

Accordo dopo due mesi

Il documento è stato siglato dai sindacati e dalla Fiat il 19 giugno a Roma, con la mediazione del Ministro del lavoro

I problemi da affrontare insieme

Sono state settimane di sacrifici. Grazie per tutti. La vertenza tra Sindacati e Fiat si è tradotta in centinaia di migliaia di ore di lavoro perdute, mancato guadagno per i dipendenti, minor produzione, danno all'economia del settore e dell'intero paese. In un periodo di già difficile congiuntura, i lunghi scioperi hanno evidentemente aggravato la posizione concorrenziale dell'industria automobilistica italiana.

Adesso la vertenza è chiusa. Come ogni accordo, si è realizzato un compromesso, che non significa vittoria per nessuno, ma che deve rappresentare un nuovo passo avanti nella comprensione fra le parti, nel dialogo costruttivo fra lavoratori e azienda.

C'è voluta molta buona volontà da parte di tutti: la stessa buona volontà è ora più che mai indispensabile per trarre i migliori frutti dalla maggiore collaborazione che l'accordo prevede.

Azienda e sindacati possono, anzi devono contribuire alla soluzione dei grandi problemi che il nostro paese ha di fronte a sé: dare una casa a chi non l'ha; lavoro a chi ne è privo; condizioni umane e civili di vita; maggiori equilibri fra le regioni Nord, del Centro e del Sud. Ospedali e scuole. Lotta contro ogni tipo di mafia e di delinquenza.

Questi problemi sono al di fuori della fabbrica, ma sui lavoratori hanno eco e conseguenze dirette. Proprio all'interno della fabbrica deve perciò maturare un concreto, serio contributo alla loro soluzione. Non esiste il modo di realizzare riforme e di aumentare il benessere di tutti se non se ne hanno i mezzi.

«L'accordo dovrebbe dar luogo», ha detto Donat Cattin, «a un periodo nel quale la ripresa della produzione nella maggiore fabbrica italiana consenta e accompagni una

ripresa generalizzata, che rimane l'essenziale strumento contro le difficoltà congiunturali».

La rassegnazione, la sfiducia, la recessione sono ora gli avversari da sconfiggere. E lo si può fare soltanto se si agisce in un clima di maggior concordia e di sforzi comuni. L'accordo ora raggiunto renderà più facile questo obiettivo.

(In quarta pagina la cronaca delle trattative)



Riunione con il ministro Donat Cattin delle delegazioni dei sindacati e della Fiat.

I punti principali dell'intesa

COTTIMI

Costituzione (per l'intera Fiat) di 60 comitati per i cottimi, coordinati fra loro. Il livello di incentivo oscillerà tra un minimo di 127 e un massimo di 133, fermo restando che i carichi di lavoro continueranno ad essere stabiliti a livello 133.

RICOMPOSIZIONE DELLE FASI

Istituita una commissione per l'esame dei problemi della ricomposizione delle fasi di lavoro in rapporto all'avviamento di nuove linee ed al rifacimento di quelle in funzione.

ORARI DI LAVORO

Sulle linee sostituzione della fermata collettiva di 10' con pause individuali (con rimpiazzo) di 20', fermi restando i tempi per bisogni fisiologici. Prolungamento di 10' retribuiti dell'intervallo per la mensa, con recupero di ore per mantenere inalterato il tempo di utilizzazione degli impianti. Diminuiti i livelli massimi di saturazione individuale. Aumento dal 30 al 50 per cento delle maggiorazioni per il lavoro notturno.

AMBIENTE

Costituzione di un comitato ambiente per ogni stabilimento e filiale. Programmazione delle attività di indagine e analisi dei fattori ambientali fisico-chimici e loro aggiornamento periodico. Istituzione di un registro dei dati rilevati.

PERMESSI SINDACALI

Aumentato il monte-ore per permessi sindacali retribuiti per tutte le organizzazioni, una parte del quale riservato per l'attività delle C.I.

QUALIFICHE OPERAI

Passaggio in quarta categoria degli operai di quinta. Passaggio in terza dopo 18 mesi di permanenza effettiva in quarta. In un biennio: ricomposizione mansioni e relativo addestramento per consentire 16 mila passi dalla terza alla seconda categoria, compresi i rimpiazzi sulla linea (2.160 in più); 2.200 passaggi dalla seconda alla prima; 500 passaggi dalla prima alla prima super. Costituzione di un comitato qualifiche per ogni stabilimento o filiale. Nuovo raggruppamento delle paghe di

piazza e dei cottimi per i siderurgici.

QUALIFICHE IMPIEGATI

Accelerazione dello sviluppo di carriera. Passaggio dalla quarta alla terza categoria dopo 18 mesi di effettivo svolgimento del lavoro. Passaggio dalla terza alla seconda previsto in linea di massima dopo 5 anni di esercizio effettivo e di arricchimento delle mansioni di terza. Aumento possibilità di passaggio dalla seconda alla prima categoria.

MIGLIORAMENTI ECONOMICI

Aumento di 30 lire all'ora per operai e impiegati.

PRESSE

Estensione alle linee delle presse di una parte della normativa applicata alle linee di montaggio.

LAVORATORI STUDENTI

Aumento dei permessi retribuiti per gli esami. Rimborso spese libri di testo.

MALATTIA

Estensione agli stabilimenti fuori Torino delle forme integrative di assistenza sanitaria attuate dalla disciolta MALF.

PENSIONI

Aumento del trattamento mensile minimo (somma del « premio di fedeltà » o « cassa di soccorso » Fiat più pensione INPS) per ex dipendenti e vedove.

STABILIMENTI FIAT - OM

Armonizzazione delle tabelle di incentivo e di premio di produzione con quelle applicate a Torino.

AUTOBIANCHI

Allineamento per scatti di anzianità degli operai, tute e mensa con i dipendenti Fiat di Torino.

PRODUTTORI

Garanzia su base mensile del minimo previsto per gli impiegati di seconda categoria secondo i contratti nazionali e aziendali.

6

illustratofiat

Accordo dopo due mesi

Il documento è stato siglato dai sindacati e dalla Fiat il 28 giugno a Roma, con la mediazione del Ministero del Lavoro.



I punti principali dell'intesa

In Italia e all'estero, 28 giugno 1972, ore 10.00. Napoli e Milano.

Come si fabbricano le auto in Cina pag. 3

Cronaca delle trattative per la piattaforma pag. 4

Leoncini e Tigròtti escono dalla OM di Brescia

Come consumare meno benzina pag. 5

Le colonie Fiat pagg. 6-7

Le ferie sotto una tenda pag. 8

Indagine all'anagrafe: la coda per un documento pag. 9

Svezia: gli uffici del futuro pag. 10

Come si calcola la pensione

Il diabete è in aumento

Le auto per i dipendenti pag. 11

Come nascono i colori delle auto pagg. 12-13

Le rubriche: Libri, dischi, filatelia pag. 14

I giochi

La cucina, per la casa pag. 15

Moda: costumi da bagno pag. 17

Sport: i campioni della atletica pag. 18

Gli aerei Fiat che hanno fatto storia pag. 19

Un'operaio inglese ospite a Torino pagg. 20-21

La festa degli anziani ad Agliè pag. 23

Lettere di lavoratori pag. 24

illustratofiat

periodico mensile

del gruppo Fiat

ANNO XIX - NUMERO 6

Sandro Doglio

direttore responsabile

Direzione e redazione: corso Marconi 10 - 10100 Torino - telefono 65.65

Pubblicità: PEC, via Amedeo Avogadro 22, Torino - telefono 53.10.09.

Tipografia: Rotocalco Caprotti & C. - via Villar 2 - Torino

Registrato presso il Tribunale di Torino il 3.12.1953

Printed in Italy

L'entrata in vigore della R. C. per le auto e le moto

Quanto costa assicurarsi nelle varie province italiane

Assicurare una 500 a Napoli (con i massimali minimi di legge, 25, 15 e 3 milioni) costa 73 mila lire; per lo stesso tipo di vettura a Torino si pagano 37 mila lire, a Sondrio 32 mila lire. Uguale differenza esiste per le altre cilindrate, anzi, lo scarto aumenta insieme alla potenza dell'auto.

Con l'entrata in vigore dell'assicurazione obbligatoria sono state rese note le nuove tariffe per le moto, le auto e gli autocarri. Non saranno le stesse per tutte le città italiane: esiste una divisione in 12 gruppi, corrispondenti ad altrettanti gruppi di province classificate in base al « rischio specifico della circolazione stradale ».

Più intensa è la circolazione e maggiori sono le probabilità statistiche di un incidente. In un simile

calcolo si tiene conto della densità di circolazione automobilistica in rapporto alla popolazione ed alla consistenza della rete stradale, del costume medio e del grado di disciplina della guida.

Napoli è risultata da queste indagini la città più cara sul piano assicurativo e i premi di assicurazione che si pagano in quella provincia sono più del doppio di quelli che vengono corrisposti per esempio dagli automobilisti di Mantova, Siena, Agrigento, Trapani. Per le vetture che superano i 220 chilometri all'ora, la polizza annuale costa a Napoli 153 mila lire, a Bologna, Milano e Roma (4° gruppo) 102 mila, a Torino (10° gruppo) 77 mila e soltanto 68 mila lire nelle province del 12° gruppo — che potrebbe essere

definito a più alta « educazione stradale » — come Cuneo, Novara, Vercelli, Arezzo, Frosinone ed Enna.

Napoli è la città in testa per « scorrettezza stradale » perché nel 1969 (quando furono elaborati questi dati) gli assicurati nel capoluogo campano erano molto pochi e spesso l'investito si fingeva investito colpevole per riuscire ad ottenere il risarcimento di un danno subito da un non assicurato. Perciò Napoli insieme a Bari (2° gruppo) e Reggio Calabria (3° gruppo) hanno registrato il più alto numero di incidenti « assicurati » in Italia, mentre non sono le prime città per numero di incidenti reali.

E' probabile che questi dati possano mutare tra un anno, l'11 giugno 1972, quando si calcoleranno le nuove tariffe in base al numero degli incidenti accaduti durante i primi 12 mesi dall'applicazione della legge. Gli automobilisti devono inoltre tener presente che i premi assicurativi verranno stabiliti in rapporto ai costi sopportati dalle Compagnie. Se aumenta il numero degli incidenti aumenterà in proporzione anche il prezzo della polizza assicurativa.

La rassegna del film industriale

A conclusione della rassegna del film industriale, svoltasi a Bergamo in giugno, è stato aggiudicato alla Fondazione Giovanni Agnelli un premio di categoria per « Arti grafiche

per gli Anni Settanta », cortometraggio diretto da Giuseppe Meli; un premio a « Viadotto sulla Stura di Demonte », prodotto da Cinefiat e a « One, Two... Seven », che la Direzione Pubblicità della Fiat ha realizzato con la regia di Ennio Lorenzini. Il premio per il film più adatto alla diffusione nelle sale pubbliche, è stato assegnato a « Cascadeur », che il regista Giacomo Battista ha realizzato per la Direzione Pubblicità Fiat.

I parchimetri una truffa legale?

« La truffa legale più grande del secolo ». Così il presidente dell'Automobile Club britannico, Andrews, ha definito il sistema dei « parchimetri » che vige ormai da anni in tutte le maggiori città inglesi. Dei quasi 25 miliardi di lire ricavati dai parchimetri negli ultimi dodici anni, le autorità comunali ne hanno spesi appena sette e mezzo, cioè meno di un terzo, per finanziare i pubblici trasporti o per migliorare le condizioni di parcheggio. Tutto il resto è stato assorbito, dice Andrews, senza alcuna utilità pratica per gli automobilisti, dalla gestione e dall'amministrazione della stessa rete di parchimetri. In media, un parcheggio di un quarto d'ora costa circa 40 lire. La spesa è alta, ma sarebbe tollerabile, nel complesso, se non fiocassero inesorabili le multe, ogni volta che il conducente dell'autovettura si dimentica di « ricaricare » l'orologio del parchimetro.

Primato delle tasse per le auto in Italia

Roma - L'Italia è il paese dove gli utenti della strada sono maggiormente tassati. La cifra globale che gli automobilisti italiani hanno pagato — fra tasse di circolazione, tassa di acquisto sulle autovetture e tassa sui carburanti — è stata pari al 12,7 per cento dell'intera somma incassata dallo Stato attraverso tutte le imposizioni fiscali. Seguono i tedeschi (11,8 per cento), svedesi e francesi (10,7 e 10,6 per cento). Meno pesante la quota pagata dagli automobilisti tedeschi e olandesi: 8,9 e 8,4 per cento. Quelli — secondo le statistiche — che contribuiscono meno sono gli automobilisti statunitensi il cui contributo rappresenta il 7,6 per cento del gettito fiscale totale.

Roma - Ogni cittadino italiano ammuccia in media all'anno dieci chilogrammi di rifiuti. Da uno

studio risulta che il costo annuale per la raccolta e l'eliminazione dei rifiuti supera i 550 miliardi di lire. In questa cifra sono evidentemente compresi i costi del personale e degli investimenti, nonché le spese per l'eliminazione delle scorie. Il servizio di nettezza urbana costa in media dieci mila lire all'anno per ogni italiano.

Amsterdam - L'Olanda è al primo posto nel mondo per gli investimenti destinati a nuove strade e ad ammodernamenti di quelle già esistenti, spese per le quali destina il 2,97 del suo prodotto nazionale lordo. Seguono: Stati Uniti (1,83 per cento), Italia (1,91 per cento), Francia (1,90 per cento), Germania Occidentale (1,88 per cento), Svezia (1,59 per cento) e Gran Bretagna (1,25 per cento).

Stoccolma - I negoziati tra la confederazione dei

sindacati operai e l'associazione dei datori di lavoro svedesi sono stati interrotti il 5 giugno. Duravano da più di sei mesi, con l'intervento della Commissione governativa di mediazione. La confederazione ha ora annunciato di volere proibire il lavoro straordinario a partire dal 15 giugno. Si prevede che la decisione porterà a un grosso conflitto sindacale. Il divieto colpirà immediatamente la industria della cellulosa e della carta, nella quale la maggior parte dei lavori di manutenzione degli impianti è effettuata, appunto, in ore straordinarie.

L'associazione dei datori di lavoro ha respinto la proposta, formulata dalla Commissione governativa, di aumenti salariali e di benefici sociali di oltre il 30,3%, scaglionati in un triennio. L'offerta dei datori di lavoro è stata del 21%.

Washington - Sui principali giornali americani è apparsa la notizia che Washington ha autorizzato l'esportazione di un ingente quantitativo di attrezzature, per la costruzione di autocarri leggeri, all'Unione Sovietica.

Sabato lavorativo in Israele?

La religione ebraica impone a tutti i suoi praticanti l'obbligo di rispettare il riposo del sabato: molti ebrei, strettamente osservatori, nel giorno festivo non toccano neppure il danaro, per non trasgredire ai comandamenti.

In Israele, dove la religione ebraica è religione dello stato, queste consuetudini religiose hanno suscitato molti problemi. La signora Tova Sanhedral, del partito nazionale religioso, ha affermato che per i lavoratori di Israele diventa molto difficile potere osservare il riposo del sabato, perché il governo adotta sempre più di frequente decisioni che costringono gli operai a lavorare anche nel giorno in cui la religione lo proibisce. Ultimamente infatti, il Ministero del Lavoro ha ordinato di effettuare lavori di riparazioni urgenti sui ponti ferroviari nella regione di Haifa, proprio di sabato.

Il Ministro del Lavoro, Yosef Almogui, si è giustificato invocando necessità di ordine economico: se le riparazioni — ha detto — fossero eseguite nel corso della settimana lavorativa, si sarebbe dovuto fermare la circolazione dei treni.

Pneumatici fluorescenti

Negli Stati Uniti sono stati messi in vendita pneumatici fluorescenti di colore rosso, blu e verde. Nell'oscurità sono molto più visibili dei pneumatici normali e rappresentano un contributo alla sicurezza del traffico. Due inventori americani hanno anche brevettato « scarpe luminose » che dovrebbero consentire agli automobilisti di individuare più facilmente i pedoni su strade buie o poco illuminate.

Mosca - Il minimo delle pensioni per gli operai e gli impiegati sovietici sarà elevato da 30 a 45 rubli (cioè da 21 mila a 31.500 lire) a partire dal 1° luglio prossimo.

La pensione massima resta invariata: 120 rubli mensili, due meno del salario medio dichiarato dalle statistiche ufficiali.

L'età pensionabile si inizia a 55 anni, sia per gli uomini che per le donne. Tuttavia la maggior parte dei lavoratori tende ad andare in pensione più tardi, sfruttando la norma di legge che consente di prolungare l'età lavorativa fino a 60 anni.

L'aumento del minimo delle pensioni è parallelo all'elevazione dei minimi salariali, annunciata da Breznev nella relazione al 24° Congresso del PCUS, svoltosi ai primi d'aprile. Entro la fine del quinquennio 1971-75 il salario minimo sarà portato a 70 rubli mensili. Al cambio ufficiale il rublo vale 700 lire, ma si tratta di un tasso di cambio che non riflette il reale potere d'acquisto della moneta: in realtà, il rublo non vale più di 200-300 lire.

Primo viaggio nella Cina di Mao alla scoperta di un mondo diverso



Il vice presidente della Fiat ing. Nasi, con il direttore della fabbrica d'auto di Sciangai. Alle loro spalle la statua di Mao.

Operatori economici, industriali e giornalisti hanno potuto visitare per la prima volta la Cina comunista con la delegazione guidata dal ministro Zagari - Le calorose accoglienze della popolazione e delle autorità - Le prospettive di collaborazione

Dal 17 al 26 maggio scorso, una delegazione economica italiana, guidata dal ministro per il Commercio con l'estero, Mario Zagari, ha visitato la Cina. È stato il primo viaggio di una missione ufficiale italiana dopo che l'Italia ha riconosciuto il governo di Pechino. Facevano parte della delegazione 74 persone, tra cui 35 operatori economici in rappresentanza delle più importanti società italiane. Il viaggio aereo era organizzato dall'Ice (Istituto per il commercio con l'estero) e il soggiorno non è costato una lira, perché i cinesi non hanno presentato il conto dell'albergo. La Fiat era rappresentata dal vice presidente Ing. Giovanni Nasi e dal Dr. Francesco Viettone, responsabile per le

esportazioni in Asia. Per le strade di Pechino Viettone è riuscito a fotografare qualche vecchia auto Fiat di prima della guerra, ancora perfettamente funzionante.

Al ritorno in Italia, la delegazione economica italiana ha dichiarato di essere soddisfatta dell'accoglienza ricevuta, un po' meno dei risultati ottenuti. «Non si capisce mai», ha detto qualcuno, «che cosa vogliano i cinesi. Ascoltano con interesse le nostre proposte, sfogliano per ore i cataloghi di macchinari che gli facciamo vedere, ma alla fine non dicono né sì, né no. Una stretta di mano e basta».

Per ogni settore economico, le trattative si sono svolte con i rappresentanti delle rispettive «cooperazioni» cinesi. I colloqui sono avvenuti intorno a un tavolo ovale, con una tazza di tè davanti a ciascun posto. Ogni quarto d'ora, le tazze venivano tolte e sostituite con altre contenenti bevanda calda. Anche se per ora non ci sono stati risultati concreti, tutti gli operatori economici che hanno fatto parte della delegazione a Pechino si sono dichiarati d'accordo nel definire «positiva e promettente» la visita. Al ritorno a Torino, l'ing. Giovanni Nasi ha dichiarato al quotidiano 24 Ore: «Il viaggio in Cina è stato positivo perché ha dato l'avvio a una reciproca informazione. Noi abbiamo avuto modo di illustrare la gamma della produzione italiana nel settore degli autocarri (negli anni scorsi la Fiat è già riuscita a venderne in Cina 2500), dei trattori agricoli, delle macchine per il movimento della terra e delle turbine a gas per la produzione di energia elettrica. E' ora fondamentale che delegazioni cinesi vengano in Italia per accertare meglio le nostre tecnologie».

Appare possibile, in un futuro abbastanza vicino, l'esportazione in Cina di

macchine agricole italiane? «In Cina», ha risposto Nasi, «il più diffuso strumento per lavorare la terra è l'uomo. Lavorano tutti: uomini, donne e bambini. Prima di parlare della introduzione di macchine agricole in Cina bisogna considerare che la meccanizzazione creerebbe il problema di occupare la sterminata massa di gente dedita all'agricoltura. In Cina, l'80 per cen-

to della popolazione lavora la terra».

E per il problema dell'automobile, ci sono prospettive di poter ripetere in Cina l'operazione fatta in Russia a Togliatti? «In Cina, per ora, il mezzo di locomozione più diffuso è la bicicletta», ha risposto l'ing. Nasi, «ma, alla lunga, il problema dei trasporti si porrà anche là. Non credo tuttavia che sarà possibile, per la Fiat, ripetere in Cina un'operazione come quella di Togliatti. I cinesi ce lo hanno ripetuto più volte nelle loro conversazioni: il progresso tecnologico se lo vogliono conquistare da soli, sudandosi. Non vogliono dipendere da nessuno. Credo che le esperienze amare fatte in passato oggi rendano prudenti i cinesi in qualsiasi rapporto esterno di questo tipo di impegno».

Commercio con la Cina

(in miliardi di lire l'anno)

	Esp.	Imp.
Italia	35	40
Giappone	243	146
Germania fed.	94	52
Gran Bretagna	77	56
Francia	27	43

Pareri sullo stabilimento automobilistico di Sciangai

Nelle corrispondenze dalla Cina, nei giorni scorsi parecchi giornali italiani hanno pubblicato impressioni e giudizi sul funzionamento della fabbrica di automobili che sorge nei pressi di Sciangai. Pubblichiamo uno stralcio delle corrispondenze apparse su alcuni giornali.

IL GIORNO

«Nelle officine di montaggio Auto-Sciangai gli operai si aiutano a vicenda, si assistono e controllano. Sotto gli sguardi esterrefatti dell'ing. Nasi, vice presidente della Fiat, lungo una imprecisata catena di montaggio quattro uomini spostano un pezzo di carrozzeria fin sotto una pressa, attorno alla quale ruota, serena e attiva, una piccola folla in tuta. C'è un appassionato tentativo di aggiustare con estro personale utensili e ambiente per renderli il più possibile a misura d'uomo o addirittura simili all'uomo». **Bernardo Valli**



Catena di montaggio di una fabbrica di trattori. In Cina gli operai che risiedono lontano dal luogo di lavoro vengono prelevati da un pullman il lunedì mattina e ritornano a casa soltanto il sabato. Durante la settimana alloggiano in dormitori allestiti nelle vicinanze della fabbrica.

