EPOCA

EPOCA presenta in anticipo, con una serie di grandi servizi, la CEE estesa a dieci Paesi e ingrandità a dimensioni mondiali, illustrando i contributi più significativi che ogni nazione darà al futuro del Continente.



L'Europa come sarà a partire dal 1º gennaio 1973: in bruno la Comunità dei dieci, in rosso il Paese cui è dedicato questo primo fascicolo.

Intervista esclusiva con Georges Pompidou

RESTIAMO CON I PIEDI PER TERRA

Domanda: Quali cambiamenti interverranno in seno alla Comunità europea in seguito all'ingresso della Gran Bretagna, della Norvegia, della Danimarca e dell'Irlanda?

Risposta: Per rispondere a questa domanda bisogna intendersi sulla parola cambiamento. Non può trattarsi di sconvolgimento giacché l'allargamento del Mercato Comune è stato deciso, negoziato e dovrà essere realizzato nel rispetto di quanto è stato costruito dai Sei superando non poche difficoltà. Gli Stati candidati non entrano nella Comunità per distruggerla ma accettandone tutte le regole. Sono convinto che questo sia il loro intento, diciamo « la loro ferma decisione ». Ci saranno degli adattamenti, cioè praticamente delle misure transitorie. Ma questo non rimette e non deve rimettere in causa le politiche comuni che sono e resteranno l'ossatura della Comunità.

Invece si può sperare e anche sostenere che se l'ingresso dei Paesi candidati crea una situazione nuova, dev'essere nel senso di un rafforzamento della Comunità. Raggruppando un numero più elevato di Stati, quest'ultima darà una immagine più completa dell'Europa occidentale e avrà maggiori responsabilità nei confronti degli altri popoli europei e nei confronti del resto del mondo. Avrà inoltre maggiori mezzi per assumere queste responsabilità.

Domanda: Dopo l'ingresso della Gran Bretagna e degli altri tre Paesi nordici, la Comunità europea raggrupperà presto dieci membri. Pensa, signor Presidente, che l'Europa abbia raggiunto così la sua dimensione ideale, o è favoreyole ad un ulteriore allargamento?

Risposta: La Comunità raggruppa degli Stati che hanno in linea di massima una identica idea del futuro dell'Europa e del proprio avvenire, nel campo economico, sociale e politico. Questi Stati vogliono non solo costruire insieme una Comunità « di sta-

bilità e di progresso », ma anche raggiungere gli obiettivi politici definiti durante la conferenza dell'Aja. Non credo che altri Stati europei siano, attualmente, pronti a impegnarsi senza riserve in questa azione. Ma certi Stati, senza volere o potere parteciparvi, intendono stringere maggiormente i loro legami con la Comunità, sulla base dei rapporti già allacciati con i singoli Stati che la compongono. È nostro dovere offrire loro questa possibilità. Questo è lo spirito che presiede al negoziato con la Svezia, la Svizzera, l'Austria, la Finlandia, il Portogallo e l'Islanda. La Francia non dimenticherà nel corso di questi negoziati i suoi rapporti stretti con altri Paesi europei e particolarmente con la Spagna.

Domanda: Le vicende monetarie hanno messo in difficoltà il Mercato Comune agricolo. Non pensa che sia giunto il momento di migliorare questo sistema imperfetto?

Risposta: Ognuno ha potuto constatare che le difficoltà monetarie avevano delle ripercussioni sul funzionamento del mercato agricolo comunitario. Ma sarebbe eccessivo dedurne che i meccanismi della politica agricola comune devono essere revisionati. Questa politica è una delle basi del Mercato Comune. Illustra perfettamente la solidarietà che vogliamo estendere ad altri campi, per esempio, ad un campo particolarmente caro all'Italia, quello della politica regionale. Credo anzi che sia necessario consolidarla per metterla al riparo dalle conseguenze di certi avvenimenti che possono verificarsi in altri settori, compreso quello monetario.

Domanda: Quale dev'essere secondo lei il prossimo passo sulla strada dell'integrazione europea?

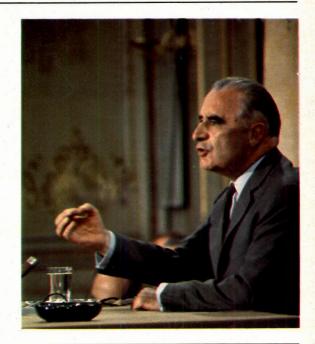
Risposta: Come ho già detto, l'allargamento deve condurre ad un rafforzamento della Comunità. L'esperienza ha dimostrato per esempio che, nel campo monetario, la CEE dovrebbe esprimersi in modo univario. Gl'im-

teressi dei Paesi membri, vecchi o nuovi, della Comunità non coincidono esattamente ma è provato che sono vicinissimi se paragonati con quelli dei Paesi non europei. È dunque necessario proseguire sulla strada dell'unione economica e monetaria, il che presuppone l'armonizzazione delle nostre politiche monetarie, fra di noi e nei confronti degli altri. La Francia, comunque, è cosciente della necessità di questa armonizzazione e prenderà, se lo riterrà utile, le iniziative che le sembreranno più opportune. Inoltre ci rendiamo conto ogni giorno della necessità nella quale si trova l'Europa di adottare una politica coerente nei diversi settori attinenti all'economia, si tratti dell'energia, dei trasporti, del diritto delle Società commerciali, delle industrie di punta. È questo un campo di attività considerevole, che abbiamo appena esplorato nonostante gli impegni assunti all'Aja. Solo dei progressi in tutti questi settori permetteranno all'Europa di dotarsi di una potenza industriale, scientifica e tecnica che la metta allo stesso livello degli Stati Uniti e le dia gli strumenti della sua indipendenza. Sarà con uno sforzo costante e quotidiano, non con dichiarazioni di intenzioni anche se strepitose, che si costruirà veramente l'Europa e che le si consentirà di conseguire la personalità po-

Domanda: È interessata la Francia ad una coordinazione istituzionale e finanziaria della ricerca scientifica in Europa allo scopo di colmare al più presto possibile il ritardo tecnologico nei confronti degli Stati Uniti?

Risposta: Certo. È uno degli elementi essenziali del rafforzamento della Comunità al quale alludevo prima. Abbiamo fatto su questo argomento delle proposte, e così la Commissione. So che anche i nostri amici britannici attribuiscono grande importanza al fatto che sia data la precedenza all'aspetto scientifico nel programma di approfondimento della Comunità.

Il Presidente della Repubblica Francese illustra per la prima volta all'inviato di EPOCA, Livio Caputo, che cosa vuole per l'Europa: unione economica e monetaria, coordinazione della ricerca scientifica, meno discussioni sulla sovrannazionalità e più fatti concreti, niente Parlamento europeo eletto a suffragio universale e soprattutto chiarificazione dei rapporti con gli Stati Uniti.



Domanda: Quale dovrà essere secondo il governo francese la configurazione costituzionale dell'Europa a conclusione del processo d'integrazione iniziato con la firma del trattato di Roma?

Risposta: Non userei, per conto mio, la parola integrazione. La strada per la quale ci siamo avviati e su cui intendiamo proseguire è quella di una sempre più stretta unione tra i nostri Paesi. Si tratta di creare, di sviluppare delle solidarietà e, a questo fine, il contenuto, la sostanza dei legami che noi intrecciamo sono naturalmente molto più importanti della loro qualificazione giuridica. In questo campo non bisogna essere troppo ambiziosi se non vogliamo mancare di realismo e risultare in fin dei conti inefficaci. Cooperino i nostri Stati concretamente, gettando a poco a poco le basi di una confederazione, approfondiamo il contenuto di questa cooperazione invece di intavolare eterne discussioni teoriche sulla sovrannazionalità, il che, com'è stato dimostrato dai fatti, è un pretesto per non agire.

Domanda: È favorevole all'elezione popolare dei membri del parlamento europeo di Strasburgo?

Risposta: Credo che la Comunità abbia davanti a sé abbastanza compiti concreti per non perdersi in discussioni simili a quelle che abbiamo conosciuto in passato a proposito dell'Assemblea parlamentare europea. Quest'ultima ha dei poteri importanti che sono stati recentemente accresciuti per quel che concerne il bilancio al punto che essi saranno in effetti superiori a quelli detenuti da molti parlamenti nazionali. Svolge, inoltre, un lavoro molto utile. Non credo che la sua efficacia verrebbe accresciuta se fosse istituito un nuovo modo di elezione che porrebbe immediatamente il problema della rappresentanza degli Stati in proporzione alla loro popolazione. Non creiamoci inutilmente problemi nuovi.

Devo aggiungere che i diversi Stati europei non hanno lo stesso sistema costituzionale, che i rapporti tra il potere legislativo e quello esecutivo non sono sottoposti ovunque alle stesse regole. Bisogna dunque guardarsi dal voler trasferire sul piano europeo il sistema politico in vigore nell'uno o nell'altro Paese, o dal modificare indirettamente l'equilibrio tra le diverse istituzioni previste dal trattato di Roma senza averne misurato in anticipo tutte le conseguenze.

Domanda: Importanti cambiamenti si sono verificati l'anno scorso nei rapporti fra le grandi potenze. Si parla sempre più spesso di neo-isolazionismo americano e dell'eventualità di una riduzione della presenza militare statunitense in Europa. In queste condizioni pensa che la Comunità debba prendere delle iniziative per migliorare la sua capacità difensiva? In particolare ritiene possibile una collaborazione tra la Francia e la Gran Bretagna in campo atomico allo scopo di costituire un giorno una force de frappe europea?

Risposta: Mi consenta di rispondere brevemente. La Comunità ha, certo, degli obiettivi politici e l'Europa deve essere in grado di assicurare la sua indipendenza in tutti i campi. Temo però che il problema non sia attuale. Oggi come oggi, quando si parla di cooperazione con altri Paesi membri della NATO, il rischio è che si tratti di un invito alla Francia di reinserire le sue capacità difensive nel quadro integrato della NATO. Se questo è il caso, ribadisco che non lo faremo.

Domanda: Pensa che i Paesi della Comunità debbano adottare, sin da adesso, una politica estera comune nei confronti dell'America, dei Paesi dell'Est e del Terzo Mondo?

Risposta: Questa politica cerchiamo ogni giorno di definirla in Sei, ad esempio quando stabiliamo in comune le basi di un negoziato commerciale con gli Stati Uniti o nel campo della cooperazione con i Paesi meno

avvantaggiati e prima di tutto con i Paesi associati. Dobbiamo naturalmente andare più avanti e definire un atteggiamento unitario in modo più strettamente politico sui grandi problemi mondiali. Per questa ragione è stata messa in opera la procedura di cooperazione politica il cui principio era stato abbozzato durante la conferenza dell'Aja. Devo riconoscere che dei progressi sono già stati realizzati. Ma non illudiamoci. Il vero problema è quello di adottare un atteggiamento comune nei confronti dell'America. Possiamo trovare abbastanza facilmente un accordo su una politica di distensione e di cooperazione con i Paesi dell'Est. Possiamo definire insieme una politica più intensa di aiuto ai Paesi del Terzo Mondo ed in particolare all'Africa. Non abbiamo nessuna ragione fondamentale di contrasto quando si tratta di avere un atteggiamento, se non identico, almeno simile, di fronte ai problemi asiatici. Nessuno ad esempio pretende d'ignorare la Cina anche se, per ragioni diverse, esistono ancora delle differenze nella forma e nell'intensità delle relazioni con questa potenza. Sappiamo benissimo che è necessario sviluppare i nostri scambi col Giappone e siamo tutti del parere che questi scambi devono rimanere equilibrati. In quanto agli Stati Uniti il problema è diverso. I legami stretti e molteplici esistenti tra i nostri Paesi e gli Stati Uniti, le conseguenze che ha necessariamente sulle nostre economie la parte svolta oggi dal dollaro come moneta di intervento, i problemi della difesa ed il modo di concepirli in cui, come sapete, noi francesi differiamo dai nostri partenaires, la solidarietà economica di cui avvertiamo tutti l'evidenza e la rivalità economica anch'essa evidentissima, tutto questo fa sì che in fondo l'Europa indipendente si definisca essenzialmente in rapporto agli Stati Uniti.

Non si tratta di ignorare le amicizie né di distruggere l'alleanza, si tratta solo di distinguersi per affermare una personalità europea nei confronti degli Stati Uniti come è già stato fatto nei confronti di altre potenze.

Piú riforme e meno fanfare

di LIVIO CAPUTO

Da quando Pompidou ha sostituito De Gaulle all'Eliseo c'è stato nella politica francese un cambiamento di tono e di stile. Il nuovo Presidente parla meno di « gloire » ma è deciso a fare della Francia una nazione industriale moderna. Grazie alla eccezionale conoscenza che ha di tutti i problemi e grazie alla sua non comune capacità di lavoro l'influenza che egli esercita sul Paese è superiore a quella dello stesso generale.



