi e rododendri

Diamo un'occhiata alle pubblicazioni che illustrano, a colori, le piante alpine per soffermarci sulle più conosciute.

Abbiamo già parlato della Stella alpina.

Difficile trovarne nella Valsusa: qualche esemplare c'è nel vallone di Rochemolles. Crescono sull'orlo dei burroni, ma spesso fra i macereti granitici e talvolta, a ciuffi, nei prati addossati alle rocce.

Tra i fiori più belli è il gigantesco *Cardo di San Pellegrino*. Tra le piante prime a rifiorire allo sciogliersi delle nevi è lo *Zafferano selvatico*. Il *Colchico* è velenoso e medicinale; varietà di *Giglio* (martagone e rosso) svettano superbamente nei terreni umidi e boscosi; l'*Elleborina rosea* è una piccola stupenda orchidea, e altre qualità di orchidee *(Nigritella, Concordia)* si trovano nei pascoli e nei boschi da 1400 a 2800 metri di altezza. La *Regina delle Alpi* cresce in cespugli tra 1500 e 2300 metri.

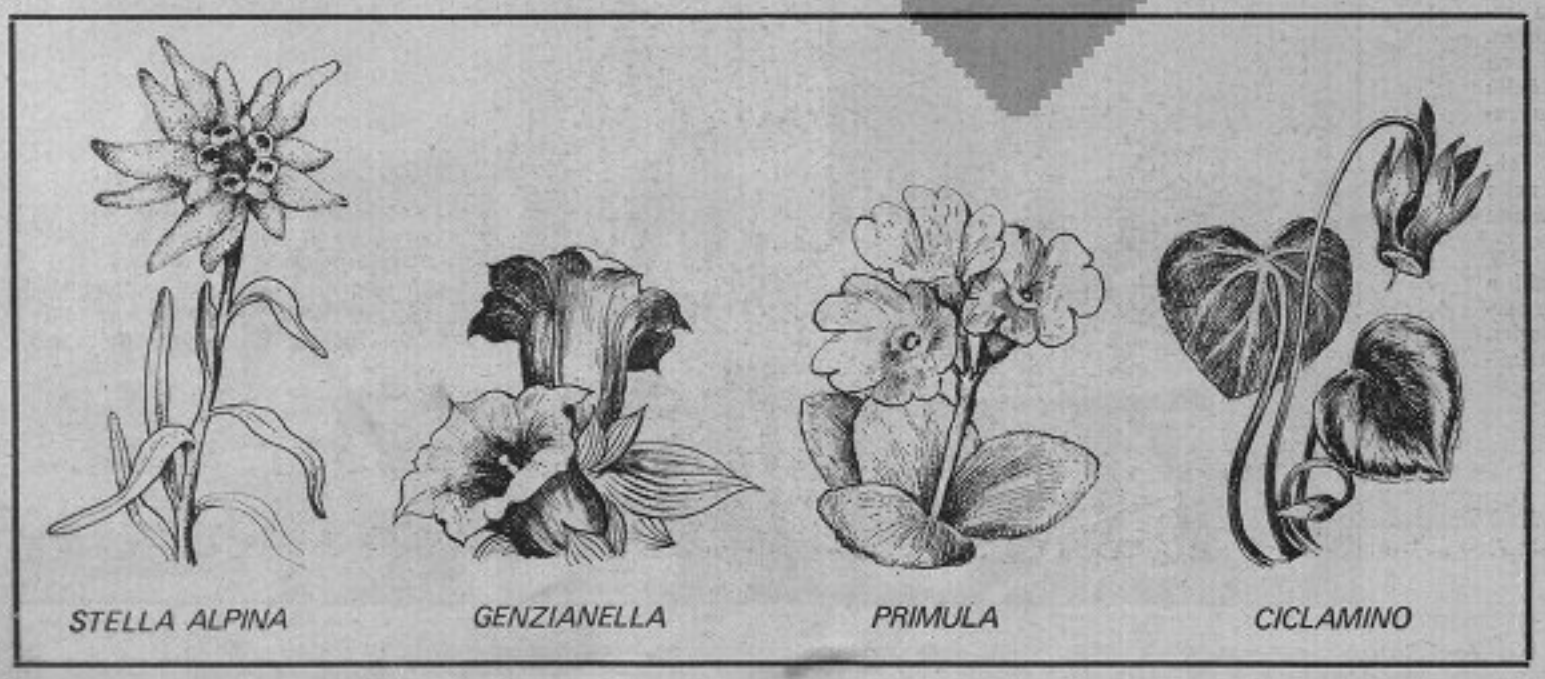
L'*Anemone gialla* e la *primaticcia* sono piantine basse avvolte in una densa peluria per difendersi dal freddo: si trovano da 1200 a 1800 metri e sono tra le prime a spuntare in primavera.

La famiglia dei *Ranuncoli* è molto numerosa. La varietà «glaciale» cresce dai 2000 metri fino a 4270 metri, cioè sulle più elevate vette alpine.

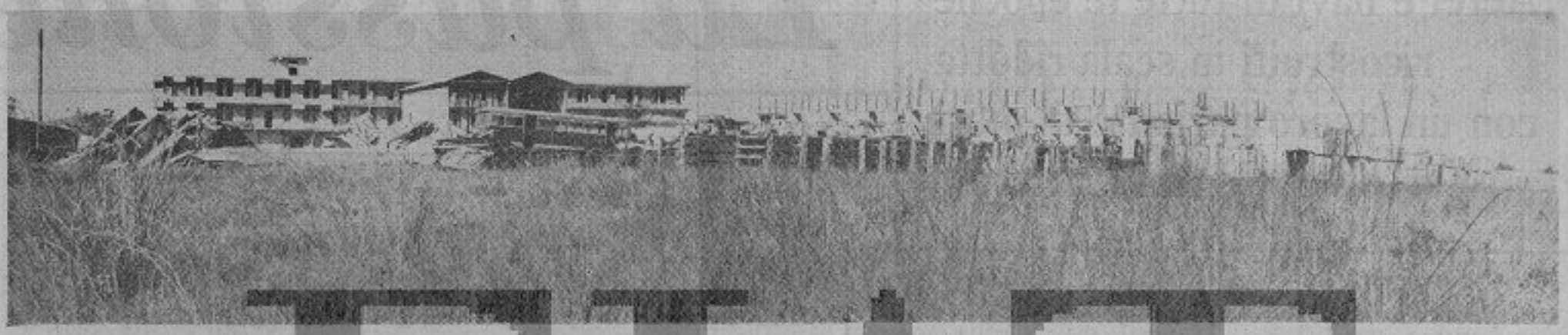
Rododendri: chi non ne ha raccolti? Le due principali qualità sono l'«irsuto» e il «ferruginoso» dal color bruno. Si trovano abbondanti in quasi tutte le valli.

Ed eccoci alle *Genzianelle*, la «bavarese», l'«acaule», l'«otricolosa» e la *Genzianella maggiore* dai grandi fiori gialli fatti a stella. Piantina miracolosa per le sue radici di uso medicinale. Gentili la *Achillee*, aggressiva l'*Arnica* d'un bel giallo rossiccio. E trionfale l'*Astro alpino* che si apre come una margherita in una corona di spine; e infine la *Miosotide*, le modeste *Primule*, i *Mughetti* selvatici, la *Lavanda*, il *Genepì* che si può trovare sull'orlo dei nevai del Galambra (una varietà è preziosa per la fabbricazione del liquore) e fragole nei boschi, mirtilli e centinaia di altre stupende piantine.

Un cenno a parte merita il *Narciso*, che biancheggia a primavera nei prati e nei pascoli in moltissimi luoghi (val Chisone, Claviere, Cesana, Sauze d'Oulx, Pian del Frais, valli di Bardonecchia). Narcisi, Rododendri e (se si trovano) Stelle alpine sono ostentati con fierezza da chi torna dalla montagna.



Una testimonianza dall'Asia: Stefano Zan racconta come si vive a Chittagong



Un torinese e quaranta operai pakistani costruiscono autobus al delta del Gange

Molti uomini della Fiat lavorano in paesi lontani e hanno esperienze inconsuete ed emozionanti. La loro è una vita di disagi, in situazioni che talvolta possono diventare drammatiche. Illustratofiat ha intervistato uno di loro: è un personaggio fuori del comune, per la sua abilità professionale e per le sue doti umane

Lo chiamano « l'uomo del Pakistan ». Stefano Zan, del Servizio assistenza esteri, era a Chittagong, in Pakistan (la regione adesso si chiama Bangladesh), la notte del 13 novembre 1970, quando la terribile alluvione (centinaia di migliaia di morti), fece crollare il capannone dove la Fiat monta gli autobus che fornisce alla società Road Transport Corporation. Oltre al capannone della Fiat, crollarono naturalmente molte altre costruzioni, soprattutto le baracche di legno e bambù dove abita la popolazione povera. Per tre giorni Chittagong rimase isolata. I telefoni non funzionavano, le strade erano coperte di melma, era quasi impossibile trovare viveri nei negozi.

In tutta la città, tre giorni dopo l'alluvione, soltanto quaranta uomini ripresero regolarmente il lavoro: gli operai pakistani addetti al montaggio autobus della Fiat, e il loro « capo », Stefano Zan. In questi giorni Zan è a Torino. E' torinese di nascita, ha un appartamento in corso Unione Sovietica, una figlia che insegna in una scuola di via Moncalvo, ma si considera a Torino « di passaggio ». Aspetta di tornare in Pakistan (ci è andato la prima volta nel 1967), da dove è venuto via durante la guerra civile dell'ottobre scorso.

— Signor Zan, lei è diventato famoso, almeno fra i colleghi, per quel capannone di montaggio ricostruito in poche ore a Chittagong, dopo l'alluvione. Come fu possibile?

— Con una frase in dialetto torinese ai miei operai: *dumse n'andi*, cioè «rimbocchiamoci le maniche». Io non parlo il pakistano, e faccio fatica a esprimermi in inglese, ma se dico qualcosa in torinese i miei operai pakistani capiscono a volo. Perché loro sanno che quando parlo torinese, il momento è grave. Per esempio, mi esprimo in dialetto se al collaudo un autobus risulta difettoso, o se per un qualche incidente non arriva materiale dall'Italia e rimaniamo senza lavoro. Così, quel giorno dopo l'alluvione, ho parlato in torinese con i miei operai, e mi sono rimboccato le maniche per primo, perché un capo deve dare l'esempio. Abbiamo lavorato tutta la mattina sotto un sole che spaccava la testa, con quaranta gradi di calore e il 90 per cento di umidità nell'aria. Ho fatto subito metter su quattro pali con un telone, perché resistere al sole era davvero impossibile. Nel giro di un giorno o due il capannone era sgombrato dalle macerie e ricostruito. Non bisogna immaginarsi che fosse qualcosa di simile alle officine di Mirafiori: era un semplice capannone di legno alto sei metri.

— E' difficile intendersi con i pakistani?

— Ho sempre rispettato le differenze di mentalità. Per questo ci intendevamo bene. Prendiamo il caso della religione. La maggior parte dei miei operai era musulmana e due o tre volte al giorno mi chiedeva il permesso di ritirarsi per qualche minuto a pregare. Ho fatto costruire una specie di cappella, vicino all'officina. Poi c'era l'abitudine del tè, forse eredità della colonia inglese. I pakistani ne bevono moltissimo, più volte al giorno. Per evitare che si interrompesse troppo spesso il lavoro, decisi di offrirlo io stesso due volte al giorno, a ore fisse, pagandolo di tasca mia.

— Qual era l'orario di lavoro?

— Si iniziava il mattino alle 7,30. Aspettavo ogni operaio davanti all'officina per dirgli che genere di lavoro avrebbe dovuto fare durante la giornata. Volevo che tutti imparassero a fare qualunque operazione di montaggio. A mezzogiorno c'era una pausa di mezz'ora per il pranzo.

— Anche in Pakistan gli operai si portano da casa il barachin?

— Sì. Non proprio un barachin di metallo come i nostri. Piuttosto un cartoccio con dentro pane e formaggio, verdure fritte, dolci. La sera l'orario di lavoro terminava alle quattro e mezzo, ma in genere si andava avanti finché non era finito il lavoro della giornata.

— Com'è per un europeo la cucina pakistana?

— Abbastanza sgradevole, a mio parere. C'è un certo rischio di infezioni. L'acqua va bollita e prima di poterla bere bisogna sciogliercì dentro una compressa di cloro. Del resto, non c'è scelta: una bottiglia di acqua minerale costa in Pakistan 1500 lire. Considero di aver fatto il mio primo vero pranzo a Chittagong il giorno in cui mia moglie mi ha raggiunto dall'Italia. Arrivò che era quasi sera, con una valigia di provviste. C'era di tutto: farina, salumi piemontesi, sottaceti, formaggi. Fece la sfoglia e a mezzanotte mangiammo ravioli.

— Come passava il suo tempo libero?

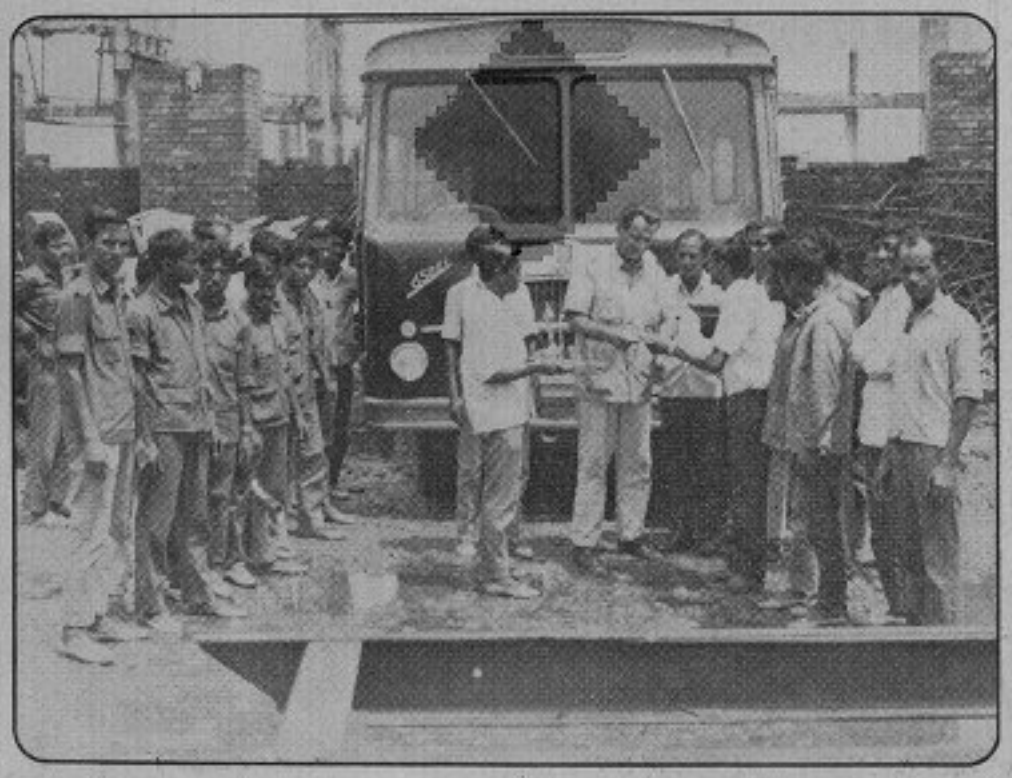
— A Chittagong non c'era da scegliere fra tanti svaghi. Andare al cinema era fastidioso a causa della temperatura: i locali non provvisti di aria condizionata sono dei forni. E poi tutti i film vengono proiettati in lingua inglese, e io non sono in grado di capire gran che della storia. Il divertimento preferito mio e di mia moglie era fare una breve gita fino a una missione cattolica a una ventina di chilometri da Chittagong: un divertimento di poche pretese, insomma.

— Al di fuori dell'orario di lavoro, com'erano i rapporti con gli operai pakistani?

— Molti di loro sono diventati miei amici, e la sera alcuni venivano ad assaggiare le specialità torinesi di mia moglie. Avevamo anche formato due squadre di baseball: io che prima non sapevo quasi niente di questo sport, mi ci ero appassionato. Fare dello sport, però, diventava subito faticoso, sempre a causa del caldo terribile.

— Il cibo non è buono, il caldo è terribile, il lavoro è pesante. Perché ha tanta voglia di tornare in Pakistan?

— Laggiù ho lasciato quaranta ragazzi che prima di conoscermi non sapevano distinguere un chiodo da una vite, e adesso sono i migliori meccanici di Chittagong, e forse del Pakistan. Mi ricordo il giorno in cui finimmo di montare il primo autobus. Nessuno di loro voleva credere che da tutti quei pezzi che avevano messo insieme era nato un veicolo che si sarebbe potuto mettere in moto. Quando girai la chiavetta di accensione, e l'autobus cominciò a camminare, esplosero in un urlo di gioia. Laggiù ho anche lasciato, dietro casa, un orticello, dove coltivavo pomodori, fagioli, insalata. Adesso sarà andato in malora. Un giorno o l'altro bisognerà pure che torni a metterlo a posto.



Stefano Zan (al centro, in tuta chiara) fra gli operai dell'officina di Chittagong

La passione

Aerei e navi di tutte le epoche ricostruiti in scala ridotta con un lavoro paziente di mesi esposti al Centro Culturale

Una flotta di circa settanta navi ormeggiata e, per un curioso effetto, situata accanto a carrozze di qualche secolo fa, alianti, aerodinamiche auto d'oggi, in una miscellanea che affascina e che stupisce. Il tutto è il risultato di una passione — il modellismo — che mai come oggi ha fatto proseliti in ogni angolo del mondo.

In via Carlo Alberto, nella sede del Centro culturale Fiat, i modellisti si sono dati convegno per esporre la loro produzione.

Franco Barone, della Spa, ha presentato il modello dell'incrociatore *Montecuccoli*, della Marina italiana, un pezzo che gli ha richiesto mesi di lavoro paziente, di ricerca, perché è questo il segreto del modellista: nulla è affidato al caso ma ogni particolare è riprodotto fedelmente su scala, con l'occhio puntato sull'originale o sulle foto che di esso mostrano tutto, in ogni particolare.

Pietro Bogetti, già caporeparto e poi capocollaudo Fiat, ha esposto i suoi modellini che riproducono in scala l'*Half Moon*, il vascello inglese del XVII secolo, e il *Mayflower*, pure britannico e ugualmente famoso, che solcò i mari nella prima metà del 1600. Spiega: «Coltivo quest'*hobby* da 4 anni e sono soddisfatto quando vedo i pezzi finiti. Li costruisco soprattutto per i miei tre figli, Mario, Annamaria e Lucia. Il *Mayflower* ha richiesto un lavoro di circa 8 mesi ed ho speso in tutto 15 o 20 mila lire di materiale».

Giuseppe Esposito, della Divisione Mare, ha presentato modelli della *Cutty Sark*, il noto clipper inglese del 1800 e de *La Reale*, la grande «galera» francese del 1700. «Sono un appassionato del mare — dice — e i miei modelli riflettono questa passione. Da otto anni coltivo il mio *hobby*. Quando ho finito un modellino me lo contemplo per un po' e poi lo regalo ai parenti».