CORRIERE DELLA SERA

«Abbiamo visitato la fabbrica automobilistica di Sciangai insieme alla delegazione economica italiana. Essa produce due tipi di vetture e un autocarro leggero; non ci sono state fornite cifre precise, ma è probabile che siano dell'ordine di poche unità al giorno. I macchinari erano antiquati e buona parte delle operazioni erano fatte a mano. L'organizzazione del lavoro era primitiva e mancavano le più elementari misure di sicurezza. Il ritardo rispetto all'Occidente va calcolato in parecchie decine di anni». **Pietro Sormani**

L'Unità

«In questa fabbrica non vi è davvero la «frenesia» della catena fatta correre alla più alta velocità possibile, né del lavoro scomposto e cronometrato in mille minuscoli gesti ripetitivi. Ecco, diceva l'ing. Nasi scuotendo la testa, i nostri operai a Torino vogliono tornare a questo punto: già, le maestranze Fiat si battono infatti contro la parcellizzazione esasperata del lavoro, per una ricomposizione delle mansioni che renda la fatica meno alienante. Ma, diceva l'ing. Nasi, se queste auto dovessero venderle, sarebbero costretti anche loro a spezzettare le mansioni per aumentare la produttività. Bè, come si fa a pretendere, siamo giusti, che i capitalisti ragionino?». **Luca Pavolini**

il manifesto

«Nelle fabbriche automobilistiche cinesi, non è il capo o capetto che ti dà la multa perché sei arrivato in ritardo, ma tutti i compagni che ti spiegano che quello che hai fatto non lo dovevi fare. Ti piazzano i da-tse-bao, i manifesti murali, tanti, la fabbrica è sempre tappezzata di da-tse-bao. Da una macchina all'altra, sono stese delle corde con attaccati i cartelli che «pizzicano» esperienze filosofiche. E poi si prendono dalla biblioteca — ogni fabbrica ha una biblioteca — libri o documenti e uno li legge a alta voce durante il lavoro». **Franco Platania**



Una vecchia «1100» Fiat che ancora circola per Pechino.



Operai al lavoro per la costruzione di una strada nella provincia di Pechino.

La cronaca delle trattative

Sabato 19 giugno è stata siglata a Roma la bozza d'accordo per la vertenza tra Fiat e sindacati. Commentando la conclusione delle trattative, il ministro del Lavoro Carlo Donat Cattin ha dichiarato: «L'accordo Fiat va esaminato e valutato per quel che vale; rappresenta cioè una vertenza aziendale che però ha un ruolo di guida per tutta l'industria metalmeccanica. Il punto di arrivo deve considerarsi molto avanzato per ambedue le parti».

La vertenza Fiat era stata aperta sabato 27 marzo con una «piattaforma» di rivendicazioni presentata da Fiom, Fim, Uilm e con le richieste del Sida. Le trattative con l'azienda, sono cominciate lunedì 21 aprile, quando Fiom, Fim e Uilm hanno accettato che al tavolo delle discussioni sedesse anche un rappresentante del Sida.

Dopo aver esaminato le richieste dei sindacati, la prima risposta della Fiat è: «Siamo disponibili per tentare di raggiungere soluzioni positive, purché compatibili con le necessità di sopravvivenza dell'azienda». I sindacati si dichiarano insoddisfatti e decidono un primo sciopero di quattro ore per mercoledì 28 aprile.

28 aprile. Su 112.900 operai della Fiat, 44.622 (pari al 44,4 per cento) non si presentano al lavoro. Mentre si svolge lo sciopero, nella sede dell'Unione Industriale di Torino continuano le trattative.

29 aprile. Fiom, Fim e Uilm proclamano altre otto ore di sciopero per la settimana dal 3 al 7 maggio. Il Sida limita a quattro ore l'astensione dal lavoro per la stessa settimana.

6 maggio. La Fiat consegna un documento sui cottimi e lo illustra. I sindacati ne presentano a loro volta uno.

7 maggio. Dopo aver esaminato il testo sui cottimi preparato dai sindacati, la Fiat annuncia che in risposta ne presenterà un altro prima della ri-



La riunione, presente il ministro, tra delegati sindacali e FIAT.

presa delle trattative, fissate per il 12 maggio.

12 maggio. La Fiat denuncia violenze contro i lavoratori durante gli scioperi. Fiom, Fim e Uilm definiscono la situazione estremamente grave e respingono i licenziamenti e i provvedimenti disciplinari che l'azienda ha deciso nei confronti di operai accusati di aver provocato disordini durante gli scioperi.

14 maggio. La Fiat consegna ai sindacati le proprie proposte per le qualifiche e i diritti sindacali.

18 maggio. Fiom, Fim e Uilm minacciano lo sciopero generale di tutti i metalmeccanici italiani, se la Fiat mantiene i provvedimenti contro gli operai sospesi dal lavoro. Dall'inizio della vertenza, sono state perdute per scio-

pero 800 mila ore di lavoro.

21 maggio. Le trattative sono state rinviate al 25 maggio. I sindacati proclamano altre otto ore di sciopero per la settimana seguente.

25 maggio. Nuova fase del negoziato a delegazioni ristrette e con procedura rapida, per una verifica delle rispettive posizioni. Alla Camera di Commercio di Torino, conferenza economica «sulla struttura del monopolio Fiat» organizzata da Fiom, Fim e Uilm.

27 maggio. Discussione di otto ore sul tema dei cottimi e qualifiche.

28 maggio. I tre sindacati rinviando le trattative a data da stabilirsi e proclamano altre 12 ore di sciopero per le prossime

due settimane. Il Sida non proclama scioperi e afferma che «esistono le condizioni per proseguire subito le trattative».

3 giugno. A Mirafiori si svolgono le assemblee dei lavoratori con la partecipazione dei segretari generali dei metalmeccanici Trentin della Fiom, Carniti della Fim e Benvenuto della Uilm. Nel pomeriggio, nella sede della Uilm si riunisce il comitato di coordinamento nazionale e dopo una settimana di sospensione del negoziato si dichiara: «Se permane il clima di normalità siamo disponibili, a partire da domani per un primo incontro preliminare su alcune questioni».

4 giugno. Le trattative dovrebbero riprendere, ma Fiom, Fim e Uilm fanno sapere che non si presenteranno all'appunta-

mento. E' sorta la questione «pregiudiziale» dei quattro provvedimenti disciplinari che l'azienda sta per prendere e che ha discusso con i sindacati, in seguito ad alcuni episodi di violenza avvenuti il 28 maggio alla Carrozzeria di Mirafiori. I tre sindacati chiedono che la Fiat non prenda provvedimenti. La Fiat replica: «E' da escludere che dei lavoratori possano continuare a rimanere in uno stabilimento di cui hanno agredito e malmenato i capi». Fiom, Fim e Uilm informano il ministro del Lavoro Donat Cattin che si profila lo sciopero generale di tutti i metalmeccanici italiani.

Il ministro interviene e nella serata stessa comunica di aver convocato le parti a Roma per martedì 8 giugno. Invita intanto la Fiat a tener sospesi i provvedimenti disciplinari e i sindacati a non proclamare lo sciopero in attesa dei risultati dell'incontro romano.

7 giugno. Comincia la nona settimana da quando sono iniziate le trattative. Finora Fiom, Fim e Uilm hanno proclamato da 36 a 44 ore di sciopero secondo gli stabilimenti. Le ore perdute per questi scioperi ammontano in totale (comprese Om, Autobianchi e filiali) a un milione 734 mila; aggiungendo i precedenti scioperi nazionali per le riforme e per altri motivi risulta che dall'inizio di quest'anno alla Fiat si sono perse 2 milioni 663 mila ore lavorative.

8 giugno. La trattativa si trasferisce a Roma e il Ministro del Lavoro, Donat Cattin, comincia le consultazioni delle parti, per la «pregiudiziale» sui provvedimenti disciplinari.

9 giugno. Si continua a discutere della questione disciplinare.

10 giugno. Il Ministro sblocca la situazione con una proposta che Sindacati e Azienda accettano: «I quattro dipendenti su richiesta dei Sindacati, si pongono in aspettativa

sindacale. Le parti rimettono la questione al Ministro del Lavoro che al termine della trattativa renderà nota una decisione». Il Ministro ritiene che ora si possa procedere alla discussione delle «cose concrete» e fissa cinque punti: cottimi; qualifiche; ambiente di lavoro; diritti sindacali; aumenti salariali.

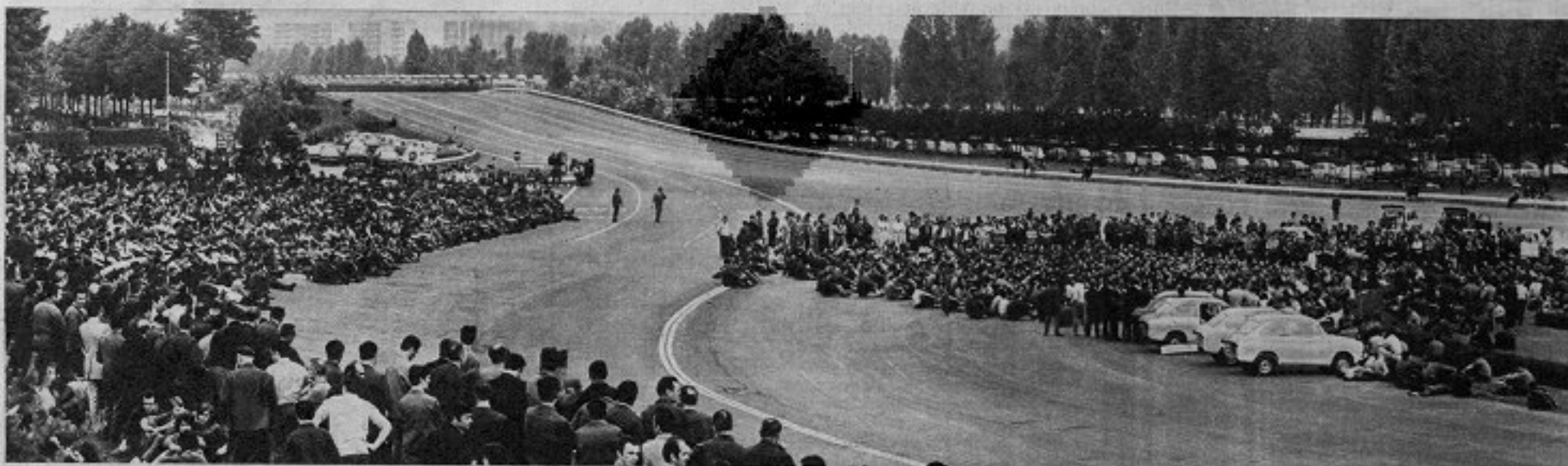
12 giugno. Comincia la discussione sui cottimi. I Sindacati e l'Azienda illustrano al Ministro le rispettive posizioni. Si va avanti fino alle due di notte. Fiom, Fim e Uilm decidono il calendario di agitazioni alla Fiat per le due settimane seguenti: 20 ore di sciopero dal 14 al 26 giugno. Il Sida non proclama scioperi «riservando il ricorso alla lotta per quelle fasi della trattativa che abbiano valore conclusivo».

13 giugno. Le posizioni sui cottimi restano lontane. I sindacati definiscono «insoddisfacenti» un documento di proposte. Il Ministro annuncia che « presenterà un suo test ».

14 giugno. Inizia la decima settimana di trattative. Fiom, Fim e Uilm decidono una giornata di sciopero nazionale dei Metalmeccanici per martedì 22 giugno con manifestazioni a Torino e in altre città.

15, 16, 17 e 18 giugno. Proseguono al ministero del Lavoro gli incontri per cercare una soluzione alla vertenza. Donat Cattin presenta alle parti una «ipotesi di accordo» finale.

19 giugno. Dopo una riunione durata 12 ore, alle 8,35 il ministro del Lavoro consegna alle parti le proposte per una bozza d'accordo. Subito dopo si riuniscono separatamente le delegazioni sindacali e quella aziendale. Alle 13, nuova riunione nell'ufficio di Donat Cattin: l'accordo viene siglato. La stesura definitiva avverrà a Torino, dopo che il documento sarà stato sottoposto alle assemblee dei lavoratori della Fiat.



Circa tremila operai della carrozzeria hanno partecipato all'assemblea di fabbrica svoltasi sulla pista di prova di Mirafiori: ha parlato il sindacalista Trentin.

Seimila dipendenti, duecento veicoli al giorno

Escono dall'OM di Brescia i "Leoncini" e i "Tigrotti"

Duecento autoveicoli al giorno, oltre ai motori Diesel per impieghi industriali e gruppi meccanici, escono dalla OM di Brescia, il più grosso complesso industriale della zona. Si estende su una superficie di 428 mila metri quadrati, di cui 256 mila coperti, e attualmente dà lavoro a circa 6 mila dipendenti.

Negli anni tra la fine dell'800 e l'inizio del secolo, mentre la Fiat iniziava l'adozione di criteri di produzione industriale, a Intra, sul Lago Maggiore, si stava affermando la « Ing. Roberto Züst ».

Nel 1906 la direzione della società decise di creare a Brescia uno stabilimento che le foto dell'epoca ci mostrano sovrastato dal pennacchio di fumo di una ciminiera: era nata la « Società Bri-

xia Züst ». Le automobili prodotte dalla Züst si assicurarono presto una buona posizione in campo sportivo. Già nel 1906 una vettura 28 CV si affermava nella « Coppa d'oro » su un percorso di ben 20 mila km attraverso passi alpini e appenninici, mentre un'altra vettura di questo tipo e una 45 CV trionfavano rispettivamente nella gara di resistenza invernale MI-Fiesole e nella « Coppa del Re » di 1300 km di percorso.

Mentre nel 1918 lo stabilimento di Brescia veniva ceduto alla Società Anonima Officine Meccaniche di Milano, la produzione automobilistica OM continuava a svilupparsi dai modelli S 305 (4170 cc) e 465 (1325 cc) ai modelli 467 e 469 (1500 cc) del 1921-22. Fino a quando,

nel '25, comparve la « Superba », derivata dalla 469: 6 cilindri in linea, 2000 cc di cilindrata.

Nel 1928, la società Officine Meccaniche, che costruiva a Milano motori e materiale ferroviario, trasformò lo stabilimento di Brescia nella « OM Fabbrica Bresciana di Automobili ». Da allora, sino al 1937, i due stabilimenti di Milano e di Brescia vissero sotto diverse ragioni sociali e con diverse attività. Nel 1930 la OM bresciana cessò la costruzione di autoveicoli per dedicarsi alla produzione di autocarri: il primo era già uscito nel 1908. Perfezionò in un primo tempo i tipi derivati dalle vetture, successivamente si concentrò nello studio e nella realizzazione di veicoli industriali a motori diesel. Tre anni più tardi, la diffusione degli autotrasporti su strada con autocarri a motore diesel indusse a trasformare definitivamente gli impianti e le attrezzature esistenti.

Dal 1906 a oggi, la OM di Brescia ha fatto molta strada. Nel campo degli autoveicoli, basterà ricordare i famosi modelli Leoncino (che aprirono una nuova formula nel settore degli autocarri medi), Cerbiatto, Lupetto, Orsetto, Tigrotto, Titano: nomi familiari nelle imprese di trasporto, molti dei quali tuttora ben noti nella produzione OM.

L'attuale gamma si divide in quattro grandi settori: autoveicoli leggeri, medi, medio-pesanti e pesanti, costruiti in 41 mo-

delli, oltre a parecchie versioni speciali, con motori a 4, 6 e 8 cilindri e portate utili che vanno da un minimo di 1200 kg ai 26 mila kg potenziali del nuovo autocarro 260 T. Nella gamma sono compresi alcuni autobus e una serie di veicoli con speciali allestimenti per impieghi particolari: autobotti, autopompe, autogru, autocarri per trasporto vetture, sgombraneve, autoscale, innaffiatrici, raccolta e trasporto immondizie, furgoni speciali attrezzati a officine, ambulanze.

Un milione di Fiat 124



Qualche giorno fa dalle officine di Mirafiori è uscito il milionesimo esemplare della 124 nella versione berlina. Questo modello ha avuto molto successo anche all'estero, tanto che parecchie industrie straniere lo producono su licenza.

I consigli degli «esperti» per consumare meno benzina

Oltre 103 chilometri orari di media, con punte massime di 140 nei rettilinei, ed un consumo di 9 litri appena di benzina ogni 100 chilometri: questi i risultati ottenuti dalla coppia Meregalli-Dalla Chiesa vincitrice, con un Fiat 850 spyder, dell'Economy Run disputato a Le Castellet, in Francia, per la categoria « gran turismo ». Nello stesso percorso la coppia Bussolino-Barbero, su Fiat 850 coupé, ha saputo dimostrare altrettanta abilità nel raggiungere il massimo rendimento della macchina con il minimo consumo di carburante conquistando il primo posto per la classe « turismo ».

La marce basse devono essere sfruttate il meno possibile — ci ha detto il signor Enrico Meregalli, 45 anni, una quindicina di gare di questo tipo al suo attivo ed una lunga esperienza in Rally — E' senz'altro il primo segreto dell'utente "parsimonioso". Ho fatto una prova con la mia Fiat 1500 su autostrada mantenendo una media costante dei 50 orari: in IV sono riuscito a fare 16 chilometri con un litro di benzina, in III esattamente la metà ».

In gara la vittoria si conquista con lunghi calcoli a tavolino (formule in cui si deve tener conto del peso dell'auto, del-

la velocità e del consumo), prove ed una lunga esperienza, ma nel tragitto da casa al posto di lavoro basta soltanto un po' di attenzione e di buon senso. « Ci sono persone — continua Meregalli — che ferme in colonna continuano a pestare sull'acceleratore come fosse uva in un tino. Se costoro avessero un fluvimetro collegato al serbatoio si accorgerebbero con paura dell'alta quantità di carburante che viene assorbito. Poi quelli che accelerano a fondo fin sotto il semaforo quando questo segnala giallo cento metri prima: basta ragionare un po', togliere il piede dall'acceleratore in tempo, magari staccare la frizione, ed ecco già un bel risparmio ».

Al gruppo dei grandi consumatori appartengono anche gli « scattisti del verde », i guidatori che « tirano » la prima e seconda marcia fino al massimo possibile si divertono a fare le partenze « brucianti » ai semafori. Evitare queste prove di potenza corrisponde a conservare un bicchierino di benzina ad ogni semaforo. « Ci vorrebbe davvero, come consigliava tempo fa un disegno pubblicitario — dice ancora il signor Meregalli — un uovo tra piede ed acceleratore; così otterremmo la leggerezza necessaria. Un altro utile accorgimento per l'automobilista che viaggia molto in città ed è costretto a frequenti cambi di marcia per gli intasamenti del traffico, i semafori non sempre ben sincronizzati, sarebbe quello di studiarsi dei percorsi meno affollati. A volte è molto meglio, per l'economia del consumo ed anche del tempo, fare un paio di chilometri in più che cinquecento metri di coda ».



Linea di assemblaggio cabine dell'OM di Brescia

fiat notizie fiat notizie fiat notizie

Napoli - Presentato il 23 maggio il nuovo battello a cuscino d'aria « Naviplane » costruito dalla Fiat e dalla società francese Sedam. La applicazione del cuscino d'aria potrà risolvere nei prossimi anni non soltanto il problema della navigazione ma anche quello del traffico urbano e suburbano in quanto il « Naviplane » può sostituire l'autobus nelle città costiere o fluviali. Questo veicolo in-

differentemente marcia sul mare, sulla neve, su deserti, in zone paludose e naturalmente anche su autostrada.

Parigi - Anche questo anno la Fiat ha partecipato al 29° Salone dell'aeronautica. L'attività dell'azienda è illustrata sia nel campo dei motori di aviazione sia nell'ambito dello stand della società Aeritalia (produzione di veicoli, elettronica e spaziale). La

Fiat ha iniziato la sua attività in campo aeronautico nel 1908. Oggi la produzione Avio Fiat si appoggia a un programma di ricerca che tocca vari campi della scienza e delle tecnologie spaziali.

Amsterdam - Dopo aver affettuato con esito positivo una prova di 80 mila chilometri, la polizia stradale olandese ha deciso di acquistare per i suoi servizi di pronto intervento un'altra Fiat 1600 spyder.

Assistenza vacanze - Organizzata dall'ACI in collaborazione con la Fiat, è al suo settimo anno di attività. Nel 1970 ha effettuato oltre 67 mila interventi.

Quest'anno la Fiat prevede un servizio per circa quattromila chilometri di autostrade e milleseicento chilometri di strade statali. I 78



La concessionaria « La Versilia-Giannotti » di Viareggio si è specializzata nella produzione di veicoli per la polizia stradale. Nella foto: una « 125 Special » attrezzata per il trasporto della segnaletica usata dagli agenti.

veicoli messi a disposizione pattuglieranno la rete autostradale tutti i giorni, compresi quelli festivi.

Sulle autostrade l'assistenza dei furgoni ACI-Fiat viene prestata a tutti gli utenti a prezzi di listino per i ricambi, mentre per la mano d'opera è richiesto un di-

ritto fisso di chiamata di duemila lire, ridotte a mille lire per i soci ACI e TCI. Per i turisti stranieri non è richiesto alcun diritto. I clienti Fiat con vettura in garanzia usufruiscono del servizio gratuito completo. Sulle strade statali invece la mano d'opera è gratuita per tutti.



Le colonie

95 mila chili di pane per 14 mila bambini



Tempo di colonie. Oltre tredicimila cinquecento figli di dipendenti suddivisi in tre turni, si preparano a trascorrere un mese al mare o in montagna. Quest'anno alle colonie Fiat di Sauze d'Oulx, Castione della Presolana, Igea Marina e Marina di Massa si è aggiunta la nuova colonia di Milano Marittima. L'organizzazione delle colonie Fiat fa capo alla Sezione previdenza e assistenza, con sede in Torino, che ha il compito di programmare il soggiorno nelle zone di vacanza per quasi 14 mila bambini dai sei ai dodici anni.