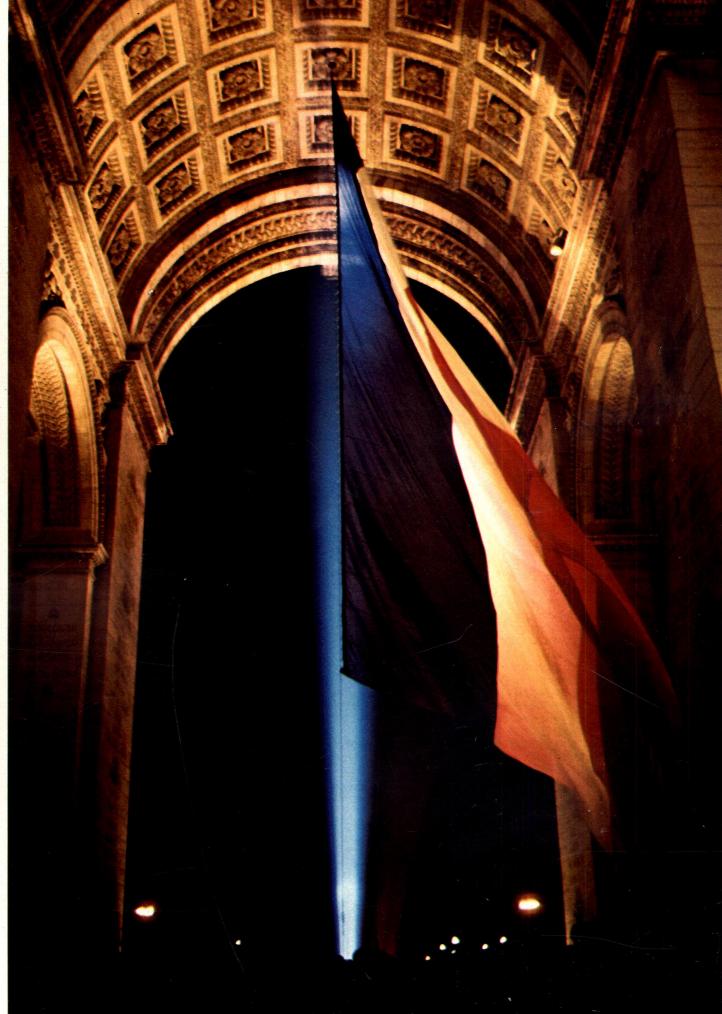
Parigi, febbraio

lla fine del 1971, un sondaggio d'opinione ha assodato che il 62 per cento, cioè quasi due terzi dei francesi approvano l'operato del Presidente Pompidou e che l'indice di gradimento del suo Primo ministro, Jacques Chaban Delmas, è quasi identico. La percentuale appare tanto più notevole, in quanto al primo scrutinio delle elezioni presidenziali del '69 soltanto il 44,5 per cento dei francesi votò per Pompidou e il potere ha di solito in Francia un effetto logorante sui suoi detentori.

Che cosa ha fatto, Georges Pompidou, per acquistare in meno di tre anni una popolarità così grande? Anzitutto ha imposto, gra-

dualmente ma fermamente, la propria personalità e il proprio stile. Molti temevano che questo professore di lettere dell'Auvergne diventato banchiere, politicamente cresciuto all'ombra di De Gaulle, non sarebbe mai riuscito a riempire il vuoto lasciato dal generale e avrebbe finito col diventarne una specie di brutta copia. Invece, Pompidou ha evitato molto abilmente ogni confronto, mettendosi deliberatamente su un piano diverso. Mentre De Gaulle era, per la maggioranza dei francesi, l'Essere superiore, l'Incarnazione del mito della grandeur, Pompidou ha subito sottolineato le sue caratteristiche di francese medio, arguto, alla mano, prudente e realista.

Invece di « creare » degli avvenimenti, come soleva fare il generale, si è limitato, almeno nei primi tempi, a reagire a quelli che sopravvenivano, impadronendosene e volgendoli a proprio vantaggio. Anziché fare discorsi magniloquenti, ha adottato la regola di rivolgersi alla gente in linguaggio semplice, evitando di promettere ciò che non era in condizione di mantenere. Profondo conoscitore dei suoi connazionali, ha fin qui sempre intuito, e perciò prevenuto, le istanze popolari più urgenti, con una sottile combinazione di duttilità e di intransigenza. « I francesi », ha osservato Pierre Viansson Ponté, uno degli editorialisti di Le Monde, « non si svegliano più tutte le



Due immagini della Francia tradizionale, rimasta viva nonostante l'impostazione più pragmatica del nuovo governo. In alto, il Presidente Pompidou passa in rivista la Guardia Repubblicana. A destra, il tricolore francese sventola sotto la volta illuminata dell'Arco di Trionfo.



A sinistra: Georges Pompidou a passeggio con la moglie Claude nei giardini dell'Eliseo. Sotto: Pompidou legge il giornale durante la prima colazione. Il Presidente rimpiange la « privacy » perduta e soprattutto si rammarica che i servizi di sicurezza non gli permettano più di guidare l'auto.



mattine al suono della Marsigliese, ma sanno che il potere è gestito da un uomo di cui si possono fidare ».

In secondo luogo Pompidou ha assicurato ai francesi ciò che in cuor loro più desiderano dopo la traumatica esperienza della IV Repubblica, cioè un governo stabile ed efficiente. L'influenza dell'Eliseo è oggi anche superiore che ai tempi di De Gaulle. Mentre il generale, digiuno di economia e interamente assorbito dai suoi grandi disegni di politica estera, lasciava il compito quotidiano di governare la Francia ai suoi ministri, Pompidou segue ogni questione con la massima attenzione, prende personalmente le decisioni principali, bada poi a che vengano eseguite. Grazie alla sua lunga esperienza di Primo ministro, alla sua capacità di lavoro fuori del comune e alla sua abilità nell'afferrare rapidamente la sostan-za di ogni problema, domina i consigli dei ministri con grande autorità. « Nessuno », dicono all'Eliseo, « conosce i documenti come lui ». I suoi rapporti con Chaban Delmas, dopo avere attraversato un periodo difficile, sono ora di nuovo cordialissimi. Pompidou ha dato al suo Primo ministro via libera per il lancio di una « nuova società » più giusta ed equilibrata, avallando una serie di riforme come la mensualizzazione dei salari operai, l'anticipo a 63 anni dell'età del pensionamento e il diritto di ogni lavoratore a periodici corsi di riqualificazione professionale, che hanno notevolmente migliorato il clima sociale. In un certo senso, ha perfino consentito che Chaban assumesse le vesti del progressista, lasciando a lui l'ingrato compito del custode delle istituzioni. Ma a un certo punto, quando pareva che il Primo ministro acquistasse un po' troppa autonomia, Pompidou lo convocò in campagna per una chiacchierata a quattr'occhi e gli fece più o meno questo discorso: « Il tuo compito non è di governare. ma di dirigere il governo. Le grandi scelte spettano a me, a te tocca solo realizzarle ». In cambio, gli ha assicurato che rimarrà al suo posto fino alle elezioni del 1973, e da allora il sistema ha ripreso a funzionare come un oro-

logio. I due si vedono quasi ogni giorno, in quello che è diventato una specie di rito. Nei confronti degli altri ministri, Pompidou è cortese, ma distaccato. Ad alcuni, cui dava del tu prima di entrare all'Eliseo, si rivolge ora con il lei. Senza darsi delle arie, è diventato profondamente conscio della sua posizione e delle responsabilità che adesso gravano sulle sue spalle. Alcuni mesi fa, in una chiacchierata alla televisione, disse: « Per natura io sono in realtà una persona di indole gentile; mi fa piacere accontentare la gente. Invece, da quando sono a questo posto, mi pare di essere continuamente costretto a dire di no. Trovo molto sgradevole respingere richieste che in teoria mi sembrano giustificate ma che, all'atto pratico, la nostra società non è ancora in condizione di soddisfare, Ricordo un consiglio che mi diede una volta De Gaul-'Siate inflessibile, Pompidou". Faccio del mio meglio, ma è una grande fatica »

Pompidou non è uomo dalle grandiose visioni politiche e sociali. Raccontano che quando, agli inizi del suo settennio, Chaban Delmas gli parlava sempre della sua « nuova società », abbia esclamato: « Che bisogno c'è di queste formule? Io stento già a orientarmi nella vecchia società, figuriamoci cosa succederà se le cambiamo anche il nome ». Alle riforme con la « R » maiuscola, che bisogna dibattere all'infinito ed è spesso difficile realizzare nella loro integrità, preferisce le misure concrete, di portata limitata, ma di applicazione rapida e sicura. Questo suo metodo pragmatico, tipico dell'uomo d'affari, gli ha talvolta attirato l'accusa di cinismo. Ma si tratta piuttosto di scetticismo derivato dall'esperienza.

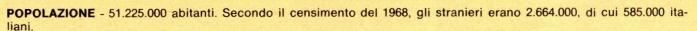
Tuttavia anche Pompidou ha un suo sogno. « L'unica vera ambizione che ho », confidò círca un anno fa a un amico « è di tra-

sformare durante il mio settennio la Francia in un Paese industriale moderno ». La frase è rivelatrice del carattere dell'uomo. Esattamente come De Gaulle, Pompidou ha per il suo Paese grandi ambizioni. Anche lui spera, senza dubbio, di fare della Francia la nazione guida dell'Europa, ma a differenza del generale, si rese conto fin da quando era ancora Primo ministro di avere tra le mani uno strumento alquanto arrugginito. Tre studi, da lui ordinati negli anni Sessanta, gli tolsero in proposito le ultime illusioni. Il rapporto Montjoie sull'industria privata concludeva, per esempio, che la Francia era il più debole di tutti i Paesi della CEE, perché le sue imprese avevano dimensioni troppo piccole, i metodi di gestione erano antiquati, i margini di profitto troppo modesti, gli stan-ziamenti per la ricerca insufficienti e la mentalità imprenditoriale addirittura antidiluviana. Il rapporto Nora sull'industria pubblica denunciava a sua volta la scarsa efficienza e la pessima amministrazione di questo settore e proponeva una serie di radicali riforme strutturali per ridurne il deficit. Il rapporto sull'agricoltura non era molto più lusinghiero. Per mesi, i tre documenti rimasero a prendere polvere in un cassetto, perché nessuno, neppure Pompidou, riteneva possibile « sensibilizzare » De Gaulle su questi temi. Oggi, essi sono alla base di una azione non spettacolare, ma sistematica, che nel giro di qualche anno potrebbe trasformare il volto del Paese.

Molte cose sono già cambiate da quando nell'agosto del 1969 la Francia, invasa dai prodotti stranieri e incapace di far quadrare i suoi conti, fu costretta per l'ultima volta a svalutare il franco. Una serie di concentrazioni, attuate sotto gli auspici delle grandi banche di affari, con le quali Pompidou ha mantenuto stretti contatti, ha avviato il processo di razionalizzazione dell'industria francese e favorito la nascita di alcuni settori di punta, che dànno fin da ora un sostanziale contributo alle esportazioni. Nel 1971, la Francia ha avuto il tasso di sviluppo più alto di tutti i Paesi industrializzati (+ 5,3 per cento, meglio perfino del Giappone) e dopo anni di crisi la bilancia dei pagamenti si è chiusa finalmente con un confortevole saldo attivo. I prezzi, al contrario di quanto avveniva in passato, non sono aumentati più rapidamente che negli altri Paesi occidentali, e il sistema di controlli introdotto in autunno dal ministro dell'Economia e delle Finanze, Valery Giscard d'Estaing, comincia proprio ora a dare i suoi frutti. I « contratti salariali di progresso », nei quali è inclusa una clausola di scala mobile quasi automatica, hanno assicurato un periodo di relativa pace sociale in un momento in cui in tutte le altre nazioni della CEE, dall'Italia all'Inghilterra, imperversano scioperi di ogni genere. E se la « partecipazione operaia » ai profitti delle aziende, sognata già dal generale, non ha ancora una grande diffusione, essa comincia nondimeno a modificare i tradizionali rapporti tra datori e prestatori di lavoro. « Tre anni fa », mi ha detto un esperto di organizzazione aziendale, « nessuno avrebbe osato sperare che il nostro vecchio, prudente e taccagno patronat avrebbe accettato quasi senza mugugnare innovazioni come quelle imposte da questo governo. Il fatto è che gli imprenditori si rendono conto che Pompidou è uno dei loro, e che il suo obbiettivo non è la distruzione, ma la salvaguardia della società capitalista. Proposte che, venendo dai socialisti sarebbero state probabilmente considerate anatema, non hanno invece incontrato quasi resistenza. Il caso della Francia dimostra una volta di più che è molto più facile fare le riforme sociali da destra che da sinistra ».

LA FRANCIA IN CIFRE:

SUPERFICIE - 543.998 chilometri quadrati. Questa cifra si riferisce al territorio metropolitano (suddiviso in 95 dipartimenti) e non comprende i quattro dipartimenti d'oltremare, che sono: Guyana, Martinica, Guadalupa e Réunion.



CAPITALE: Parigi (2.600.000 abitanti). Città principali: Marsiglia, 889.029; Lione, 527.800; Tolosa, 370.796; Nizza, 322.442; Bordeaux 266.662; Nantes, 259.208; Strasburgo, 249.396.

RELIGIONE - Cattolici in grande maggioranza (96 per cento); protestanti 750.000; ebrei 520.000.

UNITÀ MONETARIA - Franco francese, pari a lire 114.

ORDINAMENTO DELLO STATO - Repubblica, la cui Costituzione del 1958 conferisce al Presidente della Repubblica poteri più ampi di quelli assegnati, per esempio, ai Presidenti italiano e tedesco. Il Capo dello Stato viene eletto a suffragio universale e rimane in carica sette anni. Il potere legislativo è esercitato dal Parlamento, che si compone dell'Assemblea nazionale e del Senato. L'Assemblea nazionale consta di 487 deputati (di cui 470 per il territorio metropolitano), eletti per 5 anni con il collegio uninominale, con ballottaggio nel caso in cui nessun candidato ottenga la maggioranza assoluta dei voti al primo scrutinio; la maggioranza dei seggi - 294 - è detenuto dall'Unione democratica per la V Repubblica (gollisti). Il Senato è composto di 274 membri, che sono eletti per nove anni dai consiglieri comunali e dipartimentali e dai deputati; la maggioranza è dei socialisti della SFIO, con 52 seggi. Attuale Presidente della Repubblica: Georges Pompidou (UDR), eletto il 1º giugno 1969. Primo ministro: Jacques Chaban-Delmas, il cui governo è sostenuto dall'UDR e dai repubblicani indipendenti.