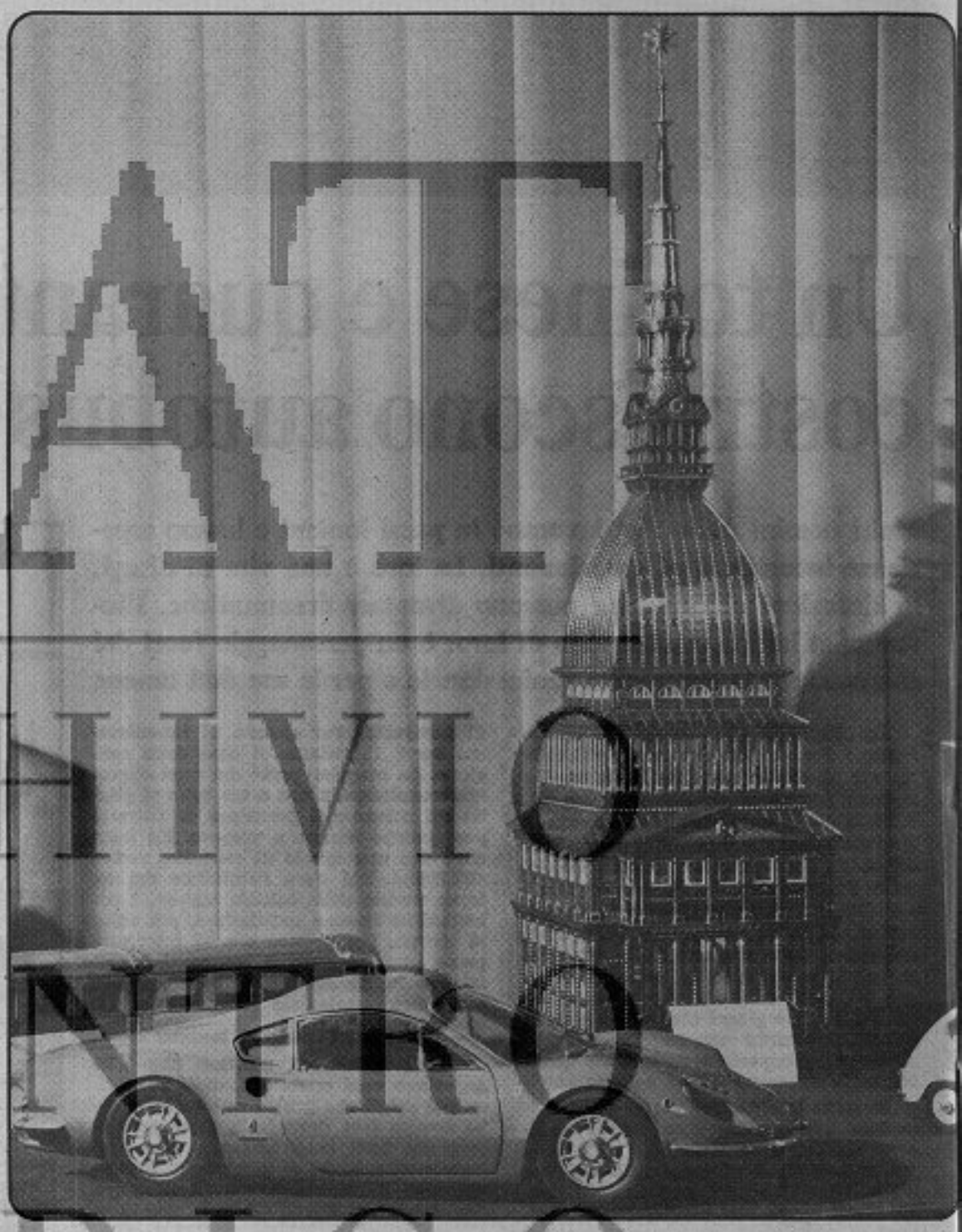
Bartolomeo Coppelletti della Materfer ha rivolto la sua attenzione verso le carrozze regali dell'antica Francia: «Ho questa passione da circa 20 anni e ho costruito con amore i miei modellini, pezzo per pezzo. Credo che le mie carrozze possano valere intorno alle 250 mila lire caduna». Ha però costruito anche una *Littorina* del '32, forse per un raffronto fra lo stile imperiale di ieri e la linea aerodinamica delle vetture più vicine ai nostri tempi.

Emilia Zabeo, pure della Divisione Mare, ha presentato sei pezzi tutti moderni, navi che spiccano a ridosso di quelle antiche e ricche di complicate alberature: l'incrociatore americano *C. A. Pittsburg*, il caccia scorta americano *D. E. Acree*, l'incrociatore *Cleveland*, pure degli Stati Uniti, il dragamine Usa *Carmick*, l'incrociatore giapponese *Chokai* e il caccia scorta *Matsu*, pure battente bandiera nipponica.

Nella sua passione la signorina Zabeo è stata aiutata dal fidanzato, Carlo Viglietti, figlio di un uomo di mare. Per costruire le sei navi ci sono voluti due anni e mezzo di lavoro. Solo per l'incrociatore *Pittsburg* sono stati necessari circa 600 pezzi.

Nella rassegna non mancano i monumenti, alcuni dei quali si riferiscono a una panoramica prettamente torinese. Bartolomeo Coppelletti, del quale abbiamo già citati i treni e le carrozze, ha esposto anche una grande Mole Antonelliana e una basilica di Superga, che attirano immediatamente i visitatori.

In Italia i micromodellisti, da un recente calcolo che non può ovviamente non essere approssimativo, sarebbero circa 50 mila. Occorre anche tener conto del fatto che molti operano per proprio conto, al di fuori di qualsiasi ente o associazione; un loro «censimento» appare quanto mai difficile.

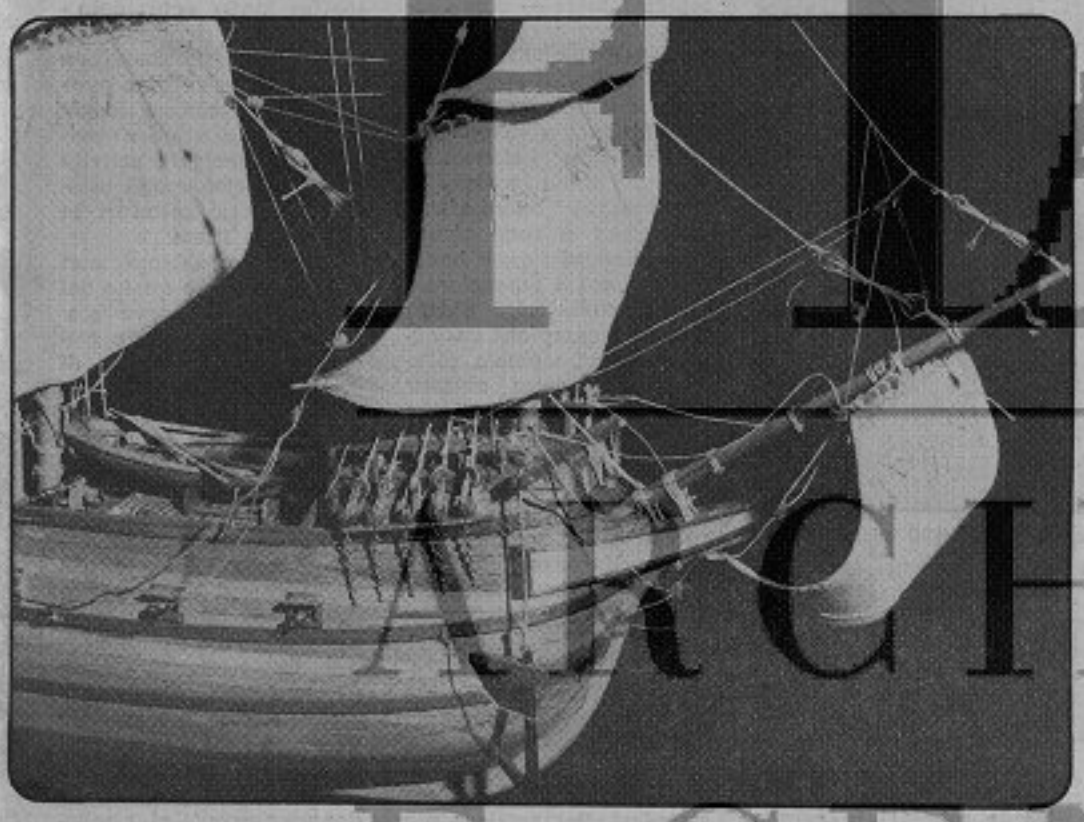


Un angolo della rassegna allestita al Centro Culturale Fiat. La Mole Antonelliana è opera del signor Bartolomeo Coppelletti, che ha pure costruito una fedele riproduzione della basilica di Superga. La «Dino Ferrari» funziona con motore a scoppio ed è radiocomandata, opera del modellista Giuseppe Boriola Cerruti della Motori Avio

Luigi Prato, modellista da dieci anni, è stato tra i promotori della rassegna. Eccolo con uno degli aerei usciti dalle sue mani con un lavoro durato parecchi mesi. Portata a termine l'opera di costruzione, il modellista pensa quasi subito a ciò che potrà realizzare dopo, una nave, un treno, un aereo, ma rimane però affezionato ai pezzi che ha già completato e in genere li tiene esposti in casa o ne fa dono agli amici più cari

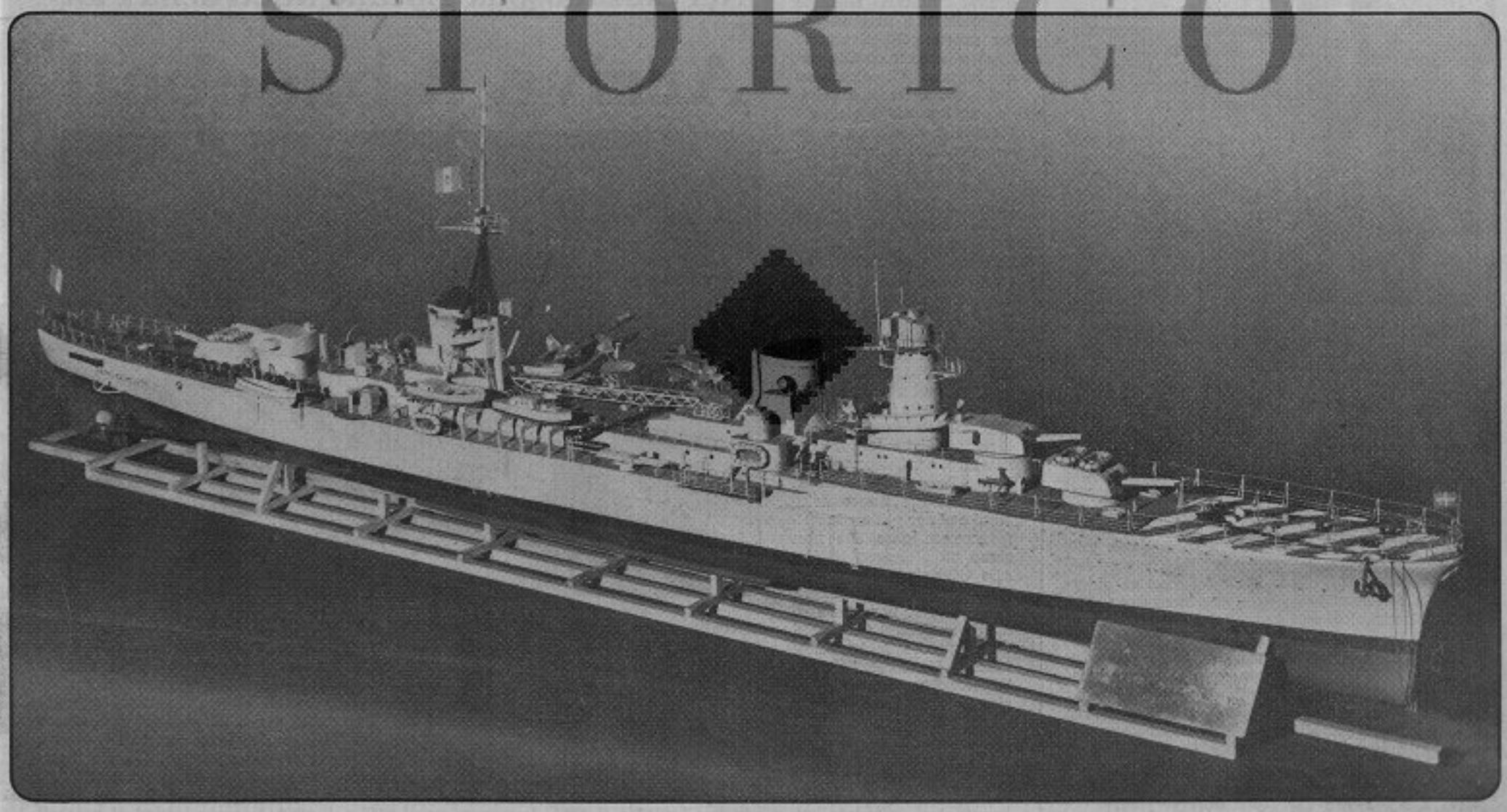
per il modellismo

Nella foto a destra, un gruppo di navi di epoche diverse esposte alla rassegna del Centro Culturale. Nella fotografia notiamo, in basso a sinistra, la « Bisacca », una lancia di bordo del motoveliero « Andreola di Portoferraio », opera di Giovanni Tuffanelli, della divisione « Costruzione e impianti ». A destra, la nave reale egizia, con remi e vela, costruita dal signor Giorgio Finello, delle Produzioni ausiliarie



Il « Mayflower », il vascello britannico del 1620 che portò sulle coste americane i cosiddetti « padri pellegrini », gli emigranti inglesi che fondarono una colonia nello Stato del Massachusetts. Il modellino qui in basso è stato curato dal signor Mario Bogetti, che ha presentato alla mostra un altro celebre vascello inglese, l'« Half Moon »

L'incrociatore italiano «Montecuccoli» ha richiesto un meticoloso lavoro di ricerca al suo costruttore, il signor Franco Barone della Spa. Egli lo ha prodotto fedelmente su scala servendosi di fotografie e di documentazioni che illustravano praticamente ogni particolare della nave. Fra i modellisti, in genere sono più numerosi coloro che si dedicano alla riproduzione di navi del passato che non a quelle dei nostri giorni



ARCHIVIO STORICO

Gemellaggio del C. S. Fiat con la società "Scala Azzurra„ di Verona

Atletica leggera: quest'anno più forti

Le Olimpiadi sono ormai prossime e in tutti i clubs atletici aumenta il ritmo della preparazione e degli allenamenti. A Torino, dove l'atletica occupa tra gli sport un posto di primo piano, il C.S. Fiat presenterà quest'anno una squadra più completa e più forte ma soprattutto con una differente impostazione di base.

La caratteristica più rilevante della nuova squadra Fiat di atletica leggera è legata al « gemellaggio » con la società Scala Azzurra di Verona. Un accordo tra il cav. Calgaro e l'ing. Polo, presidente del club veneto, ha portato molti atleti a gareggiare con la maglia del Fiat: alcuni si sono trasferiti a Torino dove hanno trovato quelle condizioni (posto di lavoro, permessi retribuiti per gli allenamenti e le gare) che consentono loro di proseguire al meglio l'attività agonistica, altri risiedono ancora in Veneto e la loro preparazione viene curata dall'allenatore Bragagnolo a Verona.

« *In questo modo* — dice il cav. Calgaro — *si potrà risolvere in maniera valida il problema di certe società che non dispongono di mezzi sufficienti per sostenere l'attività in zone dove il vivaio è molto ricco* ».

Lo scatto di Giacomo Puosi, elemento di punta della squadra nei 400 metri piani

Così il Fiat è ora in grado di allestire una squadra assai più omogenea che in passato, dotata di atleti validi in quasi tutte le specialità con alcune «punte» di gran rilievo. I nomi nuovi più interessanti sono quelli del maratoneta Bassi, di Sara Simeoni (primatista italiana di salto in alto, amica-rivale della Massenz), di Chionchio, Strenghetto, dei velocisti Perbellini e Rietti (che risiede a Padova e si allena a Verona).

I nuovi « acquisti » completano una formazione capace di battersi tra le prime nel campionato di società: infatti dopo i gruppi militari soltanto l'Alco Rieti è in grado di far meglio. Gli allenatori sono ottimisti: da Giovanni Lievore (il « numero uno » dei tecnici), a Canova, a Trevisiol, a Carlo Lievore, a Vanzino, a Grossi e Dotti, al delegato Masera, che divide equamente tempo e passione tra l'atletica e il basket.

Gli elementi di punta della squadra sono Dionisi, Puosi, le saltatrici in alto Simeoni e Massenz, la Forcellini (sempre validissima nel getto del peso). Dionisi si sta preparando per le Olimpiadi concentrando tutto il suo programma sulla gara di Monaco. I suoi « famosi » tendini, che lo fanno soffrire e ne condizionano il rendimento, sembrano incurabili: e Renato ha deciso di non rischiare nuove delusioni e ancor più acute sofferenze in gare che non siano ad altissimo livello. Alle Olimpiadi Dionisi, in buone condizioni fisiche, può battersi per una medaglia contro gli americani e lo svedese Isaksson, il tedesco Nordwig, il greco Papanicolau, tutti i migliori specialisti dei « voli » a 5 metri e mezzo (o quasi) di altezza.

Dionisi comunque ha già i suoi « eredi » al Centro Fiat. Negretto e Antenucci, sono due giovanissimi, « under 20 », che hanno i mezzi fisici adatti ed una grande applicazione in allenamento. Un'altra speranza della formazione è il giovane Parigi: un ragazzone di 1 metro e 86 che ha già saltato 1,93 in alto. In complesso le squadre giovanili del Fiat sono tra le migliori in campo nazionale, come testimonia la Coppa Italia allievi vinta lo scorso anno.

Molto ricco il settore dei velocisti, con ottime garanzie di una staffetta a gran livello: Perbellini, Rietti e Centaro potrebbero nella 4 per 100 avere come quarto frazionista Puosi (che è già naturalmente una pedina-base della 4 per 400) oppure Montanati (che ha terminato da poco il servizio militare). Nella 4 per 400 da segnalare la « scoperta » di Fotia, un dipendente dell'azienda che non aveva mai fatto atletica e che durante il servizio militare si è rivelato un buon quattrocentista.

« *Abbiamo davvero una squadra forte* — dice Giovanni Lievore, capo-allenatore —; *del resto è logico che il C.S. Fiat con il suo vasto vivaio, con gli ottimi impianti a disposizione anche per l'attività al coperto, abbia possibilità di "costruire" buoni atleti. Si sa che ci sono alcuni clubs italiani i quali badano soltanto a ingaggiare i grandi nomi ed è giusto perché i campioni assicurano la propaganda all'atletica e vanno aiutati: contro queste società, che si assicurano i più bravi nei vari settori, dai lanci al mezzo fondo, dagli ostacoli al salto in alto, è chiaro che non possiamo competere. Ma possiamo certamente dichiararci soddisfatti della nostra situazione tecnica* ».

Il cav. Calgaro ha intenzione di allestire a Torino (prima delle Olimpiadi) una riunione «triangolare» con gare maschili e femminili invitando due clubs stranieri. Per rendere più spettacolare il « meeting » verrebbero inserite nel programma alcune «sfide» (ad esempio i 400 o il salto con l'asta) per presentare al pubblico alcuni dei campioni che si preparano all'avventura di Monaco.

Allenarsi al coperto

L'inverno non ha bloccato l'attività degli atleti del C.S. Fiat. Poco distante dal campo all'aperto e dalla palestra di via Guala sorge un originale impianto che consente agli atleti di allenarsi al coperto: un lungo « corridoio » dal fondo ricoperto in « grasstex » (un materiale sintetico ideato dagli americani e rivelatosi ideale per le gare di atletica) permette di svolgere attività sia ai velocisti e agli ostacolisti che ai saltatori in alto e con l'asta.

L'unico problema non ancora risolto è quello dei lanciatori. Chi deve scagliare un disco o un giavellotto a varie decine di metri ha bisogno di avere molto spazio e pochissima gente attorno a sé. E' probabile che per il prossimo anno il Fiat ricorra ad una soluzione originale: un pallone pressostatico (di quelli solitamente in uso per i campi da tennis o da bocce) potrebbe ricoprire parte del campo atletico. Dal soffitto dovrebbe pendere una rete piuttosto fitta sino a terra per « frenare » gli attrezzi scagliati dai lanciatori, evitando così il pericolo di danneggiamenti al « pallone » stesso.

Se il progetto verrà realizzato, contribuirà in misura notevole a risolvere il problema dei lanciatori e ad assicurare gli atleti del Fiat condizioni favorevoli per prolungare gli allenamenti.