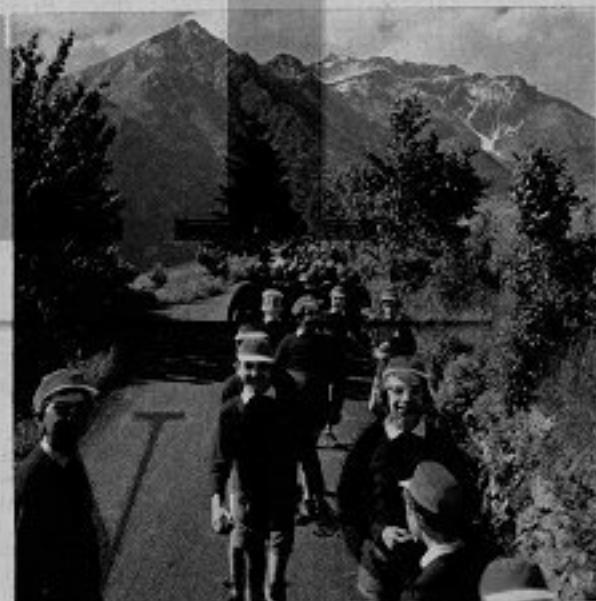
L'ammissione dei ragazzi in colonia mette in moto un ingranaggio particolare che va dall'esame medico all'assistenza sul posto. Una commissione medica deve accertare se il piccolo dovrà andare al mare o in montagna. Una decisione che viene presa in base a tutti gli esami clinici e radiologici effettuati. L'assistenza sanitaria continua poi anche in colonia.

La cura dei ragazzi è affidata a un personale specializzato. A capo del settore amministrativo c'è un «provveditore» che ha la responsabilità della fornitura e del funzionamento nei servizi cucina, dispensa, lavanderia, guardaroba, lavastoviglie, acquisto medicine e così via. L'approvvigionamento dei generi alimentari è affidato a ditte scelte con cura particolare dall'amministrazione centrale. Speciali tabelle dietetiche servono quotidianamente a compilare il menu dei ragazzi.

L'anno scorso nelle colonie estive vennero consumati 146 mila chili di frutta, 134 mila di verdura, 95 mila di pane, 30 mila di carne, 71 mila litri di latte e 118 mila uova. Si tratta di quantitativi paragonabili a quelli consumati ogni giorno da una città come Moncalieri.

Più di 500 persone sono state impegnate nelle colonie Fiat, la maggior parte di esse proviene dal settore dell'insegnamento e dell'assistenza. Le vigilatrici che assistono i ragazzi devono essere in possesso del diploma di scuola media superiore. A ciascuna di esse viene affidata una squadra composta di circa 25 ragazzi.

La passeggiata fra i monti



Sauze d'Oulx: la capacità ricettiva è di 700 bambini. Superficie di oltre 33 mila mq. Analogamente alla colonia di Marina di Massa l'edificio principale è costituito da una torre che pur rispecchiando l'architettura di quella di Marina di Massa, ha caratteristiche proprie. Alla base della torre è posto l'ampio refettorio da cui si gode una visione panoramica delle Alpi che circondano la località. I fabbricati del complesso sono circondati da un grande parco.

Castione della Presolana: la capacità ricettiva è di 900 bambini. Dista una quarantina di chilometri da Bergamo e pochi dal passo della Presolana. E' una zona ricca di pinete e di abbondante vegetazione. Occupa una superficie di mq. 30 mila circa. Caratteristica è la costruzione ad arco e su tre piani sono distribuite le camerale dei bambini. Al piano terreno, trovano posto il salone-teatro ed il refettorio. Nel seminterrato sono sistemati guardaroba e lavanderia.

Le colonie

Trentun squadre in riva al mare



Marina di Massa: la capacità ricettiva è di 1.020 bambini suddivisi in 31 squadre. E' situata a circa 20 km. da Viareggio ed occupa una superficie di mq. 52 mila circa di cui oltre 4.500 coperti da fabbricati. L'edificio principale è una torre alta 55 metri, che sorge sulla spiaggia. A fianco della torre esiste una vasta pineta nella quale sorgono altri quattro padiglioni: infermeria, isolamento, cine-teatro, uffici.

Bellaria-Igea Marina: la capacità ricettiva è di 1.150 bambini suddivisi in 36 squadre. Si trova sulla costa adriatica, a circa 10 km. a Nord di Rimini. Occupa una superficie di mq. 40.000 circa. Formano il complesso tre padiglioni collegati fra di loro da corridoi coperti. Una vasta zona alberata di oltre 20 mila mq. accoglie i giochi dei bambini per diverse ore della giornata.

Milano Marittima: di questo nuovo complesso nella cittadina adriatica ci siamo brevemente già occupati nel numero di maggio. Riassumiamo i dati principali: posti disponibili 900 per turno, spiaggia vicinissima agli edifici della colonia, parco, campi da tennis, calcio, minigolf e pista da corse.

Rimane con loro tutta l'estate



Maria Teresa Tessitore, una ragazza di 26 anni che fa l'insegnante elementare a Moncalieri, da sei anni trascorre l'estate nelle colonie Fiat come vigilatrice. Maria Teresa è contenta di questa sua esperienza. «A me — dice — questo lavoro permette di verificare praticamente tutti i miei studi. Mi sto laureando in pedagogia e anche se l'argomento specifico della mia tesi non riguarda le colonie, ritengo utilissimo questo contatto con i bambini. Io credo che una esperienza del genere dovrebbero farla tutti gli studenti in pedagogia».

Per la signorina Tessitore la colonia serve ad un educatore perché permette di conoscere il bambino fuori dalle sue normali condizioni di vita: la scuola e l'ambiente familiare. «E penso — continua la ragazza — che sia una esperienza interessante anche per il bambino che incomincia così a conoscersi meglio e ad avere coscienza delle proprie responsabilità. E soprattutto imparare a confrontarsi con i compagni senza la mediazione della mamma o del maestro».

Quanto guadagna una vigilatrice?

«Sulle 100-110 mila lire al mese, più eventuali straordinari. La maggior parte di noi fa tutti e tre i turni: da giugno a settembre. Dal punto di vista normativo abbiamo un regolare contratto di lavoro e ci è concesso un giorno libero alla settimana».

E' difficile stare con i bambini?

«Occorre molta esperienza. E' importante prima di tutto farsi accettare. Poi cercare di conoscerli bene in modo di sapere capire e prevedere le loro azioni. Io applico il sistema della discussione collettiva e cerco di prendere sempre delle decisioni insieme a loro».

In campeggio sulle rive del mare, ai laghi e in montagna

Le ferie sotto una tenda

**Costo dell'attrezzatura - L'affitto giornaliero di « parcheggio »
Come ottenere a nolo roulotte e tende - Tariffe per i bungalow**

Nei numeri scorsi abbiamo fornito indicazioni sul costo delle vacanze al mare in montagna, in crociera o partecipando a viaggi organizzati. Concludiamo la nostra inchiesta tracciando un quadro dei prezzi nel settore del campeggio e del « caravanning ».

Ancora pochi anni fa, pochi andavano in ferie con tenda o roulotte. Scarsi erano in Italia anche i « parchi » riservati a questa particolare forma di turismo. La situazione è mutata in breve tempo e il numero degli appassionati del « camping » e del

« caravanning » continua ad aumentare di anno in anno. Si calcola che essano oggi più di 60 mila, mentre dai 465 « parchi » del 1960 si è saliti a 1.063. Anche il numero delle roulotte è cresciuto e continua ad aumentare. Nel 1960 ne risultavano immatricolate 351, oggi sono più di 7 mila, con un tasso d'incremento annuo elevatissimo, soprattutto fra il 1967 e il 1968, quando è stata registrata la cifra-record del 36,5 per cento.

Si può andare in vacanza con tenda e roulotte nella più assoluta indipen-

denza, ma se si vogliono fare economie è opportuno iscriversi all'A.C.T.I. — Associazione campeggiatori turistici d'Italia — che ha sedi e sezioni a Torino (Galleria Subalpina 30), e in tutte le città d'Italia. L'associazione ha più di 20 mila membri, dei quali oltre 2 mila in Piemonte. La quota di adesione è di 4 mila lire il primo anno e di 3 mila in quelli successivi. I soci hanno diritto a riduzioni sulle tariffe di soggiorno nei « parchi » di campeggio italiani e stranieri aderenti alla Federazione italiana del campeggio e del « caravanning ». Ricevono infine il « carnet camping international », indispensabile per accedere ai « parchi » all'estero e per avere una copertura assicurativa fino a 150 milioni di lire, in tutto il mondo, per i danni che possono arrecare durante l'attività di campeggio.

I « parchi » per tende e roulotte, abbiamo detto, sono in Italia 1.063. Si tratta di aree alberate o in boschi o pinete, custodite, recintate, con impianto di illuminazione, accessibili ai mezzi motorizzati e fornite di servizi igienici. Molti dispongono anche di spacci alimentari, bar, ristoranti o tavole calde e forniscono servizi complementari (cucinette a gas, bombole, lavanderie, ferri da stiro, ecc.).

Dalle Alpi alle isole, dai laghi alle città d'arte e steriche, dai centri termali alle grandi metropoli industriali, non vi è località di interesse turistico che ne sia ormai sprovvista. In Valle d'Ao-



sta ve ne sono una trentina, nel Gargano 15, all'Isola d'Elba 22. Anche isole come le Tremiti, Lipari, La Maddalena e Carloforte hanno numerosi « parchi ». Nelle zone e intorno alle località particolarmente ricercate non passa anno senza che ne vengano aperti dei nuovi. Per dare un'idea di questo sviluppo basta dire che sul Lido del Cavallino, presso Venezia, sono già 20, ad Albenga 14, a Marina di Massa 12, ad Andora e a Ceriale 8, a Palinuro 7, mentre sulle sponde dei laghi Maggiore, di Como e di Garda, e sulla Riviera adriatica, sono centinaia.

Indicazioni precise su ognuno dei « parchi » (ubicazione, servizi, tariffe, sconti) sono contenute nella « Guida Camping d'Italia » edita ogni anno dalla Federcampeggio, in vendita ai soci al prezzo

di 1000 lire. Per usufruire di queste installazioni si paga un tanto per notte a persona, auto, roulotte e moto. In genere i prezzi sono contenuti in un massimo di 400 lire per persona (i bambini sotto i 3 anni non pagano), 200 lire per auto e 100 per roulotte o moto. In taluni « parchi » una quota è anche dovuta per la tenda. A queste tariffe devono essere aggiunte l'Ige e, dove è applicata, la tassa soggiorno (10 lire il giorno per persona). Come abbiamo detto, riduzioni sono accordate alle associazioni dei campeggiatori: dal 5 al 20 per cento.

Quanto costa l'attrezzatura per il campeggio e il « caravanning »? Il prezzo di una tenda a 2 posti senza pretese, del tipo « canadese », è di circa 20 mila lire, esclusi materassi e accessori. Per una

bella tenda « a Villetta » nella quale possono trovare posto anche 4 persone la spesa va da 150 mila a 180 mila lire, esclusi sempre brande, materassi e accessori. Le roulotte costano da 700-800 mila lire a 4 milioni e più, in rapporto alle dimensioni, alle comodità, ai servizi.

Organizzazioni commerciali cedono il materiale a nolo. Per avere informazioni in proposito basta rivolgersi alle associazioni dei campeggiatori. Le tende a 2 posti sono affittate a circa 1000 lire il giorno, quelle più grandi a 300 lire il posto, sempre per giorno. La locazione delle roulotte è di 4800 lire il giorno per i modelli senza servizi igienici e di 5900 per quelle dotate di servizi, oltre al rimborso della spesa (circa 5 mila lire) per l'immatricolazione provvisoria del mezzo. Sono a carico dell'affittuario gli oneri per munire l'auto di gancio per il traino e per dotare la roulotte del « corredo » (biancheria, stoviglie, bombola a gas ecc.). Da notare: generalmente le roulotte sono cedute in locazione per periodi non inferiori a 15-20 giorni.

Chi non ha la possibilità di partire per il « camping » con materiale proprio o di affitto, può ricorrere alle attrezzature ricettive di molti « parchi », 390 dei quali dispongono a questo scopo di bungalow e 152 di tende, completamente attrezzate, ai quali manca solo la biancheria. Per la sistemazione in tende si pagano da 300 a 1000 lire per notte, sempre per persona, in rapporto alla località e al materiale messo a disposizione. Le tariffe per i bungalow, che in taluni casi hanno gli stessi confort delle camere d'albergo, sono variabili. Vanno da un minimo di 400-500 lire per notte per persona fino a 6000-8000 lire per chalet a 4-5 posti letto forniti di ogni comodità.



Un'inchiesta di Illustratofiat all'ufficio dell'anagrafe di Torino



Lunga coda per un documento

Su segnalazione di un lettore siamo andati in via Barbaroux per controllare quanto tempo occorre per avere un certificato - Il Municipio promette tra breve di eliminare le attese con l'entrata in funzione di un computer con trenta terminali.

« Sono un operaio dell'officina 32. Mi è nato un figlio da quindici giorni; per iscriverlo alla mutua ed ottenere gli assegni familiari mi è stato chiesto lo stato di famiglia e fatto notorio. Sono andato all'anagrafe per ottenere i due documenti e dopo più di due ore di attesa (e la perdita della mattinata di lavoro) mi è stato risposto di ritornare la settimana seguente, perché occorrono venti giorni dall'atto della denuncia di una nascita, prima che i bambini siano iscritti negli elenchi anagrafici del Comune. Vi pare giusto che con tutte le tasse che si pagano la burocrazia continui a "fregarsene" del cittadino e faccia sempre i suoi comodi? ». Questa una lettera che abbiamo ricevuto.

Illustratofiat ha inviato all'ufficio anagrafico un redattore, che ha percorso lo stesso cammino dell'operaio:

ORE 7,45

Via Barbaroux 32: circa duecento persone sono

in coda davanti all'ingresso dell'anagrafe, altre stanno sul marciapiede in attesa dell'apertura degli uffici. Una targa a fianco del portone avvisa che l'orario degli uffici è dalle 8,10 alle 14 tutti i giorni, escluso il sabato.

ORE 8,10

L'usciera apre i battenti e inizia l'« invasione » del grande salone. Prima di entrare chiediamo a uno dei fattorini a quale sportello dobbiamo andare per ottenere stato di famiglia e atto notorio. Risponde: « Dal 12 al 28 ».

ORE 8,13

Cerchiamo di metterci alle spalle del gruppo meno numeroso (dieci persone circa) in attesa del nostro turno. Frattanto gli impiegati iniziano il lavoro, commentando fra loro fatti personali: per e-

sempio di come hanno trascorso la serata precedente o dell'ingorgo trovato venendo in ufficio, oppure dei capricci della loro auto che frena poco o ha la frizione che slitta, ecc.

ORE 8,15

Il primo della fila chiede un documento: l'impiegato, dopo aver controllato la carta d'identità del richiedente, si alza dal tavolo e va a cercare negli scaffali. Lo trova subito e ritorna al tavolo. Preso il modulo occorrente lo mette nella macchina da scrivere e lo compila. Rivolge qualche domanda al richiedente, continua a scrivere, infine toglie il foglio dalla macchina, applica i bolli di tassa, lo firma, lo consegna all'interessato e, mentre questi tenta di andarsene cercando un varco tra le persone che gli stanno alle spalle e ai fianchi, riprende lo schedario utilizzato e lo mette, non al posto dal quale è stato preso, ma sul piano dello scaffale che gli sta accanto (sarà poi un usciere che si incaricherà di riportarlo nel posto dove era stato preso).

ORE 8,35

Si ripete lo stesso cerimoniale con il secondo della fila. Vi è però una complicazione. L'interessato ha la carta d'identità scaduta da un mese e l'impiegato gli fa rilevare che non potrebbe rilasciargli il documento. Insiste il richiedente, controbatte l'impiegato, infine è quest'ultimo che cede facendogli notare che in via del tutto eccezionale « soltanto per questa volta » recederà dal regolamento. Inizia così la ricerca dello schedario, che non si trova. L'impiegato con-

trolla quelli che sono sullo scaffale, accanto a lui e che l'usciera che non ha ancora riposto, ma senza risultato. Si avvia ai tavoli dei colleghi per continuare la ricerca. Infatti la scheda è sulla scrivania di un altro impiegato, che non lo ha ancora deposto sullo scaffale dopo averlo consultato. Lo prende, ritorna al tavolo e inizia la compilazione del documento.

ORE 8,50

E' il turno del terzo della fila... Con una media dai dieci ai quindici minuti per persona siamo finalmente di fronte all'impiegato per la richiesta del documento: sono le 10,15. Nessuna difficoltà per avere il documento: l'otteniamo in otto minuti. Usciamo dalla mischia.

ORE 10,23

Dal momento che siamo giunti agli uffici anagrafici all'uscita sono trascorse esattamente due ore e mezza.

Ci sono tuttavia altri sistemi per ottenere, senza troppa perdita di tempo, i documenti.

Prenotazione telefonica

Ogni documento anagrafico può essere ottenuto, richiedendolo telefonicamente al 53.26.26. L'impiegato comunale riceve la richiesta e fa in modo che il documento sia pre-

parato e consegnato a domicilio dell'interessato, il quale al momento della consegna pagherà la tassa.

Generalmente trascorrono dai dieci ai quindici giorni dalla richiesta alla consegna, effettuata dai vigili urbani.

Per la carta d'identità o per documenti per i quali occorre la firma dell'interessato, sempre telefonicamente si può prenotare giorno e ora per andare di persona presso l'anagrafe. Si eliminerà in questo modo l'attesa e in pochi minuti si otterrà il certificato.

Che cosa fa il Comune per snellire il lavoro

Il Comune di Torino, per snellire il lavoro ed eliminare la perdita di tempo nell'ufficio anagrafico, ha da tempo decentrato i servizi demografici in sei altri uffici sparsi per la città. Sta per essere terminato l'impianto di un computer con trenta terminali nel solo locale di via Barbaroux, che consentirà di ottenere qualsiasi documento in non più di un minuto e mezzo.

Il lavoro di preparazione delle memorie del cervello elettronico si sta già attuando; all'inizio del prossimo anno il lavoro sarà completato. In un secondo tempo anche le 5 delegazioni periferiche saranno munite di terminali.

Gli uffici periferici dell'anagrafe

Via De Canal 37; Corso Taranto 153; Viale dei Mughetti 10; Via Val Lagarina 28; Viale Falckera 80; Via Roveda 19/6.

L'orario d'ufficio è dalle 8,10 alle 14.

notizie per chi vive a torino

Mercati Generali sotto accusa

Mercati generali al consiglio regionale. Se ne parlerà in una interrogazione, in cui si citano presunte irregolarità: bilance trucate e compra-vendita tra grossisti (vietata dal regolamento) e si invita il consiglio della Regione a nominare una commissione d'inchiesta.

Gli stessi commercianti più scrupolosi auspicano da tempo una indagine seria che ponga fine alla disorganizzazione di una struttura rimasta tale quale era 40 anni fa. Inoltre, ai mercati non ci sono frigoriferi adeguati (funziona una sola cella di 44 metri quadrati), non ci sono magazzini sufficienti, lo spazio per i posteggi è scarso.

Non sporcare l'aria di tutti

Lotta allo smog. Sono arrivate le prime contravvenzioni (140 decreti penali firmati dal pretore) contro i condomini che

non sono in regola con gli impianti termici a gasolio. Un totale di 12 milioni comminati soprattutto a grossi complessi e società immobiliari. Un primo passo per il risanamento dell'aria che respiriamo. L'autunno prossimo, quando le caldaie si riaccenderanno, tutti gli impianti dovranno essere in ordine, in modo che non si riveda più la pesante cappa nera che quest'inverno ha gravato spesso sulla città.

Tangenziali (e nuovi ingorghi)

Le « tangenziali » cominciano a delinearsi. Sia pure rallentati dalle continue piogge, sono cominciati i lavori per cavalcavia, raccordi, sottopassi. Bisogna perciò prepararsi a code, perdite di tempo, deviazioni, soprattutto sulla radiale di Moncalieri e in corso Stupinigi. E' stata chiusa temporaneamente al traffico la Torino-Orbassano-Pinerolo dove, tra il km 9 e il km 10, sorgerà un ponte. I tecnici promettono però che per l'estate

prossima buona parte dell'anello stradale attorno alla città sarà pronto.

Siamo diventati 1.197.043

Qualche cifra, dedotta dal bollettino statistico pubblicato dal Comune. Siamo diventati 1.197.043. Fissione del flusso migratorio: in aprile il saldo è stato di 251 unità (3.285 immigrati e 3.034 emigrati). Dall'inizio dell'anno l'aumento degli abitanti per effetto dell'immigrazione risulta di 3913 unità (17.560 arrivi e 13.647 partenze).

Pressappoco costante è la direttrice dei flussi in entrata e in uscita dalla città: gli immigrati dalla provincia e dai comuni della cintura sono il 20 per cento; dal sud e dalle isole il 50 per cento. Dal 4 all'8 per cento dalle altre provenienze.

Architettura, arredamento, disposizione del posto di lavoro per gli impiegati

Gli uffici del futuro

Inchiesta in Svezia: siepi di fiori e piante invece delle pareti - Soppressi i corridoi - Sale di riposo, poltrone "rilassanti" e bar

In previsione di quando le autorità competenti daranno il benestare per la costruzione di nuovi palazzi per gli uffici centrali della Fiat, iniziamo una inchiesta sul modo in cui in altri paesi e in altre aziende si è risolto il problema della sistemazione dei locali e dei posti di lavoro per impiegati. Pubblichiamo in questo numero un articolo sugli uffici realizzati a Göteborg e ad Artvidberg, in Svezia.

Un grande ambiente comune, diviso da mobili alti un metro e mezzo, da fiori e piante decorative. Tante scrivanie una accanto all'altra. Si tratta dei moderni uffici-paesaggio, una comunità dove tutti lavorano insieme e si possono vedere, dal presidente al capo del personale alla dattilografa. In Europa, li ha realizzati per prima nel 1965, l'industria automobilistica svedese Volvo, nella sua nuova sede di Göteborg dove lavorano due mila impiegati: quest'anno, sono venuti a vederla sette mila visitatori da ogni parte del mondo.

Venti uffici-paesaggio si aprono nei tre piani della sede, distinti da differenti colori di moquette: arancio, verde e blu. Nei grandi spazi aperti degli uffici, gli impiegati lavorano senza distrarsi. «Non è vero che il contatto con decine di persone disturba», sostengono infatti alcuni psicologi. «Anche il silenzio eccessivo si sente, distrae. E' una condizione artificiale dannosa alla salute e al lavoro. Il silenzio genuino è quello in cui si possono sentire i piccoli rumori familiari».