FORZE ARMATE - In totale, 501.500 uomini, di cui: 329.000 nell'esercito, 68.500 nella marina e 104 mila nell'aeronautica. Le forze terrestri comprendono: 5 divisioni meccanizzate, 1 divisione di paracadutisti, una brigata aviotrasportata, 2 brigate alpine, 4 reggimenti corazzati, 2 reggimenti di fanteria motorizzata, 1 battaglione paracadutisti, 25 battaglioni di fanteria, 5 battaglioni con missili Honest John, 8 reggimenti con missili HAWK. La Force de frappe, cioè l'arma nucleare francese, finora era basata su 36 bombardieri strategici. La marina consta tra l'altro di 10 sommergibili d'attacco, 2 portaerei, 1 portaelicotteri e aerei, 1 portaelicotteri. L'aeronautica comprende 500 aerei da combattimento. Dal 1966 la Francia non fa più parte del dispositivo militare della NATO.

COMUNICAZIONI - Marina mercantile, 1420 navi per complessive 6.457.900 tonnellate di stazza lorda. Ferrovie, 36.740 chilometri, di cui oltre 9.000 elettrificati. Strade, 649.000 chilometri. Autostrade, 1538 chilometri. Autoveicoli, 14.370.000, di cui 12.500.000 vetture. Compagnie aeree: Air France, che ha la più sviluppata rete mondiale, possiede 101 jets, tra i quali 8 Jumbo. L'Air Inter, collegamenti interni, opera con 14 Caravelle e 28 turboelica.

ECONOMIA - Prodotto nazionale lordo, oltre 92 mila miliardi di lire. Reddito pro-capite 11.000 franchi, pari a lire 1.254.000. Popolazione attiva circa 20 milioni, di cui il 18 per cento occupato nell'agricoltura. L'agricoltura francese è di gran lunga la più forte del MEC e condiziona la politica agricola comunitaria, dalla quale trae sensibili vantaggi. Coltivazioni principali: frumento, avena, mais, orzo, vite, patate, barbabietola, tabacco. Dopo l'Italia, la Francia è la massima produttrice mondiale di vini. Notevole anche la zootecnia. Ricca di minerali di ferro e di carbone, la Francia ha sviluppato una potente industria, con netta prevalenza di quella meccanica. Particolarmente fiorente l'industria degli armamenti, di cui la Francia è la terza esportatrice mondiale dopo USA e URSS. Ecco, in ordine decrescente di fatturato (in lire), le prime dieci aziende francesi del 1970: 1) Renault (automobili, trattori, macchine utensili) 1.580.563.750.000; 2) Rhône-Poulenc (chimica e fibre sintetiche) 1.240.917.500.000; 3) Compagnie Française des Pétroles (prodotti petroliferi) 1.218.571.875.000; 4) Saint-Gobain (vetro, chimica, acciaio) 998.941.250.000; 5) Pechiney (alluminio e rame) 977.899.375.000; 6) Compagnie Générale d'Electricité (equipaggiamenti elettrici) 968.863.125.000; 7) Citroën (automobili) 885.546.250.000; 8) Peugeot (automobili, acciai speciali) 868.228.750.000; 9) Michelin (gomma) 720.176.875.000; 10) Ugine Kuhlmann (metalli non ferrosi, chimica) 712.975.000.000. Kuhlmann e Pechiney hanno deciso recentemente di fondersi.

ISTRUZIONE PUBBLICA - 4.123.000 alunni delle scuole elementari, 2.414.000 delle scuole medie, 682.550 studenti universitari. Principali atenei: Parigi, Lione, Bordeaux, Tolosa. Analfabetismo, 4 per cento.

INFORMAZIONI - Si pubblicano in Francia 136 giornali quotidiani. I principali sono (in ordine decrescente di tiratura): France-Soir, 1.200.000; Le Parisien Libéré, 750.250; Ouest-France (Rennes) 618.322; Le Progrès (Lione) 475.690; Le Figaro, 434.000; Le Dauphiné Libéré (Grenoble), 433.000; La Voix du Nord (Lilla), 380.000; Le Monde, 355.000; Nice-matin, 273.000; Le Provençal (Marsiglia), 289.000.

La televisione è monopolio statale; nel settore radiofonico, alle emittenti statali si affiancano Radio Lussemburgo e Radio Europa. Secondo gli ultimi dati, vi sono in Francia 16 milioni di apparecchi radio e 10.210.000 televisori. Dal 1969 funziona la TV a colori.

ATTRAZIONI TURISTICHE - La storia millenaria, le ricchezze artistiche e la varietà della natura fanno della Francia una delle mete turistiche europee più frequentate. Oltre a Parigi, che unisce al suo fascino alcuni musei tra i più importanti del mondo (Louvre, Pallacorda), la Francia offre la celeberrima Costa Azzurra (Nizza, Cannes, St. Tropez, Antibes, Montecarlo nel Principato di Monaco), la valle della Loira con i suoi splendidi castelli, la costa della Bretagna. Le attrezzature sciistiche delle Alpi Francesi sono tra le migliori d'Europa.





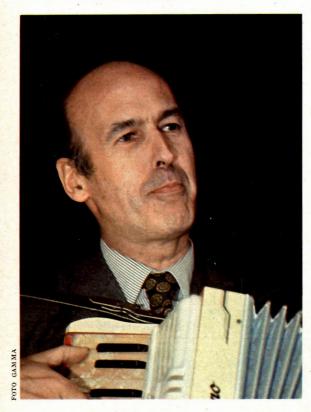








la nuova Europa/FRANCIA



Sopra: Valery Giscard d'Estaing, ministro dell'Economia e delle Finanze: gli si attribuisce l'ambizione di diventare Primo ministro nel '73 e Presidente della Repubblica nel '76. A destra: il Primo ministro Jacques Chaban Delmas con la moglie.

Su questo orizzonte relativamente sereno ci sono, naturalmente, anche delle nubi. Gli investimenti sono stazionari e tutti gli esperti prevedono un 1972 assai meno brillante dell'anno precedente. Con il nuovo assetto dei cambi, le condizioni non saranno più favorevoli alle esportazioni francesi come nell'ultimo scorcio del '71. Più di mezzo milione di disoccupati, tra cui molti giovani con una certa qualifica professionale i quali non si adattano più a fare i lavori umili e mal retribuiti che sono invece disponibili in abbondanza, premono alle porte e potrebbero diventare un elemento esplosivo. Nonostante la creazione di un Istituto per lo Sviluppo Industriale, che ha il compito di mettere i capitali e la expertise dello Stato a disposizione dei settori più arretrati dell'industria privata, quest'ultima ha ancora numerose sacche di sottosviluppo, che saranno una grossa palla al piede dell'economia francese.

Un'altra grossa incognita era rappresentata dalla capacità di Pompidou di tenere insieme il Movimento gollista, una volta scomparso il generale dalla scena politica. Molti dei seguaci di De Gaulle gli erano ostili, chi rinfacciandogli di non avere partecipato alla Resistenza, chi considerandolo troppo a destra, chi sospettandolo di eccessive simpatie per l'America, chi infine semplicemente giudicandolo indegno di succedere al « grande uomo ». La cosiddetta UDR era sempre stata un raggruppamento di uomini e di correnti assai eterogenei, un po' come la nostra Democrazia Cristiana, e il rischio di movimenti centrifughi sussisteva perfino ai tempi del generale. Infatti, in questi ultimi tre anni, non sono mancate le difficoltà. Ma, se si osserva il Movimento oggi, bisogna concludere che esso non si è affatto indebolito rispetto al 1969. L'unico grosso personaggio che ne sia uscito sbattendo la porta è stato l'ex ministro dell'Industria Jeanneney. Ma Michel Debré, il custode dell'ortodossia gollista, continua a far parte del governo come ministro della Difesa, e ha assistito quasi im-

passibile al riavvicinamento all'America, alla rimozione del veto contro l'ingresso della Gran Bretagna nella CEE, all'accantonamento, probabilmente definitivo, del grandioso progetto di decentramento regionale tanto caro al generale. Al recente congresso dell'UDR a Stra-sburgo, la maggioranza dei delegati ha votato contro la elezione di un presidente, che avrebbe potuto diventare un rivale per Pompidou, e ha invece deciso di conferire maggiori poteri al segretario generale Tomasini, un ex prefetto senza spiccata personalità politica ma con notevoli doti organizzative, il quale ha l'incarico di rafforzare l'« apparato » in vista delle elezioni legislative del '73 (e di quelle presidenziali del '76). Il punto debole del Movimento è quello di non avere un'ideologia ben definita e di essere tenuto insieme essenzialmente dall'istinto di conservazione della classe media francese e dal desiderio dei suoi dirigenti, grandi, medi e piccoli, di mantenere



il potere. «L'UDR durerà », mi ha detto un acuto osservatore straniero, « fino a quando durerà nella gente il ricordo della IV Repubblica ». Ma dopo? L'obiettivo di Pompidou sembra essere quello di attirare nel Movimento tutti i giovani tecnocrati che si stanno affacciando adesso alla vita lavorativa e per cui la grande, moderna e prosperosa « azienda Francia » da lui sognata rappresenterebbe una soluzione ideale. Inoltre, egli cerca, senza parere, di acquisire la fedeltà delle varie categorie sociali distribuendo, quando il fiuto glielo suggerisce, benefici e facilitazioni. Al contrario di De Gaulle, che viveva in una torre d'avorio, Pompidou tiene aperti molti « canali » per sentire il polso del Paese, giovani compresi, ed ha rivelato antenne sensibilissime. Una simile politica offre assai pochi appigli all'opposizione, che raramente trova argomenti efficaci per attaccare il Presidente e finisce con il rifugiarsi nell'ideologia. Esempio tipico: la recente accusa del leader comunista Georges Marchais di avere « tradito l'eredità di De Gaulle » riaccostandosi all'alleanza atlantica.

Nel Parlamento attuale, eletto nel '68 dopo la « grande paura » del maggio, l'UDR ha la maggioranza assoluta e in teoria non avrebbe neppure bisogno dell'appoggio dei suoi alleati, i repubblicani indipendenti di Valery Giscard d'Estaing ed i centristi di Duhamel, che portano il totale dei voti governativi a 380 su 487. Neanche Chaban si illude di potere mantenere questa situazione l'anno venturo, di fronte all'assalto concertato dei socialisti e dei comunisti, che stanno cercando di rinnovare il loro patto di unità d'azione, e dei radicali di Jean Jacques Servan-Schreiber. Molti seggi vennero allora conquistati dai gollisti con margini assai esigui, che probabilmente oggi si sono dile-

guati. I numerosi scandali politico-finanziari, i quali hanno rivelato come sia facile per certi amici del regime accumulare profitti illeciti all'ombra compiacente dell'esecutivo, hanno assai nuociuto alla reputazione dell'UDR, specie in provincia. Ma, sebbene Pompidou abbia già messo le mani avanti, dicendo che la maggioranza presidenziale non deve necessariamente coincidere con quella parlamentare, quasi nessuno ritiene che l'attuale coalizione possa perdere più di 70-80 deputati.

Da qualche tempo, si discute la possibilità che Pompidou approfitti del suo attuale ascendente per correggere, a mezzo di un referen-dum, certe anomalie della costituzione gollista: alcuni gli attribuiscono l'intenzione di abolire la carica di Primo ministro, avvicinandosi così ancora di più al modello americano; altri il proposito di portare la durata del periodo presidenziale da sette a cinque anni, in modo da farlo coincidere con la legislatura. Ma gli uomini che sono più vicini a lui negano fermamente l'esistenza di simili piani. « Pompidou », ha detto uno dei suoi più stretti collaboratori, « è un uomo che rifugge per natura dal crearsi problemi che in pratica non esistono. Dal momento che la costituzione funziona benissimo così com'è, non la toccherà ». Maurice Duverger, professore di scienze politiche alla Sorbona, osserva dal canto suo: « Modificare la costituzione in questo momento metterebbe in discussione troppe cose e perciò non è nell'interesse del Presidente. Ma, se mai ci arriveremo, bisognerebbe cambiarla nel senso di limitare, non di estendere, il potere dell'ese-cutivo. Un Presidente, che abbia una maggioranza sicura in Parlamento può fare, in pratica, ciò che vuole. Per evitare in futuro la possibilità di abusi, sarebbe opportuno creare una Corte Costituzionale con vasti poteri ».

Nessuno peraltro, neppure i comunisti, sostiene che Pompidou sia un dittatore. Al contrario, si riconosce che il regime è oggi più liberale che ai tempi del generale. La televisione statale, per esempio, manda in onda programmi politici estremamente critici del governo che De Gaulle non avrebbe mai tollerato e in Italia non ci sogniamo neppure. La libertà di stampa è assoluta. La polizia mantiene l'ordine pubblico senza guardare in faccia nessuno, ma mantenendosi strettamente nei limiti della legge. Se mai, si rimprovera al Presidente di essere un corruttore, nel senso di tollerare legami troppo stretti, e spesso un poco oscuri, tra il mondo della politica, quello della burocrazia e quello della finanza. Questi rapporti giovano senz'altro all'efficienza dell'amministrazione, come dimostra anche l'esempio giapponese, ma sono accettabili soltanto a condizione dello scrupoloso rispetto di certe regole che invece, nella Francia pompidiana, tendono a essere prese un po' sottogamba.