Due campionesse nel salto in alto

Silvia Massenz

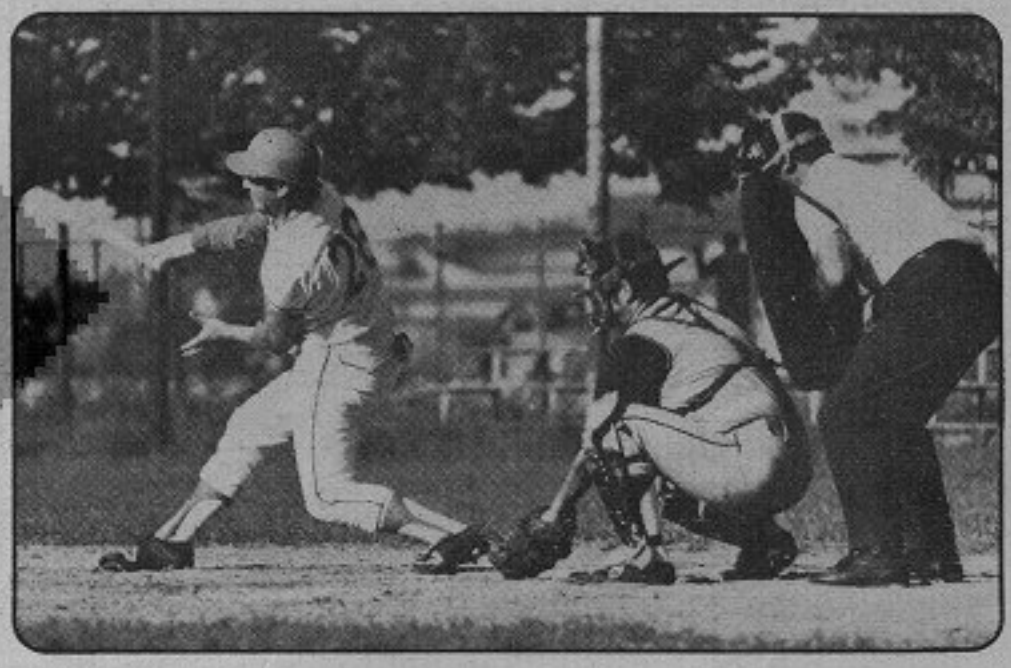
Diciassette anni, bionda e gentile, Silvia Massenz è uno dei personaggi più famosi nella squadra d'atletica del Fiat. In una sola stagione ha fatto progressi enormi, sul piano dei risultati e su quello della popolarità, sino a diventare una piccola « stella » dello sport italiano. La Massenz pratica il salto in alto, una specialità spettacolare che entusiasma il pubblico. L'atleta « usa » quel particolare stile, noto come « Fosbury » (dal nome del campione americano che lo ha reso famoso alle Olimpiadi del Messico), che porta a scavalcare l'asticella di schiena, a testa in alto, dopo una veloce piroetta eseguita in aria al momento di spiccare il salto. Grazie a questo « salto a gambero » Silvia Massenz è riuscita ad arrivare molto in alto, parecchio al di sopra della sua statura non troppo elevata (1 metro e 65): l'anno scorso in pochi mesi è « salita » via via di 17 centimetri, elevando il proprio record personale sino a 1,77.

La Massenz è stata per qualche tempo primatista italiana, poi la sua amica-rivale, Sara Simeoni, veronese, è arrivata a 1 metro e 80. Quest'anno le due atlete si ritrovano ad essere compagne di squadra dopo il « gemellaggio » fra Fiat e Scala Azzurra. « *Silvia è una ragazza molto intelligente* — ha detto il suo allenatore Giovanni Lievore — *e lo ha confermato in quest'occasione. Ha capito che perdere il posto di numero uno in società non può contar molto per lei, che altri sono gli obiettivi da inseguire* ».

« *Mi spiace che io e la Simeoni non possiamo allenarci sempre insieme* — spiega la Massenz —, *mi servirebbe molto per imparare: lei è più alta di me di parecchi centimetri; io devo migliorare la tecnica per eseguire sempre salti perfetti.*

Nel Cinzanosoda giocano atleti della Fiat

Arriva il baseball



Baseball: un allenamento al campo di via Passo Buole. Sabato, 8 aprile inizia la stagione con la gara di apertura fra il Cinzanosoda e la Bernazzoli. Il Cinzanosoda, passato da poco in serie A, ospita nella sua squadra dipendenti e figli di dipendenti della Fiat. Il baseball, ancora poco diffuso in Italia, è uno sport appassionante e spettacolare. Per facilitarne la diffusione, sono stati messi in vendita, presso il Centro Sportivo, abbonamenti per dipendenti, al prezzo ridotto di 7500 lire, validi per le 22 gare del campionato Il baseball è giocato anche dalle donne, ma cambia nome: diviene « softball », ovvero « palla soffice », perché le ragazze usano una palla più grande e leggera. Oltre al baseball e al softball esiste il mini-baseball, praticato dai ragazzi e dalle giovanette. I figli dei dipendenti possono iscriversi al Centro Fiat di via Guala: i maschi debbono essere nati tra il 1957 e il 1963, le ragazze tra il 1955 e il 1960. Saranno iniziati al baseball dall'ex azzurro Luis Passerotto, coadiuvato da Umberto Surano e da altri istruttori

Un altro rally per la Lancia

Munari primo; le 124 spider sono arrivate seconda, terza e quarta

L'arrivo a Cefalù della 124 spider di Smania e Zambelli: al traguardo su tre ruote

Con Sandro Munari la Lancia si è aggiudicato il primo Rally Internazionale di Sicilia-trofeo Cefalù; la Fiat, con le 124 spider, ha piazzato tre suoi equipaggi al secondo, terzo e quarto posto. Alle spalle di Munari-Mannucci, che hanno concluso le due tappe con 824 penalità, sono giunti Smania - Zambelli con appena 885 penalità, cioè ad un passo dalla coppia vincente.

Il successo di squadra della Fiat, che del resto era largamente previsto, è stato reso ancor più netto dal piazzamento al settimo e all'ottavo posto di due vetture del gruppo 1, le esordienti 128 coupé, strettamente di serie, affidate agli ottimi Tecilla - Lipizer e Ceccato-Bertollo.

Prima prova del campionato italiano della specialità per il '72, il Rally siciliano è stato disputato sui monti delle Madonie, in provincia di Palermo, il 4 e il 5 marzo, su strade per lo più disselciate e strette che sotto l'infuriare di pioggia e neve si sono trasformate in acquitrini.

Munari l'ha spuntata di stretta misura, ma c'è da chiedersi come sarebbe andata al trionfatore di Montecarlo se « Lele » Pinto e Paganelli, fra i più temibili della squadra Fiat, non fossero stati presi a bersaglio dalla malasorte. Pinto ha rotto il cambio al termine della seconda prova speciale della tappa conclusiva, mentre Paganelli ha dovuto rimontare uno svantaggio ormai incolmabile accumulato durante la seconda prova speciale nella prima giornata quando si è trovato davanti, di traverso, sulla strada, la Fulvia di Balestrieri. Paganelli e Russo hanno dato una mano agli uomini della HF a tirarsi fuori dai guai. Ma quando hanno ripreso la marcia avevano già al passivo una quantità di penalizzazioni a causa del tempo perduto: sono arrivati ugualmente terzi.

Decine di migliaia di persone, sfidando le intemperie, hanno fatto da ala lungo buona parte del percorso (oltre mille chilometri fra strade nazionali, provinciali e « trazzere », con 24 prove speciali tutte impegnative (e quattro delle quali sono « saltate » per impraticabilità); folla anche al traguardo, sul lungomare di Cefalù.

Un'esplosione di entusiasmo ha suscitato l'arrivo di Bisulli - Zanuccoli, classificati quarti su 124 spider, che hanno tagliato la dirittura d'arrivo su tre sole ruote fra una pioggia di scintille per lo sfregamento delle lamiere sull'asfalto. La quarta ruota, l'anteriore destra, se l'erano persa chilometri prima tranciata da un masso.

Bisulli, sceso dalla macchina, ha commentato con amarezza l'accaduto: «Siamo riusciti a completare la gara solo grazie alla robustezza della vettura. L'urto è stato forte e abbiamo divelto due paracarri e un alberello. Siamo arrivati strisciando sulla protezione paracoppa.

Pallanuoto

I giocatori di pallanuoto del Centro Sportivo Fiat si stanno allenando con impegno, a ritmo sostenuto, per iniziare la stagione '72 in ottima forma.

Per accelerare la preparazione, sabato e domenica 8 e 9 aprile disputano a Trieste il Trofeo Giorgio Cubi, a cui partecipano, oltre al Fiat, le squadre della Fiorentia, della Triestina, e la compagine jugoslava del Primorje.

Il 22 e il 23 aprile i nostri pallanotisti saranno a Parigi, dove si svolgerà, alla piscina Keller, un torneo internazionale.

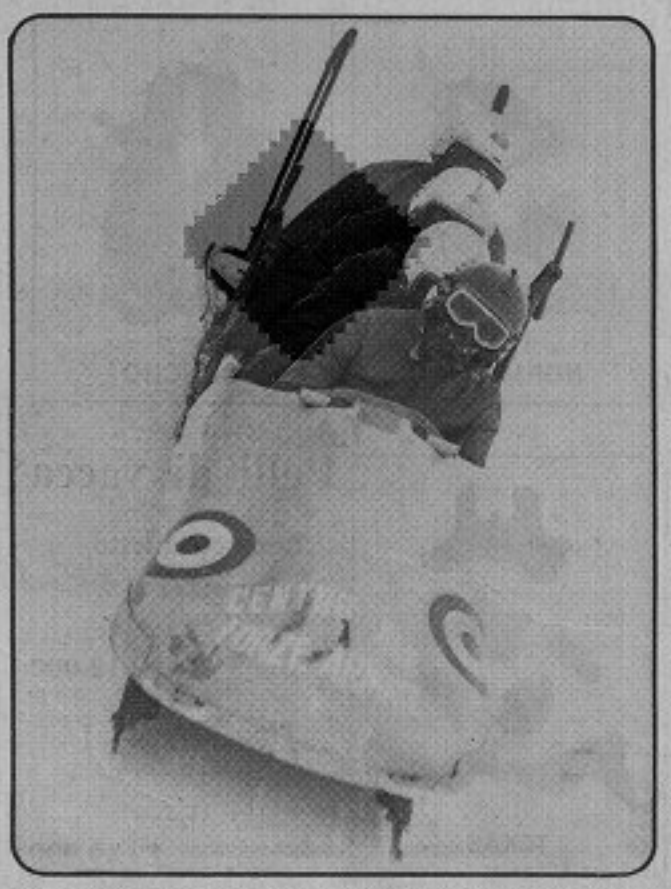
Dalla Avio al bob: due mesi per diventare campione italiano

Ha vinto il campionato italiano di « bob a quattro » due mesi dopo aver visto da vicino un bob per la prima volta in vita sua. Dino Brondolo, 22 anni, perito disegnatore alla Sezione Avio, fa parte della squadra di atletica leggera del Centro sportivo Fiat. La sua passione per il bob è nata per caso. Brondolo sta attualmente facendo il servizio militare a Vigna di Valle, sul lago di Bracciano, dove c'è una sede del Centro sportivo dell'aeronautica. « Un giorno, all'inizio di gennaio », racconta, « l'allenatore della squadra di atletica leggera mi chiese se me la sarei sentita di provare con il bob. Mancavano due mesi ai campionati italiani e avevano bisogno di un atleta robusto che aiutasse a spingere il veicolo. Ho risposto di sì, e tre giorni dopo ero a Cervinia, dove si sarebbero svolti i campionati ».

La notte precedente la prima giornata di prove, Brondolo confessa di non essere riuscito a dormire per l'emozione. « E neppure la notte dopo », precisa. « Perché il bob si è rovesciato in curva, e ho dato una tal zuccata contro la pista di ghiaccio che mi si è spaccato il casco. Per fortuna l'unica conseguenza è stata un forte mal di testa ». Che impressione fa andare a circa 140 l'ora dentro una specie di proiettile d'acciaio? « La prima corsa è stata terribile», dice Brondolo. «E' un po' come la prima volta che si va sulle montagne russe. Per di più, in curva, si sente all'improvviso un peso fortissimo sulla testa. E' l'effetto della forza centrifuga. Nonostante ci si metta poco più di un minuto a percorrere la pista di 1540 metri, alla fine della corsa mi pareva che fosse passata mezz'ora ».

Dopo pochi giorni, tuttavia, Brondolo era « conquistato » dal nuovo sport. Al termine di una giornata di allenamento (che è molto severo: sveglia alle sei del mattino, a letto alle nove di sera) non vedeva l'ora di ricominciare. Alle prove ufficiali di campionato, che durano una settimana, la squadra di Brondolo (composta dal pilota Alberto Frigo, dal « frenatore » Ivan Cavazzano e da Lino Benoni) si è classificata seconda, dopo il « Bob club Cristallo » di Milano. Il giorno del campionato ha vinto con un vantaggio di un centesimo di secondo.

Quando Brondolo è tornato a casa con la medaglia d'oro, ha trovato bronci invece che congratulazioni. « Mia madre », racconta, « era arrabbiatissima perché, per non farla stare in pena, le avevo nascosto che mi stavo allenando con il bob. Ha tentato di convincermi a smetterla con uno sport tanto pericoloso, ma visto che non c'era niente da fare, s'è rassegnata. Adesso, nonostante non voglia ammetterlo apertamente, è orgogliosissima di me ».



Brondolo, Frigo, Cavazzano, Benoni: la squadra campione

centro sportivo: calendario

ALPINISMO-ESCURSIONISMO

9 aprile: Monte Castelluzzo (m 1400), Val Pellice
23 aprile: Bric Mindino (m 1879), Val Casotto.

ATLETICA LEGGERA

16-17 aprile: Torino: Gare regionali « campionati interfacoltà » maschili e femminili
22-23 aprile: Sede da destinare: Campionati staffette maschili e femminili (fase regionale)
25 aprile: Milano: Manifestazione nazionale « Pasqua dell'atleta ».

ATLETICA PESANTE

15-16 aprile: Sede da destinare: Finale Coppa Italia seniores di pesistica
24-30 aprile: Katowice (Polonia): Campionati europei di lotta greco-romana.

AUTOMOBILISMO

29/4 - 1/5: Gita al lago di Como: Tremezzo.

CANOTTAGGIO

16 aprile: Varese: Gara nazionale di canottaggio
24-25 aprile: Sabaudia: Gara nazionale in K1 di canoa
30 aprile: Mergozzo: Gara interzona di canoa.

NUOTO

15-16 aprile: Torino: Campionati regionali maschili e femminili
25 aprile: Trieste: Criterium giovanile staffette femminili
30 aprile: Roma: Criterium giovanile staffette maschili.

TUFFI

16 aprile: Torino: Campionati regionali
29-30 aprile: Sede da destinare: Campionati primaverili assoluti.

GITE IN AUTOPULLMAN

— Gite di un giorno che si effettuano tutte le domeniche e festivi:
Lugano 2000 lire; Lugano (con escursione sul lago in battello e pranzo a bordo) 4400 lire; Stresa, Oropa 1300 lire; Como, Genova 1600 lire; Orta 1200 lire; Giro due Trafori (Gran San Bernardo e Monte Bianco) 4000 lire; Rapallo 1900 lire.

— Gite quindicinali:
Locarno 2400 lire; Alassio 2100 lire; Varazze, Spotorno 1600 lire.

Gruppo automobilismo

Il Centro Sportivo anche nel 1972 continuerà la sua attività con la « sottosezione » di regolaristi, alla quale possono aderire tutti coloro che intendono partecipare alle gare scelte per il Campionato Sociale, valide anche per il Trofeo Agnelli.

Il C.S.R.C. concederà le seguenti agevolazioni:

rimborso della licenza C.S.A.I. a chi avrà partecipato ad almeno tre gare fra quelle programmate;

contributo benzina corrispondente alla totale percorrenza effettuata nel giorno della gara, con una maggiorazione dal 30 al 50% per eventuali prove;

iscrizione gratuita alle gare;

premi in denaro o carburante da assegnarsi in base alla classifica finale del Campionato Sociale. Verranno altresì presi in esame a fine stagione, per una assegnazione supplementare di benzina, i particolari risultati conseguiti in gare extra programma (Rally od altre competizioni nazionali di particolare impegno).

Per quest'anno, sono state scelte in linea di massima, le seguenti competizioni:

9 aprile - Monte Castelluzzo (metri 1400) - Val Pellice
23 aprile - Bric Mindino (m. 1879) - Val Casotto
11 maggio - Trofeo Sant'Andrea - A.C. Vercelli;
25 giugno - 14° Giro delle Valli Biellesi - A.C. Biella;
16 luglio - 3° Autogiro Asparagi - Trofeo SIMCA - Scud. Nord-Ovest To;
8 ottobre - 5° Autogiro Colline Piemontesi - Pro-Loco Moncalieri, Scuderia Rododendri
15 » - 2° Raduno regolarità - 6° Trofeo Marelli - A.C. Milano

Gara di riserva:

12 novembre - 2° Trofeo conchiglia SHELL - A.C. Genova.

Gli interessati possono rivolgersi per informazioni e per le iscrizioni al delegato del Gruppo Automobilismo tutti i lunedì dalle ore 21 alle 22,30 presso la sede del Centro Sportivo.

BENEDETTO PASTORE

DAL 1898 SERRANDE DI SICUREZZA MANUALI ED ELETTRICHE - AVVOLGIBILI - A BILICO SENZA MOLLE SCORREVOLI - RIPIEGABILI - RIDUCIBILI

SEDE: 10152 TORINO - C. Novara 112 - tel. (011) 23.39.33 (5 linee) C.P. 517

FILIALI: ALESSANDRIA - V. G. Ferraris 3/A - ROMA - V. Faleria 32
GENOVA - C. Sardegna 82 r. - MILANO - V. Canova 39

AGENTI: in tutta Italia (vedere pagine gialle)

S.p.A.

MERCURIO D'ORO 1970

PASTORE SERRANDE DI SICUREZZA

FART

Piazza Adriano 15 - Telef. 756.668

offerta omaggio

acquistando
10 cravatte
seta pura foderate,
modelli e disegni moda, per
L. 35.000

in omaggio:
1 abito uomo
grande marca, oppure...
...soprabiti, cappotti, pantaloni, tailleurs, gonne, borse, calzature, orologi

affrettatevi, quantità limitata

è una vendita garantita **FART**
anche a rate

ARREDAMENTI - MOBILI

Bellato

vasto assortimento mobili moderni e in stile

ESPOSIZIONE FABBRICAZIONE
strada alpignano 97 - tel. 95.02.69

NEGOZIO
via fratelli piol 50 - tel. 95.95.10
10098 RIVOLI (Torino)

TRATTAMENTO DI FAVORE AI DIPENDENTI FIAT

A.B.C.E.

addestramento base
centro elaborazione
addestramento base
personale perforazione

Centro perforazione
analisi
programmazione
elaborazione dati
Corso Matteotti, 29 bis
10121 TORINO
Tel. 511.700

PREZZI PRATICATI ESPRESSAMENTE AI DIPENDENTI FIAT!

La Ditta G. FOGLIZZO di TORINO

Nella sede di via Giovanni da Verazzano 27, telefoni 501.845 - 502.541, propone i tappeti «alla gaucho» di pelli naturali, che arredano moderno, sono di facile pulizia, costano meno dei tappeti tradizionali, durano di più, e si adattano ad ambientazioni di ogni stile.

Avvalendosi dell'esperienza acquisita in molti anni di attività nel settore dei pellami nazionali ed esteri, la Ditta torinese G. Foglizzo, ha iniziato in questi giorni la vendita promozionale, **a prezzi eccezionali**, dei manteli pezzati di autentica vacca di varia provenienza che uno speciale processo di concia consente le più svariate utilizzazioni nell'arredamento moderno e di stile.

Le migliaia di pelli, importate direttamente, sono state messe a disposizione del pubblico, disponibili in due misure: il tipo scendiletto di mq 0,80 circa, e il tipo tappeto di mq 4 circa. Non c'è che l'imbarazzo della scelta, dal tipo «TEXAS», al tipo «GAUCHO», al tipo «NORMANDIE», ecc. Macchiate bruno, nero, marrone, nei disegni e le tonalità sempre diverse, delle inimitabili fantasie proprie di madre natura.