A Göteborg il lavoro d'ufficio si svolge secondo il modello del lavoro di gruppo. Gli impiegati si scambiano liberamente le informazioni, si alzano spesso dai loro posti di lavoro per comunicare con gli altri o per raggiungere macchine di documentazione collegate con l'archivio, o per rifugiarsi nelle salette di riposo, con poltrone e bar, in cui possono andare a rilassarsi ogni volta che ne sentono il bisogno.

Il lavoro è organizzato con macchine modernissime: ve ne sono alcune collegate al centro di documentazione per mezzo di schede a microfilm, che rendono possibile la visione a distanza dei



Göteborg. Un ufficio-paesaggio dove gli impiegati svolgono la loro attività in un'ambientazione moderna e floreale. In Europa è stata la fabbrica automobilistica svedese Volvo che per prima, nel 1965, ha realizzato il nuovo arredamento che favorisce il lavoro di gruppo.

documenti, eliminando montagne di carta sulla scrivania. Tutto è automatico: le cassettiere si muovono su rotelle, i mobili sono girevoli, i carrelli porta-pratiche sono disponibili in qualunque punto dell'ufficio. Ampie vetrate permettono la visione dei boschi intorno alla fabbrica. «Noi diamo molta importanza agli aspetti psicologici e ambientali», dice Per-ake Nukrans, il direttore del personale, «ed è senz'altro vero che il rendimento dipende anche dalle condizioni dell'ambiente di lavoro».

Da quando sono state abolite le pareti tra gli uffici, e gli impiegati sono

liberi di muoversi e di organizzare in gruppo il lavoro, la ditta svedese ha scoperto che gli affari sono aumentati: i dipendenti, infatti, si trovano così a proprio agio nel nuovo ambiente, che lavorano con maggiore entusiasmo.

Il vice-presidente della Volvo, Johansson, sta progettando un nuovo esperimento: eliminare anche le scrivanie. «L'ufficio è un ambiente dinamico», dice, «e di sicuro fra qualche anno ci saranno cambiamenti rivoluzionari».

«Per trovare il più moderno ufficio-paesaggio della Svezia», sostiene però l'esperto di pubbliche relazioni della

Volvo, Larson, «bisogna andare a Artvidberg, vicino al Circolo Polare Artico». Lì, infatti, il futuro è già cominciato. L'arredamento è frutto di studi che hanno impegnato per anni team di esperti: ma quello che è più sorprendente, è che bastano poche ore per spostarlo e allestirlo di nuovo.

«L'unico guaio», dice un architetto svedese, Christiansson, «è che i costi delle forniture per uffici sono troppo alti. Non potremo mai parlare di democrazia nell'ambiente di lavoro finché non avremo questo tipo di mobili più a buon mercato. Noi architetti in Svezia ci stiamo battendo per questo».



Una saletta di riposo, in cui gli impiegati si riuniscono durante le pause di lavoro: un modo «diverso» per scambiarsi opinioni e informazioni, favorendo anche i contatti umani.



Un settore del grande salone dell'ufficio-paesaggio dove sono scomparse le pareti ed i posti di lavoro sono separati da semplici divisori mobili e dalle piante ornamentali.

medicina

Il diabete è in aumento

Come si manifesta - I casi di ereditarietà - Qual è la causa

— Che cosa è il diabete?

Il diabete è una malattia del ricambio dovuta a diminuita o mancante produzione dell'ormone insulina. L'organismo ha una ridotta capacità di utilizzare gli zuccheri; il glucosio nel sangue aumenta e quando supera certi limiti, passa nelle urine.

— E' vero che il diabete è ereditario?

L'ereditarietà gioca certamente un ruolo fondamentale nell'insorgenza del diabete. Non sempre, ma con notevole frequenza i consanguinei dei diabetici sono affetti dalla malattia o da uno stato di prediabete, cioè di diabete potenziale, non ancora manifesto. E' vero

questi ultimi casi che vanno indirizzate le attenzioni della medicina preventiva in quanto l'individuazione di uno stato prediabete permette, con precauzioni dietetiche (limitazione degli zuccheri) e con la prevenzione dell'obesità che è un fattore favorente, di impedire o almeno ritardare la comparsa della malattia.

— E' vero che i casi di diabete sono in aumento?

Si ritiene che in Italia vi siano oltre quattrocentomila diabetici accertati e altrettanti ignorati. Su cento persone una è diabetica sapendo di esserlo e un'altra lo è e non lo sa. La frequenza della malattia è in aumento; aumento in parte appa-

rente dovuto alle maggiori possibilità di accertamento rispetto al passato e in parte reale. Con la scoperta della cura insulinica la durata della vita dei diabetici è aumentata, permettendo loro di condurre una vita pressoché normale e di avere figli.

— Come si cura il diabete?

A seconda della gravità, la malattia può essere curata con la sola dieta (abolizione dello zucchero, riduzione degli alimenti contenenti idrati di carbonio (come pane, pasta, riso), o con la dieta associata a farmaci detti ipoglicemizzanti.

— Molti diabetici sono restii a curarsi con l'insulina per la convinzione che tale cura, una volta iniziata, debba essere continuata indefinitamente. Cosa c'è di vero?

La cura con insulina è sostitutiva. Con essa si dà all'organismo qualcosa di cui è carente. E' pertanto questo il modo più naturale di contrastare la malattia. Presenta l'inconveniente di poter essere effettuata solo per iniezione e pertanto si cerca di evitarla, per diminuire il disagio per il paziente. Non si può parlare di assuefazione. L'insulina viene prescritta se necessaria e poiché il diabete ha un andamento cronico e non regredisce, se si inizia la cura con l'insulina, la si deve continuare.

— Come si manifesta il diabete?

I sintomi che più frequentemente portano alla scoperta del diabete sono l'aumentata escrezione di urina, la sete intensa e la stanchezza. Altre volte il

ripetersi di foruncoli e ascessi indirizza il medico verso la diagnosi di un possibile diabete.

— Quali e quanto frequenti devono essere i controlli a cui si devono sottoporre i diabetici?

Il diabetico deve sottoporsi ogni 2 o 3 mesi alla determinazione degli zuccheri nel sangue («Glicemia»), i cui valori normali sono fra 70 e 110 milligrammi per cento) e alla ricerca del glucosio e dell'acetone nelle urine (normalmente assenti).

Il diabete favorisce l'insorgere di disturbi vascolari specie a carico delle arterie coronarie, delle arterie delle estremità inferiori e del fondo dell'occhio; sarà pertanto opportuno eseguire periodicamente l'elettrocardiogramma, l'oscillografia degli arti, l'esame del fondo dell'occhio.

previdenza

Il calcolo della pensione

L'importo dipende dall'anzianità assicurativa del lavoratore e dalla sua retribuzione media percepita nei tre anni meglio pagati dell'ultimo quinquennio.

La retribuzione utile per il pensionamento è costituita da tutti gli emolumenti che il lavoratore riceve dall'azienda e su cui si versano i contributi di legge.

I due fattori della retribuzione

L'importo della pensione dipende da due fattori: l'anzianità assicurativa del lavoratore e la retribuzione media da lui percepita nei tre anni meglio pagati dell'ultimo quinquennio. Ecco il motivo per cui molti lavoratori vogliono sapere cosa si deve intendere — in questo caso — per retribuzione, cioè quanta parte di essa è utile per il pensionamento.

Si può dire che a tal fine sono utili, e quindi facenti parte della retribuzione pensionabile, tutte le competenze che il prestatore d'opera riceve dall'azienda e sulle quali l'azienda stessa è tenuta a versare all'INPS i contributi d'obbligo. L'articolo 12 della legge 153 precisa che « si considera retribuzione tutto ciò che il lavoratore riceve dal datore di lavoro, al lordo di qualsiasi ritenuta, in dipendenza del lavoro prestato ». Sono pertanto soggetti a contribuzione (e perciò pensionabili) anche gli elementi accessori della retribuzione e quelli che spettano al lavoratore nella sua qualità di ti-

Proposta di più severi controlli

L'automobilista che guida ubriaco

Una concentrazione di alcool nel sangue superiore ad un valore di 0,8 per mille è il limite oltre il quale il guidatore d'auto sarà passibile di sanzioni. Questa la proposta recentemente formulata da una commissione ministeriale, che si sta occupando del problema. Suo compito è quello di studiare l'alcolismo in Italia, valutandone l'entità e adoperandosi per un'opera di informazione sanitaria della collettività.

La commissione ha inoltre il compito di proporre degli elementi che potranno essere tenuti presenti nella riforma del codice stradale. In particolare, l'articolo 132 sulla circolazione che sancisce: « E' vietato guidare in stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche o di sostanze stupefacenti », non precisa quale sia la concentrazione oltre la quale si è passibili di incriminazione.

Sono stati suggeriti due tipi di esami per accertare il tasso di alcool nel sangue: il primo dell'aria espirata, tendente ad effettuarsi, con sistemi da definirsi, un esame sommario; e quello, più dettagliato, dell'esame alcolemico del sangue.

La decisione della commissione ministeriale risulta di particolare importanza per gli automobilisti, se si considera la quantità di alcool che porta alla concentrazione dello 0,8. In un individuo di peso medio di 70 chili saranno sufficienti 3 bicchieri di aperitivo; per una persona di 85 chili 4 bicchieri e per uno di 100 dai 5 ai 6 bicchieri. Per il vino, invece, la quantità varierà tra i 2-3 bicchieri e i 5, secondo alle varie corporature e alla gradazione alcolica della bevanda.

Su livelli molto più bassi dovrà essere contenuto il consumo di whisky, cognac e rum.

Oltre 90 mila domande nel 1970

Le automobili per i dipendenti

Lo scorso anno in Italia sono state ritirate dai dipendenti Fiat circa 79 mila auto. Soltanto a Torino 53 mila, un numero superiore alle consegne effettuate dalla filiale torinese alla clientela ordinaria. Le domande dei dipendenti erano più di 93 mila con una media giornaliera di 410; nel primo semestre del '71, la media è già salita a 640.

Ecco il percorso che la domanda compie da quando è presentata dal dipendente fino al momento in cui avviene la consegna. L'ufficio personale della sezione in cui il dipendente lavora è il punto di partenza. La domanda viene trasmessa al servizio provvidenze aziendali — ufficio assegnazione vetture dipendenti — che la registra su uno schedario generale, ne fa una scheda meccanografica che viene inserita nella « memoria » di un computer. Terza tappa, il centro elaborazione dati, che compila ogni quindici giorni un elenco nel quale sono segnati il nome del richiedente e il modello di vettura. L'inclusione nell'elenco ha lo scopo di informare il dipendente che la domanda è stata accettata; non significa l'imminenza della consegna.

L'elenco passa poi all'ufficio personale da dove la domanda era partita. Un impiegato, addetto alla consegna delle auto, è a disposizione del dipendente il quale deve confermare la prenotazione precisando eventuali varianti di modello, colore, accessori. A questo funzionario il dipendente dovrà far capo per ogni ulteriore informazione.

Le domande sono soddisfatte in relazione al ritmo di produzione dei modelli, del colore (interno ed esterno dell'auto) e degli accessori richiesti.

Le vetture consegnate

Anno	Auto	fino a 1000 c.c.	oltre 1000 c.c.
1960	22.034	89,98 %	10,02 %
1962	42.420	84,54 %	15,46 %
1964	46.215	89,10 %	10,90 %
1966	63.914	82,81 %	17,19 %
1968	71.587	83,53 %	16,47 %
1970	76.411	66,70 %	33,30 %

Forma di pagamento

Anno	Auto	Contanti	Rateale
1968	71.587	78 %	22 %
1969	72.828	75 %	25 %
1970	76.411	73 %	27 %

Mille miliardi per carie dentarie

In questi ultimi anni, l'Italia ha avuto un danno economico di mille miliardi di lire per giornate lavorative perse e per le spese sostenute per cure e protesi dentarie.

Le conseguenze della carie sull'organismo possono essere molte, per esempio cardiopatie sistemiche, sinusiti, nefropatie, parodontiti. Il ministero della sanità ha istituito una commissione per lo studio del fenomeno e per adottare idonee misure di profilassi. Negli ultimi decenni, in molti paesi, è stata diffusamente utilizzata la fluorizzazione dell'acqua potabile, del sale da cucina, del latte, delle paste dentifriche, o mediante applicazione di soluzioni di sali di fluoro o con somministrazioni continue, per lunghi periodi, di compresse al fluoro. Con tali azioni, la carie è stata ridotta del 50 per cento.

Alla fluorizzazione si affianca di solito un'azione di educazione sanitaria di assistenza odontologica soprattutto nella popolazione scolastica.

cento della retribuzione con 39 anni di contributi; il 70,30 per cento con 38 anni di contributi; il 68,45 per cento con 37 anni; il 66,60 per cento con 36 anni e così via, in ordine decrescente, scalando l'1,85 per cento per ciascun anno di contribuzione in meno.

Risposte ai lettori

Per poter avere la pensione sociale una mia conoscente ha venduto la casa di abitazione, ritenendo che il possesso di quell'immobile le avrebbe impedito il pensionamento. E' vero?

G. Rosso

Per poter ottenere la pensione sociale il richiedente deve aver superato i 65 anni, non risultare iscritto nei ruoli dell'imposta di ricchezza mobile e, se sposato, dimostrare che il coniuge non è soggetto alla « complementare ». Se esistono redditi di vario genere, vengono detratti dalle 156 mila lire di pensione annua spettante all'interessato. E' ovvio che se l'importo di tali redditi è uguale o superiore a 156 mila lire all'anno la pensione non viene concessa.

Dal conteggio dei redditi è escluso però — oltre all'assegno di 5.000 lire il mese concesso agli ex combattenti della guerra 1915-18 e agli assegni alimentari degli ECA — il reddito reale o presente della casa di abitazione, che non è quindi di ostacolo per questo particolare tipo di pensione.

I vari contributi per il conteggio

E' invece soggetto a contributo (e quindi utile per la pensione) il premio di fine lavoro, corrisposto ai prestatori d'opera con contratto a termine.

A chi volesse calcolare l'ammontare del trattamento pensionistico dovutogli, ricordiamo che con 40 anni di contributi l'importo della pensione dovrà corrispondere al 74 per cento della retribuzione media dei tre anni più favorevoli dell'ultimo quinquennio ed a percentuali proporzionalmente inferiori per chi abbia contribuzioni più brevi. Si avrà perciò il 72,15 per

L'auto turchese con i c

**Il colore delle macchine segna
a volte anticipa
la moda e il costume**



Nell'automobile, dalla sua nascita ad oggi, i rossi piuttosto che i blu, gli azzurri piuttosto che i grigi, hanno avuto un'importanza che è andata al di là del fatto estetico. La preferenza per un colore o per l'altro ha contribuito a determinare la fisionomia di un particolare momento del costume: un «avorio» degli Anni Ruggeri o un «amaranto» del '39 sono più che una tinta, riflettono lo stato d'animo di un'epoca, la sua gioia di vivere o le sue paure. Questi settanta anni, che ne hanno viste veramente «di tutti i colori», si possono dividere così: gli anni della follia, gli anni del malumore, gli anni della scelta.

Gli anni della follia. Tra la fine del secolo ed il '30 l'Europa ha combattuto guerre e perduto imperi, sono nati nazismo e fascismo. L'America ha maturato la crisi economica del '29. Tutte queste nubi non sono riuscite ad oscurare l'euforia nata dal progresso scientifico, la nuova fiducia dell'uomo in sé stesso. E' partita la prima automobile; si è alzato il primo aereo, la gente ha ballato il valzer, il black-bottom, il charleston: il lusso ha toccato la sfrenatezza, però una sfrenatezza non torva, felice. Questi anni, in fondo, hanno amato la luce, hanno scoperto lo sport.

Le signore, racconta D'Annunzio abilissimo cronista di moda, si esibivano a Roma lungo il passeggio di via del Corso, in mantelli a terra di castoreo biondo o di ermellino, avevano l'abito crème, il cappello di paglia enorme, le aigrettes, la veletta sul viso bianco, la scarpina di raso turchina e la calza con il piccolo ajour.

La neonata della Fiat, la «3 e mezzo HP» del 1899, sulla quale esse salivano emozionate, era dipinta d'un bel giallo con i parafranghi blu (un esemplare, tra i tanti, è conservato al Centro storico di Torino) ma ve ne furono di azzurre, di rosse, di bianche con delicatissimi interni rosa.

In quel periodo fece molto scalpore, e non furono certo in molti ad imitarlo, il caso del visconte di Hampstead che regalò alla moglie una Rolls Royce arredata all'interno in puro stile Luigi XIV con un saloncino in miniatura lavorato a piccolo punto dal famosissimo Aubusson, il soffitto dipinto alla Watteau, una ricca dotazione di vasi di cristallo e vassoi d'argento.

Anche la vettura più semplice (si fa per dire: a quell'epoca l'automobile era un privilegio per pochi) era rivestita di vel-

luti con tende e nappine o di crosta di pelle lavorata a pitone o a cocodrillo. Verso la fine degli anni '20 nella moda nasce la maschietta, le gonne si accorciano, l'eleganza ama apparire stramba, sia nel vestito come nella vettura. La gran voga del momento sono le carrozzerie Weiman: non più verniciate. Sulla scocca di legno viene steso un lembo di finta pelle, chiarissima o con sfumature argentate.

Gli anni del malumore. Vedete un po' come si sono addobbate le donne dopo il '30. La sottana è ridiscesa, la scollatura è salita. La manica era monacale, al collo c'era il vellutino, in testa un feltro molle. Qualche lucchetto per la sera, strass e paillettes, ma il grande chic fu il nero, nel piccolo abito o nella tunica fasciata, nella cappa di seta o nella pelliccia di astrakan. Il cavaliere, in frac, mantello nero, sciarpa bianca e cilindro in mano, aveva un'aria lievemente lugubre aprendo alla dama la portiera della «Grosser Mercedes» 200 HP del '38, lucida come un carro mortuario oppure quella di uno dei coupé della Lincoln: il catalogo l'anno dopo, in grigio ferro, verde cupo, verde marcio o, audacia, blu acciaio.

capelli biondi



Non è che noi italiani fossimo molto più allegri. Nerissimo era il «coupe de ville» su telaio Lancia del 1939 costruito da Pinin Farina, uno dei suoi pezzi più celebri, da museo. Le Balilla erano in genere marroni o amaranto e così le 1500 Fiat nate nel '35 e la gloriosa U00 del '39.

Nell'auto, come nell'abito, chi si avventurava nel chiaro puntava quasi esclusivamente al beige, al color sabbia bagnata. Nessuno avrebbe osato condurre (e l'abitudine ancora in parte dura) un personaggio appena un poco autorevole su una macchina giallo uovo o blu pavone. Rosse, azzurre, metallizzate, erano, invece, proprio nel periodo prima e dopo la seconda guerra mondiale, le auto sportive.

Nel '49 l'Alfa presentò una 2500 SS in rosa antico, la «XK 120» della Jaguar era color panna, blu le Ferrari, fiammeggianti le Cisitalia. La «8 V» della Fiat era un bolide color acciaio con un aspetto fantascientifico. Questa frangia di spregiudicatezza e di vitalità si spense, naturalmente, durante la guerra. Le poche auto che scivolavano nelle città stravolte, erano nere o mimetizzate, cupe e chiuse in un silenzio minaccioso.

Gli anni della scelta. E

venne il '50. Nella moda fu Dior a togliere la polvere e la mestizia del periodo bellico. Allo striminzito tailleur del '45 oppose la grande sottana a ruota del suo «new-look». Metri e metri di stoffa, un grande spreco, l'illusione o la speranza del benessere e della gioia.

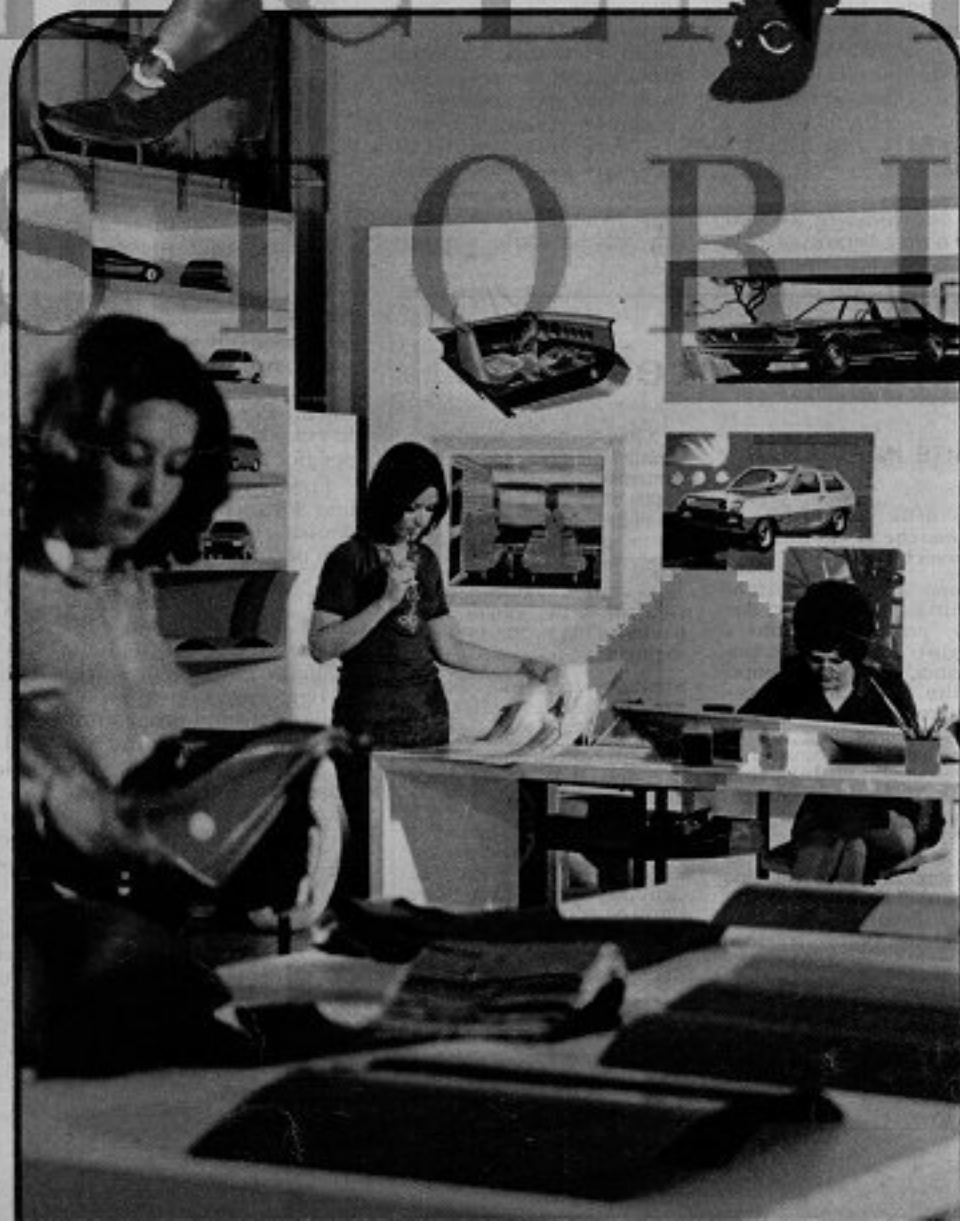
Nacque la 1400 grigio perla, magari «cabriolet», con gli interni azzurrini e persino rossi. Era la prima vettura «ricca» del dopoguerra, il segno dell'inizio d'una vita nuova. Piacquero le 600 color tortora o d'un verdolino tenue, come le bucce dei piselli teneri. Poi è arrivata la 500 ed era soprattutto bianca. O nel blu «carta da zucchero» che ad un certo punto, è stato il massimo dello snobismo per le guidatrici cittadine.