Grazie alla estrema solidità della sua posizione, praticamente « garantita » per altri quattro anni, Pompidou eserciterà un'influenza decisiva sull'avvenire del nostro Continente nel prossimo futuro. Nell'intervista che ci ha concesso, ha esposto con estrema chiarezza quali sono i suoi obiettivi. La sua notevole abilità di negoziatore, dimostrata sia in occasione della « apertura » all'Inghilterra, sia durante le trattative con l'America per la crisi monetaria, sono una garanzia che molti di questi saranno raggiunti. Ma, per ovvie ragioni, egli non ci ha parlato di quello che, secondo voci molto insistenti negli ambienti vicini all'Eliseo, sarebbe la sua massima ambizione: non ripresentarsi, nel '76, per un altro settennio all'Eliseo, ma porre la sua candidatura a primo presidente, con concreti poteri, di una futura Confederazione europea.

Livio Caputo

Come funziona l'industria n.1

Quando, nel maggio scorso, gli operai della Régie Nationale des Usines Renault entrarono in sciopero, l'intero « padronato » francese si innervosì. Ormai da anni, infatti, qualsiasi rivendicazione degli operai Renault provoca fatalmente ripercussioni in tutte le altre industrie. Nella sua veste di prima impresa del Paese per fatturato (oltre mille miliardi e 774 milioni di lire), di principale esportatrice di prodotti, di terzo gigante europeo dell'automobile dopo Volkswagen e Fiat, di gruppo metalmeccanico di importanza mondiale, la Régie Renault è diventata una specie di termometro dell'economia francese. Essa è anche, nello stesso tempo, uno dei migliori esempi di industria di Stato occidentale che ha trovato una sua precisa fun-

Fu il 16 gennaio 1945 che il governo francese requisi per ragioni politiche le vecchie industrie automobilistiche Renault di Billancourt, fondate nel 1898, e le trasformò nella Régie, una azienda controllata finanziariamente dallo Stato, ma dotata di personalità giuridica propria e di totale autonomia finanziaria, posta sotto la tutela del ministro per la Produzione industriale. L'ordinanza, firmata da Charles de Gaulle, sintetizzava così il futuro programma della Régie: « L'organismo statale incaricato della gestione delle fabbriche Renault, è stato definito secondo una formula già sperimentata, ispirata alle dottrine di partecipazione operaia; questa formula concilia l'agilità di funzionamento, indispensabile ad una grande impresa industriale, con la ferma volontà dello Stato di dirigere, conformemente all'interesse generale, un settore d'importanza fondamentale per l'economia del Paese ». I risultati hanno confortato la visione del generale: quell'anno dallo stabilimento erano usciti poco più di 1000 camions e soltanto 5 autovetture. Un quarto di secolo dopo, nel 1970, la sua produzione è stata di 1.160.000 autoveicoli, di cui 1.055.800 automobili, esportate per più della metà in tutto il mondo. I dipendenti ridotti alla fine della guerra a 13.000, sono oggi 111.700.

La Régie Renault ha una struttura particolare, che la differenzia da altre imprese pubbliche europee. Le responsabilità operative sono accentrate nella figura del presidente direttore-generale, assistito dal consiglio di amministrazione e dal comitato centrale d'azienda. Presidente attuale è Pierre Dreyfus, un tecnocrate, come lo era il suo predecessore Pierre Lefaucheaux. Ambedue scelti per le loro capacità imprenditoriali, hanno sa-

puto mantenere la Renault al di fuori di ogni pressione politica. Dreyfus, ad esempio, pur avendo partecipato alla resistenza francese, è stato sempre un anti-gollista. Le sue convinzioni non hanno mai limitato la sua autonomia decisionale, neppure durante il decennato del generale.

Il consiglio di amministrazione è formato da 7 rappresentanti dei seguenti ministeri: Industria, Economia e Finanza, Lavori Pubblici, Lavoro, Difesa; 2 rappresentanti degli utenti (industriale e trasportatori) e 6 rappresentanti del personale (3 operai, 1 impiegato, 2 dirigenti), Funzionari ministeriali e rappresentanti degli utenti sono nominati tutti dal governo. I rappresentanti dei dipendenti vengono invece eletti dal comitato centrale d'azienda, un organismo operaio da cui dipende la gestione delle opere sociali del gruppo e che viene obbligatoriamente consultato al mo-mento della stesura del bilancio e del conto di gestione della Renault. Mantenendo la sua struttura di base, dal gennaio dell'anno scorso la Régie si è trasformata in società per azioni. Il 75 per cento del suo pacchetto azionario è controllato dallo Stato, mentre il restante 25 per cento può essere acquistato dal personale. Le azioni di minoranza possono venire scambiate tra i dipendenti, cedute alla stessa Renault, a un fondo speciale costituito appositamente o direttamente allo Stato. Non possono, al contrario, essere vendute ad estranei.

La Régie costituisce oggi un gruppo con 12 consociate che producono camions (Saviem), trattori, containers, cuscinetti a stere (SNR), laminati in acciaio. gomma e plastica per l'automobile, macchine utensili, motori marini. All'estero, dall'Africa all'Europa all'Oceania, gli autoveicoli Renault vengono montati in 26 tabbriche diverse. Vi sono inoltre stretti rapporti di collaborazione con Peugeot in Francia, Alfa Romeo in Italia, Datsun in Sudafrica e American Motors in Perù.

Consociate e stabilimenti di montaggio all'estero sono controllate direttamente dalla Régie Renault, mediante il possesso della maggioranza assoluta dei titoli. Un rapporto diverso è quello che lega Renault alle altre aziende automobilistiche. Si tratta, in genere, di collaborazioni tecnologiche e di ricerca a livello societario e di partecipazione azionaria a livello produttivo, con imprese gestite in comune. Sono per esempio al 50 per cento tra Renault e Peugeot gli stabilimenti di motori a Douvrin e di cambi a Maubeuge (pri-

mo passo verso una produzione integrata pari al 25 per cento dei pezzi tra i due grandi nomi dell'automobile francese). Lo stesso rapporto esiste con l'American Motors nella Industria Automotriz Peruana, Motori vengono costruiti dalla Renault anche per la Volvo svedese e per l'olandese Daf. Nello stabilimento di Pomigliano d'Arco l'Alfa Romeo monta i Saviem di piccolo e medio tonnellaggio. Gli accordi internazionali sono il frutto di una scelta che risale a quindici anni fa quando, ricostruita la forza produttiva del gruppo, la Renault cercò una maggiore espansione sui mercati esteri. Afferma Pierre Dreyfus: « Chi dice macchina, dice mercato mondiale; intendo dire interpenetrazione sempre maggiore dei diversi mercati, ossia maggiore concorrenza delle marche straniere su ognuno di essi per il maggior beneficio dei consumatori ».

Questa è, in sintesi, la filosofia di un gruppo industriale che per la sua stessa struttura è stato costretto fin dalla nascita a praticare una politica al tempo stesso audace e ponderata. Per statuto la Régie Renault non può avere un bilancio passivo. Il dovere di rendere conto allo Stato e all'opinione pubblica in termini di utili di gestione ha sempre costretto i suoi dirigenti a scelte oculate e rapporti prudenti con gli altri colossi mondiali del settore. Ogni nuova iniziativa parte dal presupposto di mantenere un margine tale di utili da permettere una politica di autofinanziamento (fino ad oggi pari al 70 per cento degli investimenti). I contratti con l'estero si adeguano a questa politica generale di prudenza e la Renault preferisce aprire fabbriche proprie di montaggio, piuttosto che vendere impianti completi che potrebbero un domani servire per la costruzione di autovetture simili alle sue. Il gruppo è però sempre pronto a vendere tecnologia. Nell'Unione Sovietica, per esem-pio, macchine utensili Renault e catene di montaggio progettate in Francia servono per fabbricare la Moskvic. Quando il complesso per camions pesanti di Kama sarà pronto, le macchine transfert arriveranno dalla Francia, così come sono francesi parte dei torni alla Fiat di Torino. Tra quattro anni dalle officine Renault usciranno 6000 veicoli al giorno, venti volte più di quanto non sperasse Pierre Lefaucheaux nel 1945. Ma già allora, soleva ripetere ai suoi collaboratori: « lo credo nella forza e nel fascino del progresso materiale e nel dovere che noi abbiamo di aiutarne la marcia ».

Marzio Bellacci

Dall'ago al miliardo

I grandi sarti parigini sono riusciti a salvare l'alta moda trasformandosi da artigiani in abili e dinamici industriali

di CARLA STAMPA Fotografie di GIORGIO LOTTI l biglietto fissato sulla porta con due puntine da ingegnere avverte che è severamente proibito entrare, perché questo è il santuario della *Maison Dior* e qui, al terzo piano del palazzo di Avenue Montaigne 30, officia il suo sacerdote Marc Bohan.

Quarantacinque anni, i capelli rossicci che cominciano a diradarsi, gli occhi piccoli, attenti, vivacissimi, Bohan continua da una decina d'anni l'opera di Christian Dior: un'eredità raccolta non senza contrasti dopo il periodo d'interregno del « delfino » naturale del grande sarto, Yves Saint-Laurent; un compito difficile da portare avanti nonostante la concorrenza sempre più agguerrita, la progressiva rarefazione della clientela di lusso, i gusti mutati. E con l'esigenza di trasformare su basi industriali una impresa nata quasi artigianalmente per iniziativa di un couturier ricco di talento.

Oggi la *Maison Dior*, creata nel febbraio 1947 con 85 dipendenti, dà lavoro a 1200 persone e ha un volume d'affari annuo di 267 milioni di franchi, pari a oltre 30 miliardi di lire. La sezione profumi, di-

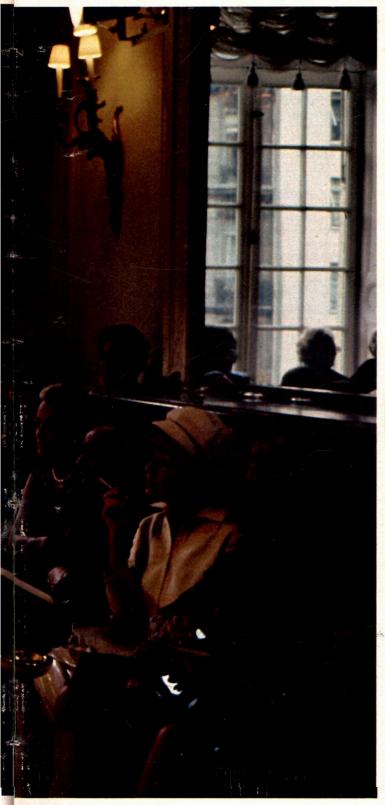


staccata, raggiunge da sola la cifra di 152 milioni di franchi all'anno (oltre 17 miliardi di lire) ed esporta il 72 per cento della produzione. Dior è sempre Dior.

A differenza del suo predecessore che amava circondarsi di un *décor* fastoso, tutto oro, broccati e cristalli, Marc Bohan lavora in una stanza di cinque metri per quattro dalle pareti grigio topo, l'anonimo tavolo manageriale con il piano di vetro e, dentro una nicchia illuminata, una cicogna a grandezza naturale fatta con centinaja di forbici.

turale fatta con centinaia di forbici.
Con Bohan, che guida tuttora il prestigio dell'alta moda, facciamo il punto sulla situazione di questo settore, essenziale per l'economia della Francia.

Dice: « Stiamo uscendo dalla crisi che minacciava di travolgerci tutti. La sete di novità di questi ultimi anni aveva messo in discussione i canoni tradizionali dell'eleganza. Il dubbio è penetrato anche nei nostri ateliers, e non poteva essere diversamente dal momento che ognuno di noi lo respirava nell'aria, lo viveva come esperienza personale. Tuttavia, noi



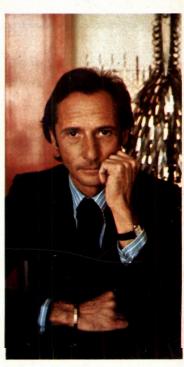


MARC BOHAN: « Noi della Casa Dior siamo sempre rimasti fedeli al nostro stile. Noi siamo la Rolls-Royce della moda ».

Tutti i giorni, alle 15 in punto, il salone dell'hôtel particulier di Dior, in Avenue Montaigne, si apre a un pubblico numeroso per la sfilata dei modelli della stagione (foto a sinistra). Dieci fra le più famose indossatrici internazionali presentano le creazioni di Marc Bohan, l'interprete più fedele e geniale del grande Christian Dior, scomparso nel 1957 (in alto e in basso a destra). Bohan, che ha 45 anni, è una persona schiva, che vive esclusivamente per il suo lavoro, al quale dedica anche quindici ore al giorno. Ha una figlia, Brigitte, che frequenta il liceo e non si occupa di moda: anzi, la sua tenuta preferita sono i blue-jeans.







PIERRE CARDIN: « Il pubblico non si accontenta più del bel vestito, ma vuole l'oggetto insolito, l'ambiente funzionale... Fra cinque anni andremo anche nella Repubblica popolare cinese ».