La funzione principale della pelle naturale è quella del tappeto, per resistenza e facilità di pulizia mediante spugna, acqua semplice e sapone neutro, ma può sostituire anche il «plaid», il copriletto, e fissata alla parete diventa un originale e simpatico fatto decorativo.

Con questa felice iniziativa la ditta Foglizzo dà la possibilità a tutti di rendere particolarmente accogliente il proprio alloggio, di dare una nota di eccentricità decorativa alla casa in montagna o al mare e particolarmente alle stanze dei bambini. Inoltre la ditta Foglizzo essendo **importatrice diretta** è in grado di contenere i prezzi in modo da rendere accessibile questo completamento dell'arredamento anche alle famiglie che possono destinare delle cifre limitate per l'abbellimento dei loro alloggi.

Vi consigliamo inoltre le nostre coperte di lapin cincillà foderate in morbida lana e in misure standard di metri 1,80×2,40 (circa) al prezzo eccezionale di **L. 55.500.**

Infine per i vostri bambini proponiamo le nostre pelli di agnello a pelo lungo di colore bleu china, giallo o verde e arancio, misure mq 0,80 (circa) **L. 10.300.**

NORMANDIA

GAUCHO

TEXAS

Pelli di vacca

tipo scendiletto
misure:
mq 0,80 (circa)
L. 12.000

Tipo tappeto
misure:
mq 4 (circa)
L. 39.900

Spett. Ditta FOGLIZZO - Via G. da Verazzano 27 - 10129 Torino

Vi prego di inviarmi franco domicilio contro assegno:

N.	pelli - N.	pelli - N.	pelli - N.	coperte
Tipo pelle vacca scendiletto:	TEXAS	GAUCHO	NORMANDIA	
Tipo pelle vacca tappeto:	TEXAS	GAUCHO	NORMANDIA	
Tipo pelle agnello:	SCENDILETTO	TAPPETO		
Colori:	BLEU CHINA	ARANCIO	GIALLO	VERDE
Tipo coperta:	LAPIN CINCILLA'			

Cognome _____ Nome _____

via _____ C.A.P. _____ località _____

Firma _____

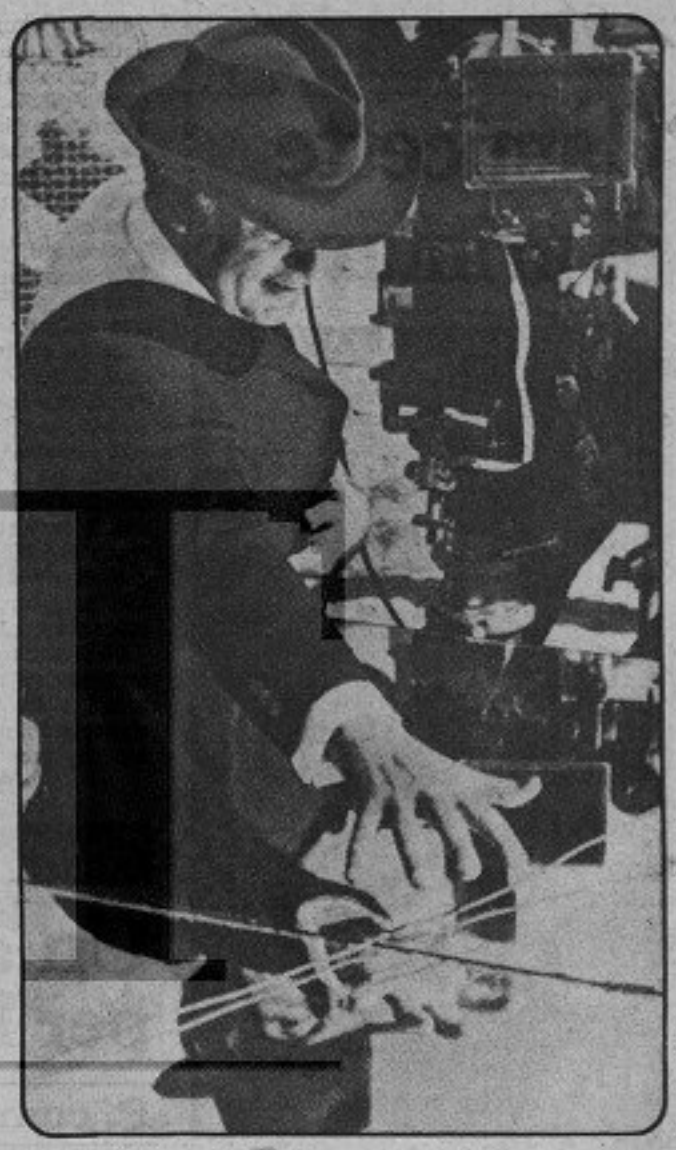
libri

Personaggi di un'epoca

« Ho raccolto dal mio "campionario" i brani che mi sembrano più resistenti, che possono magari offrire qualche spunto per tracciare, a chi vorrà fare il ritratto di mezzo secolo, la storia del tempo faticoso che ci è toccato di vivere ».

Così dice Enzo Biagi nella prefazione al volume « Testimone del tempo », una antologia dei suoi articoli più belli. E di questi articoli dice ancora: « Li ho rivisti, qualche volta li ho riscritti, ma non ho cambiato la sostanza dei resoconti; valga anche per me la giustificazione di Gandhi: "Le opinioni che ho formulato e le conclusioni a cui sono giunto non sono definitive: posso cambiarle domani. Mi sia concesso, in ogni caso, per ogni errore, un'attenuante: la buona fede ».

Da questo volume, « Testimone del tempo », riportiamo il ritratto di uno dei personaggi più interessanti, Federico Fellini, di cui, in questi giorni, si proietta l'ultimo film, « Roma ». L'articolo è stato scritto qualche anno fa, ma conserva freschezza e un vivo interesse attuale.



Uno dei più intelligenti personaggi del nostro cinema contemporaneo: il regista romagnolo Federico Fellini

Fellini alla ricerca di se stesso

Federico Fellini ha, finalmente, un ufficio. Dà appuntamenti, riceve visite. Risponde alle telefonate, e detta la corrispondenza a una graziosa segretaria: « E' una brava ragazza — dice — ma non deve nascondere il bambino nei cassetti ».

La timida impiegata non gli aveva detto che è madre d'un bimbo piccolo, da allattare. Fellini lo ha scoperto, per caso, addormentato tra i fascicoli delle « pratiche da evadere ».

Sta preparando il nuovo film, ma non vuole parlarne. « Per scaramanzia », spiega. Sarà, come sempre, una storia autobiografica, si svolgerà tra Rimini, Roma e Bologna. La storia di uno che ritorna, un viaggio alla ricerca della giovinezza. « A me piace raccontare di me stesso, della gente che ho conosciuto, delle suggestioni che il destino, all'improvviso, ci può mettere sotto gli occhi », ha detto una volta. Lui è anche un po' Moraldo, lo scapestrato e pigro giovanotto dei *Vitelloni*, un po' Marcello, l'indifferente cronista di *La dolce vita*. Cammina sulle orme di Flaubert: « Emma Bovary sono io ».

●

Anche nella prossima pellicola, la trama avrà poca importanza. Tanti capitoli; gli sceneggiatori possono perfino non sapere che cosa accadrà poi. Ha attaccato alle pareti fotografie, ritagli di giornali che forse gli suggeriscono immagini per la sua vicenda. Una vecchia stampa: riproduce un baffuto domatore che tiene orgogliosamente un piede sulla pancia di una tigre reale; dietro una grande vetrata sfila una processione di vescovi, i volti dei prelati sono bianchi come le mitrie; due fanciulle bionde e sorridenti accavallano con pudore le gambe nelle cartoline colorate dell'ultimo Ottocento. Una ha lunghissime trecce, e chiari occhi nordici: così doveva essere Katia quando la conobbe il giovane Thomas Mann.

« Non mi faccio illusioni », dice Fellini, « non credo a un altro successo strepitoso; *La dolce vita* farà guadagnare al produttore dieci miliardi. Chissà cosa si aspettano da me. Guarda che hanno scritto i critici a Parigi e a Londra: parlano di Chaplin, di un capolavoro, dell'opera più importante da non so quando ».

Fa portare tre cartelline azzurre, una raccolta di giudizi e di lettere. « Continua, fratello Fellini, a occuparti del tuo prossimo », gli scrive una casalinga da Napoli. Ma Fellini è amareggiato; il suo prossimo, forse, lo ha deluso. Voleva anche fare il produttore, scoprire giovani, lanciarli, incoraggiare gli uomini di talento ad affrontare l'avventura cinematografica.

Un giorno è capitato a Padova. Era solo. Gli piace camminare per le strade, guardare le vetrine, ascoltare i discorsi degli altri, entrare nelle chiese deserte; in certe ore c'è solo la vecchia che vende i ceri, e sonnecchia nell'ombra di una navata. Ha spinto la cigolante porta della basilica, e si è trovato di fronte a un curioso manifesto. I duri caratteri neri dicevano: « Preghiamo per la salvezza dell'anima del peccatore pubblico Federico Fellini ».

« Peccatore pubblico, capisci? », si sfoga. « Quando *La dolce vita* fu proiettata, invitai a una visione privata un gruppetto di gesuiti. "Lei parla al cuore degli uomini" disse uno. "E' un film profondamente carico di pietà e di dolore" disse un altro. "Spero faccia tanto bene" aggiunse un terzo. "E' la più bella predica che io abbia ascoltato" concluse un famoso padre che parla alla radio. Uno stava quasi per baciarmi le mani.

« Adesso scrivono che *La dolce vita* è una battaglia perduta per l'onestà, dicono che mentre giravo facevo anche le orge, e pensare che lavoravo sedici ore al giorno, non nego che la Ekberg sia bella, affascinante, ma lavoravo sedici ore tutti i giorni; il film fu classificato prima per "adulti con riserva", poi "sconsigliabile", poi "escluso per tutti". Non posso difendermi, replicare. Non discuto le valutazioni estetiche, ognuno ha i suoi gusti, si può anche ignorare ciò che hanno detto del mio lavoro in tutto il mondo, bisogna pur accettare qualunque opinione. Ma in materia di morale, di religione, c'è stata una così profonda frattura fra i cattolici che non capisco che cosa sono, che cosa ho fatto. Padre Baraldi dice che sono "un artista viscerale", e sta bene, "un fanciullo in senso pascoliano », e pazienza. Ma senti questi giudizi: dovrei essere, ad ascoltare i recensori, un cattolico coerente, un cattolico ateo, un cristiano religioso, un cristiano romantico, un esistenzialista cattolico. Che cosa sono? Un peccatore pubblico da redimere, un disonesto, per una parte; ed ecco un sacerdote che afferma: "Mai il cinema ha inserito nel peccato un senso tanto profondo di amarezza, di noia, di desolazione" ».

Fellini è addolorato. Contro di lui si scatenarono, a suo tempo, il Consiglio e la Giunta araldica nazionale, perché lo accusavano di avere leso « il decoro della nobiltà », ed alcuni corsivisti benpensanti, che gli imputavano di avere denigrato « rispettabili ambienti dell'Italia produttiva »; alla « prima » milanese, un patriota intemperante gli sputò addosso. Ma quell'aria di scandalo, quei rimproveri lo lasciavano indifferente. Fellini è ora deluso. Forse, come Marcello di *La dolce vita*, ha nostalgia dello sguardo pulito di Paolina, la fanciulla che incontra e perde sulla riva del mare, nostalgia di Rimini, del molo, della riviera desolata in queste giornate d'inverno, del caffè di Raoul dove si incontrano gli sfaccendati, gli studenti, gli intellettuali della città. « Quando viene a Rimini », dice don Borghesi, un prete suo amico, « sente proprio il bisogno di pace, della pace della canonica, e mi viene a trovare. Io conosco molte cose anche intime di Federico, che è tanto e tanto buono nelle sue intenzioni, c'è in lui tanta rettitudine ».

●

Forse Fellini ha bisogno di ascoltare le parole semplici e confortanti dell'amico prete. Egli è un poco anche Moraldo, e come si legge nel soggetto dei *Vitelloni*: « Moraldo è solo: non ha potuto ingannare il tempo, che fare? La notte incombe ».

Qualcuno dice che il suo patrimonio fantastico è limitato: ma a chi? Saltimbanchi, ladruncoli, bidonisti, storpi, sgualdrinelle che non hanno smarrito l'innocenza, fraticelli dal cuore puro e dal quasi irragionevole candore.

Ma Fellini racconta i suoi incontri, le sue esperienze umane, è un uomo che sceglie — in senso artistico, si intende — la sua compagnia. Forse Chaplin non ha raccontato per tutta la vita le imprese di uno straccione in lotta con un mondo crudele? Tutto, per Fellini, è degno di attenzione. Cosa dice il funambolo a Gelsomina, alla piccola e straordinaria creatura che illuminava i fotogrammi della *Strada*?: « Lo vedi questo sassolino? Tutto serve, serve anche questo sassolino. Io non lo so a che serve questo sasso, ma serve. Se non serve questo sasso, non servono neanche le stelle ».

●

Quando si sente più solo, Fellini sale su un treno e va a Rimini. Ci tornerà per il suo prossimo film, ci torna per ritrovare qualcosa di se stesso. Arriva che è notte, e butta pietre contro le finestre degli amici che dormono. Sanno che è lui, si alzano, e comincia la lunga passeggiata. Qui abitava la sartina alla quale, quando era al liceo, faceva la corte, lì andava a fare gli esercizi il sabato, per la premilitare, e lui metteva, nella canna del fucile 91, un mazzetto di margherite, li giocavano da ragazzi agli achei e ai troiani, e si davano tante botte, sulla spiaggia andava poco, perché era troppo magro, e si vergognava; questo è il portone della scuola. « Fellini è un classico », dice il signor preside. « Ricordo che fino da allora gli piaceva tanto Giovenale ». Poi, all'alba, va a svegliare la madre. « Federico, Federico », dice la vecchia signora, « che cosa possa fare per te? Aspettare e pregare ».

Poi si confida con le altre vecchie signore che incontra all'uscita del rosario, e che le invidiano quel figlio: « Era meglio se faceva l'avvocato », dice, « avrebbe un bello studio a Bologna, e potrei vederlo più spesso ».

ENZO BIAGI: « *Testimone del tempo* », editrice S.E.I., 2500 lire.

moda

Camicette di primavera

Tocca alla camicetta il primato di un tipo di eleganza facile e pratica, sempre accettabile ad ogni età. Una formula valida in tutte le stagioni, s'intende, ma che diventa soprattutto d'attualità quando si ripone il cappotto invernale per sostituirlo con il tipo di abbigliamento più leggero e più adatto ad essere illuminato dai primi raggi di sole primaverile.

E' questo il momento delle camicette: in colori vivaci in tinta unita o in disegni fantasia di diverso formato e ispirazione, portano la loro nota allegra in qualunque occasione.

Sono tali le proposte suggerite dalla moda d'oggi da permettere a chiunque di aggiornare, con una spesa molto modica, l'aspetto del proprio corredo. Non a torto si potrebbe dire: « camicetta che indossi, aria nuova che ottieni ». Non appare infatti diversa la medesima camicetta a seconda se indossata con un paio di pantaloni o con una gonna a pieghe, abbinata ad una cintura di colore contrastante, ravvivata dal piccolo *foulard* annodato intorno al collo e lasciato in bella vista nello spiraglio del colletto aperto?

In un arco di prezzi che variano dalle millecinquecento lire (per un modello realizzato in cotonina floreale) alle settemila lire (per il tipo più costoso di seta pura) i grandi magazzini offrono durante questo periodo d'inizio della bella stagione una varietà invitante di capi, studiati nel taglio e nella ricerca dei piccoli particolari secondo le tendenze dell'ultimo grido.

Primeggia, per esempio, la blusa di crepella mista a fondo rosso punteggiato di minuscoli pois bianchi: si allaccia con la chiusura lampo nel dorso e sfoggia invece davanti un festoso fiocco annodato.

E' un modello ideale con un paio di pantaloni di flanella grigia ed una giacchetta di panno blu, oppure con una gonna a pieghe di lanetta bianca ed una giacca rossa, o, altra soluzione, con una gonna a pieghe di *jersey* nel medesimo tono di rosso ed una cintura in vita di pelle bianca.

A sua volta la graziosa camicetta di *popeline* bianco a fitte righe azzurre, con colletto a punte lunghe e polsini di picché, può risultare ben accoppiata con una gonna pieghettata di crepella di lana blu e con una giacca di ugual tinta; di felice risultato anche con un paio di pantaloni di vigogna grigia ed una cintura di pelle blu scuro come il colore dei mocassini.

Niente di più piacevole poi che l'aspetto fresco della camicetta di cotone scozzese o a grandi quadretti bicolori: le spalline abbottonate, un taschino applicato solo da un lato e l'aria un poco sbarazzina, il tipo di camicetta ideale, per intenderci, per le gite in bicicletta o in automobile, per le merende sui prati.

Il *popeline* rosso profilato di uno sbieco blu, con « cannoncino » abbottonato al centro e collettino rotondo con fiocchetto blu, è un'altra trovata destinata al successo del bicolore classico, mentre le righe di diverse dimensioni sostituiscono con maggior insistenza i modelli di tessuto stampato a disegni di fiori.

Se destinate ad essere sfoggiate di sera le bluse si accendono invece di riflessi lucidi e di colori vivaci come carte di cioccolatini e sono realizzate in satin misto di grande effetto.

cucina

Un alfabeto per la cuoca

P, come pollo

Prima preoccupazione, quando si acquista un pollo, deve essere quella di riconoscerne la qualità e la freschezza. Si ha la prova che l'animale è giovane e tenero quando l'osso del petto è flessibile sotto la pressione delle dita.

Il pollo, oggigiorno, è la carne dal prezzo più conveniente. La cuoca può sbizzarrirsi nel cucinare il pollame, utilizzando pentole, padelle, spiedi e forni. Le galline e i capponi, che possiedono più grasso, sono adatti alla preparazione di gustosi brodi.

Vi sono molti modi di preparare il pollo: alla griglia, farcito con rosmarino e spicchi d'aglio, in umido con pomodoro fresco e basilico, con vino o con funghi. Una specialità toscana è il pollo lesso ricoperto con l'«acciugata», una salsa a base di acciughe e capperi stemperati in olio d'oliva non troppo caldo.

Per ottenere un arrosto tenero al punto giusto, è necessario attendere due o tre ore da quando è stato levato dal frigorifero, prima di metterlo in forno. Dopo una cottura preliminare e rapida a forno caldissimo, il pollo dovrà cuocere a fuoco medio, più o meno a lungo a seconda della sue dimensioni.

Se si compera un pollo già confezionato, per ottenere una rosolatura uniforme è consigliabile allentare gli spaghi da cui sono strette le cosce, o meglio tagliarli completamente dopo trenta minuti di cottura: ciò evita di avere la parte superiore delle cosce ancora sanguigna quando il resto è ben cotto.

Una curiosità storica a proposito del pollo: il piatto che Napoleone prediligeva insieme al pollo arrosto era una gustosa fricassea di pollo, che fu denominata in seguito alla « Marengo », in ricordo della famosa battaglia che Napoleone combattè in questa città nel 1800.

alla romana

(Dose per 4 persone).

Tempo occorrente: 45 minuti.

Ingredienti: un pollo di chilogrammi 1,200, 2 fette di prosciutto crudo piuttosto spesse, 2 cucchiai di olio, 20 grammi di burro, uno spicchio d'aglio, un ciuffetto di prezzemolo tritato, mezzo bicchiere di « brandy », 2 peperoni, 400 grammi di pomodori pelati, qualche foglia di basilico, sale e pepe.

Prezzo all'incirca: 1300 lire.

Esecuzione: preparate il pollo per la cottura, tagliatelo a pezzi, lavateli ed asciugateli. In una padella versate l'olio, il burro, ed aggiungete poi il prosciutto tagliato a dadini e fate rosolare il tutto per qualche minuto, incorporatevi poi i pezzi di pollo cosparsi di sale e pepe e fateli cuocere finché risultino ben dorati. Aggiungete poi i peperoni tagliati a pezzetti, ed il trito di aglio e prezzemolo con mezzo bicchiere di « brandy ». Quando questo sarà evaporato, unite i pomodori e lasciate cuocere per una mezz'ora circa.