Quello che è accaduto verso la metà degli anni '60 esula dall'ambito delle «mode» sia nell'auto, sia nell'abbigliamento. Una crisi generale e profonda ha segnato la caduta di abitudini consolidate da generazioni, cui si accompagnano, ovviamente, mutamenti in tutti gli altri aspetti del costume.

La moda, dal boom della minigonna ad oggi, attraverso travestimenti, eccentricità, ed anche pessimo gusto, è arrivata ad offrire, a chi la sappia

usare con sapienza, la possibilità di infinite variazioni. Il riflesso di questa evoluzione è arrivato anche all'automobile, ha determinato una sorta di modo «diverso» di concepirla e di sceglierla. Così come, oggi, non è più determinante per il prestigio di una persona, possedere un rombante fuori serie piuttosto che una utilitaria agile e scattante, meno che mai l'acquirente è condizionato, da una idea preconcetta, del colore. Un medico si reca a visitare i propri pazienti con una 128 rossa e va benissimo; un funzionario circola con la 127 giallo sole, fresca, giovane e vitale. Nessuno lo troverà troppo frivolo. Gli anni difficili che stiamo vivendo hanno questo di positivo: concedono, pur nelle strettoie di una società consumistica perennemente sotto accusa, l'apertura verso scelte personali, abbastanza libere. Hai le tempie grigie, ti annodi una cravatta pop e sali su una berlina color glicine? Bravo.

A riequilibrare la situazione, in ogni caso, c'è il diciottenne che con il gusto eterno della giovinezza di andare contro corrente ha ora riscoperto la novità del doppio petto grigio e la macchina, la vuole blu o meglio ancora, nera.



IL BUON SOLDATO SC'VEIK

JAROSLAV HAŠEK

Il capolavoro dell'umorismo moderno. L'epopea di un personaggio umile e gigantesco la cui forza comica travolge e annienta l'universo istituito.



«Sicché ci hanno ammazzato Ferdinando», disse la fantesca al signor Sc'Veik, che avendo lasciato da qualche anno il servizio nell'esercito per essere stato dichiarato idiota dalla commissione medica militare, ora viveva vendendo degli orribili cani, ibridi mostri per quelli compilava delle filizie genealogiche. Come se questa occupazione non bastasse, era affetto da reumatismi, e proprio in quel momento si stava frizionando i ginocchi con l'unguento di opodeldok. «Quale Ferdinando, signora Müller?» domandò Sc'Veik senza cessare di massaggiarsi i ginocchi. «Io conosco due Ferdinandi: il primo è commesso dal droghiere Prussy, e una volta si bevve per sbaglio una bottiglia di lozione per capelli; e poi conosco anche Ferdinando Kokoska, che raccoglie lo sterco di cane. Per tutti e due non sarebbe un gran male».

Ecco: così il lettore fa conoscenza con Sc'Veik, il marmittone di Praga protagonista del romanzo di Hasek, proprio quando questi apprende la notizia dell'assassinio di Sarajevo che scatenerà la prima guerra mondiale. Sc'Veik è stato dichiarato idiota dalla commissione militare, ma non riuscirà ad evitare il servizio militare. Anzi, i suoi guai cominceranno subito, sino dall'inizio del libro.

Per rimettersi dalla notizia dell'assassinio dell'arciduca Ferdinando, dopo una bella chiacchierata con la signora Müller, Sc'Veik va a bere la sua solita birra all'osteria del Calice e lì c'è l'agente in borghese Bretschneider, un provocatore, che lo spinge a parlare e a parlare (e Sc'Veik non domanda di meglio, perché è un chiacchierone) e poi lo arresta accusandolo di avere parlato male dell'Imperatore. A questo punto Sc'Veik dice all'oste: «Io ho in conto cinque birre e un panino con salciccia. Dammi ancora un grappino, che me ne devo anda-

re, perché sono arrestato».

Non è che all'oste le cose vadano molto meglio: anche lui è arrestato, perché ha commesso l'errore di affermare che le mosche fanno i loro bisogni sul ritratto dell'Imperatore. Questo è alto tradimento.

Sc'Veik uscirà presto di prigione, perché ha i documenti in regola: è un idiota. Lo manderanno in manicomio, ma lì lo definiranno «un simulatore debole di mente». Perfettamente in grado dunque, di andare alla guerra. Sc'Veik non se la prende troppo: è rassegnato al peggio. La sua disistima per l'organizzazione dell'esercito austro-ungarico è infinita, il suo desiderio di non fare nulla non ha limiti, il suo buon senso (o la sua idiozia) lo aiutano a cavarsela in ogni vicissitudine. Sarà attendente di un cappellano militare ubriaco, di un tenente donnaiolo, ne passerà di ogni colore, ma non perderà mai la calma. E' ladro, bugiardo, cinico, vile, estroso: farà la conoscenza di tutte le prigioni militari, renderà paonazzi di collera tutti gli ufficiali che avranno a che fare con lui. E diventerà il lettore con i suoi sproloqui, con le sue avventure, le sue mascalzonnate.

«Faccio rispettosamente notare, signor colonnello, che sono scemo», dice Sc'Veik e se la cava, perché gli altri, i suoi superiori, sono più stupidi di lui.

E' chiaro: tutto il libro è un atto di accusa verso l'organizzazione militare, la guerra, l'impero austro-ungarico, i suoi giudici e i suoi funzionari, ma soprattutto contro la retorica dell'autorità.

L'editore Feltrinelli ha ristampato «il buon soldato Sc'Veik» in due volumi che costano due mila lire: sono oltre ottocento pagine fitte fitte, una lettura un po' impegnativa, ma veramente un capolavoro di umorismo.

Arrivano i dischi per l'estate (canzoni italiane e straniere)

Chi sarà il «dominatore» quest'estate? Si parla di Lucio Battisti che con le sue ultime composizioni sta ottenendo un enorme successo. «Pensieri e parole» interpretata da lui stesso e «Amor mio» da Mina sono già ai primi posti nelle classifiche discografiche e gli altri suoi pezzi («Vendo casa» cantata dai Dik Dik; «Amore caro, amore bello» da Bruno Lauzi; «Il papavero», «Nessuno, nessuno», «Eppur mi son scordato di te» dalla Formula 3) stanno rapidamente salendo nelle vendite.

Ma l'originalità e l'attualità delle canzoni di Battisti e Mogol potrebbero trovare un concorrente nella semplicità, nella romanticità della canzone «Era il tempo delle more» che Mino Reitano ha condotto alla vittoria al festival di Saint Vincent.

E' probabile però che canzoni come «Casa mia» dell'Equipe 84 e «Donna felicità» dei Nuovi Angeli, partecipanti allo stesso festival ci riservino delle grosse sorprese. Da non dimenticare il pubblico che con le sue cartoline ha proclamato vincente Tony Cucchiara con la canzone «Vola cuore mio». Il fatto poi che i gusti del pubblico che vota, quelli delle giurie e quelli dei compratori di dischi non vadano mai d'accordo è un enigma di tutti i festival. Può darsi quindi che uno degli esclusi dalle finali, come Fausto Leali, Jimmy Fontana, Renato (vincitore dello scorso anno), che non sono riusciti neppure ad arrivare a Saint Vincent, riescano a sconvolgere tutte le previsioni.

Ma forse quest'estate sarà nuovamente un cantante o un complesso straniero a battere tutti i primati. Buone probabilità, per quanto riguarda la

Francia, avranno Johnny Hallyday con «Essayer» e Alain Barrière con «Rien

qu'un homme» e, per quanto riguarda l'Inghilterra, i Rolling Stones con «Brown Sugar» (che è già ai primi posti in America e in Inghilterra), John Lennon con «Power to the people» e Ringo Starr con «It don't come easy».

Le musiche da film che ci terranno invece compagnia nelle prossime vacanze saranno probabilmente «Popsy pop» interpretata da Claudia Cardinale, che si è rivelata un'ottima cantante, e «Morte a Venezia» tratta da musiche sinfoniche rese famose dal film omonimo.

Tutti canticchieremo, ascolteremo e balleremo queste canzoni. A proposito di balli quello dell'estate si chiama «Yamasuki». E' una danza giapponese con inchini e intrecci di mani, con un notevole sapore esotico.



filatelia

Mazzini salva la Repubblica

A Giuseppe Mazzini le poste della Repubblica hanno affidato il compito di rimediare una dimenticanza quasi incredibile. Solo il primo giugno, ci si è accorti che i 25 anni della Repubblica potevano essere celebrati con una serie di francobolli commemorativi.

Già all'inizio dell'anno, quando venne reso noto lo scarno programma delle emissioni per il 1971, molti si stupirono che in esso non fosse compresa questa serie celebrativa. Una svista? Forse, come già era accaduto nel pro-



gramma 1970, quando i compilatori si dimenticarono completamente di Porta Pia. Allora, si tentò di rimediare con un francobollo «suppletivo», ossia con un supplemento che suscitò per la sua bruttezza una lunga polemica. Per la Repubblica le cose sono andate anche peggio.

Fu subito evidente che una serie commemorativa decisa il primo giugno non poteva essere disegnata, stampata e distribuita il giorno seguente, ossia il 2 giugno, festa della Repubblica. E' noto che la maggior parte delle nazioni oggi vara con buon anticipo i propri programmi filatelici. Conosciamo già a grandi linee, le più importanti emissioni di Francia, Svizzera Austria e Gran Bretagna per il 1972. In Italia andiamo avanti alla giornata. La serie per la Repubblica, decisa all'improvviso, fu realizzata in tutta fretta. I bozzettisti ripiegarono, per ragioni di tempo, su un tema facile e, ammettiamolo, anche abbastanza retorico: bandiera tricolore con la testa di Giuseppe Mazzini. I due esem-

plari, uno di 50 e uno di 90 lire, non furono ovviamente pronti il 2 giugno ma il 12. Non si riuscì a stampare subito un quantitativo sufficiente: nelle maggiori città si dovette, almeno in un primo tempo, razionare le vendite, pochi pezzi a ogni collezionista.

Altro inconveniente: come già accadde per i due commemorativi rievocati, vi del volo Roma-Tokio, anche questi per la Repubblica sono identici nei bozzetti e anche molto simili nei colori: chi li vende — il tabaccaio o l'impiegato delle poste — corre il rischio di dare al cliente l'esemplare da 50 lire al posto di quello da 90 o viceversa.

I bozzettisti si sono orientati su di lui pensando che la sua immagine fosse familiare agli italiani e non suscitasse polemiche. Nella stessa riunione, il Consiglio dei Ministri ha deciso di emettere quanto prima una serie per sottolineare l'importanza del risparmio. Così, senza un programma, la filatelia italiana continua a vivere di supplementi, un giorno dopo l'altro.

Calendario delle gite

GITE IN PULLMAN

Gite della durata di un giorno, che si effettuano le domeniche e festivi:

Lugano lire 2.000; Lugano (escursione sul lago in battello, pranzo a bordo e viaggio) lire 4.000; Stresa, Cervinia, Orapa, Champoluc lire 1.300; Orta, Crissolo, Gressoney lire 1.200; Stresa (escursione sul lago in battello, pranzo Isola Pescatori, visita giardini Villa Taranto e viaggio), Orta (escursione sul lago in motoscafo, pranzo e visita Isola San Giulio, visita Sacro Monte e viaggio) lire 3.600; Como lire 1.600; Como (escursione sul lago in battello, pranzo a bordo e viaggio) lire 3.900.

Ogni quindici giorni:

Giro due Trafori lire 4.000; Locarno lire 2.400; Ceresole Prati lire 1.200; Alassio lire

2.100; Varazze, Spotorno, Finale, Genova lire 1.600; Courmayeur, Rapallo lire 1.900; Turismo gastronomico nelle Langhe (pranzo e visita cantine) lire 3.850; Ginevra-Montreux lire 4.800.

Gita di sette giorni, con partenze il 5, 12, 19 e 26 luglio:

Sicilia, «Isola del Sole» lire 79.000.

Gita di nove giorni, con partenze il 5, 12, 19 e 26 luglio:

Sardegna lire 77.000. Si sta costituendo, presso il Centro Sportivo Fiat, un Gruppo Micologico, che riunisce tutti gli appassionati alla ricerca, raccolta e studio dei funghi. Il Gruppo organizzerà gite festive e riunioni infrasettimanali fra i soci. Si possono iscriverne tutti i dipendenti in possesso della tessera del Centro Sportivo.

Un alfabeto per la cuoca

f, come funghi

(quando raccogliarli, come conservarli ed essicarli)

Un tempo i cercatori di funghi erano pochi e ben qualificati; conoscevano bene, cioè, il loro « mestiere » e non confondevano certamente il fungo velenoso con uno mangereccio. Ora tutti credono di saper riconoscerli con sicurezza, ed ecco che il pericolo di avvelenamento va sempre aumentando. Più gente cerca funghi, meno funghi buoni rimangono, per cui i ritardatari possono trovare quasi soltanto quelli velenosi, cioè quelli già ovviamente scartati dai primi ricercatori.

Se proprio desiderate assaporare la soddisfazione di mangiare funghi trovati da Voi, fate così:

— Raccogliete solo funghi che riconoscete « con sicurezza » (non strappateli dal terreno per non danneggiare il micelio sotto le zolle, che è la materia viva che produrrà altri funghi).

— Non sottoponeteli alle vecchie prove empiriche se siete incerti sulla loro commestibilità. Infatti, oltreché inutili, sono pure pericolose: quindi, la cottura dei funghi con la chiave di ferro o con la vecchia moneta d'argento, col mazzetto di prezzemolo, l'assaggio dato al gatto od al cane (certi veleni pericolosissimi per noi, possono avere un effetto blando o quasi nullo sugli animali o addirittura manifestarsi dopo 36 ore) non possono dare sicurezza alcuna.

— Non riponete i funghi sospetti con quelli sicuramente buoni: il pericolo consiste nel confonderli cucinando, non nel contatto che non è « contagioso ».

— Non raccogliete i funghi mentre piove (si sfalderebbero, e li sprechereste).

— Non raccogliete i funghi in via di decomposizione.

— Ripuliteli sempre molto bene dalle parti corrose dagli insetti.

— Ricordate che non è vero che i funghi bianchissimi siano sicuramente buoni: la pericolosissima « Amanite falloide » è bianca e non muta colore.

La materia del fungo può essere soda, molle, spugnosa; può mutare di colore oppure no; e l'odo-

re può essere buono o cattivo senza che peraltro il fungo sia velenoso.

Gli uffici di igiene compiono una scrupolosa selezione, per cui si possono acquistare ad occhi chiusi i funghi sia dall'erbivendolo, sia al mercato, mai dai rivenditori occasionali.

Il fungo è carne o vegetale? È un vegetale, ossia una pianta, appartenente alla famiglia delle « eritogame » (cioè a riproduzione invisibile), e si sviluppa solamente in zone umide. Ma il suo valore alimentare nutritivo è molto simile a quello della carne, perché è ricco di proteine, mentre contiene pochissime vitamine; è un

po', cioè, come i legumi secchi.

Per un buon piatto di funghi (al burro, fritti, in umido, ecc.) la cottura è di 10 minuti ed il quantitativo a persona è di 50 grammi.

Conservazione (sotto olio): Dopo averli ben raschiati (non lavati), tagliateli a pezzi « eleganti » e portateli all'ebollizione in acqua salata e aceto in parti uguali per 10 minuti; versate il tutto in un recipiente preferibilmente di terracotta che lascerà ricoperto per alcuni giorni. Quindi, scartate il liquido, asciugate i funghi e versateli nel vaso di vetro ricoprendoli di olio a cui avrete aggiunto prezzemolo, cipolline, aglio, alloro, garofani. Portate in ebollizione a bagnomaria.

Sott'aceto: Tutto come detto sopra, ma, all'ultimo, anziché olio si verserà sui funghi aceto di buon vino diluito con 1/3

di acqua e portato a bollore con l'aggiunta degli stessi ingredienti elencati per la conservazione sott'olio. L'aceto si versa tiepido sui funghi.

Essiccazione: Dopo averli ben raschiati e ripuliti, affettateli per il lungo in fette di circa 2 millimetri di spessore; stendete al sole le fette a semplici strati su graticole, su assicelle di legno, o su fogli di carta un po' consistente (per sterilizzarli date loro una leggera spolveratina di sale). Quando sarà sparita ogni traccia di umido, esponeteli all'ombra in luogo ventilato (ritirandoli alla sera per evitare la rugiada notturna). Il giorno dopo esponeteli ancora al sole — l'alternare il sole all'ombra manterrà il loro aroma. Racchiudeteli poi ermeticamente in vasi di vetro o di latta e riponeteli in luogo fresco e buio.

Come smacchiare

Smacchiare e rinfrescare gli indumenti senza ricorrere ogni volta alla tintoria non sono tra i compiti più facili di una padrona di casa; fanno, anzi, parte di quelli che sono i più importanti e i più delicati. Esiste una « tecnica » anche in questo campo.

Principali sostanze smacchiatrici: ammoniaca, benzina, edera (la decozione delle sue foglie serve per ripristinare le stoffe di lana), essenza di Trementina (o acqueragia), etere solforico, gesso (per assorbire i grassi), saponaria, soda caustica, talco (o polvere di sapone), oltre, naturalmente, all'aceto, all'alcool ed all'acqua ossigenata.

Accorgimenti utili: Il tessuto da smacchiare deve essere prima di tutto accuratamente spazzolato, tranne quando vi siano macchie di miele, perché, essendo vischiose, si spanderebbero. Se la macchia è « crostosa », si prova con l'unghia o col coltello. Prima di smacchiare indumenti « in colore » provare lo smacchiatore su un ritaglio dello stesso indu-

mento o su un pezzetto in terno. La smacchiatura con sostanze corrosive deve essere subito seguita da un accurato lavaggio in acqua pura. Quando non si conosca l'origine della macchia, dapprima si strofina, poi si prova con acqua fredda, poi con acqua calda ed infine con sapone asciutto.

Sistemi quasi infallibili per togliere le macchie di: « caffè », « tè », « cioccolata », insaponando a caldo e sciacquando con acqua pura; « grasso » (dai vestiti), con talco, (dalle tovaglie) con benzina; « inchiostro », con alcool; « muffa », col ferro da stiro caldo, strofinando poi con flanella leggermente incerata; « ruggine », con limone salato; « fuliggine », con trementina; « tintura di Jodio », con ammoniaca; « sudore ed orina », con ammoniaca salata (se le macchie sono già asciutte, con aceto); « sangue », con acqua fredda, mai calda perché lo fisserebbe; « lucido dai pantaloni o dalle gonne », immergendoli nella decozione delle foglie di edera.

Ripulitura di vari indumenti ed accessori: « pelliccia », si batte forte il pelo in tutte le direzioni con un bastoncino; « unto dal collo », si sfrega con crusca e quindi si spazzola dopo avergliela lasciata su per un'ora; « lucido dai colletti degli abiti », si evita strofinandoli spesso con alcool; « impermeabili », si strofinano con una spugna imbevuta di acqua e aceto; se, nella lavatura, hanno perso un po' d'impermeabilizzazione, si immergono per circa un'ora, agitando sovente, in una soluzione di acetato di alluminio (in vendita nelle drogherie più rifornite) a cui va aggiunta altrettanta acqua alla temperatura di non oltre 38°, poi si stende senza torcerlo e quando non gocciola più lo si rimette per 1/4 d'ora in una soluzione di acido tannico al 3 per mille (in un recipiente privo di oggetti di metallo); « ombrelli », si strofinano con una spugna imbevuta di acqua e aceto, quindi si sciacquano con acqua pura; « scarpe e borse di vernice », si strofinano con del cotone intriso di latte, poi si lucidano con flanella; « valigie di cuoio », con semplice lucido da scarpe (quando questo si è seccato nella scatola, si scioglie facilmente con qualche goccia di petrolio), oppure con del cotone imbevuto di alcool; « cerniera lampo guasta », si sfregano i due bordi con una candela.

i giochi

Parole crociate senza schema



A GIOCO ULTIMATO RISULTERANNO 61 CASELLE NERE

SOLUZIONE DEL NUMERO PRECEDENTE



ORIZZONTALI: 1. L'inizio del miracolo - Un seme delle carte - Uva che si conserva appassita - 2. Verbo del chirurgo - Un celebre Orazio - Pietra di colore azzurro o verde - 3. Stringere, unire - Sciocco - Articolo spagnolo - 4. Merletti - Nome di donna - Sigla di Caltanissetta - 5. Sigla di Napoli - Scrisse « La cittadella » - Moglie di Giacobbe - 6. Il numero perfetto - Luoghi dirupati - Nome di donna - In mezzo al dito - 7. Dittongo - Rami della vite - Le consonanti della toga - Numero dispari - 8. Davanti alla casa colonica - L'ente supremo - Allegro - Nero in francese - 9. Particella atomica - Un attributo di Dio - In mezzo al madero - 10. Si suona pizzicandola - Dell'aria - Palmipede - 11. Può contenere un cinto - Scrisse « La Gerusalemme liberata » (iniziali) - Pronome - Il capitano del « Nautilus » - 12. Affermazione straniera - Serve per eseguire il cambio della velocità - Uomo in latino - 13. E' allo stato aeriforme - Pronome possessivo - Stanza... inglese - Verso del corvo.