Cardin accanto al simbolo che caratterizza il nuovo centro di environnement nell'ex teatro Les Ambassadeurs.

della Maison Dior siamo rimasti fedeli al nostro stile, senza lasciarci distrarre da fenomeni passeggeri che, alla fine, hanno disorientato il pubblico: il su e giù delle gonne, la grottesca imitazione del passato, l'impropria assimilazione del folclore, la finta povertà. Si è passato il segno ed ora si corre ai ripari, invocando una coerenza alla quale non siamo mai venuti meno. Noi siamo la Rolls-Royce della moda. Christian Dior diceva che una collezione si basa su poche idee, una dozzina al massimo: sono sufficienti per creare uno stile autentico ».

Qual è lo stile Dior degli anni Settanta?

« Quando disegno i 140 modelli di una nuova collezione, penso a una donna ideale sui 25 anni, moderna e molto femminile, che al mattino indossa i pantaloni, di pomeriggio preferisce il tailleur o l'abito di linea svasata e lungo fino al ginocchio, alla sera riserva le *toilettes* importanti. Non si sovraccarica di gioielli, usa il trucco con discrezione, non rinuncia mai al suo profumo. È raffinata. Forse non si fa notare subito, ma proprio questo è il segno inconfondibile delle que elegenze.

confondibile della sua eleganza.»

Due volte all'anno, i venti « grandi » dell'alta moda parigina presentano tremila nuovi modelli. La sfilata stagionale è diventata un rito faticoso, inevitabile, che si celebra davanti a 500 compratori e a 800 giornalisti venuti da ogni parte del mondo; ma è anche l'occasione per tenersi al corrente delle novità, per avere contatti con gli industriali, per firmare accordi. Con il suo lusso e le sue belle donne, questa periodica fiera delle vanità è soltanto un aspetto marginale di un'industria attorno alla quale ruotano miliardi. I modelli in passerella sono ormai dei prototipi che suggeriscono le tendenze del mercato, oltre a testimoniare la vitalità della firma che rappresentano. Alcuni sarti vorrebbero ribellarsi all'obbligo della doppia collezione: Pierre Cardin, per esempio, è un convinto assertore della sfilata unica, che avrebbe anche la funzione di « calmiere » delle idee; ma la sua proposta incontra molte resistenze.

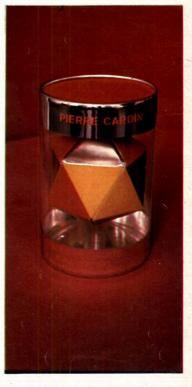
n modello che porta la firma di Dior, di Givenchy, di Chanel costa dai 3000 ai 6000 franchi (339-678 mila lire). Sono prezzi di tutto rispetto, che gli amministratori delle Case di moda vorrebbero ulteriormente aumentare, almeno del 2 per cento. Essi spiegano che l'abito di sartoria richiede dalle 80 alle 100 ore di lavoro da parte di un personale numeroso e altamente specializzato. Il costo della manodopera, gravato dai carichi sociali, incide per due terzi sul prezzo del prodotto finito; inoltre, ci sono i periodi « morti » del dopo-sfilata, durante i quali si deve far fronte a una situazione di sotto-impiego. Com'è possibile andare avanti in queste condizioni?

« L'alta moda », dice Bohan, « deve rimanere un punto di riferimento qualificato, al quale tutti guardano. Se perdesse questa caratteristica esclusiva, tradirebbe la sua funzione. Considero i nostri ateliers dei laboratori di ricerca, senza i quali non ci sarebbe rinnovamento, non nascerebbero idee. È anche vero, però, che l'alta moda non potrebbe sopravvivere da sola. La nostra abituale clientela sta scomparendo. Ci sono ancora cinquemila persone, soprattutto straniere, che continuano a gravitare su Parigi, ma noi dobbiamo aprirci anche al resto del mondo. La Maison Dior è stata una delle prime a diversificare la produzione. Nel 1949 venne creata la società Christian Dior-New York destinata alla fabbricazione e alla diffusione negli Stati Uniti del prêt-àporter, l'abito confezionato. Nel 1950 fu inaugurato il dipartimento delle calzature, nel 1951 sorse quello per il coordinamento delle operazioni di vendita all'ingrosso, le esportazioni, la concessione di licenze per calze, guanti, sciarpe, cravatte, biancheria intima, tricots. Non abbiamo tralasciato alcun settore, dalle pellicce ai gioielli, dalla moda giovanile a quella maschile; nel 1967 abbiamo aperto la boutique Baby-Dior. Contemporaneamente a queste iniziative si è sviluppato il settore dei profumi con i quattro nomi prestigiosi di Diorama, Diorling, Diorissimo, Miss Dior, le acque di colonia per uomo, una linea cosmetica completa. Nel 1965, le società Christian Dior e Profumi Christian Dior occupavano il 98º posto fra le ditte esportatrici ». Bohan s'interrompe. « Ma io non sono uomo di cifre », precisa. « Io mi occupo esclusivamente d'alta moda. Alle cifre pensano gli amministratori.

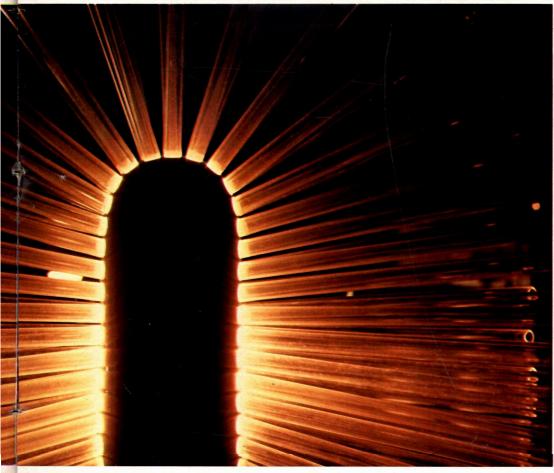
La trasformazione industriale dell'alta moda, che l'anno scorso ha concluso affari per 198 milioni e mezzo di franchi (22.827.500.000 lire) sui modelli presentati, di cui 96 milioni e mezzo (11 miliardi di lire) di sole esportazioni, ha segnato l'ingresso in ditta di un nuovo personaggio: l'amministratore. E

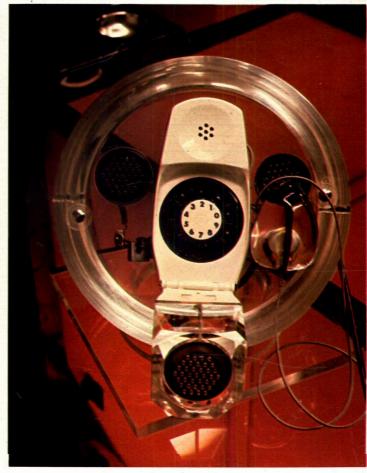






La sala per le conferenze dell'Espace Cardin è arredata quasi completamente con mobili di materiale plastico, trasparente, illuminato da luci tenui che gradualmente si trasformano nei colori. Il tavolo al quale siede Cardin (a sinistra) è un triangolo rovesciato su uno dei vertici. In primo piano, la misteriosa lampada disegnata da Koblanski: i tre globi si accendono quando vengono appoggiati sulla base. Qui sopra: la confezione per cioccolatini creata da Cardin. In basso, da sinistra: un lume « millepiedi » per il salone d'ingresso e il telefono incorporato nella scrivania.







un imprenditore tessile come Marcel Boussac, che fin dall'inizio finanziò il suo amico Christian Dior; è un consorzio di banche, come nel caso di André Courrèges; è un'altra società, come la Charles of Ritz che controlla la produzione di Yves Saint-Laurent. La responsabilità finanziaria è ormai affidata agli esperti, i quali forse sono digiuni dei problemi estetici, ma hanno l'abilità di individuare i canali giusti per allargare il mercato, firmare i contratti più convenienti, concedere le licenze in modo appropriato. La maggior parte delle sartorie d'alta moda affida la fabbricazione del settore *prêt-à-porter* a industriali della confezione in serie, con l'impegno di rispettare determinate clausole di qualità e di prezzo. Costoro possono distribuire la produzione entro un certo perimetro di vendita, definito dal contratto, e corrispondono alla Casa le royalties, che in genere si aggirano sul 7 per cento. Il giro d'affari si complica talmente che sfugge ai non competenti. Si accentua, così, la divisione fra il settore creativo e quello amministrativo; ed è inevitabile che ciò accada, perché la fantasia, l'intuito non bastano più: anche il ca-priccio dev'essere programmato.

Può accadere che le ragioni dell'amministratore prevalgano sulle scelte personali del couturier. L'esempio di Coco Chanel è significativo. Nel 1940, la celebre sarta decise di chiudere i saloni di rue Cambon. Sulla breccia da quindici anni, riteneva che fosse giunto il momento di concludere la sua attività, sia pure prestigiosa. Lasciò il nome ai profumi, la cui esclusiva era stata rilevata da un industriale, e scomparve. Qualcuno disse addirittura che era morta. Ma la fine della Maison Chanel danneggiò le vendite dei profumi, l'industriale se ne preoccupò, corse ai ripari, convinse la sarta a fare una rentrée clamorosa, che sorprese chi non era al corrente delle vere ragioni del ritorno.

Oggi la Chanel Profumi è una società di livello mondiale. Esporta il prodotto, finito o da imbottigliare, nei più ricchi mercati internazionali. Ha una sola fabbrica, a Pantin, nella periferia nord di Parigi, che produce per il mercato francese ed estero, ad eccezione degli Stati Uniti, dell'Inghilterra e dell'Australia, dove vengono esportate le materie prime di base, perché la composizione dei profumi è eseguita sul posto (ma prima di entrare in circolazione, i flaconi Chanel devono essere mandati a Parigi per

il controllo e l'approvazione). « Che cosa indossa, di notte? », chiesero una volta a Marilyn Monroe. « Mi vesto di Chanel n. 5 », rispose l'attrice con un sospiro. Il n. 5 è stato il primo profumo della Chanel. Creato nel 1921 da Ernest Baux, riscuote tuttora un enorme successo. L'ultimo in ordine di tempo è il n. 19: ha appena un anno di vita. Lo ha scoperto il « naso » della Chanel Profumi, Monsieur Robert, in una splendida giornata di giugno. Monsieur Robert si trovava in un negozio di fiori, quando avvertì nell'aria il profumo che andava cercando da tempo. Si mise subito al lavoro con un gruppo di chimici e per cinque anni non pensò ad altro. La carta d'identità del n. 19 dà questa definizione: « Si tratta di un'esplosione floreale nella quale predominano gli iris blu di Firenze, la violetta, i giacinti bianchi, le rose, il gelsomino, il cedro del-

In Francia esistono soltanto tre « nasi » in grado di intuire e realizzare i profumi di classe. Sono chimici molto quotati. Uno di loro, nell'ultimo conflitto mondiale, addestrò i marines americani a riconoscere gli odori che avrebbero trovato sul terreno di sbarco, in Europa: una traccia preziosa per orientarsi anche di notte.

la Virginia, il sandalo e il sicomoro ».

Una Casa che si rispetti non crea un profumo nuovo all'anno, perché la fabbricazione è complessa, richiede tempo e scrupolo nelle ricerche. Occorrono centinaia di essenze, molte delle quali fornite dalla natura e, quindi, soggette a variazioni stagionali. Bisogna far depositare il miscuglio in recipienti speciali, come accade con i vini e con i liquori di qualità. Le componenti fondamentali di questa sinfonia



olfattiva - la « testa » o l'odore percepito all'origine, il « cuore » o lo sviluppo della nota di base, il « fondo » che assicura la durata del profumo - devono amalgamarsi secondo alchimie e tempi precisi.

I francesi sono maestri finora insuperati. Non c'è Casa d'alta moda che non abbia una sezione dedicata ai profumi: da Lanvin a Griffe, da Laroche a Carven, da Patou a Madeleine de Rauch, a Molyneux, a Nina Ricci. Soltanto Pierre Cardin ha intenzionalmente trascurato questo settore. Egli fa un discorso diverso, proiettato in una visione avveniristica che comprende la moda, l'arredamento, le soluzioni architettoniche, le espressioni artistiche: in una parola, l'environnement, tutto ciò che circonda l'uomo.

Cardin - anzi, il signor Pietro Cardin, di origine trevigiana - non ama definirsi sarto, ma piuttosto creatore, artista, manager. In realtà, è tutte queste cose insieme. Couturier di prestigio, è anche un abile amministratore e un dinamico imprenditore. La sua società, che egli controlla interamente come presidente e direttore generale, ha un volume d'affari di 250 milioni di franchi, pari a oltre 28 miliardi di lire. Cardin possiede in Francia otto boutiques, di cui quattro nella sola rue Faubourg Saint-Honoré a Parigi, e due all'estero. I punti di vendita autorizzati a esporre i suoi prodotti sono 600 sul territorio nazionale e 2500 all'estero. I contratti di licenze con i Paesi stranieri sono 180. Un recente accordo con la Russia riverserà sul mercato sovietico la produzione del prêt-à-porter, di cui Cardin è stato uno dei promotori (fu lui a entrare per primo nei grandi magazzini con i suoi prodotti, attirandosi le ire dei colleghi che lo tacciarono di tradimento). Oggi, quasi tutte le Case d'alta moda si sono convertite all'« abito pronto ». D'altra parte, questo settore è in continua espansione. Interessa 1800 imprese artigianali che. nel 1970, hanno realizzato una cifra d'affari di 2 miliardi e 650 milioni di franchi (quasi 300 miliardi di lire). Il prêt-à-porter dà lavoro a 70 mila francesi.