Servite infine il pollo con il sugo di cottura che risulterà piuttosto denso.

in salsa tonnata

(Dose per 4 persone).

Tempo occorrente: un'ora e 25 minuti.

Ingredienti: un pollo di chilogrammi 1,400, una costola di sedano, una cipolla, 2 carote, 2 patate, 2 litri di acqua, una foglia di lauro, sale.

Per la salsa: una costola di sedano, una carota, mezza cipolla, un etto di tonno sott'olio, 2 filetti di acciughe dissalati, 4 cucchiai di brodo, mezzo bicchiere di vino bianco secco, 2 tuorli d'uova sode, un bicchiere di olio, 3 cucchiai di aceto, mezzo limone spremuto, un cucchiaino di basilico tritato fine, pepe.

Prezzo all'incirca: 1600 lire.

Esecuzione: fate lessare il pollo, debitamente pulito, in una pentola con due litri di acqua a cui avete aggiunto un po' di sale, e le varie verdure ed una foglia di lauro. Nel frattempo, tritate finemente una costola di sedano, mezza cipolla, una carota e fate soffriggere il tutto in un tegame insieme a tre cucchiai di olio: dopo alcuni minuti aggiungete 100 grammi di tonno finemente sminuzzato e due filetti di acciughe dissalati. Mescolate con cura e, dopo qualche minuto, versatevi sopra quattro cucchiai di brodo e mezzo bicchiere di vino bianco secco; coprite il recipiente, abbassate il fuoco e lasciate cuocere per 15 minuti.

Passate quindi il composto al setaccio e amalgamate il ricavato in una scodella capace, con due tuorli d'uovo. Mescolate gli ingredienti e poi incorporatevi a goccia a goccia l'olio rimanente sempre rimestando con il cucchiaio di legno. Aggiungete, infine, il succo di mezzo limone, tre cucchiai di aceto, un cucchiaino di basilico fresco tritato, sale e un po' di pepe macinato al momento, mescolate accuratamente il tutto, versate poi la salsa sopra il pollo lessato tagliato a pezzi, e lasciate raffreddare. Mettete poi in frigorifero fino al momento di servire in tavola.

alla napoletana

(Dose per 4 persone).

Tempo occorrente: 30 minuti.

Ingredienti: un pollo di un chilogrammo, 30 grammi di burro, 2 cucchiai di olio, 4 filetti di acciughe dissalati, 100 grammi di olive nere snocciolate, 2 pomodori, uno spicchio d'aglio, un pizzico di origano, un bicchiere di vino bianco secco, sale, pepe.

Prezzo all'incirca: 1150 lire.

Esecuzione: tagliate a pezzi il pollo già preparato per la cottura (cioè mondato, lavato e asciugato) e conditelo con sale e pepe. Quindi ponete in una casseruola il burro e l'olio e fate dorare i pezzi di pollo a fuoco vivo per qualche minuto; abbassate poi la fiamma e completate la cottura per circa 20 minuti. A parte, preparate il trito delle olive nere unite alle acciughe, ai pomodori e allo spicchio d'aglio ed origano. A cottura ultimata togliete i pezzi di pollo e poneteli nel piatto di portata. Nel fondo di cottura versate il trito con l'aggiunta di un bicchiere di vino bianco secco, fate insaporire l'insieme per una decina di minuti e versatelo sul pollo: infine servite in tavola.

dischi

Sylvie Vartan canta Mozart

I motivi finalisti del Festival di Sanremo occupano già da alcune settimane i primi posti nella classifica discografica italiana. A nostro parere alcuni sono piuttosto scadenti, ma hanno avuto la fortuna di essere stati lanciati nella più importante manifestazione canora dell'anno e quindi vengono ascoltati da milioni di persone. I locali da ballo, i *juke-boxes*, la radio e la televisione continuano ad imporceli ogni giorno e noi, quasi senza accorgercene, ci troviamo magari a canticchiare motivi che, forse, non apprezziamo neppure.

I motivi invece che non vengono lanciati a nessuna manifestazione canora o festival impiegano molto più tempo ad affermarsi e il loro successo, quando riescono a raggiungerlo, è veramente meritato ed è il frutto di una scelta da parte del pubblico.

Tra i motivi che potrebbero dare filo da torcere alle canzoni sanremesi segnaliamo i seguenti:

« Santa Fe », dei Titanic, una canzone dal ritmo trascinante, tutta da ballare.

« Prima notte senza lei », l'ultimo disco dei Proteti, versione italiana di un motivo di Gilbert O' Sullivan.

« American Pie », di Don McLean da diverse settimane primo in America.

« Hey big Brother », dei Rare Earth, un sestetto di Detroit ormai famosissimo negli Stati Uniti.

« Deep Enough for me », degli Ocean, il complesso che aveva trionfato al Festival di Venezia con la canzone « Put your hand in the hand ».

« Senegal » e « Dis moi », dei Martin Circus, il migliore complesso *pop* francese.

« We are Neighbours », dei Chi-Lites, un complesso famoso per aver accompagnato in varie esibizioni Aretha Franklin.

« Invidio il volo pazzo delle rondini », di Antoine, tratto dal film « Siamo tutti in libertà provvisoria ».

Tra gli L.P. segnaliamo:

« At the Riviera Hotel, Las Vegas » di Engelbert Humperdinck registrato dal vivo e comprendente i più notevoli successi di questo cantante intercalati da battute comiche.

« Terra in bocca... poesia di un delitto », dei Giganti che tentano ancora una volta di sfondare con questo disco a sfondo sociale-contestatore.

« Aqualung » e « Benefit », ultimi 33 giri dei Jethro Tull, un complesso inglese molto conosciuto nel mondo dell'*underground*.

Vogliamo poi sottolineare come, grazie a Waldo de los Rios e a Sylvie Vartan, Wolfgang Amadeus Mozart sia diventato popolare al grande pubblico. La sinfonia n. 40 nella versione suonata dal musicista sudamericano e in quella cantata dall'interprete francese, ha avuto un immediato e notevole successo. Il musicista salisburghese, che a tre anni scriveva già musica e che a undici componeva la sua prima opera seria, dopo circa duecento anni è comparso nelle classifiche di musica leggera!

Di Waldo de los Rios poi è uscito recentemente un L.P. intitolato « Mozartmania ». Ottimi gli arrangiamenti e le rielaborazioni delle composizioni di Mozart. Gli appassionati di musica classica forse non concordano con noi, ma pensiamo che questo disco potrà piacere e dare a tutti l'occasione di conoscere brani come l'Ouverture e l'aria Voi che sapete da «Le nozze di Figaro».

cinema

Sophia Loren in ospedale

● BIANCO ROSSO E..., di Alberto Lattuada. E' la volta anche per Sophia Loren, di interpretare il ruolo di una monaca. Addetta a servizi ospedalieri, la giovane suora ha difficoltà nel tenere a bada un paziente riottoso, estremista di sinistra con i connotati di Adriano Celentano. Altri interpreti: Tina Aumont, Fernando Rey.

● FRATELLO SOLE, SORELLA LUNA, di Franco Zeffirelli. Gli anni giovanili di Francesco d'Assisi ispirano al celebre regista di « Romeo e Giulietta » una vicenda fantastica e realistica al tempo stesso, nella quale il futuro santo dei poveri affronta temi e problemi affini, sotto certi aspetti, a quelli che inquietano la gioventù d'oggi. Due inediti attori inglesi, Graham Faulkner e Judith Bowker, sono rispettivamente Francesco e Chiara, Alec Guinness è il Papa.

● IO E L'AMORE, di Edward Sedgwyck. Dopo « Il cameraman » dell'anno scorso, e il chapliniano « Tempi moderni » di quest'anno, ecco un altro intelligente « recupero » d'un classico del cinema muto. « Io e l'amore » (1929), opera tra le più mature del grande Buster Keaton, fonde i temi umoristici e sentimentali nella compattezza espressiva d'un piccolo capolavoro. La « fanciulla-premio » è Dorothy Sebastian.

● CAUSA DI DIVORZIO, di Marcello Fondato. Ambientato tra le case e le fabbriche di Carpi (la cittadina emiliana della maglieria), riflette il divario tra codici e realtà in una bonaria satira di costume dove Catherine Spaak è la moglie, Enrico Montesano il marito, Senta Berger l'amante, Gastone Moschin l'avvocato di provincia.

● LA POLIZIA RINGRAZIA, di Stefano Vanzina. Da una rapina con omicidio prende le mosse una vicenda social-polemica con risvolto giallo finale. Il regista di film comici Steno per la prima volta firma con nome e cognome un'opera non faceta e « impegnata ». Interpreti: E. M. Salerno (un commissario), Mariangela Melato (una giornalista), Mario Adorf, Franco Fabrizi, Cyril Cusack.

● WILLARD E I TOPI, di Daniel Mann. Giovane frustrato, succubo d'un padrone malvagio, si vendica di costui aizzandogli contro un esercito micidiale di roditori all'uopo addomesticati. E' un « horror » americano affidato all'interpretazione di Bruce Davidson, Ernest Borgnine, Elsa Lanchester, Sondra Locke.

● SENZA FAMIGLIA, NULLATENENTI CERCANO AFFETTO, di Vittorio Gassman. Buffoneria picaresca e lunatica malinconia in un gustoso film, irreale e verista al tempo stesso. Vi primeggia, senza strafare, una coppia pittorescamente assortita (Gassman, anche intelligente regista, e Paolo Villaggio), alla quale fa da contorno una vivida folla di tipi e macchiette.

● L'UDIENZA, di Marco Ferreri. A Roma per avere senza testimoni un personale colloquio con il Papa, il piccolo borghese Amedeo, ex ufficiale di complemento, è l'emblematico e puntiglioso prototipo di coloro che rifiutano, in modo drastico e ossessivo, di rendersi conto dell'impossibilità di soddisfare a certe loro stravaganti richieste. Con Enzo Jannacci, protagonista, comprimari di gran nome: Claudia Cardinale, Gassman, Tognazzi, Michel Piccoli.

biblioteca

Tra i più recenti acquisti della Biblioteca del Centro Culturale segnaliamo i seguenti titoli:

50 navi italiane famose, di G. Annovazzi; *Dai nostri inviati speciali in questo secolo*, di E. Biagi; *I Borboni di Spagna*, di G. Coniglio; *Vescovi, popolo e magia nel Sud*, di G. De Rosa; *Ovidio*, di O. Drimba; *Sherpa, Himalaya, Nepal*, di M. Fantin; *Dal Rinascimento all'Illuminismo*, di E. Garin; *La nascita dell'Io*, di E. Glover; *La destra tedesca e il fascismo*, di H. P. Hoepke; *Storia di Roma*, di S. J. Kovaliov; *Il malloppo*, di M. Marchesi; *Poesie a Beny*, di F. T. Marinetti; *Le più strane creature della terra*, di V. Melegari; *Zelda*, di N. Milford; *Paracelso, medico e mago*, di A. Miotto; *Viaggio in Italia*, di Montesquieu; *I Normanni nel Sud*, di J. J. Norwich; *Mamma Lucia*, di M. Puzo; *Miti greci nell'interpretazione cristiana*, di H. Rahner; *Strade per la libertà*, di B. Russel; *Storia del '900*, di L. Salvatorelli; *Cogliere l'occasione*, di B. Seale; *Povero ricco*, di I. Shaw; *Memorie del Terzo Reich*, di A. Speer; *Dizionario di botanica*, di U. Tosco; *Canatanaja*, di Viazzi-Giovannini; *L'uomo ammaestrato*, di E. Vilar; *La ricerca scientifica in Italia*, di G. B. Zorzoli.

fotografia

Come usare il filtro giallo

Lo scopo di questa rubrica è di dare, a tutti quanti si interessano alla fotografia, qualche consiglio utile a migliorare il loro lavoro. E ricordiamo ai lettori che esiste presso il Centro Culturale Fiat una sezione fotografi a loro disposizione.

Grosso sbaglio del fotografo: attendere le belle giornate. L'autentico appassionato dell'obiettivo sa che si possono ottenere piccoli capolavori anche nelle giornate peggiori; comunque è innegabile che, chi non è proprio un maestro, si trova a maggior agio con il cielo luminoso, i prati verdi, gli alberi fioriti. Cioè in primavera, come ora: ed è tempo quindi di andare a zonzo con la nostra brava macchina a tracolla, ben muniti di pellicola, non importa se a colori od in bianconero. E scattare, scattare ancora: la maggior parte delle fotografie che ammirate alle mostre sono le migliori di tutta una serie, talvolta addirittura se n'è scelta una soltanto su trentasei: ma quella può e deve essere davvero eccellente.

Bisogna partire dalla considerazione che, con una macchina fotografica anche di medio prezzo, chiunque può realizzare cose ottime: basta rispettare alcune norme elementari. Per esempio, fare tutto il contrario di quanto consigliano certi superatissimi manuali, e mai fotografare gente con il sole in fronte, direttamente negli occhi, che obbliga a smorfie ridicole. Occorre invece osservare attentamente l'intera composizione, e non solo il soggetto principale; che a sua volta, non va mai posto nel bel mezzo della scena, ma leggermente di fianco, come per dimostrare che è stato colto un po' a caso, senza pensarci troppo. Come è stato fatto nella fotografia che presentiamo, opera di Aldo Moisio: una foto senza troppe pretese, ma che può restare come ottimo ricordo di una giornata in collina (il paesino sullo sfondo è Pecetto Torinese).

Osservate quanto è spontaneo il gesto della donna che tiene il bimbo per mano: come si vede che vanno tutti e due verso una zona di sole, dove stendere il *plaid*. Osservate in quale momento la foto è stata scattata, cioè quando la figura maggiore si è trovata a metà strada far i due ciliegi di sinistra, in modo che la testa non coincidesse né con l'uno né con l'altro tronco. Ed infine notate come il paese, pur sfumato dalla lontananza, risulti perfettamente inquadrato fra le lussureggianti chiome degli alberi. Per ultimo: attenzione! All'estrema destra ci sono altre persone, che potevano disturbare un quadro così spontaneo, attirando l'occhio su particolari non necessari: perciò il fotografo li ha tenuti in disparte, facendoli quasi sparire come se fosse un prestigiatore.

Il cielo era totalmente limpido. Peccato: qualche nuvoletta avrebbe arricchito la simpatica scena, ma tutto a questo mondo non si può avere. Ricordate però che, se volete rendere nel modo dovuto le nuvole, è indispensabile, nelle fotografie in bianconero, l'uso di un filtro giallo. Ve ne sono di diverse gradazioni e costano abbastanza poco. Devono però essere usati con un accorgimento: dato che trattengono parte della luce, richiedono l'allungamento del tempo di posa. Un filtro giallo chiaro, ad esempio, impone di passare da 1/250 di secondo a 1/125. Difficile? Nient'affatto: elementare. Vale la pena di pensarci un poco, per realizzare foto migliori.

Dal discorso che abbiamo fatto, qualcuno potrà invece ricavarne motivi di sconforto e dire: « Non riuscirò mai a diventare un buon fotografo! ». Niente di più errato. Semplicemente ci siamo soffermati su elementi che possono sembrare « trascurabili » ma che, a foto realizzata, appaiono determinanti per il risultato finale.

filatelia

Nel segno del Leone

L'astrologia è entrata nella storia della filatelia. Era prevedibile, del resto, che i bozzettisti, coloro che ogni giorno s'ingegnano per scoprire francobolli nuovi, impensati, originali, con cui attirare l'attenzione dei collezionisti, prima o poi si volgessero a una materia che, per ragioni molteplici, la si voglia prendere sul serio oppure no, sta interessando un pubblico sempre più vasto.

Lo Stato arabo di Ajman, uno dei più prolifici in fatto di francobolli, ha emesso una serie dedicata ai « grandi » della storia, di epoche differenti, visti attraverso il loro segno zodiacale. E' la solita formula del « Dimmi sotto che segno sei nato e ti dirò che carattere hai ».

Così, in questa originale emissione, vediamo il ritratto del personaggio, a colori, e indicato a sinistra il suo segno zodiacale. Napoleone, per fare un esempio, è nato il 15 agosto 1769, ed ha perciò — secondo gli astrologhi — un carattere forte, generoso, autoritario, è un intraprendente per principio, uno che non riesce mai a lasciarsi guidare ma ha tutti i requisiti del capo, può cioè, trascinare gli altri, con tutte le conseguenze che la storia ci riferisce. John Kennedy, per scegliere un personaggio più vicino a noi, è nato sotto il segno dei Gemelli, era di indole buona, quindi, idealista, generoso, un po' calcolatore. Non sappiamo fino a che punto l'astrologia l'azzecchi ma, senza dubbio, l'hanno indovinata coloro che progettarono questa serie, andata esaurita in un batter d'occhio.

In Italia, ancora delusioni per i tre valori dedicati al centenario della morte di Giuseppe Mazzini, tre esemplari uguali, ossia con un identico bozzetto. Poteva esserci per Mazzini, già celebrato di recente nel venticinquennio della Repubblica, un commemorativo solo ma bello, graficamente curato. Peccato che l'amministrazione postale italiana continui a battere una strada che tutti, e non solo la stampa specializzata, indicano come sbagliata. Ottima l'accoglienza dei filatelisti alla serie di San Marino per il Botticelli. Dunque, se ha del buon materiale, il Poligrafico realizza cose buone, e nessuno ne aveva mai dubitato. Dipende dall'inventiva, dai bozzetti e dal tempo che incisori e stampatori hanno a disposizione. Con la fretta raramente si ottengono buoni risultati.

medicina

L'insufficienza renale

L'insufficienza renale cronica è un fatto morboso che può sorgere quale conseguenza di molte delle malattie che possono colpire i reni. E' caratterizzata dalla progressiva distruzione di questi organi e porta lentamente, ma inevitabilmente, alla morte se non si interviene adeguatamente. Si calcola che su un milione di persone ogni anno 150 muoiano per insufficienza renale cronica. Dobbiamo però dire che in questo campo la scienza medica ha compiuto dei progressi veramente notevoli. I tempi in cui questi ammalati erano condannati a una fine certa, sono destinati a essere solo un ricordo: ora, anche se i mezzi a nostra disposizione sono ancora ben lontani dalle vere esigenze, sappiamo che si può intervenire, che si può ricondurre ad una vita pressoché normale chi sarebbe stato altrimenti irrimediabilmente condannato.

Nell'insufficienza renale i reni perdono le loro funzioni, soprattutto quella di depurare il sangue dalle scorie azotate, che vengono così ad accumularsi nell'organismo intossicandolo.

I mezzi con i quali si può attualmente intervenire nei casi di insufficienza renale sono essenzialmente la dieta, l'impiego del rene artificiale e il trapianto di rene.

Dieta: riducendo con gli alimenti l'introduzione di proteine, si diminuiscono le scorie azotate che da queste derivano; bisognerà sopperire al fabbisogno calorico aumentando gli altri costituenti della dieta, e cioè gli zuccheri e i grassi; le poche proteine che verranno date dovranno essere scelte fra quelle di origine animale (carne e formaggio) che in una certa quantità sono indispensabili, mentre quelle vegetali verranno eliminate ricorrendo a speciali qualità di pane e pasta dette appunto « aproteiche ». In questo modo si può rimediare ad una insufficienza renale di grado non avanzato.

Rene artificiale: nei casi più gravi in cui la correzione dietetica non è sufficiente, occorrerà cercare di sostituire la funzione dei reni ricorrendo ad appositi apparecchi detti comunemente reni artificiali. Facendo circolare il sangue dei pazienti in questi, lo si purifica dalle scorie, e lo si rimette nell'organismo dopo averne ripristinato le costanti chimiche alterate dal difettoso funzionamento dei reni.

Con l'introduzione di questo mezzo di cura, si è permesso a migliaia di persone condannate, di rimanere in vita e di svolgere delle normali occupazioni. Purtroppo le applicazioni di emodialisi (è questa la terminologia esatta) sono lunghe (7-10 ore) e devono essere frequenti (2 o 3 volte alla settimana); pertanto ogni apparecchio, che è già di per sè costoso e che necessita di personale altamente specializzato, serve a curare solamente due persone. Il numero dei centri di emodialisi è in continuo aumento (nella provincia di Torino a quello già esistente presso la Clinica medica dell'Università, si sono aggiunti nell'estate scorsa quello dell'ospedale Martini e recentemente quello dell'ospedale di Ciriè), ma è sempre lontano dalle effettive necessità; oltre al disagio che comportano le periodiche applicazioni di emodialisi, i pazienti sono spesso obbligati a recarsi in centri lontani dalla loro residenza con ulteriore disagio materiale e psicologico.