VERTICALI: 1. Gran numero di persone - 2. Preliaso - Sovrano - Cattiva - 3. Le mogli dei re - Frutto esotico - 4. Gracida - Un celebre Aroldo attore - 5. Agire - Sigla di Ravenna - Sigla di Palermo - 6. Andare - Dispari di cobra - Sigla di Firenze - 7. Dittongo - Messaggero - Numero - 8. Leziosi, stucchevoli - 9. Proponimento - 10. Isole italiane - Ispidi, pungenti - 11. Una delle Kessler - Donne bizzarre - Adesso (tr.) - 12. Sergio Tofano - La casa esquimese - Negazione - 13. Vi sono tanti animali - Sigla di Asti - Difettuccio - 14. Proposizione semplice - Fornire di armi - 15. Vocali di papà - Istituzioni statali - 16. Imposta generale - Un famoso Crocchio (iniziali) - 17. Obliquo, torvo - Gas per insegne - 18. Corpo di ballo - Comune del Piemonte - 19. Congiunzione disgiuntiva - Lavori d'ago - 20. Veloce - Ventiquattro in un giorno.

KO-RE

STABILIMENTO CONFEZIONI

VIA INVORIO, 27 (ZONA P. MASSAUA) - TORINO

CONFEZIONI E ABBIGLIAMENTO
UOMO — DONNA — BAMBINO

QUALITA'! PREZZI!

BUONO SCONTO

10%

PRESENTATE QUESTO BUONO
O LA TESSERA FIAT

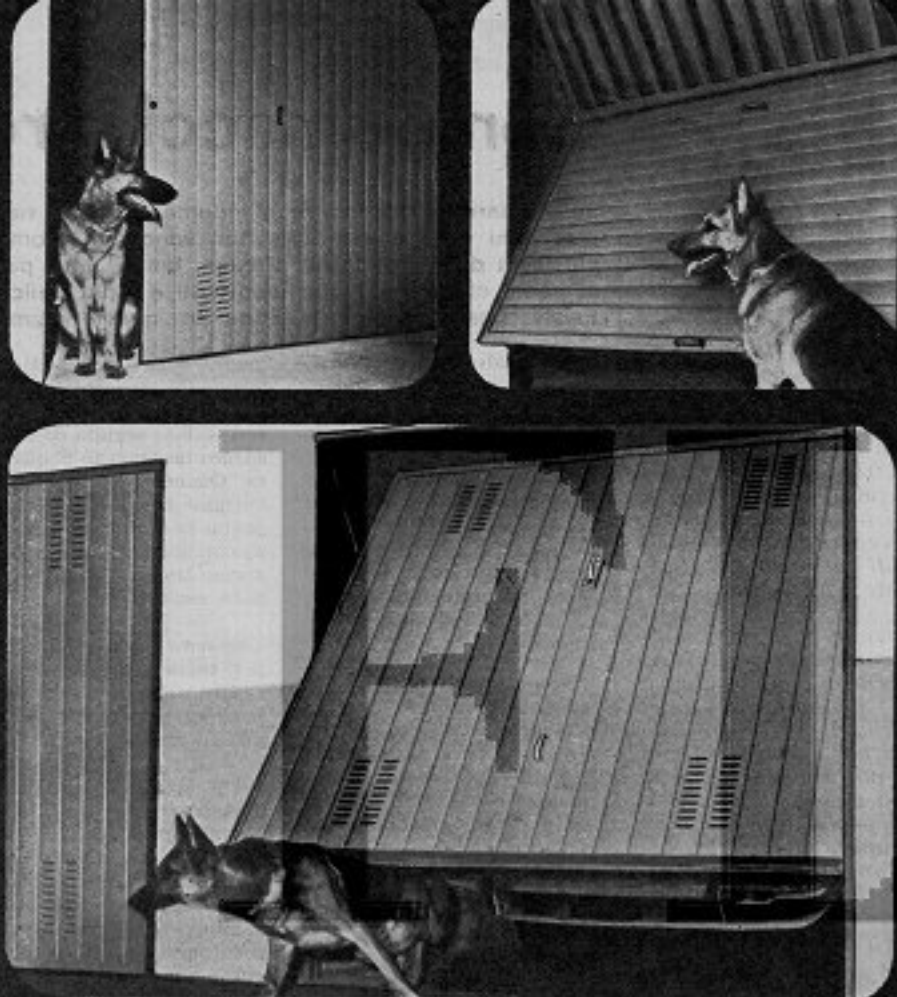
REMTA

STABILIMENTO CONFEZIONI

VIA AOSTA, 21 - TORINO

ABBIGLIAMENTO E CONFEZIONI
UOMO — DONNA — BAMBINO

LA MODA! I PREZZI!



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. Ferrari 3/A - ROMA - V. Faleria 32
GENOVA - C. Sardegna 82 - MILANO - V. Canova 39
AGENTI: in tutta Italia (vedere pagine gialle)



FUSODORO MARZOTTO

CONFEZIONI SPORTIVE ED ELEGANTI
PER UOMO SIGNORA E RAGAZZI

FUSODORO MARZOTTO

TORINO . VIA VIOTTI 1 . VIA NIZZA 210
SETTIMO T. . VIA MAZZINI 12

Diplomarsi non è sufficiente

è essenziale COME e DOVE

**Dopo la scuola
media iscrivetevi
ALL'ISTITUTO TECNICO INDUSTRIALE
PARIFICATO - SEDE ESAMI DI STATO
TORINO - Via Bonzanigo 8 - Tel. 471.623
(zona Piazza Statuto)**

INTERNAZIONALE
che garantisce

che garantisce

**SERENITÀ
ORDINE
SUCCESSO
AVVENIRE**

Sezione **DIURNA** e **SERALE**

per una vacanza serena

CASA ALBERGO FISSORE

al Colle di Tenda
zona turistica Tre Amis
m. 1400
LIMONE PIEMONTE



Appartamenti da 3/5/7 letti - con doccia
Ristorante panoramico a self-service
Terrazza solarium
Pensione giornaliera completa
per soggiorno di 10 giorni:
Lire 4.750 per persona.
Sconti a convenirsi per bambini
fino a 6 anni.

**Condizioni speciali per famiglie
Dipendenti FIAT**

Informazioni e prenotazioni
al (0171) 27.50 di Cuneo
e al (0171) 92.552 di Limone Piemonte

STAGIONE:
20 GIUGNO - 10 SETTEMBRE

SSSS... SEXIMA

**l'unico orologio svizzero
a garanzia "assoluta"
per 3 anni**

Uomo
Squalo-sub, automatico,
datario, lunetta mobile,
cassa e bracciale acciaio,
L. 30.000

Altri modelli a partire
da L. 13.000

Esclusivamente

Clapero

C.so Orbassano 215
C.so Vitt. Eman. 58 - Torino



Birreria Wührer

10123 Torino - Via Lagrange 42 - Telef. 51 34 25



G.CANAVESIO

Strada delle Cacce, 84 - 10135 Torino
Tel. 34.38.88



I costumi da bagno per le vacanze al sole



Abito lungo a due pezzi in tessuto stampato a grandi fiori, modello in Terital di Marta. Il prezzo è di 16.900 lire.

Sole e mare, un desiderio di vacanze che diventa di giorno in giorno più forte, un programma di libertà anche in fatto di moda, una necessità ormai imminente di pensare al mini-corredo della spiaggia. E' il momento di rivedere e modificare i capi che già si posseggono facendoli aderire, con qualche piccola modifica, alla linea dei modelli più nuovi esposti nelle vetrine, ed è anche il momento delle scelte e degli acquisti. Talvolta è sufficiente sostituire le spalline del costume con doppi nastri bicolori annodati intorno al collo, oppure allargare il bikini divenuto troppo stretto con due anelli dorati posti sui fianchi nudi, o magari circondare la scollatura con tanti bottoncini colorati, per ottenere un effetto diverso che rinnova completamente l'aspetto del vecchio modello.

A proposito invece dei modelli nuovi, le tendenze attuali sono orientate verso lo scopo di far apparire il costume come una sottile buccia del corpo umano: addio perciò alle coppe rigide, ai visibili sostegni, alle false imbottiture. Pure i tessuti di questi costumi in voga sono studiati per risultare morbidi, leggerissimi:

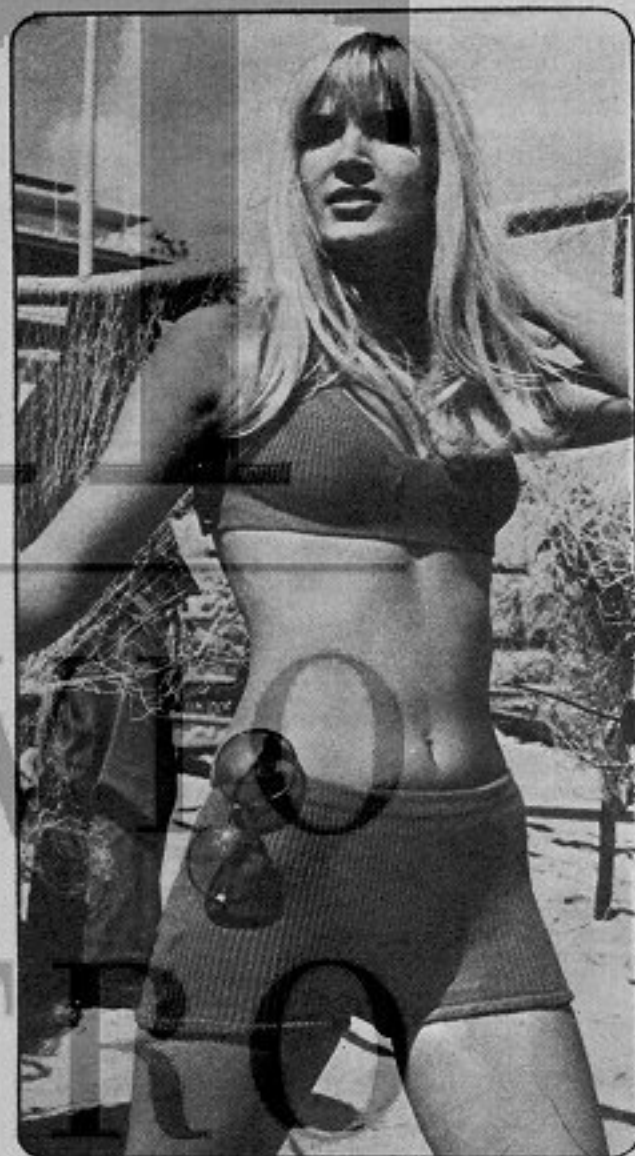
si tratta quasi sempre di fibre sintetiche, che oltre al pregio di apparire piacevolmente lucide come seta, sono elastiche ed indeformabili.

E i colori? Quali sono quelli che più rappresentano il gusto della moda '71? Il marrone bruciato che tanto dona alla carnagione abbronzata, il turchese brillante ed il verde erba che contrastano piacevolmente con la "tinarella" ed il classico, intramontabile nero che assottiglia la figura. In quanto alle fantasie è interessante notare come quest'anno il loro disegno appaia di preferenza minuto e fitto, a motivi multicolori e di ispirazione floreale romantica: i disegni di fiorellini che una volta erano riservati ai vestitini infantili.

Anche i quadrettini bianco-azzurri e bianco-rosa di cotone, proprio quelli dedicati ai grembiolini dell'asilo, sono ora i favoriti per l'esecuzione dei «due-pezzi» delle giovanissime, mentre le cottonine a fondo nero e marrone punteggiate di bianco, che si trovano per poche centinaia di lire al metro in tutti i mercatini del mondo, sono contese dalle ragazze d'oggi per spiritosi completi coordinati composti dal bikini e da un corto bolero annodato davanti e da una lunga gonna arricciata.

Questa formula dei pezzi «coordinati», cioè legati fra loro dal medesimo tipo di tessuto, si rivela sempre una pratica soluzione per sfruttare al massimo il medesimo completo: così, ecco una camicetta accoppiata ad una gonna della stessa stoffa, lunga e con gli spacchi; può togliere la gonna ed ecco il completo camicetta-calzoncini, senza contare che si può inoltre abbinare un'altra camicetta in tinta unita alla gonna fantasia o viceversa. Un'infinità di soluzioni, dunque, a seconda dell'immaginazione e del gusto personale, e il tutto sempre contenuto in una spesa modesta.

Nei grandi magazzini sono le combinazioni di questo genere in tessuti moderni e in modelli sempre studiati con intelligente aderenza alla moda. A partire da duemilacinquecento lire, fino ad un massimo di seimilanevecento, si trovano modelli di costumi per ogni misura e per ogni preferenza. Ecco i due pezzi a mutandina alta fino a siorare l'ombelico e con reggiseno a forma di breve corpetto, i pantaloncini Saint-Tropez ed il reggiseno con striscia sbieca che circonda il collo e si allaccia con due fibbiette ai lati; il due-pezzi a disegno scozzese e breve cintura sui fian-



Un semplice ed elegante modello di maglia, a due pezzi, che sarà senz'altro molto in voga quest'anno sulle spiagge.

Un mantello da bandito sulla mini o sugli short

Le prime indicazioni — un po' pazze — per la moda femminile delle stagioni autunno - inverno prossimi.

Si indossano gli abiti leggeri per l'estate, si acquistano i costumi da bagno per le vacanze, ma già c'è chi pensa alla moda per il prossimo inverno. A «Modaselezione» — rassegna dell'abbigliamento per la moda boutique, svoltasi recentemente a Torino Esposizioni — duecento stilisti hanno anticipato quel che si sta preparando per il prossimo autunno e per l'inverno 1971-1972.

Due novità: tramonto definitivo della «maxi» (che gli esperti avevano già previsto fin dallo scorso inverno), e introduzione nella confezione del tessuto double-face, che finora era stato utilizzato soltanto dalle sarte più care ed esperte, e che dovrebbe invece entrare un po' in tutte le boutiques. L'inconveniente maggiore del double-face — per chi lo acquisterà — è nel prezzo: si può prevedere un aumento del 40 per cento

circa rispetto ai prezzi normali dei tessuti.

Le gonne — affermano gli stilisti — scenderanno di appena tre centimetri sotto il ginocchio. Avranno colori «caldi»: marrone-café, ruggine, verde bosco; ma qualche esperto punta anche sul rosso fiamma, sul turchino, sul blu pavone. Le stoffe non saranno a tinta unita, avranno disegni un po' pazzi. Un esempio: un castello delle fate con pinnacoli e finestrelle illuminate che spiccano sul tessuto.

Per non cadere negli eccessi, le boutiques offriranno anche tessuti più semplici: spinati, tweed, oppure mantelli di lana stile «burnus». Sono grossomodo identici — almeno come linea — ai mantellacci che portavano i banditi romagnoli. La lunghezza scende fino alle caviglie, ma sotto le donne sono invitate a portare gonne mini o anche short. Vietato — sostengono gli

esperti — l'uso sotto i «burnus» dei calzoncini a sbuffo: «altrimenti si rischia di uscire per strada con un abbigliamento che ricorda troppo i paggetti del Rinascimento, il che non sarebbe in linea con la moda».

«Modaselezione» ha proposto anche una serie di soluzioni innovative per la sera elegante: tutine di maglia di seta, micro-abiti con maniche a campana, e anche abiti lunghi, purché con spacco laterale che risalgia fino quasi al fianco. L'audacia, insomma, continua a essere di moda. Chi non ama l'audacia, dovrà ripiegare — affermano gli stilisti — sul crespato e sul cady: nero, bianco, turchese, rosso o blu pavone.

Queste le indicazioni per la gran moda. I grandi magazzini e i negozi più a buon mercato stanno cercando soluzioni per unire le nuove linee e i nuovi tessuti con prezzi ragionevoli.

chi; quello invece realizzato con lo stesso tessuto e impunture come i «blue-jeans», e poi il costume interno di stile «olimpionico» in maglia elasticizzata, quello con il taglio diagonale sul busto, quello a righe bianche-rosse a motivo diagonale per slanciare i fianchi, quello di «terilene» mar-

rone con spicchi ritagliati in modo da lasciare intravedere la pelle nuda.

Per ogni tipo di donna, per ogni età non manca, dunque, l'offerta svariata per rifornire senza spesa eccessiva il proprio corredo balneare per correre liete incontro alle onde del mare, dell'imminente estate.

Modello

«IL SALOTTO DELLA SPOSA»



C.so Marconi 3 - Tel. 651.582 - 10125 Torino

I campioni dell'atletica

Festa grande attorno a Puosi la sera del 5 giugno, sul prato dello stadio comunale: in una gara sui 400 metri piani, Giacomo aveva vinto su Cellerino in 46"9 conquistando il diritto di partecipare, in agosto, ai campionati europei di Helsinki. Festa grande alla quale hanno preso parte tutti i tecnici e gli altri atleti del Centro Sportivo Fiat presenti sul campo: il primo dato positivo della stagione, più importante ancora dei risultati degli atleti, è lo spirito di collaborazione che anima il gruppo dell'atletica leggera e che crea le basi per un miglioramento a tutti i livelli, dai giovanissimi agli elementi di punta.

L'atletica leggera è uno sport individuale, ma è l'ambiente di un club a dare la carica ai suoi atleti: i risultati di Puosi, della giovanissima Massenz, salita a un metro e 70 nel salto in alto — primato allieve — sono il segno di un risveglio totale. «La spinta comincia dalle leve giovanili» dice il delegato di settore Mario Masera, tornato da poco tempo all'atletica. E aggiunge: «Ci sono segni di risveglio in tutti i settori, a cominciare dal mezzofondo, specialità nella quale i ragazzi hanno già

compiuto sensibili progressi».

I quadri dei tecnici del Centro Sportivo Fiat sono stati completamente rinnovati per l'attuale stagione. Allenatore-capo è Giovanni Lievore (primo atleta italiano a superare gli 80 metri nel giavellotto: 80,72 nel 1958) che segue in modo particolare il salto in alto, il salto con l'asta, il disco e il giavellotto; in quest'ultima specialità ha l'appoggio del fratello Carlo, che gareggia ancora ma che nel '72 si dedicherà esclusivamente all'attività di tecnico. Renato Canova, giovane ma preparato per aver gareggiato in quasi tutte le specialità dell'atletica, si dedica alla velocità prolungata e al mezzofondo; Primo Vanzino segue i lanciatori di martello con passione infinita e non lesina consigli agli altri lanciatori; Trevisiol (ex velocista di valore) lavora con gli sprinters, con i saltatori di lungo e di triplo; a Morselli sono affidati gli ostacolisti e le gare di velocità soprattutto a livello giovanile. Tutti sono professori di educazione fisica e tutti — per le specialità che sono loro affidate — seguono sia il settore femminile che quello maschile del Centro.

Renato Dionisi e Giacomo



Silvia Massenz ha conquistato il record italiano allieve nella gara di salto in alto (m. 1,70).

mo Puosi sono i punti di forza della squadra maschile. L'astista è spesso alle prese con delicati problemi di natura fisica: gli attrezzi in fibra di vetro hanno portato molto avanti questa specialità, ma obbligano il fisico degli atleti a sforzi notevoli. Inoltre quando si è oltre i 5 metri, tutto è tremendamente complicato, la gara non è tanto uno sforzo di muscoli quanto il risultato di una concentrazione notevole, di una buona condizione psicologica.

Giacomo Puosi è l'unico quattrecentista italiano in grado di tenere degnamente il posto in una gara internazionale, e questo anche se il viareggino quest'anno si dedica agli studi, per migliorare la sua

posizione all'interno della azienda e pensare al futuro.

Carnicelli, Sorrenti, Bertà, l'astista Serra, il siepista Grilli, Monegato, Cellerino, Rietti, sono fra i più noti del gruppo maschile, mentre si attende la piena maturazione di giovani come Parigi, già arrivato a 1,93 nel salto in alto. Ed è proprio nel salto in alto che si registra la maggiore novità nel settore femminile: la Massenz, in passato divisa fra il basket e l'atletica, ora si è dedicata in pieno al secondo sport arrivando al record italiano allieve, metri 1,70. Una misura che fa sperare in ulteriori grossi progressi, a livello internazionale. Ovviamente, molto dipenderà dalla volontà dell'atleta,

dalla sua capacità di continuare ad allenarsi, a sacrificarsi per il suo sport.

Silvana Forcellini, la Grotti e la Cavazzana sono gli elementi di punta della squadra femminile che forse ha un po' risentito del rallentamento dalla passata stagione. Tutto il settore ora ha ripreso a camminare spedito, con l'intenzione di rinforzare le squadre soprattutto con giovani nati in casa. «Noi non cerchiamo di assicurarci elementi già noti» — dice Masera — «a meno che non siano loro ad offrirsi. Siamo dell'idea che la maggior soddisfazione per i centri sportivi come il nostro è quella di veder crescere i ragazzi, e diventare campioni».

Parovel e Nicolino



Circa trent'anni fa arrivava a Torino un triestino ventenne, Gianni Parovel, allora più che una promessa nel settore dei tuffi. Dal '56 al '62 aveva vinto tutti i titoli italiani delle categorie giovanili (ragazzi, allievi, juniores), agli assoluti si era classificato secondo per un soffio, agli europei si piazzava undicesimo. Il tuffatore, azzurro in molte competizioni internazionali, entrava al C.S. Fiat per affrontare la parte più impegnativa della sua carriera. Mentre si preparava alle prove che dovevano fargli raggiungere i vertici della difficilissima specialità, un malagurato incidente in piscina stroncò il suo fisico irrimediabilmente. Una brutta frattura lo tenne per un anno lontano dallo sport preferito, ma la passione per i tuffi («Io la considero un'arte», ci ha detto) lo riportò presto nel suo ambiente.



Parovel, che lavora alla Fiat come traduttore dell'Ufficio progetti estero, continua ad esplicare la sua attività di maestro dei tuffi con l'immutata dedizione di quando era atleta. Ci parla del suo allievo preferito, Aldo Nicolino, torinese non ancora diciassettenne, studente al Carducci, al quale si dedica ormai da sei anni. Nicolino si rivelò subito nelle prime gare per predisposizione fisica e doti di temperamento. Parovel rivive con questo ragazzo, quasi una seconda giovinezza, ritrovando in lui molte delle sue qualità. Nicolino, dalla piattaforma di 10 metri — dove eccelleva appunto anche Parovel ai suoi tempi — sta ripercorrendo le stesse tappe. Ha già vinto il campionato italiano ragazzi e quello degli allievi e nel '69 a Vienna si è classificato 5° negli europei giovanili. Ora non può più gareggiare tra i giovani; i suoi avversari sono diventati Di Biasi e Cagnotto.