Ora Cardin ha affidato le cure dell'alta moda ad amministratori di sua fiducia e si è buttato a capofitto in una nuova esaltante avventura. Ha comprato

Occorrono cinque anni per scoprire un profumo Chanel

L'équipe di chimici che lavora a Pantin, alla periferia di Parigi, dove si trova l'unica fabbrica della Chanel, ha il compito di individuare l'intuizione originaria dell'esperto, il « naso » Monsieur Robert, e di tradurla in profumo mediante formule, distillazioni, miscele. Si procede per esperimenti, spesso i tentativi vanno delusi: non bisogna aver fretta. L'ultima creazione della Chanel è stata battezzata n. 19: messa in commercio nell'estate 1970, ha avuto subito un enorme successo.

il vecchio teatro Les Ambassadeurs di Avenue Gabriel, vicino a Place de la Concorde, e lo sta trasformando in uno dei centri più stimolanti della vita culturale parigina. C'è un teatro in grigio e acciaio con 500 posti, un cinema tutto viola, un ristorante, una sala per le esposizioni, una per le conferenze, una per i concerti, una galleria d'arte. Qui l'uomo moderno trova tutto quello di cui ha bisogno: la soddisfazione dello spirito e del senso estetico, l'informazione tecnologica, l'incontro con persone che contano. Qui l'artista e il designer presentano le loro opere d'avanguardia, sicuri del lancio pubblicitario immediato e di risonanza internazionale. L'Espace Cardin, com'è stato ribattezzato l'edificio a colonne palladiane che si nasconde nel verde dei giardini elisei, è destinato a far parlare di sé.

Cardin è nella sala per le conferenze, seduto a un incredibile tavolo di materiale plastico: un rettangolo rovesciato, che si accende di luci alterne e diverse. Elegante nell'abito grigio di taglio tradizionale, magrissimo, il volto affaticato, il profilo da uccello rapace, Cardin si sta divertendo con i suoi nuovi « giocattoli », che intende lanciare sul mercato; l'insolita scrivania da manager del Duemila,

una cassettiera trasparente, un « coordinato » in plastica con il televisore, il giradischi, la radio. La sala è in penombra. Nel sottofondo, una musica distensiva. Così, secondo Cardin, gli uomini d'affari del futuro discuteranno i loro problemi.

ui, intanto, parla concretamente del presente.

« Dobbiamo rinnovarci in questa direzione », dice. « Il pubblico non si accontenta più del bel vestito, ma vuole l'oggetto insolito, l'ambiente funzionale, i contenuti che appaghino il senso estetico. Non rinuncio alla mia attività di sarto, ma tendo a inserirla in un giro d'affari più vasto. Il mio centro studi ha il compito di realizzare le idee più nuove e ardite. M'interessa tutto: la poltrona, la lampada, la linea di un'automobile, la confezione per i cioccolatini, il servizio di piatti, la biancheria per la casa. Mi sento autorizzato a occuparmi di queste cose perché amo il bello e desidero far partecipi gli altri del mio gusto estetico. »

Lo accusano di eccessiva versatilità, di vendere il suo nome a chiunque ne faccia richiesta.

a chiunque ne faccia richiesta.

« Le nostre 180 licenze », dice
Cardin, « sono scrupolosamente

vagliate dai miei collaboratori, che controllano personalmente la serietà della ditta e la qualità del prodotto. Concediamo un periodo di tre anni per ogni licenza, poi verifichiamo di nuovo se è il caso di rinnovarla. Il mio nome, in questo modo, è conosciuto in tutto il mondo. Stiamo pensando di realizzare in Giappone un grattacielo Cardin che riproponga le iniziative dell'Espace di Parigi. Fra cinque anni andremo anche nella Repubblica popolare cinese. »

a fra le mani un parallelepipedo di plastica nera con tre incavi nel piano di superficie. Lo solleva con il gesto del prestigiatore che vuol dimostrare l'assenza di trucchi. Non ci sono fili elettrici, non ci sono prese: dentro, nemmeno una pila. Cardin chiede alla segretaria di passargli i tre globi di vetro posati su una poltrona. « Piano, mi raccomando », dice a voce bas-sa. Li prende delicatamente, li sistema negli incavi e, come per miracolo, i globi si accendono. « Non è meraviglioso? », esclama, soddisfatto. « Questo è il

più moderno lume da tavolo che

esista al mondo. Lo ha disegna-

to il grande Koblanski ». Squil-

la il telefono. Lo chiamano da

uno dei negozi di Faubourg Saint-Honoré. Lo vorrebbero li, subito. « Sono molto occupato », risponde il sarto. E, come se nulla fosse, continua a divertirsi con i globi di vetro, che s'illuminano di luce rossa e blu.

A Cardin piace molto stupire il prossimo con atteggiamenti poco ortodossi. L'indifferenza che ostenta in questi ultimi tempi verso il settore dell'abbigliamento è soltanto apparente: in realtà, dal momento che è un geniale accentratore, non c'è collezione d'alta moda o di prêt-àporter che non abbia la sua impronta e la sua approvazione. Forse non accade più come negli anni dell'affermazione, dal 1949 al 1953, quando, memore degli insegnamenti del sarto Mauby di Vichy che gli aveva dato le basi del mestiere, Cardin disegnava, tagliava e cuciva i modelli più importanti. Oggi che ventimila persone lavorano per lui in cinquanta stabilimenti, egli insegna agli altri la lezione imparata in tanti anni di duro lavoro e di molteplici esperienze. « Un'idea che non colpisce non è un'idea », è solito ripetere ai suoi collaboratori. È aggiunge come incoraggiamento: « Bisogna continuare per la propria strada, tenacemente, rischiando il tutto per tutto ».

Carla Stampa

ARGENTERIA CHRISTOFLE

Dall'officina dell'argentiere alla grande industria, dotata dei procedimenti di fabbricazione più recenti e perfetti. La qualità, il disegno, l'assortimento e la possibilità di far trovare ovunque e in qualsiasi momento i pezzi desiderati sono le caratteristiche che meglio distinguono la grande fabbrica di posaterie francese.

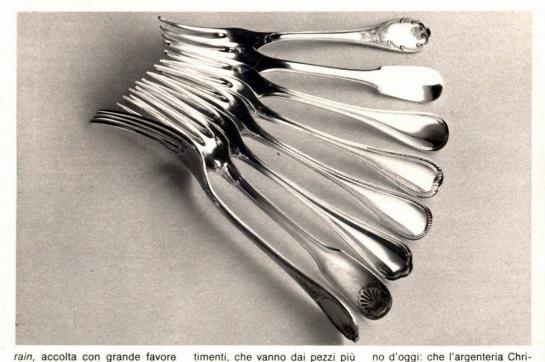
Il nome di Christofle è legato ai servizi da tavola più raffinati già da numerose generazioni. Nel 1842 Charles Christofle scopriva la nuova lega per la sua argenteria e nel 1971 un ministro francese inaugurava a Yainville, presso Rouen, un modernissimo stabilimento, che segnava per la Christofle il definitivo passaggio dalla fase artigianale a quella di produzione industrializzata.

Ciò è servito solo a mettere a miglior frutto quasi 130 anni di esperienza. «Sarebbe un grosso errore — disse nel giorno della inaugurazione della nuova fabbrica il sig. Albert Bouilhet, presidente della Christofle e discendente del fondatore - perseverare nell'idea che i metodi industriali siano inapplicabili nell'arte orafa. Anzi. Nemmeno un artigiano assai abile, per quanto si sforzi, può riprodurre un modello classico in modo altrettanto fedele di quello realizzabile in uno stabilimento dotato di moderni processi di fabbricazione»

Questa conclusione di Albert Bouilhet non è solo teoria. Prima di decidere la trasformazione della sua azienda, il presidente ha voluto trascorrere due anni, come operaio, in una fabbrica statunitense d'oreficeria. Solo quando è stato persuaso dell'efficacia dei nuovi sistemi, ha deciso il passo in avanti.

Oggi la sua impresa è tra le più avanzate in Europa, sia sul piano industriale, che commerciale. Ogni fase della produzione, come della gestione è controllata attraverso i programmi d'un grosso elaboratore elettronico. Il complesso è idoneo a produrre e distribuire in tutto il mondo oltre otto milioni di posate all'anno, tale essendo l'odierna richiesta per i prodotti Christofle. Ma questa è solo una tappa, perché sono previsti ulteriori aumenti di domanda.

Christofle è stata indubbiamente la ditta maggiormente specializzata negli stili classici. Anche adesso, su dodici modelli che appaiono nei suoi cataloghi, nove sono di stili tradizionali: Cluny, dell'epoca di Luigi XIII, Pompadour, Spatours, Marly, del tempo di Luigi XV, Perles e Rubans Croisés del periodo di Luigi XVI e infine Malmaison, modello Impero. Tali stili sono stati sempre la grande forza della Casa: ad esempio il modello Marly, creato nel 1847, è tuttora il più richiesto e rappresenta ancora da solo il 15 per cento delle vendite totali. Tuttavia alla Christofle si produce anche negli stili moderni, considerato il crescente successo delle forme nuove e in particolare di quelle d'ispirazione scandinava. Sotto la direzione del fratello del presidente Henri Bouilhet, che è un esperto architetto, un'équipe di stilisti e disegnatori si dedica da tempo e con successo al problema della modernizzazione. Già nel 1970 appariva la collezione Christofle contempo-



rain, accolta con grande favore dalla clientela internazionale. Perché, ci chiediamo, aumenta oggi la richiesta dei prodotti di questa prestigiosa marca? Le ragioni sono molteplici. Una è la qualità, che non può venire discussa; in secondo luogo viene il design, dato che la Casa si è sempre servita, nelle varie epoche, dei migliori artisti e creatori del tempo; in terzo luogo è la gamma ricchissima degli assor-

comuni alle forchette da aragosta, al cucchiaio da patate e via dicendo; infine la Christofle offre ad ogni cliente la sicurezza di poter completare il suo servizio in qualunque tempo e in qualunque luogo, facendogli sempre trovare i pezzi necessari; infatti i suoi pezzi vengono venduti anche singolarmente. Da ultimo bisogna aggiungere una considerazione importantissima al giorno d'oggi: che l'argenteria Christofle, per le sue caratteristiche particolari, dovute alla lega di cui è composta, può essere lavata in qualunque macchina lavastoviglie senza danno. Ciò permette a chiunque di adoperare giornalmente la propria argenteria; anzi, è consigliabile che sia così, perché l'uso quotidiano impedisce l'annerimento inevitabile per l'argento che rimane inoperoso.



LA VIA D'USCITA



AGF PHENIX assicurazioni SOLEIL GAN



C'è un solo sistema per rendere più breve e comoda la VIA D'USCITA: fare in modo che diventi anche la più sicura.

A circa otto milioni di francesi il GAN-AGF ha già fatto trovare la VIA D'USCITA; oltre 5.000 Agenti in Europa ogni giorno la indicano a ventimila persone. Un'esperienza organizzativa consolidata in cento anni di attività consente alla Rappresentanza italiana dei Gruppi GAN-AGF (già conosciuta con il nome PHENIX-SOLEIL), di soddisfare qualsiasi esigenza assicurativa secondo i più aggiornati criteri tecnici.

California d'Europa

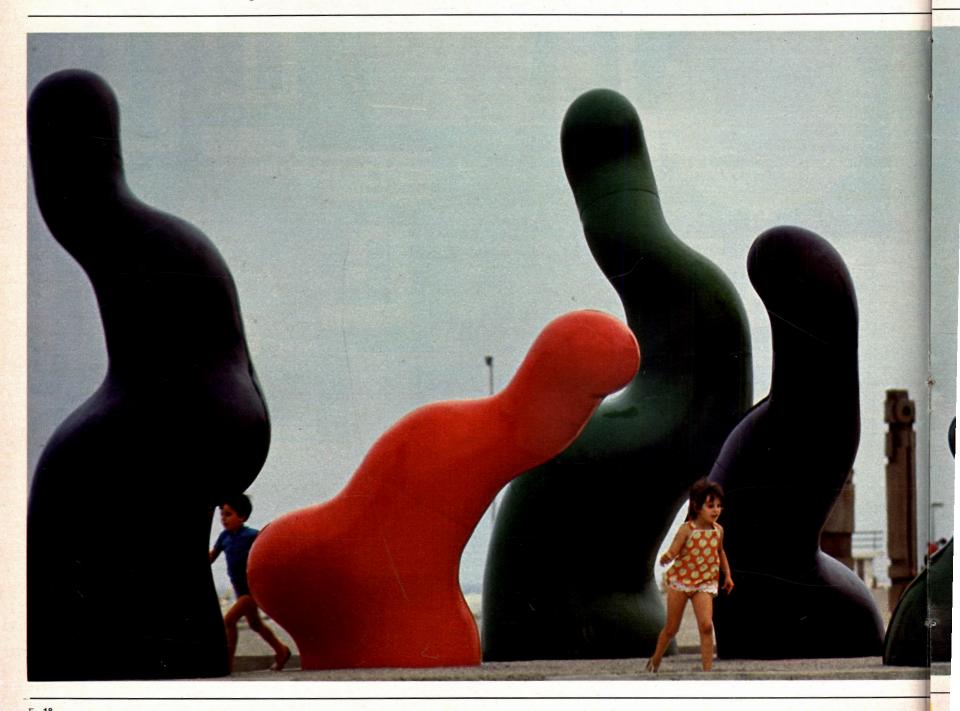
di PIERO FORTUNA Fotografie di GIORGIO LOTTI I sud della Francia, il Midi, ha rotto col passato. Si è svegliato da un sonno millenario, si va trasformando in una specie di nuova California nella quale, fra trent'anni, vivranno non meno di undici milioni di francesi. È questo un avvenimento eccezionale che per le sue proporzioni non ha precedenti in Europa. Naturalmente, tutto ciò non è dovuto al caso, non accade per effetto di spinte singole o autonome, ma è il frutto di un piano coordinato che, sfruttando il ruolo economico che possono assumere le coste, si muove lungo tre direttrici, una turistica, una industriale ed una che investe il sistema dei trasporti fluviali.