Di notevole interesse pratico è la diffusione che sta avendo, specie all'estero, la dialisi al domicilio del paziente. Potendo infatti essere effettuata nelle ore della notte, consente una maggiore libertà al malato; richiede però una notevole esperienza da parte del paziente e soprattutto di chi l'assiste, esperienza che può essere acquisita con un lungo periodo di « rodaggio » in ambiente ospedaliero. La maggior diffusione di questo sistema, unitamente al sempre maggior perfezionamento degli apparecchi, che avrà come importante conseguenza l'accorciamento dei tempi di applicazione, permettono di fare delle buone previsioni per il futuro.

Il trapianto di rene ha il vantaggio, rispetto alle precedenti soluzioni del problema, di essere definitvo. Una volta riuscito, libera il paziente dalla schiavitù delle applicazioni di emodialisi. Ne sono stati già effettuati nel mondo alcune migliaia, e con risultati decisamente buoni: le difficoltà non stanno tanto nella tecnica operatoria che è relativamente semplice, quanto nel « dopo »: l'organismo al quale è stato innestato un rene estraneo, tende a respingere il nuovo organo mediante il fenomeno del « rigetto ». Questa reazione sarà tanto maggiore quanto più i due organismi, donatore e ricevente, saranno diversi fra di loro. A tutto questo si può rimediare con un'accurata scelta preventiva, scegliendo il donatore fra i soggetti che più si avvicinano dal punto di vista immunologico al ricevente (l'ideale sarebbe un fratello gemello o almeno un consanguineo); avendo a disposizione tempo e una vasta possibilità di scelta, è tuttavia possibile trovare una soddisfacente compatibilità fra donatore e ricevente; occorre naturalmente lo sforzo congiunto di diversi centri di studio. Particolare cura dovrà comunque essere rivolta alla terapia « antirigetto » che permetterà di combattere la reazione del ricevente: le cure antirigetto presentano purtroppo un lato negativo; come combattono la reazione verso l'organo trapiantato, diminuiscono anche le difese dell'organismo verso gli agenti infettivi. Di qui la necessità di mantenere i reduci dall'operazione di trapianto, per un certo tempo in ambienti assolutamente sterili.

Da quanto detto risulta evidente che il destino di coloro che si ammalano di insufficienza renale cronica non è più tragico come in un passato abbastanza recente; risulta altresì l'importanza attuale dell'uso del rene artificiale, il quale mantenendo in vita questi pazienti, permette loro di poter usufruire prima o poi del trapianto di rene, che dovrà rappresentare, tenendo conto dei progressi che verranno effettuati in questo campo, la soluzione ottimale del problema.

previdenza

Tabella dei contributi volontari per operai ed impiegati in vigore dal 1° luglio 1972

RETRIBUZIONE SETTIMANALE	IMPORTO CONTRIBUTI	
	Per pensione ed assicurazione contro la tbc	Per la sola pensione
da Lire 10.000 a Lire 12.600	2.388	2.160
da Lire 12.600 a Lire 15.100	2.925	2.616
da Lire 15.100 a Lire 17.600	3.453	3.124
da Lire 17.600 a Lire 21.000	4.076	3.688
da Lire 21.000 a Lire 24.600	4.815	4.337
da Lire 24.600 a Lire 28.300	5.586	5.054
da Lire 28.300 a Lire 31.900	6.357	5.752
da Lire 31.900 a Lire 35.500	7.117	6.440
da Lire 35.500 a Lire 39.700	7.940	7.185
da Lire 39.700 a Lire 44.100	8.848	8.006
da Lire 44.100 a Lire 48.300	9.757	8.829
da Lire 48.300 a Lire 52.500	10.613	9.631
da Lire 52.500 a Lire 56.700	11.530	10.434
da Lire 56.700 a Lire 60.900	12.417	11.237
da Lire 60.900 a Lire 65.100	13.303	12.039
da Lire 65.100 a Lire 69.300	14.190	12.812
da Lire 69.300 a Lire 74.000	15.128	13.691
da Lire 74.000 a Lire 79.200	16.174	14.638
da Lire 79.200 a Lire 85.000	17.335	15.689
da Lire 85.000 a Lire 91.300	18.612	16.815

Versamenti volontari

Chi ha interrotto l'assicurazione obbligatoria prima di aver raggiunto il diritto a pensione, può conseguirla ugualmente con i versamenti volontari, cioè proseguendo a proprie spese l'assicurazione stessa. Le norme che regolano la contribuzione volontaria sono state modificate con decreto in corso di pubblicazione. Ne riassumiamo il contenuto, precisando subito che il provvedimento ridà ai contributi volontari quella parità con i contributi obbligatori che la legge del 1968 aveva inspiegabilmente abolito. Perciò, chi effettua i versamenti volontari avrà la stessa pensione che gli sarebbe spettata — nella medesima classe di retribuzione — con l'assicurazione obbligatoria se avesse continuato a lavorare alla dipendenza di altri per un eguale periodo di tempo.

Per poter eseguire i versamenti volontari, occorre però la preventiva autorizzazione dell'Inps che la concede, purché il richiedente abbia almeno un anno di contribuzione obbligatoria nel quinquennio precedente, oppure una contribuzione complessiva di almeno cinque anni, quale che sia la data a cui i contributi si riferiscono.

I versamenti volontari non possono essere eseguiti nei periodi in cui l'assicurato sia iscritto a forme di previdenza obbligatoria o che lo abbiano escluso dall'assicurazione generale per l'invalidità, vecchiaia e superstiti. In tal modo questi versamenti riprendono la loro fisionomia originaria: quella di permettere a chi abbia interrotto anzitempo l'assicurazione obbligatoria di conseguire egualmente il diritto a pensione senza che ne vengano, per questo, inammissibili doppioni pensionistici.

L'importo dei contributi volontari è stabilito da apposita tabella che — analogamente a quella in vigore per l'assicurazione dei lavoratori in attività di servizio — riguarda quaranta classi di retribuzione. Le speciali marche assicurative settimanali sono abolite ed il sistema della tessera sostituito dal versamento in conto corrente postale da effettuare ogni tre mesi in ragione di un contributo per ciascun sabato compreso nel trimestre precedente. Gli assicurati che all'entrata in vigore del decreto siano già autorizzati ai versamenti volontari dovranno restituire la tessera nel termine su di essa indicato dall'Inps, versando fino allora le marche attualmente in uso.

I titolari di pensione costituita in parte anche da contributi volontari e decorrente dal 1° maggio 1968 in poi, potranno chiederne la « riliquidazione » con le nuove norme più favorevoli. Tuttavia, se la pensione così riliquidata risultasse di importo inferiore a quello già in pagamento, l'interessato manterrà il trattamento più vantaggioso. Il decreto qui riassunto entrerà in vigore il 1° luglio prossimo.

Un quesito legale

Quali sono i limiti della legittima difesa?

La cronaca nera degli ultimi tempi riporta ogni giorno il resoconto di rapine, uccisioni, furti.

Sono fatti preoccupanti di cui ho parlato spesso con i miei colleghi di lavoro; una cosa soprattutto ci lascia perplessi: il fatto che di fronte a una delinquenza sempre più efferrata, la giustizia se la prende col cittadino che cerca di difendersi, giungendo anche ad arrestarlo se uccide per legittima difesa, mentre molti delinquenti restano magari impuniti.

(lettera firmata)

A prima vista può lasciare perplessi il fatto che una persona che agisce in stato di legittima difesa e uccide chi attenta alla sua vita e alle sue cose possa essere arrestata e condannata per omicidio colposo. Nasce infatti subito la domanda: ma allora non ci si può difendere? Il problema è in realtà più complesso; bisogna innanzitutto ricordare che ogni ordinamento giuridico è nato per garantire alla collettività difesa all'esterno e ordine nei rapporti interni. E per prima cosa ogni ordinamento ha tolto all'individuo il diritto di farsi giustizia da sé.

La legge ammette che in determinate circostanze il cittadino possa difendersi dai fatti ingiusti altrui anche da solo, cioè senza l'intervento degli organi dello Stato. Perciò colui che viene assalito da chi vuole ucciderlo ha diritto, in quel momento, di difendere la sua vita anche a costo di uccidere. Questa è la legittima difesa, che il diritto conosce fin dai tempi più antichi. Però anche la legittima difesa ha dei limiti, affinché non degeneri in giustizia individuale, inammissibile in uno Stato civile, anzi negazione dello stesso ordinamento giuridico.

Perché ci sia legittima difesa devono concorrere quindi dei requisiti ben specifici posti dalla legge. Innanzitutto è necessario che si agisca per difendere un diritto, sia di natura personale (vita, incolumità ecc.), sia di natura patrimoniale, cui un'aggressione ingiusta abbia causato un pericolo imminente. Chi viene a trovarsi in tale situazione, può reagire compiendo un'azione che altrimenti costituirebbe reato, a condizione però che la sua reazione sia necessaria per salvare il diritto minacciato e che sia proporzionata all'offesa.

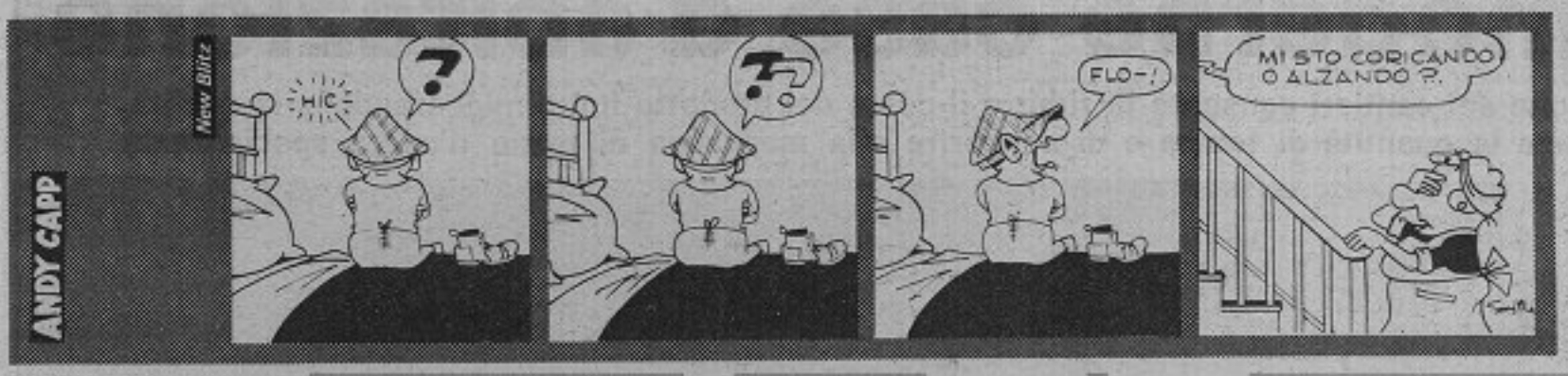
Questi due limiti posti alla reazione sono particolarmente importanti, perché segnano la linea di demarcazione della difesa del proprio diritto, superata la quale l'azione degenera in mera vendetta nella presunzione di farsi giustizia. Questa reazione esagerata si chiama appunto eccesso di legittima difesa e viene punita come reato colposo.

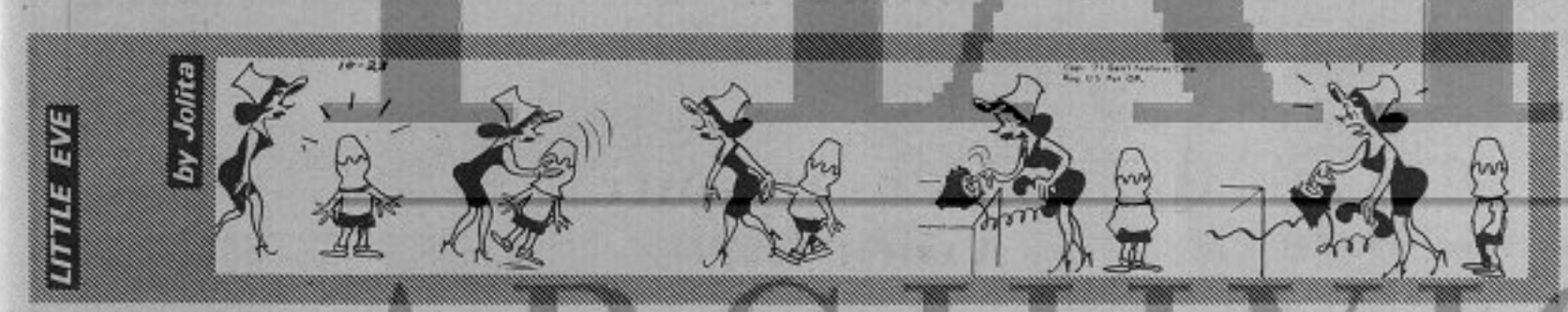
Gli aumenti delle pensioni

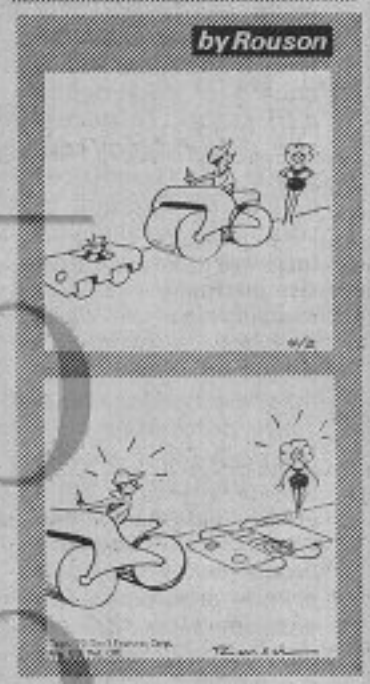
In previsione dei prossimi aumenti delle pensioni Inps (che comprenderanno anche modificazioni degli attuali minimi per le varie categorie), un comunicato dell'Istituto Nazionale Previdenza Sociale informa che l'Inps è in grado di corrispondere un acconto entro il mese di aprile, sempre che la decisione degli organi competenti intervenga tempestivamente. La concessione dell'acconto, mentre consentirebbe di andare incontro alle aspettative dei pensionati, non comporterebbe alcun ritardo per la normale erogazione delle prestazioni.

Sembra però difficile che la decisione governativa venga immediatamente attuata con un provvedimento amministrativo, secondo la richiesta avanzata dai sindacati. E' più probabile invece che venga approvato un provvedimento legislativo entro la fine del mese, che permetterebbe di fare decorrere gli aumenti a partire dal prossimo luglio. Il problema verrà esaminato in questi giorni con i sindacati.

fumetti

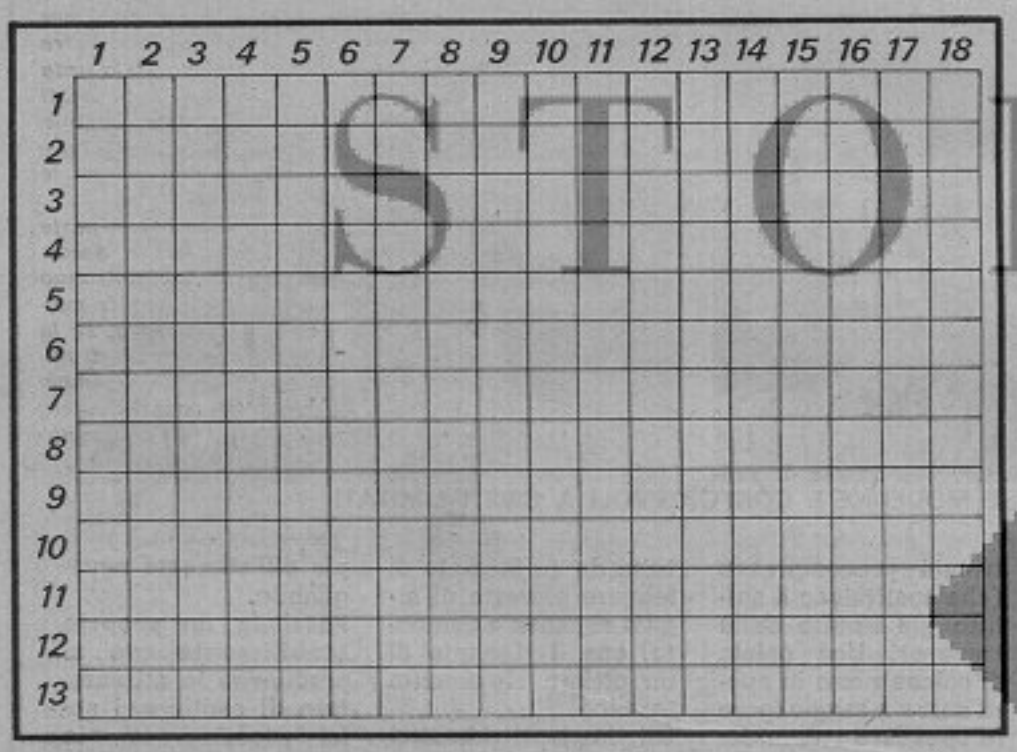






giochi

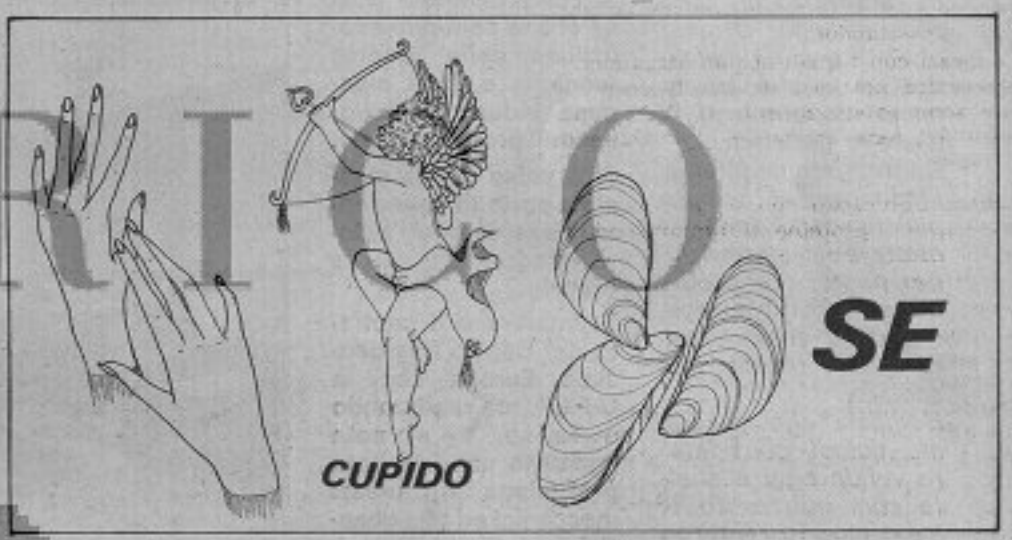
CRUCIVERBA



ORIZZONTALI: 1) Nazione europea; Matita - 2) Articolo indeterminativo; Le automobili vi trovano riparo; Iniziali dell'attore Tofano - 3) Non essere puntuale; Ha scritto « Le ricordanze della mia vita » (iniziali); Il vero cognome di Bobby Solo - 4) Il dio greco dell'amore; Rimorchiare - 5) Mammifero con un corno sulla fronte; Bevanda calda - 6) Ad eccezione; Preposizione semplice; Credere, supporre - 7) Città dell'Algeria; Isola del Borneo; Di costituzione gracile - 8) Dispari di cugina; Di altro paese, estranea; Sigla di Aosta - 9) Tris d'assi; Preposizione semplice; Sigla di Trento; Capitale della Corea del Sud; Affermazione - 10) La città di Vittorio Alfieri (sigla); Isole nell'Oceano Atlantico; Regione della Campania - 11) Si dedica alla Madonna; Dispari di liso; Un quartiere di Roma; Sigla di Arezzo - 12) Arare non completamente; Dono, presente; Marca d'automobile - 13) Affermazione; Fa parte della troupe cinematografica; La prima donna.