L'atleta Giacomo Puosi ha corso i 400 metri piani in 46"9.

Calendario del mese

ALPINISMO

3-4 luglio: Punta Grober (m. 3497) da Alagna (metri 1205) - 4: Rifugio Vigevano (m. 2864) da Alagna (m. 1205) - 17-18: Monte Breithorn (m. 4171) da Cervinia (m. 2024) - 18: Rifugio Orionde (m. 2800) da Cervinia (m. 2024) - 31: Mont Blanc du Tacul (metri 4249) da Rifugio Torino (m. 3300).

ATLETICA LEGGERA

3-4 luglio: Torino - Riunione Regionale maschile e femminile - 3-4: Torino - Coppa Italia (fase regionale) allievi e allieve - 7-8: Roma - Campionati Italiani Assoluti maschili e femminili - 10-11: Siena - Campionati Italiani allievi e allieve - 13: Torino - Riunione Interregionale maschile e femminile.

ATLETICA PESANTE

2-4 luglio: Costanza (Romania) - Torneo Internazionale seniores Lotta Greco-Romana - 22-24: Zakopane (Cecoslovacchia) - Torneo Internazionale seniores di Lotta Stile Libero.

BOCCE

3-4 luglio: Torino - Campionati italiani individuali Cat. nazionali - 3-4: Torino - Campionati italiani individuali - 3-4: Genova - Campionati italiani individuali Cat. propaganda - 10-11: Novara - Campionato italiano di Società quadrette (1ª giornata) - 11: Biella - Gara regionale a terne - 11: Torino - Campionato provinciale quadrette propaganda - 17-18: Alessandria - Campionato italiano coppie Cat. nazionale - 17-18: Savona - Campionato italiano coppie Cat. regionale - 17-18: Domeglia - Campionato italiano coppie Cat. propaganda - 18: Torino - Gara provinciale individuale propaganda - 24-25: Alessandria - Campionato italiano di società quadrette (2ª giornata) - 25: Torino - Gara regionale quadrette - 25: Volpiano - Gara provinciale coppie propaganda.

CANOTTAGGIO

4 luglio: Milano - Regate internazionali di canottaggio - 11: Lucerna - Regate internazionali di canottaggio - 18: Trieste - Regate nazionali di canottaggio - 18: Cagliari - Campionato

di società di canoa - 25: Pisa - Regate interzona di canoa.

MOTOSCOOTERISMO

11 luglio: Valsessera - Raduno nazionale - 18: Alessandria - Raduno internazionale «Madonnina dei Centauri».

PALLANUOTO

3 luglio: Genova Nervi - Sportiva Nervi-C.S. FIAT - 10: Torino - C.S. FIAT-N.C. Civitavecchia - 17: Firenze - R.N. Fiorentina-C.S. FIAT - 24: Torino - C.S. FIAT-R.N. Napoli - 31: Roma - Lazio Nuoto-C.S. FIAT.

TUFFI

10-11 luglio: Cremona - Campionati di categoria (Junior e Senior) - 17-18: Mantova - Campionati di categoria (Ragazzi e Allievi).

NUOTO

3-4 luglio: Mantova - Coppa Monaco maschile e femminile (interzona) - 10-11: Siracusa - Incontro internazionale Italia-Polonia - 20-21: Bolzano - Meeting internazionale «Sette Colli» - 24: Genova - Finale interclub «B» - 25: Roma - Finale interclub «A» - 31: Roma - Finale Coppa Monaco.

Gli aerei Fiat che hanno fatto storia



Farman 5 B (1914).
Primo modello,
con motore FIAT A 10,
costruito su licenza francese.
Velocità: 100 km. orari.



SVA 10 (1918).
Fu usato
dall'asso dell'aria
Arturo Ferrarin
nel raid Roma-Tokio.



FIAT CR 1 (1923).
Fu usato
per l'addestramento
all'acrobazia in pattuglia.
Velocità: 270 km. l'ora.



FIAT BR 20 (1936).
Bimotore
da bombardamento.
Velocità massima:
430 km. orari.



FIAT BR 3 (1930).
Biplano da bombardamento,
costruito in serie.
Usato dall'aeronautica
militare fino al 1940.



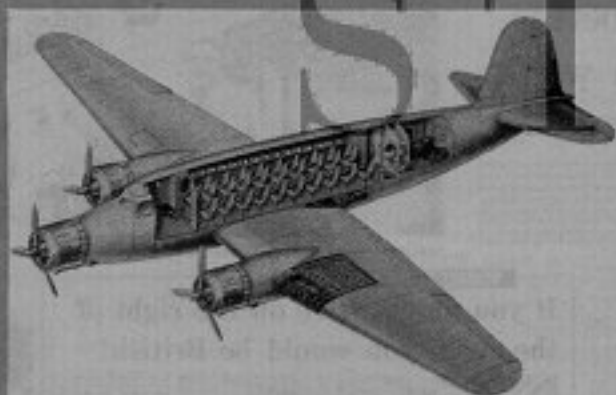
FIAT G 91 (1958).
Primo caccia a reazione
costruito interamente
in Italia.
Velocità: 1.030 km. orari.



FIAT G 2 (1932).
Primo velivolo progettato
dall'ing. Giuseppe Gabrielli,
trimotore, biposto,
per il trasporto veloce.



FIAT F 104 G (1962).
Caccia costruito
su licenza Lockheed.
Velocità massima:
mach 2,2.



In alto: Schema del
FIAT G 12 C (1940).
Trimotore adottato dalle
avio linee italiane per le
rotte europee. Autonomia:
3.160 km. Velocità: 305 km.
orari.



Di fianco: Schema del
FIAT G 46 (1946).
Monoplano da addestra-
mento. Velocità massima:
305 km. orari.



FIAT G 91 Y (1966).
Bimotore da caccia
tattico leggero.
Velocità massima:
oltre mach 0,95.



FIAT G 222 (1970).
Il più recente modello Fiat
è un turboprop bimotore da trasporto
civile e militare a decollo corto.
Velocità massima: 520 km. orari.

Donovan e Torchio

Gordon Donovan, 38 anni, operaio specializzato nell'industria inglese Lucas Aerospace Industries, è arrivato all'aeroporto di Caselle sabato 5 giugno tenendo sotto il braccio una copia del quotidiano «Daily Mail».

Il viaggio aereo da Birmingham — dove Donovan abita — a Torino, gliel'aveva appunto offerto il quotidiano inglese, che sta organizzando una serie di incontri fra i lavoratori di vari Paesi per confrontare il tenore di vita, i problemi familiari e di lavoro, gli interessi. Sono raffronti che diventeranno particolarmente attuali al momento dell'ingresso della Gran Bretagna nel Mercato Comune, previsto per il 1973. L'iniziativa del quotidiano britannico avrà presto un seguito in Germania, Francia, Belgio, Olanda, Lussemburgo.

Insieme a Donovan sono scesi dall'aereo la moglie Barbara, vestita con un mini-abito bianco, i figli Stephen, 13 anni, Susan, 12 anni (viaggio e soggiorno erano offerti per tutta la famiglia) e un giornalista del Daily Mail, Donald Singleton.

Durante i quattro giorni che ha passato a Torino, la famiglia Donovan è stata spesso ospite della famiglia di Carlo Torchio, un operaio specializzato che lavora da 12 anni alla Fiat come elettricista montatore. «In un primo momento», dice Torchio, «eravamo abbastanza preoccupati. Pensavamo che gli inglesi fossero molto diversi da noi. Invece abbiamo scoperto che, anche se parliamo un'altra lingua, davanti a una bottiglia di buon Barbera ci intendiamo benissimo».

Mentre la signora Barbara andava in giro per Torino a fare acquisti con la signora Torchio, i due capi-famiglia hanno fatto il giro delle officine Mirafiori e hanno parlato dei loro problemi familiari e di lavoro.

Donovan ha scoperto che il collega torinese riesce a risparmiare parecchio più di lui (12-15 mila lire contro 4-5), ma Torchio invidia a Donovan la sua casetta con orto e giardino che costa 39 mila lire al mese, compreso il riscaldamento, l'acqua, la luce e il gas. Torchio, infatti, vive in un appartamento. «Per fortuna», dice, «ho preso in affitto un alloggio in montagna, dove vado a passare le ferie e il fine settimana».

Per il vitto, le due famiglie hanno constatato di spendere più o meno la stessa cifra: 80 mila lire il mese i Torchio, 90 i Donovan. «Il mio collega, però, può permettersi qualche spesa più di me», ha osservato Donovan. «Per esempio, ha due auto: una 1100 Fiat per sé, e una 500, sia pure malandata, per il figlio Giancarlo». L'operaio inglese possiede una Ford Anglia, modello 1961, che ripara da solo.

Mercoledì 9 giugno, al momento di salire sull'aereo per il ritorno a casa, Gordon Donovan ha detto: «Ho l'impressione che lo standard di vita della famiglia Torchio sia leggermente superiore al mio. Le fabbriche italiane, quanto a pulizia, spazio, modo di lavorare, mi sembrano del tutto simili a quelle inglesi».

Operai in Europa:



La famiglia Donovan all'arrivo all'aeroporto di Caselle. Da destra, Gordon Donovan, la moglie Barbara, i figli Susan e Stephen. E' probabilmente la prima volta che una famiglia di operai stranieri viene in Italia per confrontare il proprio modo di vita con quello di una famiglia italiana della stessa condizione. L'iniziativa è stata promossa dal quotidiano in-

glese «Daily Mail», che intende raccogliere dati sulla situazione dei lavoratori in alcuni Paesi europei in vista dell'entrata della Gran Bretagna nel Mercato Comune. L'operaio inglese ha visitato le officine della Fiat a Mirafiori accompagnato dal collega italiano Carlo Torchio. E' ripartito per l'Inghilterra portando con sé, tra l'altro, un'intera forma di gorgonzola.



PAGE 16 Daily Mail, Monday, June 18, 1971

The English family Donovan on life among

WHAT WILL it really be like if Britain joins the Common Market? Standing aside from the statistics, to find the real story, the Daily Mail took a Birmingham car worker and his family to live with their counterparts in Turin. Their verdict:

Those Italians have a better time than we do

by RONALD SHIMMONS

THE CHARMING metropolitan had a syndication far deeper than the Italian could have understood. Gordon Donovan from Birmingham and his family had arrived at Turin airport last night, four days with Italian Carlo Torchio and his wife and children.

Good morning, Mr. Donovan, said the Italian, smiling. He had been waiting for the English family since they arrived in Turin. The Donovan family were in Turin for a week, not to get an impression of the country, but to see how they would get on living in a more relaxed way.

Mr. Donovan, 38, is a British car worker. He has been married for 10 years and has three children. He is a member of the Birmingham Trades Union. He is a member of the Birmingham Trades Union. He is a member of the Birmingham Trades Union.

Friends... The Donovan family were in Turin for a week, not to get an impression of the country, but to see how they would get on living in a more relaxed way.



WALKING in the sunshine... the two families who found their views were

VERDICT BY THE MEN
If you didn't drive on the right of the road, you would be British!



WALKING... Carlo Torchio (left) looks off to show Gordon Donovan round a Fiat plant. Both men are proud of the jobs they do.

Barbara Donovan (a destra nella foto) compere una camicetta per la figlia Susan. Nei negozi di Torino, la signora Donovan ha acquistato soprattutto scarpe, che ha trovato più a buon mercato che a Birmingham. L'ha accompagnata Maria Torchio, moglie dell'operaio torinese.

un inglese alla Fiat

La "scheda" dei due lavoratori

CARLO TORCHIO
47 anni
elettricista montatore
22 anni alla Fiat



Salario netto settimanale (media annua): 40.000 lire circa e assegni familiari per lire 3600.

Orario di lavoro: 43 ore per settimana per 5 giorni (dal 1 luglio 1971 le ore sono 42; dal 1 gennaio 1972 saranno 40). Turno normale. Intervallo di mezz'ora per il pranzo (non retribuito).

Ferie: 3 settimane all'anno più quattro giorni.

Trattamento economico di malattia: durante il periodo di malattia riceve dal 75 all'83 per cento della retribuzione.

Pensione: dopo 35 anni di servizio o al compimento dei 60 anni e dopo un minimo di 15 anni di servizio. Per chi ha 40 anni di contribuzione la pensione è pari al 74 per cento della retribuzione media degli ultimi 3 anni. L'operaio ha inoltre diritto all'indennità di anzianità secondo gli anni di servizio e a 18.000 lire mensili da parte dell'azienda se ha più di 30 anni di servizio.

Abitazione: alloggio al terzo piano di un caseggiato Fiat non molto distante dalla Mirafiori. Due camere, ingresso, cucina e bagno.

Spese per vitto: 80.000 lire mensili circa.

GORDON DONOVAN
38 anni
collaudatore elettricista
12 anni alla « Lucas »



Salario netto settimanale (media annua): 34.700 lire e in più assegni familiari di circa 1400 lire.

Orario di lavoro: 40 ore settimanali per 5 giorni. Turno dalle 8 alle 17. Intervallo di un'ora per il pranzo (non retribuito).

Ferie: 3 settimane all'anno, oltre a due giorni per il periodo natalizio, due giorni dopo la Pasqua, due giorni in primavera.

Trattamento economico di malattia: durante il periodo di malattia riceve il 50 per cento della retribuzione.

Pensione: a 65 anni e dopo un minimo di 15 anni di servizio. Dopo 40 anni di servizio la pensione è circa il 90 per cento dell'ultimo salario. Quando l'operaio inglese va in pensione non ha però nessuna indennità di liquidazione.

Abitazione: casetta in periferia, a circa 24 chilometri dall'officina, con orto e giardino. Ingresso soggiorno e cucina al piano terreno, tre camere da letto e bagno al primo piano.

Spese per vitto: 90.000 lire mensili circa.



Stephen Donovan (primo a sinistra) ha la passione delle automobili. Il figlio maggiore dei Torchio (con lui nella foto) gliene ha regalata qualcuna, insieme con l'autopista per farle correre. « Farò il progettista d'auto », dice Stephen.

TO LIVE IN THE COMMON MARKET
van report
ng the Six



Even food bills
are the same

Il « Daily Mail » ha pubblicato un ampio servizio dedicato all'incontro tra le famiglie Donovan e Torchio, spiegando che lo scopo della visita organizzata dal giornale era di stabilire un contatto tra un operaio inglese, un suo collega italiano e le loro famiglie. I commenti di Donovan sono stati molto favorevoli: « Se i nostri Paesi andranno d'accordo come noi », ha affermato l'operaio inglese, « essi si troveranno presto insieme nel Mercato Comune ». Secondo il « Daily Mail », il tenore di vita delle due famiglie è risultato abbastanza simile. « Il mio collega italiano », ha commentato Donovan, « spende qualcosa meno di me per l'affitto, ma egli rappresenta un caso particolare: vive in una casa popolare della Fiat ». La spesa per il vitto e il vestiario, invece, è risultata quasi identica per le due famiglie.



Il primo bicchiere di barba Gordon Donovan l'ha assaggiato con un po' di diffidenza. E' abituato a bere solo birra. Ma l'assaggio deve averlo soddisfatto, perché non c'è più stato bisogno di riempirgli il bicchiere: l'iniziativa l'ha presa da sé. L'altra scoperta di Donovan è stata il gorgonzola.

VENTURINI

Torino

Gentile Signora, abbiamo il piacere di comunicarLe che il nostro ufficio tecnico è a Sua GRATUITA disposizione per progettare la più bella cucina-tinello con l'impiego dei mobili componibili

floria (Gandi)

di cui siamo gli esclusivisti. Tutti i problemi per l'arredamento del Suo alloggio saranno da noi risolti, perché abbiamo l'ESPERIENZA, l'ATTREZZATURA e ciò che più ci distingue il BUON GUSTO.

Stabilimento
Amministrazione
c.p. 10124 Via Vanchiglia, 42
Telef. 830.854

Esposizione
c.p. 10121 Piazza Solferino, 2
Telef. 53.50.85 - 51.02.66

La moderna industria
che lavora per il vostro buon riposo

Flexten

Torino - Via Tonale, 24 - Tel. 618.306
IL MATERASSO A MOLLE DELLA NOSTRA ERA

SCONTI AI DIPENDENTI FIAT

WOLMER

MOQUETTES
TENDE
ARREDAMENTI

Via Salbertrand, 68 e 69 • Via Nicola Fabrizi, 54

SCONTO AI DIPENDENTI FIAT

ACCENSIONE ELETTRONICA
A SCARICA CAPACITIVA

NARDI

Lic. Newtronic

« UN SISTEMA CHE CAMBIA »

La « NARDI NEWTRONIC » ha messo felicemente a punto la sua accensione a « scarica capacitiva » ed è riuscita a realizzare un apparato elettronico veramente efficiente ed adatto per tutti i tipi di vetture.

I VANTAGGI:

Partenza immediata del motore in qualunque stagione ed in qualsiasi luogo. Erogazione costante di alta tensione alle candele (50.000 volt) sia a basso che ad alto numero di giri del motore. Maggiore ripresa ed accelerazione in tutte le marce. **Minore consumo di carburante.** Maggiore rendimento generale del motore dovuto al completo sfruttamento del combustibile. Riduzione del micidiale monossido di carbonio dai gas di scarico. Le candele e le puntine avranno una durata più che doppia.

PREZZO LIRE 35.000

Sconto 10 % ai dipendenti FIAT (solo con tesserino). Prenotarsi telefonicamente per il montaggio (15 minuti circa). Per eventuali spedizioni citare il numero di tesserino FIAT.

NARDI - Via V. Lancia 8 - 10141 TORINO - Tel. 331.558/383.869 - Ind. Tel. NARDAUTO-TORINO



40 BORSE DI STUDIO

verranno concesse nel 20° anniversario di fondazione del

ISTITUTO TECNICO INDUSTRIALE PARIFICATO SANT'OTTAVIO

SEDE LEGALE D'ESAME

PERITI INDUSTRIALI - ELETTRONICA INDUSTRIALE - TELECOMUNICAZIONI

UN DIPLOMA TECNICO ATTUALE E DI SICURO IMPIEGO
Sezioni Diurna e Serale - Buoni libro - Refettorio - Doposcuola

Informazioni e presentazione domande borse di studio entro il 15/7 p.v.
SEGRETERIA: VIA SANT'OTTAVIO, 42 - TELEF. 830.870 - TORINO

Agevolazioni a dipendenti FIAT e figli, dal prossimo anno scolastico.

Soggiorno componibile 4 elementi completo letto con tavolo rotondo allungabile 6 sedie. Componibile in 4 colori prezzo di propaganda L. 300.000 per i mesi di giugno-luglio.

Visibile presso Magazzino di Borgaretto aperto giorni festivi.

Inoltre a tutti gli sposi che faranno presso di Noi l'arredamento completo verranno offerti in omaggio un televisore e una cucina a gas.



arredamenti

mobili GRACIOTTI

Sede: Borgaretto, via Carso, 12 - Tel. 346.219

Filiali: Torino, corso Traiano, 70 - Tel. 614.296

Nichelino, corso Torino, 67

• TRATTAMENTO DI FAVORE AI DIPENDENTI FIAT •

Pellicceria Marchisio

via Garibaldi 4
Telefono 546.373
10122 Torino



Gentile Signora, in quanto dipendente o familiare di un dipendente Fiat, noi della PELLICCERIA MARCHISIO essendo IMPORTATORI DIRETTI Le proponiamo una visita nel nostro negozio di Via Garibaldi 4 angolo Via XX Settembre per l'acquisto di una pelliccia nel momento più adatto. Abbiamo messo in vendita 300 Modelli della Collezione 1971/72 a prezzi mai visti sinora, per imporci sul mercato nazionale.

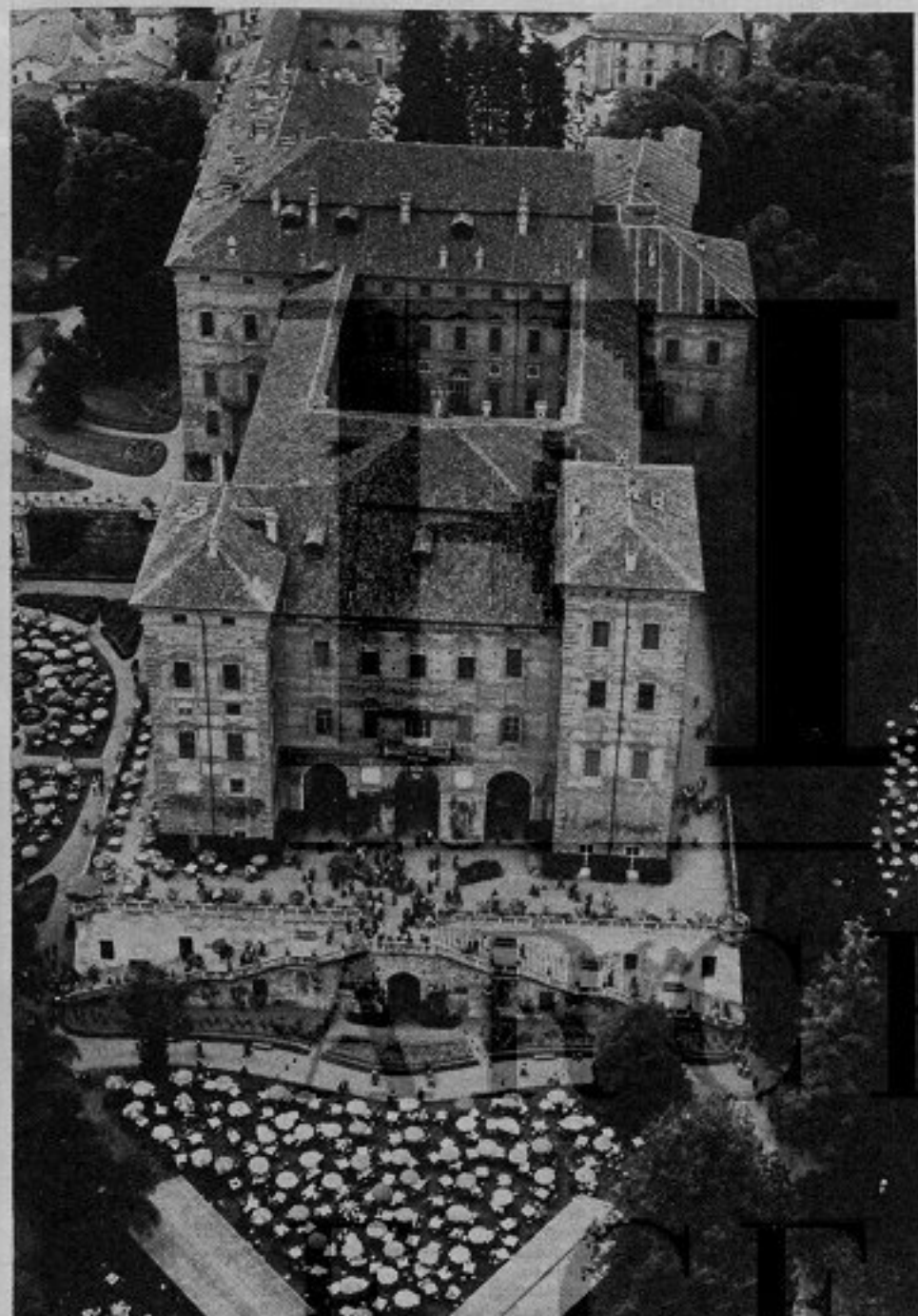
	valore	prezzo vendita
Pellicce per giovani	L. 110.000	da L. 40.000
Pellicce per uomo	L. 280.000	- L. 95.000
Zibellino canadese	L. 2.500.000	- L. 990.000
Ocelot messicano	L. 1.300.000	- L. 680.000
Visone canadese orizz.	L. 950.000	- L. 395.000
Castoreo lontrato	L. 600.000	- L. 250.000
Persiano Bukara	L. 600.000	- L. 290.000
Giacca visone canadese	L. 380.000	- L. 180.000
Montone lontrato	L. 350.000	- L. 160.000
Rat mousquet	L. 380.000	- L. 150.000
Persiano Swakara	L. 300.000	- L. 160.000
Pat persiano	L. 190.000	- L. 90.000
Guanaco	L. 190.000	- L. 90.000
Volpe rossa	L. 450.000	- L. 180.000



Ai dipendenti FIAT verrà praticato un ulteriore sconto sui prezzi di vendita.