La direttrice turistica riguarda lo sfruttamento del litorale della regione Languedoc-Roussillon, cioè di tutta la fascia costiera che si estende dal Rodano fino al confine spagnolo per una lunghezza di 180 chilometri, di cui 140 di spiagge. Il programma di sviluppo è stato concepito e varato grazie a una nuova forma di collaborazione tra il governo francese, gli enti locali e l'iniziativa privata, col proposito di trasformare questa regione inospitale, abbandonata a se stessa, in una armoniosa sequenza di spiagge e di porticcioli per la nautica da diporto. Una commissione governativa creata nel 1963 ha elaborato un piano urbanistico col quale i centri balneari esi-

stenti sono stati raggruppati in sei grandi unità turistiche.

Per fare questo, lo Stato ha acquistato 4000 ettari di terreno e ha stanziato per la prima fase del piano decennale di sviluppo (1965-1975) 340 milioni di franchi da impiegare nella costruzione di strade e autostrade, nella urbanizzazione delle aree residenziali, nell'approntamento dei porticcioli turistici, nel rimboschimento di 6000 ettari per creare parchi e zone verdi, nella bonifica delle zone acquitrinose che ha permesso di eliminare le zanzare con metodi biologici su una estensione di 39 mila ettari.

Delle sei grandi unità turistiche previste dal piano urbanistico, finora ne sono state realizzate tre: La Grande Motte-Cornon, situata



a 20 chilometri da Montpellier; Leucate-Barcarès a 25 chilometri da Perpignano, e Le Cap d'Agde a 27 chilometri da Bézieres. Le altre - Saint Cyprien Plage, a 16 chilometri da Perpignano; Gruissan, a 14 chilometri da Narbona e l'Embouchure de l'Aude, a 20 chilometri a sud di Bézieres - saranno completate nel giro di tre anni. Entro il 1975, pertanto, il litorale della regione Languedoc-Roussillon avrà una capacità ricettiva di 750 mila letti e potrà accogliere 15 mila imbarcazioni da diporto nei venti porti turistici costruiti nei centri balneari nuovi e in quelli già esistenti. Quanto alle vie di comunicazione col resto della Francia, va detto che l'intero sistema balneare è servito da una rete autostradale che avrà grande capacità di traffico e dagli aereoporti di Nimes, Montpellier e Perpignano collegati con tutte le capitali d'Europa, direttamente o attraverso Parigi.

tutte le capitali d'Europa, direttamente o attraverso Parigi. Se lo Stato è il responsabile del programma di sviluppo del litorale, l'attuazione del progetto avviene con la collaborazione degli enti locali e degli imprenditori privati. All'atto pratico, agli enti locali spetta di urbanizzare le aree fabbricabili e di elaborare i piani di costruzione, di lottizzazione e di vendita dei terreni agli imprenditori privati. E poiché gli enti locali operano sotto forma di sociétés d'economie mixte che, utilizzando fondi ufficiali, non hanno scopo di lucro, i terreni possono essere ceduti a prezzi vantaggiosi alle imprese private le quali si impegnano però a rispettare tutti i vincoli del piano urbanistico. Questo significa che non vi saranno costruzioni incontrollate, che i centri turistici del litorale non si trasformeranno prima o poi in una immensa colata di cemento. Anche i prezzi dei lotti sono ufficialmente controllati, mentre le aree fabbricabili sono destinate alle costruzioni collettive o individuali e ai campeggi. Tutto questo fa prevedere che nel prossimo decennio l'attività turistica delle nuove spiagge sarà pari a quella della Costa Azzurra, rispetto alla quale la regione Languedoc-Roussillon offrirà il vantaggio d'essere molto più economica.

La direttrice dello sviluppo industriale del Midi segue invece, a ritroso, il corso del Rodano. A pochi chilometri da Marsiglia, nei pressi della foce del fiume, è sorto il complesso siderurgico e petrolifero di Fos attraverso il quale, fra cinque anni, transiteranno non meno di 100 milioni di tonnellate di petrolio. Fos, dunque, è destinato a diventare il futuro polo industriale d'Europa: il Rodano quando verranno completate le opere che lo renderanno interamente navigabile anche ai convogli da 5000 tonnellate - lo collegherà col Reno e col Mare del Nord. Fra quattro anni, comunque, il fiume, da Lione al mare, sarà tutto navigabile e le 19 centrali elettriche costruite lungo le sue rive saranno in grado di fornire 16 miliardi di Kilowattore. Preso nel suo insieme, questo è il progetto del « Grande Delta » mediterraneo, imperniato su Lione-Marsiglia e Montpellier, che farà da contrappeso al « Delta renano ».

Un'altra iniziativa industriale è in fase di pratica attuazione anche sulla Costa Azzurra: si tratta di una « città della scienza » concepita come « un luogo d'incontro fra persone di formazione diversa sia artistica e sociale, sia scientifica e tecnica, realizzato in un quadro propizio ». Questa città si chiama Sophia-Antipolis (Sophia è il nome della moglie del suo « inventore », Pierre Laffitte) e sorgerà sulle alture di Antibes, appunto l'antica Antipolis. Il progetto, che all'inizio aveva suscitato notevoli perplessità, ha ora incontrato significative adesioni, tra cui quelle del Centro di studi delle telecomunicazioni e dell'Air France, attirati dal clima e dalla vicinanza del grande aeroporto di Nizza.

Insomma, come si diceva all'inizio, il sud della Francia si è risvegliato dal secolare letargo nel quale era piombato, dando vita a una serie di colossali iniziative che certamente influenzeranno l'economia del Midi e quella francese in generale ed avranno ripercussioni anche nel nostro triangolo industriale, se verrà realizzato quel *tunnel* del Frejus che farà cadere la barriera delle Alpi fra Torino e Lione.

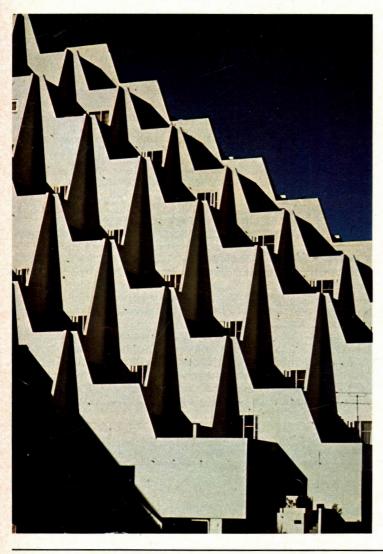


Moderne sculture ravvivano la grande spiaggia

Leucate-Barcarès è, fra le nuove unità turistiche del litorale Languedoc-Roussillon, quella in cui la fantasia dei progettisti si è sbiz-zarrita maggiormente. Singolari, modernissime sculture (foto a sinistra) ravvivano la vasta spiaggia, e una nave greca, « interra-ta » con un laborioso procedimento (foto in alto) offre tutti gli svaghi: dalla piscina, al ristorante, ai bar, ai locali notturni. Lo stiarchitettonico delle case armonizza col paesaggio. Molte « u-nità residenziali » dispongono anche della piscina (foto a destra).

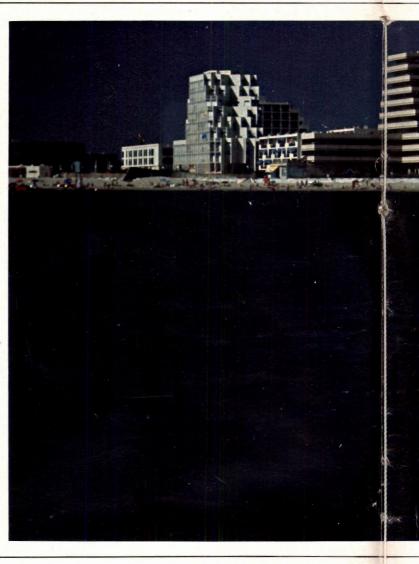






La cura del sole sulle piramidi in riva al mare

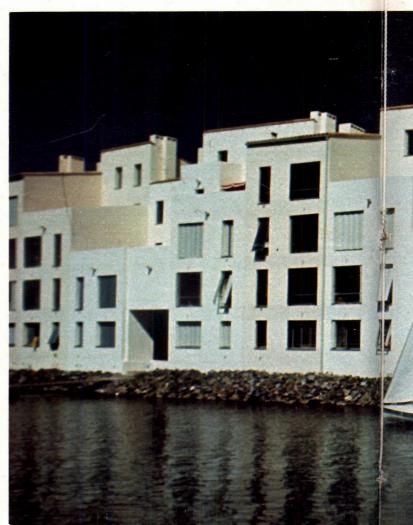
La Grande Motte-Carnon, situata a 20 chilometri da Montpellier, sulla punta estrema del golfo del Leone, si stende su una spiaggia di 5 chilometri. Il progetto urbanistico è caratterizzato da una serie di costruzioni a forma di piramide (foto qui a destra) le quali dovrebbero creare nel turista una specie di choc psicologico, una rottura completa tra la vita (e l'ambiente) della città e quella della vacanza al mare. La forma a piramide, comunque, ha consentito anche di dotare ogni alloggio del condominio di una terrazza che, data l'ubicazione della spiaggia, è sempre esposta al sole (foto a sinistra).