VERTICALI: 1) Tubercolosi, tisi; Ente addetto alla manutenzione delle strade - 2) Ci sono anche quelli di terzo grado - 3) Diede il filo a Teseo; Sigla di Varese - 4) Fiume della Francia; Albero la cui foglia è il simbolo del Canada - 5) Fiume e baia americani; Sigla di Ancona 6) Andata; Buttare via - 7) Comprendono la tara; Raccoglie i voti; Articolo romanesco - 8) Il numero perfetto; La fa il poeta; Un solco... nel viso - 9) Esercito italiano; Possono esserlo le voci; Sigla di Asti - 10) Sono in Irma; Consonanti di arena; Ambiente della casa - 11) Conferenziere; Mezzo sorcio - 12) Radunarsi ai bordi delle strade - 13) Velivolo - 14) Piatto tipico emiliano; Uccello tropicale - 15) La città di Robespierre; Monete italiane - 16) Precede la pratica; Articolo - 17) E' in tedesco; Rodeva Otello - 18) Gabbia per polli; Misura di lunghezza inglese.

REBUS: 7, 8



Soluzioni del numero precedente

CRUCIVERBA

P	O	L	E	T	T	I	■	B	U	O	N	A	R	R	O	T	I
I	M	I	T	A	R	■	P	O	I	S	■	R	E	A	L	E	■
S	E	T	T	O	■	E	A	R	L	■	S	I	S	S	A	■	M
T	R	I	O	■	O	R	L	I	■	M	A	N	T	O	■	I	E
O	T	O	R	I	N	O	L	A	R	I	N	G	O	I	A	T	R
N	A	■	E	L	I	S	A	■	I	R	T	A	■	O	■	T	C
E	■	R	■	I	A	■	N	E	T	T	O	■	B	■	M	I	E
■	C	O	M	O	■	L	U	T	T	O	■	D	O	R	S	O	■
P	A	C	E	■	T	I	O	N	E	■	C	A	C	H	I	■	P
A	R	A	■	B	E	A	T	A	■	S	O	L	C	O	■	S	R
R	I	■	T	E	R	N	O	■	S	I	L	L	A	■	U	T	E
I	C	E	B	E	R	G	■	B	E	A	T	A	■	U	S	A	T
S	O	M	A	R	E	■	C	O	M	M	I	S	E	R	A	R	E

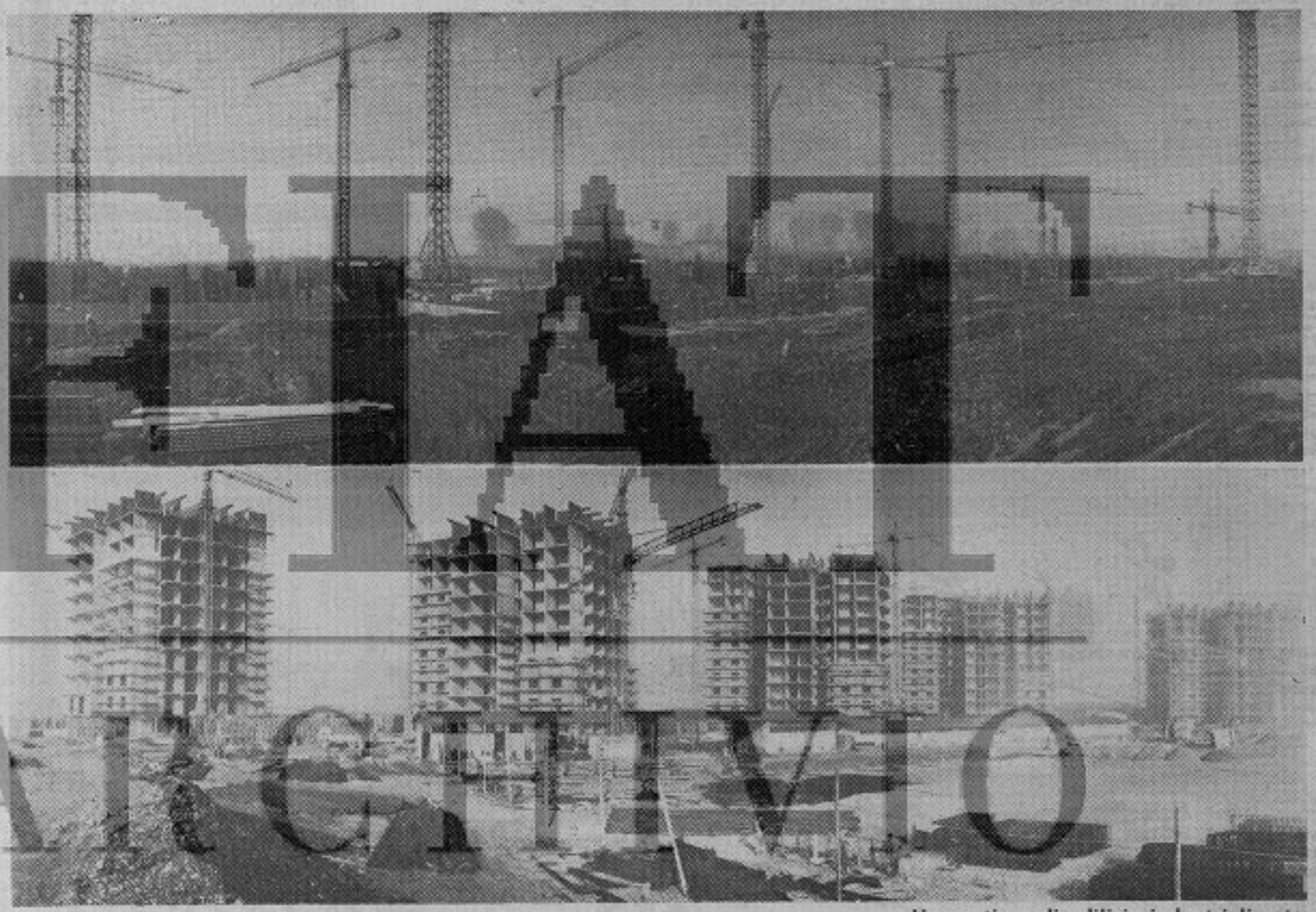
REBUS

ISOLAR I SOGGETTI PERICOLOSI

ARCHIVIO STORICO

Nuove tecniche per la costruzione delle moderne case d'abitazione

L'industrializzazione dei cantieri consente di ridurre il costo del prodotto finito migliorandone la qualità, consente di ridurre la quantità di tempo e di sopperire alla mancanza di mano d'opera specializzata



Un cantiere di edilizia industrializzata

Industrializzazione dell'edilizia

Tra i vari fenomeni che compaiono alla ribalta del mondo della civiltà industriale, si ha quello della richiesta costantemente in aumento di nuove abitazioni.

Si noti che a giustificarlo non è soltanto l'incremento demografico, che è fondamentale solamente nelle civiltà a basso livello di sviluppo industriale e sociale.

Nelle civiltà più evolute (Europa Occidentale, Nord America) a questo si aggiungono altri fattori. La necessità di abitazioni adeguate alle condizioni di vita in continua evoluzione, lo sviluppo turistico conseguenza del maggior reddito individuale e della maggior disponibilità di tempo libero, creano una ulteriore incessante domanda.

Ne derivano i problemi gravissimi della pianificazione urbanistica e della capacità produttiva. A parte il primo problema (da esaminarsi in altra sede), circa il secondo c'è parecchio da dire. La mano d'opera tipica dell'attività edilizia, l'artigiano eclettico sta poco a poco scomparendo. Diremo che sta anche riducendosi notevolmente la mano d'opera inqualificata e generica.

Contemporaneamente l'industria è sempre più in condizione di mettere a disposizione nuove tecniche, mezzi, e fonti energetiche in sostituzione di quella umana muscolare.

L'edilizia che possiamo quindi considerare valida oggi è quella che, utilizzando al massimo le risorse che l'industria offre, riesce a produrre in maggior quantità e secondo le esigenze attuali di maggior confort del mercato.

Quindi miglior qualità a minori costi.

Un'impresa modello: la U.P.I.R.

La U.P.I.R., una tra le maggiori imprese italiane di costruzione di case, persegue da anni costantemente il fine di una continua evoluzione delle proprie tecniche e della massima industrializzazione dei propri cantieri.

Si è valsa per la massima parte di esperienze osservate all'estero integrandole con le proprie.

Esemplare è il cantiere del Centro Residenziale Europa che la U.P.I.R. sta realizzando a Torino. Vi si nota anzitutto una inusitata profusione di mezzi meccanici ed una quantità relativamente ridotta di mano d'opera.

La struttura portante delle case è non più costituita dalla presenza dei pilastri e delle travi, bensì le stesse sottili pareti divisorie tra le camere sono portanti.

Vengono realizzate in cemento armato colato e vibrato in speciali casseri metallici, con il risultato di ottenere in una sola fase quello che tradizionalmente si otteneva in tre: struttura, pareti divisorie ed intonacatura.

I solai vengono appoggiati direttamente sulle pareti e sono costituiti da una sottile « suola » in cemento armato precompresso (che sostituisce il soffitto già rifinito delle camere). Una colata di calcestruzzo in opera serve a raggiungere lo spessore voluto del solaio ed a « legare » questo con il resto della struttura.

Le pareti esterne sono prefabbricate in stabilimento e sono costituite da un impasto di leggere sferette di argilla espansa e cemento, con il risultato di un ottimo isolamento termico.

Gli impianti idraulici sono precostruiti in stabilimento, mentre in cantiere si provvede esclusivamente alla congiunzione dei diversi gruppi.

Il risultato infine è apparentemente quello di case costruite con tecniche tradizionali, mentre l'isolamento termico e dai rumori è notevolmente accresciuto e la qualità delle rifiniture è sorprendentemente migliore.

Come per tutte le altre attività industriali, per certi risultati occorrono idonei investimenti ed organizzazione del lavoro.

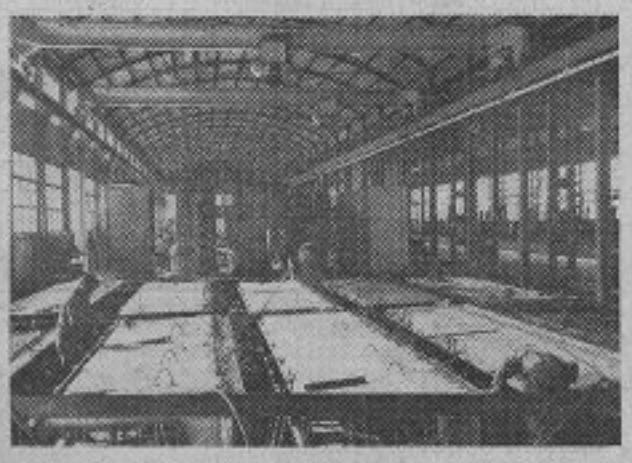
In questo senso la U.P.I.R. resta un esempio difficilmente eguagliabile.

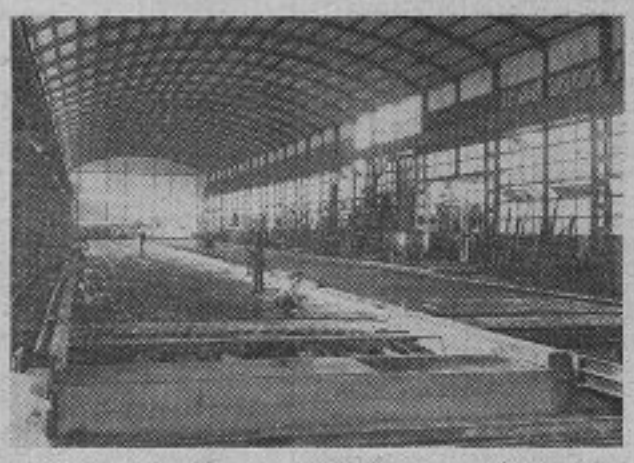
Possiede un proprio stabilimento ove si producono le attrezzature di cantiere, i solai precompressi, le pareti esterne prefabbricate, gli impianti idraulici.

Dispone di un parco di attrezzature e macchine impressionante: scavatori, pale meccaniche, autocarri, autobettoniere, grues a torre di diverse dimensioni e portata, autogrues.

Un potenziale organizzativo e produttivo capace di realizzare, occorrendo, una serie di sei appartamenti al giorno per cantiere.

CASE MODERNE E CONFORTEVOLI A COSTI LIMITATI





L'IMPIANTO DI PREFABBRICAZIONE DELLA UPIR DI TORINO

lettere di lavoratori

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

Come vengono contati i dipendenti che scioperano

Sulla « Stampa Sera » di venerdì 3 marzo e su « La Stampa » di sabato 4 marzo sono apparsi due comunicati della Fiat in merito alla percentuale dei presenti in azienda, per gli impiegati, durante il recente sciopero.

A parte il fatto che i dati sono di per sé contraddittori in quanto in un primo tempo la percentuale dei presenti è indicata nel 99,7 per cento e in un secondo tempo ridotta al 99 per cento (vedi Stampa del 4 marzo cronaca cittadina, pag. 4) mi sembra opportuno trarre alcune conclusioni.

Credevo che solo il premier egiziano Sadat o quello russo fossero eletti con una percentuale variante tra il 99 e il 99,9 per cento. Se si tiene per buona la prima cifra comunicata dall'azienda che presente al posto di lavoro venerdì era il 99,7 per cento degli impiegati, ne posso dedurre che: a) venerdì era un giorno eccezionale di generale salute pubblica senza personale in mutua; b) che nessuno degli impiegati era assente per altri motivi; c) che nemmeno i sindacalisti hanno scioperato.

Tutto questo in verità mi pare un po' eccessivo, sicuramente o le cifre sono state mal comunicate alla stampa o sono state male interpretate.

(lettera firmata)

La rilevazione dei presenti durante gli scioperi e le relative percentuali, si riferiscono alle persone normalmente presenti ogni giorno al lavoro, esclusi quindi assenti per malattia o per altre ragioni.

Si considera come termine di paragone il numero dei presenti al lavoro il giorno precedente lo sciopero, poiché è difficile che possano verificarsi da un giorno all'altro sostanziali variazioni nell'assenteismo per malattia o altre analoghe ragioni.

Lo sciopero del 3 marzo era limitato soltanto a quattro ore, ed è stato perciò confrontato il numero dei presenti nella prima parte della giornata, di normale lavoro, con quello dei presenti al lavoro durante lo sciopero.

La pipa e i sigari mi dànno fastidio

Sulla *Stampa* di qualche tempo fa era apparso un articolo sul divieto di fumare. A questo riguardo faccio alcune considerazioni: « I dipendenti non fumatori devono respirare per otto ore al giorno il fumo che propinano loro i colleghi; in certi uffici sprovvisti di ricambio automatico dell'aria (e non sono pochi), si respira la stessa aria dall'autunno alla primavera, poiché gli stessi che fanno fumo, ad evitare correnti, vietano la apertura delle finestre ».

Poiché il buon senso, l'educazione e il rispetto per il prossimo vanno scomparendo, ritengo necessario che la Direzione FIAT emetta un comunicato per tutelare parzialmente i dipendenti che loro malgrado devono fumare, vietando *almeno* la pipa ed i vari sigari puzzolenti e nauseabondi.

Mi auguro che la presente sia presa in considerazione al più presto e porgo distinti saluti.

(lettera firmata)

Ci rendiamo conto del suo disagio. Come lei sa esiste un disegno di legge che prevede il divieto di fumare in determinati ambienti (corsie di ospedali, aule scolastiche, sale di attesa delle stazioni, locali di spettacolo, ecc). Tale disegno di legge è attualmente alla Camera dei deputati in attesa di approvazione, dopo aver già avuto parere favorevole dal Senato. Bisognerà attendere almeno l'entrata in vigore di tale legge, per vedere se in un secondo momento sarà il caso di estendere il divieto anche ai locali adibiti ad uffici.

Nel frattempo (e almeno per la pipa ed i sigari) vale solo la vecchia regola di cortesia, secondo la quale il fumatore, prima di accenderli, si accerta che non rechino disturbo ai presenti.

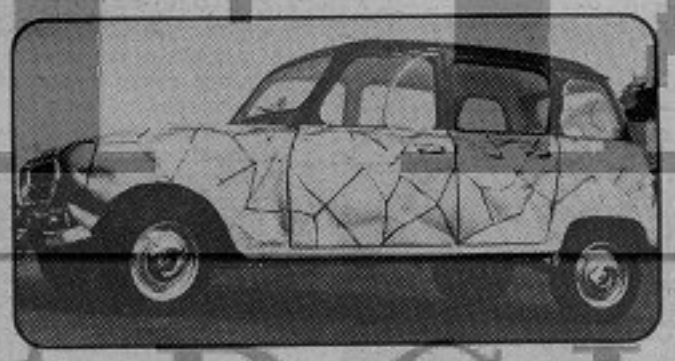
Chi ha ragione?

Su *L'Espresso* del 16 gennaio avevo letto che rispetto al 1959, mentre i consumi globali sono aumentati del 186,4 per cento (37 mila 220 miliardi), la spesa degli italiani per acquistare e utilizzare macchine è salita del 552,8 per cento (2 mila 879 miliardi). Nell'*illustratofiat* ho visto invece una tabellina « Andamento del costo della vita e dei prezzi auto » in cui si dice che il costo della vita è salito a 166,4 mentre quello dei prezzi delle auto a 122,..

Marcello Ariano

I due dati non sono in contraddizione: il prezzo delle automobili non è aumentato in maniera rilevante, ma le spese complessive per acquisti di autoveicoli sono molto superiori a quelle di un tempo, perché si sono vendute, e dunque comperate, molte più vetture. Forse, proprio il fatto che le automobili siano rimaste relativamente a buon mercato mentre tanti altri beni salivano di prezzo, ha fatto sì che in questo campo non si sia avuta crisi e che il volume globale di vendite sia aumentato come L'Espresso *rileva.*

Un'auto nuova che sembra sinistrata



Tempo fa avevo visto su di un giornale (non ricordo più quale) la fotografia di una macchina — sembrava una Renault — che dava l'impressione, pur essendo nuova fiammante, di aver appena bocciato.

Io ho un hobby che mi aiuta a trascorrere un po' meno in solitudine le domeniche: mi piace provare a costruire aeroplanini e soprattutto automobiline, ne ho di tutti i tipi. Quella che ho visto, però, manca alla mia collezione.

illustratofiat non potrebbe dirmi qualche cosa di più in merito?

(lettera firmata)

L'automobile di cui parla il lettore è forse quella di cui hanno parlato alcuni giornali, che ne hanno riportato anche la fotografia che riproduciamo.

L'auto, chiamata « Carabosse », è stata ideata da Jacques Esterel che, oltre ad essere uno dei più grandi creatori di alta moda, è anche ingegnere meccanico. L'idea gli è nata un giorno pensando al dispiacere provato dal proprietario di una vettura nuova, o quasi nuova, danneggiata in un incidente. La carrozzeria — secondo quanto affermano i giornali — ha « una sagoma non ben definita, è ammaccata un po' dovunque ed è perniciata con disegni irregolari ». La sua estetica « non può essere peggiorata a meno che non subisca un sinistro veramente grave ».

Forse le riforme non sarebbero necessarie se le vecchie leggi fossero applicate

Oggi non si parla che di riforme, ma che cosa sono le riforme?

Le riforme a mio avviso sono leggi come le altre in vigore, ma hanno il potere di correggere le lacune delle precedenti. Ma siamo certi di aver dato tutti, sindacati compresi, il nostro contributo perché le vecchie leggi siano state integralmente e scrupolosamente attuate? Penso di no ed è preoccupante, perché si teme che anche le auspicate riforme facciano la stessa fine. Il disperato bisogno di alloggi dimostra chiaramente che l'attuazione della legge per dare la casa ai lavoratori non è stata affatto seguita con diligente attenzione.