TUTTI I CAPI SONO MUNITI DI CERTIFICATO DI GARANZIA

La festa al castello di Aglié



Migliaia di anziani Fiat si sono riuniti al Castello di Aglié per la loro festa annuale. Nel pomeriggio del 20 giugno, gli ospiti che erano partiti dalla sede di corso Marconi su auto messe a disposizione dai dipendenti dell'azienda, sono stati salutati dai massimi dirigenti Fiat.

In tre: 134 anni di anzianità Fiat

Tre fratelli, insieme, totalizzano 134 anni di anzianità Fiat. Sono Giuseppe Sampaoli, capo-officina alla Sita di Firenze, in servizio dal 1927; Nello Sampaoli, capo-officina alla Sadem, in servizio dal 1931; Guido Sampaoli, dirigente alla Stui di Firenze, in servizio dal 1921: quando cominciò come apprendista in officina, aveva 15 anni.

Il primo ad andare in pensione, il 30 giugno prossimo, sarà Giuseppe. Ha 63 anni, già da tre avrebbe dovuto smettere di lavorare, ma ha voluto restare alla Sita ancora un po'. «Adesso che vado via», dice, «vorrei chiedere ai giovani di lavorare come abbiamo lavorato noi. In 44 anni, non ho mai fatto un giorno di assenza per malattia».

Ora che non dovrà più andare in officina, Giuseppe Sampaoli vorrebbe rea-

lizzare un vecchio sogno: passare un po' di tempo negli Stati Uniti, vedere i grattacieli di New York e le cascate del Niagara. «Ma forse», dice, «mia moglie mi vorrà tenere a casa tutto il giorno, a badare ai nipotini».

● Sabato 10 e domenica 11 luglio gita in Valle di Aosta. Appuntamento alle 19,30 di sabato all'Hotel Dora di Courmayeur che sarà raggiunto con mezzi propri. Quote di partecipazione: 3.500 lire per i soci e 4.000 per i familiari.

I biglietti per le Olimpiadi

Il prossimo anno, dal 26 agosto al 10 settembre, Monaco di Baviera ospiterà quella colossale manifestazione sportiva che è l'Olimpiade estiva. E' prevedibile per i Giochi una notevole partecipazione di sportivi italiani. In previsione di ciò, tramite la C.I.T. con la collaborazione del Coni, sono stati messi in vendita in Italia 42 mila biglietti.

La distribuzione dei biglietti è regolata in ogni nazione da un calcolo che tiene conto del numero degli abitanti, del guadagno di ogni cittadino, dall'abituale

● Il gruppo cooperative costruzione case fra ex-allievi ed anziani Fiat accetta ancora prenotazioni per la cooperativa E.O.S. e Topazio (Via G. Reni - corso Cosenza). La Cooperativa Domus Piemonte 2000 sta realizzando un complesso in Beinasco. Si prevede la realizzazione completa entro il 1972. In sede sono esposti i progetti per Revigliasco (zona Redentore) e per Bardonecchia. E' in fase di studio il progetto per S. Bartolomeo Mare. Ogni lunedì sera, dalle ore 21,30 alle 23 circa, gli incaricati delle cooperative sono a disposizione per informazione.

frequenza di turisti in Germania, dalla partecipazione verificatasi a Città del Messico nel corso dell'ultima Olimpiade e dall'entità degli spettatori ai Giochi di Roma 1960, che sono stati i più recenti svoltisi in Europa.

La vendita di questo primo stock di biglietti terminerà il 9 luglio prossimo. Successivamente, cioè il 1° settembre, avrà inizio la vendita di un secondo contingente che terrà conto delle prenotazioni già effettuate in tutti i paesi del mondo e ad una ridistribuzione dei tagliandi ancora disponibili.



Gelati Chiavacci



**FORMENTO
MAURO**
& C. - S.A.S.

Apparecchi sanitari
Rubinetteria
Accessori
Box Doccia
«Nereide»

Corso Sebastopoli, 272/274
Tel. 399.982 - 10136 Torino

per un
bagno moderno
e funzionale

FATIS

di MORESE R. & C. S.n.c.
Via S. Paolo 6bis TORINO tel. 330146

- ARMADI E SPECCHIERE DA INCASSO ED ESTERNE
- LAMPADINE D'ARTE
- ACCESSORI BAGNO IN CRISTALLO

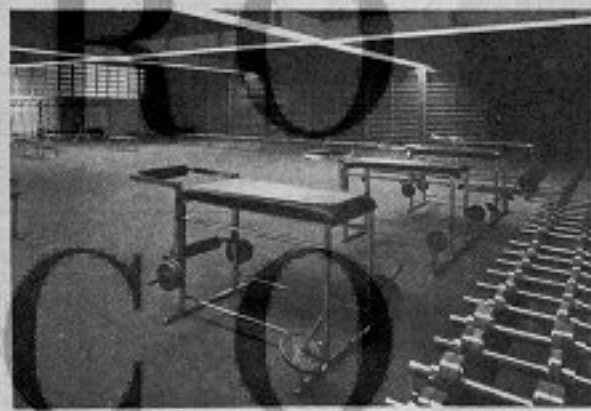
CREAZIONI
CAPROTTI

FORNITURE COMPLETE PER BAGNO

PALESTRA OLYMPIA

DI CARLO VALLUCCI
VIA PIETRO GIURIA, 21 A
TEL. 652.903 - 10126 TORINO

(Gratis le prime due lezioni)



La Palestra OLYMPIA dopo dieci anni di attività è stata totalmente rinnovata ed ampliata. Si effettuano lezioni di: **GINNASTICA SVEDESE PER SIGNORE**, con esercizi estetici ad attrezzatura specializzata e a corpo libero. **EDUCAZIONE FISICA PER SIGNORE**, con esercizi di scioltezza ed agilità ad elevata specializzazione. **CORSI GINNASTICI PER BAMBINI E BAMBINE**, specializzati per lo sviluppo armonico e completo del fisico. La Palestra dispone di un'attrezzatura completa, con i servizi di: **SAUNA FINLANDESE, BAGNO TURCO, IDROMASSAGGIO E DOCCE INDIVIDUALI.**



industria mobili

BAROVERO
Via Belfiore 45 TORINO

Illustrato pubblica le lettere che i lettori gli inviano. Le lettere devono essere firmate anche se, a richiesta dell'interessato, potrà essere omissivo il nome. Devono essere concise e trattare — nella misura del possibile — argomenti non strettamente personali, ma tali da interessare gli altri lavoratori. A tutte le lettere sarà risposto, sul giornale o privatamente. Indirizzare a: Illustrato - posta dei lettori - Corso Marconi 10 - 10100 Torino.

Libri gratuiti per tre figli

Ho tre figli che studiano. Due fanno le medie e ho saputo che non ci sono più le borse di studio perché la scuola media è diventata obbligatoria. Per acquistare loro i libri devo spendere una somma che pesa sul bilancio della famiglia: vorrei sapere se c'è modo di evitare questa spesa.

(lettera firmata)

I suoi figli potranno avere i libri gratis: se non tutti, almeno una buona parte. Dopo l'abolizione delle borse di studio per gli alunni della scuola media, sono stati potenziati gli interventi assistenziali. Lei può rivolgersi al preside della scuola.

Un lettore sostiene che non siamo onesti

A proposito del salario netto e del costo del lavoro, quanto vi danno per giustificare una paga bassa sostenendo che le tasse, le trattative e gli oneri per l'azienda sono enormi, e quindi un operaio costa moltissimo? Non siete onesti. Aspetto la spiegazione nel prossimo numero.

(lettera anonima)

Illustrato Fiat tratta i problemi del lavoro: abbiamo ritenuto interessante che tutti sapessero a quanto ammontano gli oneri per l'Inam, l'Inail, l'Inps e per le spese sociali e assistenziali, a carico dell'operaio e dell'azienda. E ciò in confronto a una ipotetica busta paga netta di 100 mila lire. Sotto questo punto di vista crediamo di aver assolto onestamente il nostro compito.

L'accordo con gli orologiai

Ho letto di un accordo di collaborazione tecnica tra la Fiat e la Federazione dell'orologeria svizzera. E' possibile conoscere qualche dettaglio?

(lettera firmata)

Si tratta di un accordo di ricerca avanzata nei settori della misurazione del tempo, della micromeccanica e dell'elettronica, per tutti quegli sviluppi che queste moderne tecniche promettono in futuro. L'accordo prevede in particolare un reciproco scambio di esperienze nei seguenti campi: trattamento delle superfici (i laboratori svizzeri di ricerca, ad esempio, sono all'avanguardia negli studi sui fenomeni di sfregamento delle superfici); miniaturizzazione di batterie; impiego di orologi e strumenti vari di misura sulle automobili (apparecchi che, come noto, sono sottoposti a condizioni di funzionamento severe); generatori di informazione di tempo per appa-

Una donna vorrebbe lavorare di notte

Quando mi arriva l'illustrato Fiat lo leggo con interesse.

Mio marito lavora alla Fiat Mirafiori. A me, dato che ho quattro figli e la vita è cara sarei felice di andare a lavorare, ma data l'età dei bambini non mi è possibile (dai 3 ai 11 anni).

Dicono che c'è parità tra uomini e donne ma perché a tante donne che vivono in ristrettezze finanziarie non è permesso fare il turno di notte in una fabbrica mentre agli uomini è permesso? E magari gli uomini lavorano di giorno e fanno la notte di turno sono anche molto affaticati.

Se si potesse permettere alle donne il turno notturno

non credo che ci sia niente di sproporzionato dal momento che ci sono vigilanti e caporeparti, e le donne si sentirebbero più a loro agio

L'INPS ignora anche le leggi?

Avendo mia figlia ricoverata da oltre tre mesi per tale malattia, ho assunto notizie in merito presso la Previdenza Sociale della mia città la quale — nonostante mia figlia goda di assicurazione previdenziale propria — ha dichiarato di ignorare le disposizioni da voi citate, relative ai primi 180 giorni (due terzi dello stipendio) e pertanto corrisponderà per tutto il periodo di ricovero la cifra forfettaria di lire 1200 giornaliere.

(lettera firmata)

Gli aumenti delle prestazioni economiche agli ammalati di tubercolosi hanno avuto effetto dal 1° gennaio 1971, e sono stati disposti con legge 14 dicembre, numero 1088, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 6 del 9 gennaio 1971. Ci sembra paradossale che l'INPS dichiari di ignorare la legge.

Gli anziani e le case Fiat

A proposito della casa, si fa tanto per gli anziani, lo sappiamo; ma per quelli che non hanno potuto, perché costretti per vari motivi principalmente la salute, raggiungere i trenta anni di anzianità, lascia che lo diciamo: siamo proprio dimenticati! Prima si concede l'alloggio poi per pochi mesi lo si toglie, proprio negli anni che ne avremmo più bisogno. Perciò ti preghiamo fa in qualche modo questa nostra preghiera venga esaudita: non toglieteci la casa! ci farete morire prima del tempo.

Siamo in molti che domandiamo che l'alloggio venga lasciato agli anziani con 25 anni di anzianità. Caro Illustrato interessati di noi e te ne saremmo per sempre grati.

(Un gruppo di Anziani Fiat)

Il problema della casa è tra i più gravi che l'Italia sta affrontando in questo periodo e le situazioni di disagio per i lavoratori sono purtroppo numerose.

Il caso esposto è stato sottoposto alla direzione competente: la norma che prevede la conservazione del beneficio dell'alloggio soltanto a coloro che hanno maturato il premio di fedeltà è dovuta al fatto che non ci sono alloggi Fiat sufficienti per tutti i dipendenti. E' dunque necessario che il beneficio venga esteso al maggior numero possibile di lavoratori con un sistema di rotazione.

Sul numero 3 dell'illustrato

to Fiat, a pagina 10, abbiamo già pubblicato un articolo su questo argomento.

Proteste per le auto dei dipendenti

Vorremmo rubarti un po' di spazio per segnalarti un problema, che crediamo da tutti condiviso.

Nella nostra Sezione per poter acquistare una vettura dobbiamo superare numerose difficoltà e, non potendo contare su alcun appoggio, armarci di santa pazienza; pazienza amareggiata dal fatto che ns. colleghi entrati dopo di noi in distinta ritirano con straordinario tempismo la vettura nuova.

Oltre la beffa, il danno: bollo, assicurazione, svalutazione. Per ovviare a questo inconveniente ci permettiamo di suggerire di esporre ogni mese i nominativi di coloro che hanno ritirato la vettura con data di ritiro e data di conferma.

(Impiegati del S.M.F.C. della FIAT di Rivalta)

Per alcuni modelli, il numero delle vetture messe a disposizione dei dipendenti dalla fabbrica non è sufficiente a soddisfare tempestivamente tutte le richieste; a ciò si aggiunge che non sempre tali vetture hanno le caratteristiche (colore, supplementi ecc.) corri-

con la famiglia e con un po' di soldi in più. Come mai non sono mai state fatte domande come queste? Non mi sembra una domanda molto sciocca. Io prima di sposarmi (cioè 12 anni fa) ho sempre lavorato per una fabbrica che faceva galleggianti per la Fiat e ora dopo tanto tempo non mi sono ancora abituata alla vita casalinga e il lavoro di fabbrica mi piace solo nel ramo della meccanica.

Potrei avere una risposta circa il turno notturno? E non giudicarmi sciocca dato che nessuno ve ne ha mai fatto cenno.

Rizzi Giuliana

La legge sulla tutela del lavoro delle donne e dei fanciulli (26-4-1934 e successive modificazioni) ha divieto di esibire al lavoro di notte le donne, di qualunque età, e i minori di anni diciotto.

Se l'indirizzo non è esatto

Per segnalare l'indirizzo esatto, i lettori sono invitati a rivolgersi: gli operai al segretario di manodopera; gli impiegati e i dirigenti all'Ente da cui dipendono, attraverso il Servizio Personale.

Per i beneficiari dei «premi di fedeltà» e della «casa soccorso» le variazioni, per impiegati e operai, dovranno essere comunicate all'Ufficio Provvidenze Anziani, via Oddino Morgari, 19.

spondenti a quelle desiderate dal dipendente.

Circa la proposta suggerita, di compilare una seconda distinta di coloro che ritirano le vetture, non ci sembra possa essere di grande utilità. Infatti è abbastanza frequente che un dipendente in lista, per esempio, sulla distinta di maggio possa ritirare la vettura prima di un altro apparso in una distinta precedente. Il fatto si verifica quando il primo, non avendo scelto un colore particolare ed essendo magari disposto a ritirare una vettura dotata di un supplemento non richiesto, è facilitato nell'assegnazione rispetto al secondo.

A rendere apparentemente irregolare l'andamento delle consegne, concorrono inoltre: i disguidi causati da quei dipendenti che al momento in cui viene loro offerta la vettura prenotata ne rinviavano il ritiro perché ancora in possesso della vecchia auto.

A pagina 11 di questo numero dell'illustrato Fiat pubblichiamo un servizio sulle auto per i dipendenti.

Il figlio in collegio

Sono padre di quattro figli e il più piccolo quest'anno finisce la scuola elementare. E' bravissimo e ha molta volontà, però vorrebbe continuare gli studi in un collegio. Non riesco a capire perché vuole andare in collegio. E' molto affezionato alla famiglia e va d'accordo con i fratelli. Io non ho nessuna difficoltà per vengli incontro, però non posso spendere tanti soldi giacché, come si sa, le rette sono molto alte. Lo Stato mi potrebbe aiutare?

Maria Lucentini

La sua lettera pone due problemi. Il primo è di accertare i motivi che sono alla radice del desiderio di suo figlio, per essere certi

che si tratti effettivamente di motivi validi e non di un capriccio.

La prima cosa da fare è di assicurarsi se suo figlio è veramente adatto alla vita comunitaria che, bene o male, richiede sempre una disposizione alla disciplina.

Il secondo problema è più semplice. Il ministero della pubblica istruzione ogni anno bandisce dei concorsi per l'ammissione nei convitti nazionali dei giovani appartenenti a famiglie non abbienti. Se suo figlio è bravissimo, come lei dice, otterrà il posto gratuito. Verso aprile le scuole ricevono il bando di concorso con tutte le modalità per la partecipazione.

Le domande di un filatelista

Appassionato collezionista di francobolli e, da qualche mese, anche numismatico, sia pure su un piano modesto, soprattutto perché devo limitarmi a comperare le monete meno costose, frequento alcuni circoli. Per parecchi mesi, tempo fa, andai una volta alla settimana in via Sacchi al circolo dei ferrovieri e ancora oggi, quando posso, faccio una capatina in piazza Robilant al Circolo della Lancia dove si radunano numerosi scambisti. Purtroppo non posso dire a questi miei amici di altre associazioni ricreative, di venirmi a trovare in via Carlo Alberto, dove ci troviamo noi.

In un mondo in cui cadono quasi tutte le barriere, pare che per noi filatelisti Fiat ci sia ancora l'autarchia. Siamo circa 1200 soci e, a quanto sembra, non è possibile allargare questo numero. Se non muore qualche socio, quindi, non vi sono posti liberi per nuove ammissioni. Ma perché, vorrei sapere, questo «numero chiuso»? Perché la maggior parte degli altri circoli sono aperti a tutti e noi dobbiamo restare chiusi nel nostro guscio, non ricevere nessuno, fare gli scambi e gli acquisti fra di noi? Non sarebbe possibile aprire finalmente le finestre a un po' di aria nuova e accogliere una volta alla settimana tutti i filatelisti che vogliono venire da noi, anche se non fanno parte della famiglia Fiat?

Sempre al nostro gruppo filatelico è possibile avere le novità di Italia, San Marino e Vaticano, con una maggioranza del 7%. Per San Marino e per il Vaticano questa «tangente», anche se eccessiva, può anche essere capita, motivata dalle spese postali da sostenere per far arrivare il materiale, ma per l'Italia, come si può giustificare? Come si spiega che un francobollo da 50 lire, appena emesso, dalla posta centrale di via Alfieri debba subire un aumento del 7% per arrivare fino in via Carlo Alberto, cioè per comperare poche centinaia di metri? Non si potrebbe, almeno per le novità italiane, farle pagare al prezzo facciale per venire incontro ai soci?

E di già che ci siamo, vorrei ancora che mi fosse chiarita una faccenda. Fra i soci vengono settimanal-

mente sorteggiati dei premi; ciò fa sì che ogni socio di senta spinto a intervenire alle riunioni sperando di portare a casa qualche buona serie avuta in sorte. Finora non sono stato troppo fortunato.

Ma il punto che vorrei chiarire è questo: vengono anche sorteggiate delle buste piene di esemplari usati, misti, prelevate, penso, dalla corrispondenza che giunge ogni giorno alla Fiat. Come mai, vorrei sapere, nei pacchi che ho avuto io trovo solo francobolli ordinari, di piccolo formato, senza alcun valore, oppure valori anche buoni, pezzi pregevoli, ma rotti o macchiati da timbri deturpanti? Non potrebbe, una volta ogni tanto, chi provvede alla prima cernita lasciare qualcosa di buono, qualche commemorativo discreto, qualche esemplare da 500 o da 1000 lire anche per i modesti collezionisti come me?

(lettera firmata)

Il Centro Sportivo Fiat è riservato ai dipendenti e familiari, e il Gruppo Filatelico che opera nell'ambito del Centro non fa eccezione a questa regola. Ciò spiega perché lo scambio di francobolli possa avvenire al Centro Sportivo soltanto fra gli iscritti e non con l'intervento di persone estranee: diversamente si andrebbe verso un commercio filatelico vero e proprio, con fini speculativi.

Il funzionamento del Gruppo è noto: l'azienda anticipa le somme necessarie per l'acquisto dei nuovi francobolli che Italia, San Marino e Vaticano emettono. I soci ritirano esemplari ad un prezzo maggiorato a parziale rimborso delle spese di segreteria, rischio di smarrimenti buste, ecc.

Per quanto si riferisce ai sorteggi di premi, questi avvengono ogni settimana. A ciascun iscritto viene consegnato un gettone numerato che in ogni riunione (al martedì sera) potrà essere messo nell'apposita urna per l'estrazione. Nell'ambito del circolo è assolutamente vietato esercitare operazioni di commercio filatelico.

Ulteriori chiarimenti possono essere richiesti al Delegato del Gruppo durante le riunioni di ogni martedì sera nella sede di Via Carlo Alberto 59.