Come si è potuto infatti permettere che l'assegnazione delle case in gran parte, specie nelle città di provincia, ignorasse quasi completamente lo stato di bisogno anche economico dei richiedenti favorendo chi sicuramente poteva assolvere l'impegno verso la Gescal? In questo modo non solo si costringe il lavoratore da 80-120 mila lire al mese a vivere in locali malsani o in capanne, ma si produce un vero e proprio danno alla stessa industria edile, in quanto le famiglie che complessivamente guadagnano 400-500 mila lire mensili — e non sono poche — preferiscono rivolgersi alla Gescal anziché a privati costruttori, perché la prima, se si tiene conto dei prezzi di mercato, più che assegnare a pagamento, regala. Infine perché si permette che le case assegnate a prezzi così irrisori e fatte anche con contributo mensile di tutti i lavoratori siano poi rivendute o date in affitto?

(lettera firmata)

Molto spesso le nostre leggi sono oscure e imperfette. Moltissimi deputati hanno votato provvedimenti di rilancio dell'edilizia convintissimi che avrebbero finalmente dato l'avvio a programmi di costruzione di case popolari, accessibili a tutti. Non si sono accorti che le leggi favorivano piuttosto la costituzione di cooperative edilizie troppo care perché la maggioranza degli operai, potesse parteciparvi e che alcune « scappatoie » nel testo permettono talora l'affitto e la vendita. E' anche un guaio che, per fare leggi così discutibili, il parlamento impieghi tanto tempo.

Ci si può solo augurare che le cose cambino in fretta. In verità, alcuni segni ci sono: il governo ha assegnato di recente somme assai ingenti per la costruzione di 250 mila alloggi, espressamente destinati a coloro, come i baraccati, che non hanno una casa, o ai lavoratori che finora sono stati esclusi, in pratica se non in teoria, dai benefici dei vari provvedimenti edilizi. Ha anche promesso che questo ingente numero di alloggi sarà costruito entro tre anni.

A 60 anni bisogna morire?

Sto per andare in pensione e questo è per me un problema che certe volte mi dà l'angoscia. Non so che cosa farò del mio tempo e se non sarò solo un peso inutile per la mia famiglia.

Ora poi ho sentito dire che in Svezia esistono delle scritte dove si legge che a sessant'ani (io ne ho ben di più) bisogna morire per non disturbare più nessuno. E' possibile questo?

(lettera firmata)

Se in Svezia esistono scritte del genere, sappia che in America esistono al contrario agenzie di collocamento create proprio per soddisfare le richieste di ditte che hanno bisogno di personale anziano. La Mature Temps Inc., per esempio, che si occupa della ricerca di personale per lavori a termine, ha sistemato nel corso del 1971 una media di ottocento anziani alla settimana in occupazioni di ogni genere e grado.

Le aziende preferiscono riassumere (o far assumere attraverso terzi) i lavoratori anziani quando si tratta di lavori di precisione o di vigilanza (posta, archivio, controllo delle scorte) che non richiedono velocità ma coscienziosità, e che possono essere svolti a tempo parziale. Fu il grande emporio di giocattoli di New York, la Fao Schwarz, che incominciò ad assumere gli anziani perché avevano più pazienza con i clienti in caso di reclamo o di contestazioni. Una catena di 12 grandi magazzini, ancora a New York, richiama molti dei suoi vecchi lavoratori durante i periodi di punta del lavoro. I vecchi impiegati sanno, per esempio, accompagnare nella loro fabbrica i gruppi dei visitatori.

In Italia, dove non ci sono ancora organizzazioni che si occupino di collocare i pensionati, molto dipende dall'iniziativa individuale. Una persona di 65 anni che ha speso la maggior parte della vita in un'attività, può dedicare la sua giornata, o parte della stessa, ad altri lavori. I primi giorni di pensione sono senz'altro difficili, perché mancano improvvisamente quelle abitudini e quegli impegni di lavoro che erano diventati parte integrante della nostra vita. Sono problemi molto sentiti che illustratofiat tratterà a fondo in uno dei prossimi numeri.

Devo pagare anche se non frequento?

Mi sono iscritto a una scuola per corrispondenza perché volevo diventare perito elettronico: poi ho visto che non riuscivo a imparare bene e che mi stancavo molto.

Ho scritto alla scuola dicendo che rinunciavo a proseguire il corso ma mi è stato risposto che dovevo pensarci prima e che mi ero impegnato per tutto l'anno. Così devo pagare per tutto l'anno scolastico. E' giusto questo? Devo proprio pagare per una cosa che non faccio più?

(lettera firmata)

Lei ha stipulato con la scuola un vero e proprio contratto, nei confronti del quale lei ora risulta inadempiente. Ciò significa in pratica che lei è tenuto a pagare la cifra pattuita, salvo ad esporsi alle conseguenze previste in quel modulo che lei ha firmato senza forse averlo letto attentamente.

Molte volte succede che, per leggerezza, si sottoscrivano impegni, anche gravosi, senza valutare bene le conseguenze economiche del nostro atto. Questo capita specialmente nel caso di impegni per pagamenti rateali, offerte di pacchi regalo, ecc. Per quanto riguarda i corsi per corrispondenza, è da tenere presente che gli attestati che vengono rilasciati, in genere, non hanno valore giuridico.

Altri indirizzi per donare il sangue

L'*illustratofiat* di marzo tratta della donazione di sangue. E' un articolo molto interessante per tutti e l'ho letto molto attentamente. Sono anch'io un donatore, dipendente Fiat e faccio parte dell'Associazione Donatori Sangue Piemonte - Fidas, per cui sinceramente mi interessa molto tutto ciò che riguarda la medesima.

Ora vorrei far presente una vostra dimenticanza: nell'articolo « A che gruppo apparteniamo » dite: chi vuole donare il proprio sangue può rivolgersi all'Avis oppure alla Banca del Sangue; mi permetto di precisare che nella sede Fidas - Piemonte, in via Ponza 2, Torino, ogni giovedì dalle 16 alle 20 si fanno prelievi.

La Fidas, alla quale appartengono oltre 3 mila dipendenti Fiat, fornisce, con i suoi donatori, sangue a tutti i centri trasfusionali della città e degli ospedali di provincia.

La Fidas, che conta in Piemonte circa 25 mila donatori, fu fondata dai più vecchi donatori di Torino, appartenenti ai gruppi che facevano capo al professor Achille Mario Dogliotti e al professor Cesare Rotta, che si unirono nello sforzo di non lasciare mancare sangue a nessun ospedale. L'abnegazione dei donatori fu tale che nella premiazione fatta dal comune di Torino a Palazzo Madama il 28 maggio 1970 ai donatori con più di 100 donazioni, ben 238 erano Fidas e 38 di altre associazioni.

Gioacchino Valent

Nel nostro articolo avevamo citato i due principali centri trasfusionali della città. In questi centri confluiscono anche i flaconi di sangue che giungono dalle associazioni di donatori (fra le quali la benemerita Fidas). Ricordiamo anche i centri dell'Ospedale Infantile, del Maria Vittoria, Mauriziano e Martini.

illustratofiat

lettere di lavoratori

Dopo 15 anni di anzianità che cosa prendo di liquidazione?

Vedo con piacere che sempre più numerosi sono i problemi d'interesse dei lavoratori trattati dal vostro giornale, sia nelle pagine interne sia nella parte riservata alle lettere.

Desidererei anch'io chiedere un chiarimento che ritengo possa interessare anche altri dipendenti. Sono un impiegato con 15 anni di anzianità e vorrei poter conoscere i criteri secondo i quali viene calcolata l'indennità di liquidazione. In particolare, quali sono le voci che concorrono a determinare il relativo importo? Supponendo uno stipendio netto di 250 mila mensili a quanto ammonta la liquidazione dopo 15 anni di anzianità?

Ritengo che esista una formula per determinare l'importo, è possibile conoscerla?

(lettera firmata)

L'indennità di anzianità per gli impiegati è costituita da un importo pari a tante mensilità di retribuzione per quanti sono gli anni di servizio.

La liquidazione dell'indennità viene effettuata sulla base della retribuzione mensile lorda in corso al momento della risoluzione del rapporto. A questi effetti sono compresi — oltre al normale stipendio mensile — il premio di produzione, l'indennità di contingenza e gli altri eventuali elementi della retribuzione normale aventi carattere continuativo e di ammontare determinato; a ciò si aggiungono i ratei mensili della tredicesima mensilità e della quattordicesima erogazione (pari a 1/12 di ciascuna di esse). Sono invece esclusi dal calcolo gli eventuali assegni familiari, trattandosi di erogazioni a carico dell'Inps.

Per esemplificazione, l'indennità di anzianità spettante dopo 15 anni di servizio nel caso di una retribuzione diretta lorda mensile di lire 300.000 ammonterebbe a lire 4.943.500 lorde e a lire 4.519.000 al netto di imposte.

L'ossessione del cartellino e l'orario flessibile

Sono un'impiegata di corso Marconi e vorrei, se possibile, una risposta.

Tanto tempo fa avevo già scritto all'*illustrato* ma la mia lettera credo sia stata cestinata. Avevo ricevuto soltanto una risposta gentile nella quale mi si diceva che: «...ho chiesto alle direzioni interessate gli elementi per poterle fornire una risposta completa. Non appena sarò in possesso dei dati indispensabili, le risponderò, tramite il giornale o direttamente».

Il mio problema di allora era il cartellino e lo stesso rimane anche se visto in chiave diversa. Vale a dire: ho sentito tanto parlare, dai giornali, dalla televisione dell'orario flessibile. In alcune aziende (per esempio la Mondadori) l'hanno già adottato. In Fiat, non potrebbe essere applicato lo stesso sistema?

Se una persona si fa le sue otto ore al giorno e si distribuisce il lavoro in modo sensato, affinché lo stesso non abbia a risentirne, non vedo che cosa l'azienda ci rimetta. Anzi, ha tutto da guadagnarci. Io non sono la sola ad avere l'ossessione del cartellino: ho l'impressione di essere un numero. Non dico di non esserlo: in definitiva lo sono. Forse nel Duemila non saremo più chiamati per nome, ma con il numero di cartolina, o di matricola. Ma, per favore, dateci almeno la sensazione di essere — se non altro di fronte a noi stessi — degli individui. Se io ritardo al mattino perché la strada è intasata, o perché gli autobus sono stracarichi e non riesco a salire, o anche perché mi sono svegliata dieci minuti dopo, datemi almeno la possibilità di pensare: stasera esco più tardi e recupero quanto ho perso.

Quando ci si sente defraudati di un proprio diritto, diritto nel quale si crede, si reagisce in modi diversi e tutti sbagliati: nel non fare volentieri quanto ci vien detto di fare, nel cercare scappatoie, o giustificazioni, oppure dicendo: tu ne approfitti, benissimo, allora io alle 12.20 smetto di lavorare, comincio a prepararmi e appena suona la campana schizzo fuori, oppure ci si sente frustrati e si accetta passivamente senza più reagire. Passivamente, almeno in apparenza, perché poi si esplode magari per cose stupide, senza senso e che non portano a nulla di costruttivo.

Vi sembra giusto tutto questo? A me no. Non credo che vogliate aver a che fare con dei manichini alle vostre dipendenze.

(lettera firmata)

Il problema dell'orario flessibile è attentamente studiato dall'azienda: mentre è però di relativamente facile applicazione per ditte di proporzioni medie, risulta più difficile per la Fiat che ha un numero di dipendenti altissimo e lavorazioni che implicano obblighi di orario comuni a tutti. E' certo però che l'orario flessibile sarà in futuro sempre maggiormente applicato.

Le lettere non erano venti

Bella la copertina del numero di marzo: piena e allo stesso tempo leggera.

Però vi siete sbagliati: le lettere non sono venti: io, per curiosità, le ho contate e ne ho viste soltanto diciannove.

E' stata una svista, l'avete fatto per ragioni estetiche, o per quale altro motivo?

Grazie.

(lettera firmata)

Ringraziamo il lettore per la sua attenzione e per la sua lettera che ci permette questa precisazione: le lettere che erano pronte per la pubblicazione, in effetti, erano venti e su questa base abbiamo preparato la copertina. Nell'impaginazione, per mancanza di spazio, una lettera è rimasta fuori.

I venditori ambulanti a Mirafiori

Chiedo a cotesto giornale come fa la direzione Fiat a permettere lo sconcio che c'è presso alcuni cancelli di entrata operai (2-5-7 di Mirafiori) e forse anche in altre sezioni.

Mi riferisco ai venditori ambulanti, che stazionano vendendo la loro merce, che è la più svariata: dalle camicie alle scarpe, dalle arance alle cime di rapa, insudiciando tutto e lasciando sul posto ogni porcheria.

Io entro ed esco dal cancello n. 2 di corso Tazzoli: tanto per incominciare, proprio in prossimità del cancello, c'è una pozzanghera di circa due metri quadri, che bisogna fare le acrobazie per scavalcarla, e questo è la Fiat che deve provvedere alla riparazione.

E ora vengo ai venditori ambulanti: essi sono piazzati in due file nel piazzale e messi per traverso nel controviale intralciando in tal modo il passaggio e rallentando l'uscita degli operai e il traffico nel corso Tazzoli. Per terra c'è una fanghiglia dello spessore di alcuni centimetri che intasa i tombini di scolo acque piovane. Nel controviale sarà circa un anno che c'è un tavolo e ora da un paio di mesi si sono aggiunti un divano e un materasso; inoltre ci sono sempre cassette di legno, scatole di cartone e altri oggetti.

(lettera firmata)

La direzione interessata alla quale abbiamo trasmesso la sua lettera ci comunica che già da tempo ha interessato le autorità competenti al fine di eliminare, o quanto meno di contenere la presenza degli ambulanti nelle vicinanze degli ingressi di corso Tazzoli, corso Agnelli e via Settembrini.

Per quanto riguarda la pozzanghera, la colpa è delle abbondanti piogge che si sono abbattute su tutta la città. Se l'inconveniente dovesse ripetersi, è sufficiente segnalarlo ai sorveglianti che avvertiranno il servizio competente.

Le tavole rotonde contestate da un «Napoli»

Ho appena ricevuto l'ultimo numero dell'*illustrato*: debbo confessarvi che l'attendo con ansia pari se non maggiore a quella che attanaglia un pensionato in attesa degli aumenti. Quando mi è stato recapitato, ho subito messo da parte il libro che stavo leggendo («Teoria economica del capitalismo manageriale» di Harris) per dedicarmi, ma che dico, per tuffarmi nella lettura del mio giornale preferito; una scorsa alla copertina e apro... manco a dirlo, alle pag. 22-23, e d'incanto sono nella magica atmosfera che sa tanto di rubrica «Nord-Sud» o a scelta di «Sud-Africa».

Avrete capito che chi scrive è un «Napoli», ma fatevi coraggio e continuate, vi scongiuro, nella lettura di questa lettera, con l'ausilio di una robusta dose di «coramina». Dunque! Vi chiedo: ma non avete proprio niente di meglio da fare di queste pseudo-indagini infarcite di triti luoghi comuni che sfornate a scadenze periodiche...

Capisco che abbiate direttive dall'alto e articoli simili servono per distogliere i lettori da cose ben più importanti, magari anche una gran parte dei vostri lettori. Ma qualcuno ha già detto che se un vero giornalista non è d'accordo sull'impostazione di un articolo voluta dalla direzione (leggi proprietà) può rifiutarsi di firmarlo. Chiudo questa mia con una frase che il Manzoni pose in bocca a un suo celebre personaggio: «Ma il coraggio se uno non l'ha non se lo può dare».

(lettera firmata)

Il lettore, in sostanza, afferma che nel pubblicare la tavola rotonda sui problemi che un meridionale immigrato incontra a Torino (numero 3 di illustratofiat*), e sulle reazioni dei torinesi all'immigrazione (numero 2), il nostro giornale non ha colto il vero problema e ha ubbidito a direttive impartite per distogliere i lettori da cose ben più importanti.*

Il problema dei meridionali a Torino c'è, ed è importante: negarlo sarebbe sciocco. Le nostre tavole rotonde certo non hanno la pretesa di risolvere questo problema, ma semplicemente lo scopo di registrare alcune opinioni espresse liberamente da dipendenti meridionali e da dipendenti settentrionali.

Direttive dall'alto non ce ne sono: illustratofiat *gode di autonomia reale e cerchiamo di realizzarlo il più onestamente possibile, affrontando i problemi che sono intorno a noi e che ognuno di noi deve cercare di risolvere giorno per giorno. Proprio per questo, anziché semplici accuse e generici accenni ai «problemi più importanti» che noi trascureremmo, saremmo grati al lettore se ci facesse sapere quali temi vorrebbe leggere trattati dal giornale, in tavole rotonde, inchieste, articoli, e via dicendo. Così, crediamo, si collaborerebbe costruttivamente.*

Perché non parlate della pillola?

Sono meridionale e moglie di un meridionale che lavora in Fiat da cinque anni, e precisamente a Rivalta.

Abbiamo già tre bambini e non voglio, dico non voglio, averne altri. Prima di tutto perché chi lavora è soltanto mio marito e allevare tre figli non comporta poca spesa: i bambini poi sono troppo piccoli, non potrei lasciarli da soli per cercarmi un lavoro e non ho parenti a cui affidarli e non posso di certo lasciarli alla vicina di casa. Faccio tutto quello che posso, prendendomi dei lavori saltuari da poter fare a casa mia, come per esempio stirare, ma non risolvo di certo la situazione.

Ma veniamo al mio problema. Sull'*illustrato* c'è tutti i mesi la rubrica della medicina: perché non affrontate il problema della pillola e dell'aborto? Ritengo che non ci sia niente di male a parlare in un giornale aziendale, e poi, da quel che mi pare di capire, chi fa la rubrica della medicina sarà ben un medico, no? E quindi una persona qualificata per trattare argomenti di cui si sente tanto parlare in giro e (parlo per me) non si sa niente di preciso. Io, per esempio, volevo prendere la pillola: mio marito è contrario perché dice che non fa bene, che potrei avere dei disturbi: ma non esisterà un solo tipo di pillola, vero? Nello stesso tempo non voglio essere costretta a perdere (per tanti motivi, non escludo quello religioso) un bambino se ci dovesse essere, anche perché penso che potrei avere delle conseguenze.

Scusate la mia ignoranza, ma io non sono più serena, ho perso la pazienza con mio marito, e purtroppo anche con i bambini.

Non potete dirmi qualcosa?; e se non volete proprio trattare questi argomenti sull'*illustrato*, ditemi almeno qualche libro serio dove poter trovare una risposta ai miei interrogativi. Grazie di tutto.

(lettera firmata)

Non abbiamo nessuna preclusione a parlare della pillola. Il nostro collaboratore medico affronterà l'argomento in uno dei prossimi numeri di illustratofiat.

Dalla fusione al collaudo

Ho avuto per caso fra le mani una copia del vostro giornale *illustratofiat*, è stata la prima volta che ho sfogliato una pubblicazione aziendale. L'impressione è stata buona.

Non sono dipendente Fiat e non ho familiari che lo siano. Così non avrò più occasione di leggerlo, peccato perché tratta problemi interessanti, che sono utili anche alle persone che non hanno niente che vedere con la Fiat. Perché non lo mettete in vendita? In modo che anch'io possa leggerlo? Volevo chiedervi anche un'altra cosa. Vorrei visitare Mirafiori, per rendermi conto di come si costruisce un'automobile. Mi hanno detto che la Fiat è una delle poche aziende, forse è l'unica al mondo, dove si possa seguire il lavoro dalla fusione del materiale alla vettura finita. Dove posso rivolgermi per avere il permesso?

(lettera firmata)

Ringraziamo il lettore per il suo interessamento. illustratofiat *è un giornale aziendale e come tale non può essere messo in vendita: viene inviato esclusivamente ai dipendenti.*

Le visite agli stabilimenti avvengono di norma in autobus, per gruppi di visitatori adulti che ne facciano richiesta. Le suggeriamo di rivolgersi al Servizio Rapporti con il Pubblico, corso Giovanni Agnelli 200, Torino.

Intanto le inviamo il n. 3 di illustratofiat *in cui abbiamo tentato, con fotografie e disegni, di ricostruire le varie fasi di lavorazione di un'automobile, appunto dalla fusione del materiale al collaudo e alla spedizione della macchina.*