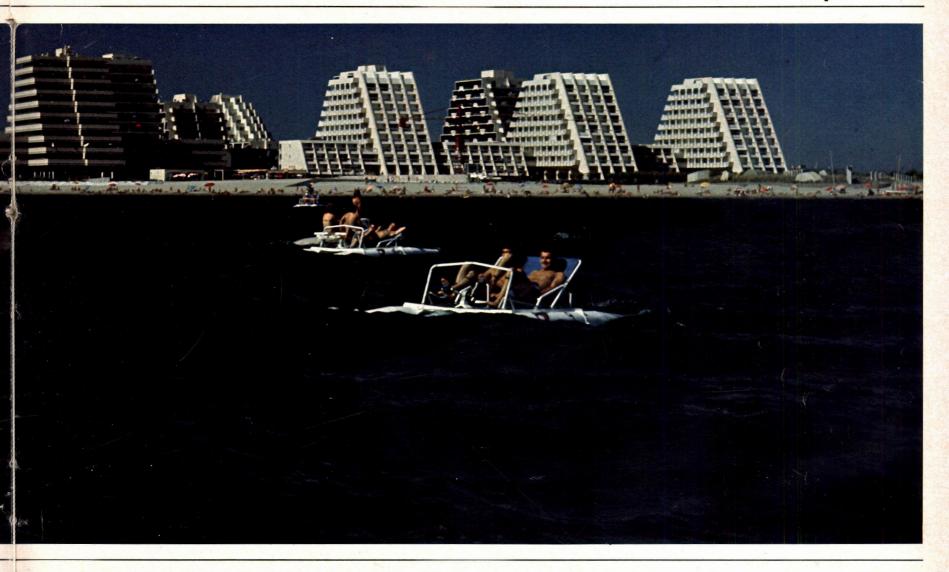




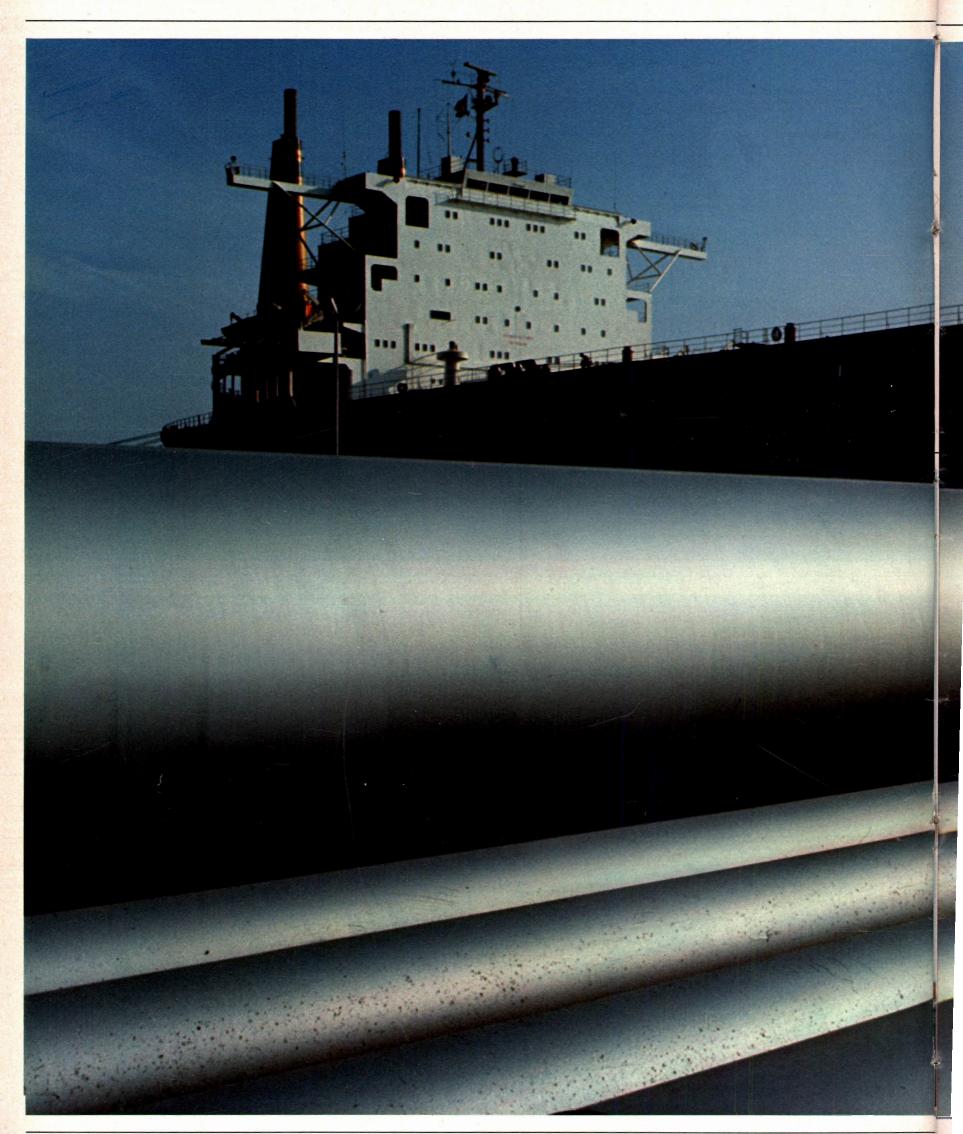
La barca davanti all'uscio di casa

Uno scorcio di Cap d'Agde (nella foto a destra): le case costruite sulle rive dei canali interni permettono di accedere comodamente alle imbarcazioni che si possono « parcheggiare » davanti agli ingressi. Nella foto a sinistra, un particolare di una villa costruita sulla spiaggia di Cap d'Agde. L'imponente programma di sviluppo del litorale Languedoc-Roussillon prevede la creazione di una zona turistica che fra tre anni dovrebbe disporre di 750 mila letti e potrà ospitare 15 mila barche nei porti distribuiti lungo la costa. Inoltre si calcola che i nuovi centri potranno accogliere ogni anno circa 2 milioni di persone.





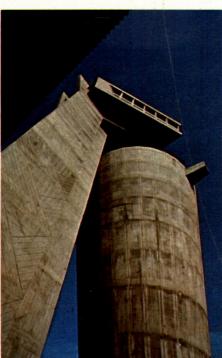


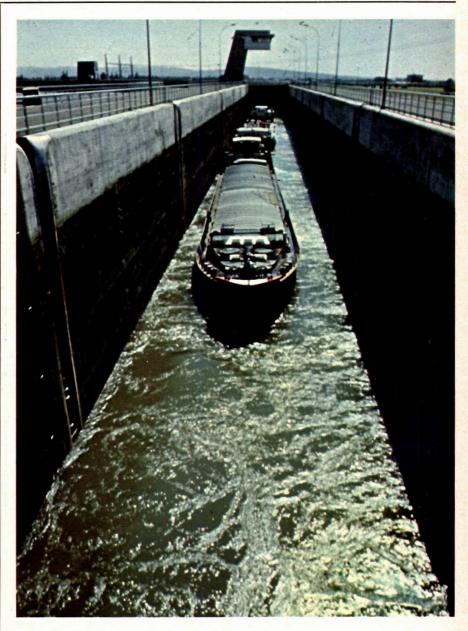




L'avveniristico porto del petrolio

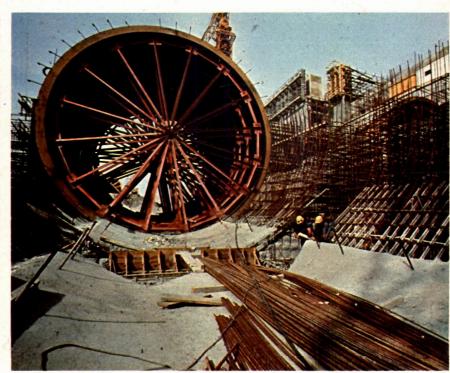
Ecco due altri aspetti significativi del gigantesco programma di sviluppo del Midi: il centro siderurgico e petrolifero di Fos e i lavori per rendere navigabile il Rodano dalla foce a Lione anche ai convogli di natanti che abbiano una capacità collettiva di trasporto di 5000 tonnellate. Nella foto grande a sinistra e in quella piccola qui sotto: il sistema di condotti per lo scarico delle petroliere e la torre di comando del porto nella zona petrolifera di Fos. Questo centro, che sorge in una vasta zona a ovest di Marsiglia, darà lavoro, nel 1980, a quarantamila persone, ma già nel 1975 sarà in grado di smistare 100 milioni di tonnellate di petrolio grezzo all'anno. Infatti, poiché i fondali sono sabbiosi, è possibile aumentare, con l'impiego delle draghe, la profondità del bacino portuale: in questo modo sarà consentito anche alle più grandi petroliere di attraccare ai moli. Fos, che nei programmi di quanti hanno dato vita a questa colossale iniziativa, dovrebbe diventare il porto industriale dell'Europa 1980, costituirà un naturale punto di incontro fra l'Africa, l'Asia e l'area mediterranea. Inoltre, attraverso il Rodano e il Reno, si collegherà in futuro anche col mare del Nord.





Aperto il Rodano anche alle grosse navi

Nelle foto sopra e sotto, le suggestive immagini delle opere realizzate e in via di realizzazione sul fiume Rodano. In alto, la chiusa di Vallabrègues che in dieci minuti consente a un convoglio di 1500 tonnellate di superare il dislivello del corso d'acqua. Nella foto in basso: un'immagine del cantiere dove si sta costruendo la chiusa di Avignone che sarà ultimata entro il 1973.



RENAULT: UNA MACCHINA COSTRUITA SU MISURA DELL'UOMO

Testo di Carlo Vecchi Fotografie di Roberto Zabban

Il Salone automobilistico di Parigi nel 1946 viene salutato dai giornali francesi con entusiasmo. E' la prima manifestazione della volontà di rinascita industriale, dopo le distruzioni della guerra. Ma l'euforia è smorzata da una punta di amarezza nei cronisti, che contagia quasi subito il pubblico: la Renault ha presentato una nuova vettura che sono in molti a giudicare ridicola. E' troppo piccola, ha una cilindrata di 750 centimetri cubici, molto lontana dai 2400 centimetri cubici della *Primaquatre*, l'ultima berlina costruita dalla fabbrica di Billancourt nel 1938. A rendere meno gradita la nuova vetturetta è anche il suo colore: giallo sporco. Ma Pierre Lefaucheux, presidente

dal gennaio 1945 della Régie Renault, nata dalla nazionalizzazione delle officine Renault ha fiducia nella 4 cavalli, realizzata su un progetto scovato nei vecchi archivi ante-guerra, e ne ha deciso il lancio. Il colore l'ha scelto lui, utilizzando una partita di vernice confiscata ai tedeschi in Africa e che serviva a dipingere i carri armati di Rommel.

Ben presto la produzione della 4 cavalli non riuscirà più a soddisfare la domanda. Per acquistarne una i francesi dovranno attendere dapprima un anno, poi due, poi tre. Quando nel 1961 cesserà la sua produzione le catene di montaggio della Régie ne avranno sfornato oltre 1 milione di esemplari.

E' stata proprio questa automobile a quattro porte, di poco consumo, con una velocità massima di 110 chilometri l'ora a rilanciare la Régie Renault, diventata in pochi anni l'orgoglio della Francia industriale. Passata allo Stato, la vecchia marca ripeteva uno dopo l'altro i successi del suo fondatore, Louis Renault. Anche nel 1898 tutto era incominciato con una vetturetta a bassa cilindrata (273 cm³) con

una velocità massima di 32 chilometri l'ora. L'aveva costruita un giovane di 21 anni, appassionato di meccanica, che si era attrezzato un suo laboratorio nel capanno per attrezzi del giardino di famiglia. La prima vettura di Louis Renault rappresentò una vera rivoluzione per le automobili: la terza marcia era a presa diretta. Quattro anni dopo usciva la 147, una vettura da corsa capace di raggiungere i 125 chilometri orari. Nel 1919 anche gli aerei in Francia hanno un motore Renault. In mezzo secolo, fino allo scoppio della seconda guerra mondiale, la fabbrica di Billancourt ha prodotto circa 900.000 veicoli. Il marchio Renault ha trionfato nelle principali competizioni automobilistiche dell'epoca ed è già diventato il simbolo dell'industria metalmeccanica francese.

Ai pochi operai tornati ai torni dopo gli anni di guerra, Pierre Lefaucheux diceva: « Noi dovremo rimodernare le nostre attrezzature attuali, poi supereremo i limiti di questa Billancourt dove rischieremmo di soffocare. Questo ammodernamento, questa espansione è indispensabile perché, se noi non ab-







La nuova sede (sopra in alto) della Renault Italia, inaugurata da pochi mesi a Roma. Nell'edificio principale si trovano gli uffici della Direzione Generale italiana. A sinistra una veduta parziale del Centro Nazionale Ricambi che raccoglie la gamma completa dei pezzi (circa 30 mila voci) per tutte le Renault. Il rifornimento del magazzino è controllato (foto qui sopra) da un elaboratore elettronico, collegato direttamente via telex con il Centro Internazionale Renault delle parti di ricambio. che si trova in Francia.

biamo progredito durante l'occupazione tedesca, altre industrie lo hanno fatto e quindi incontreremo, ritornata la pace, una terribile concorrenza internazionale contro la quale dovremo lottare, probabilmente senza la protezione delle vecchie barriere doganali ».

A queste prospettive la Régie Renault ha dato due risposte: costruire macchine per un mercato di largo consumo, espandere la propria rete di vendita in ogni Paese disposto ad accettare il suo prodotto. Le vetture Renault hanno in comune una caratteristica: sono costruite su misura dell'uomo. Prezzi ragionevoli, volume d'ingombro limitato, ampio spazio interno utilizzabile, buona tenuta di strada, sicurezza di frenata. Su queste caratteristiche di fondo si sono inserite, anno dopo anno, le innovazioni tecnologiche più d'avanguardia: dalla trazione anteriore all'iniezione elettronica.

Il risultato della scelta è una fetta di mercato francese pari al 31 per cento delle immatricolazioni, il più alto in un Paese dove è vivacissima la concorrenza di altre marche nazionali, come la Peugeot (20 per cento), la Citroën (21 per cento) e la Simca (10 per cento).

Un traguardo ancor più significativo se accostato allo sforzo di espansione verso l'estero del gruppo Renault. Oltre il 35 per cento, infatti, dei veicoli della Régie (pari a 700 mila esemplari nel 1970) vengono venduti o montati fuori Francia. La rete di distribuzione Renault conta 31 società nazionali di importazione e commercializzazione. Nove in Europa, undici in Africa, otto nelle Americhe e tre in Asia e Oceania. Si tratta di società locali a netta maggioranza francese, da cui dipendono anche i punti di assistenza. Vi sono, inoltre, due società, la FASA spagnola (50% Renault) e la IKA in Argentina (23% Renault) che fabbricano e vendono su licenza francese.

La punta di diamante della penetrazione sui mercati esteri sono, però, le 27 officine di montaggio sparse per il mondo. La Renault ha scelto in questo settore una politica particolare: esportare prodotti finiti o da assemblare, ma mai tecnologie che potrebbero domani danneggiarla direttamente con una produzione estera simile alla propria. In altre parole, non vi potrà mai essere una Renault africana o americana, ma Renault montate in Africa o in America. L'esempio più significativo di questo tipo di collaborazione è quello che esiste con i Paesi dell'Est Europa, un mercato appetito da molti. Attraverso le consociate del Gruppo vengono venduti piani di ammodernamento, macchine utensili, attrezzature per carrozzeria, progetti per ampliamenti di impianti già esistenti. E' il caso dei rapporti tra Renault e la fabbrica sovietica di auto Mosckovic, siglati nel 1966 per potenziare la produzione della vettura russa.

In tutti gli altri Paesi si vende la vettura Renault, intera o in parti. Attraverso le officine di montaggio (7 in Europa, 9 nelle Americhe, 6 in Africa, 3 in Asia e 2 in Oceania) passa la metà delle esportazioni Renault. Il sistema ha un diretto riflesso sulle vendite all'estero di buona parte delle industrie metalmeccaniche francesi. I tre quarti dei contratti per equipaggiare e rifornire le officine della Régie, sono siglati con ditte francesi.

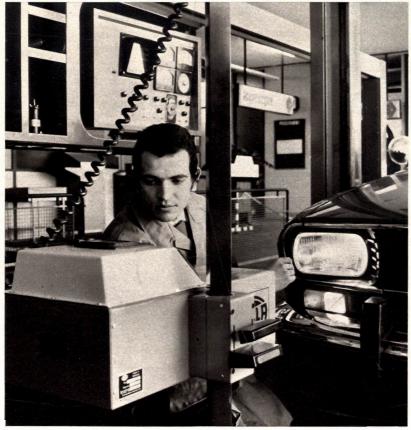
La forza di penetrazione sui mercati esteri ha, dunque, due origini: caratteristiche delle vetture offerte al pubblico e una capillare rete distributiva.

Gli effetti sono visibili anche in Paesi difficili come l'Italia, dove la produzione nazionale copre il 73 per cento delle immatricolazioni. La Renault era presente in Italia già dal 1959, con la società SAM, in partecipazione con l'Alfa Romeo. La macchina di successo del momento era la Dauphine, lanciata nel 1956 e diventata in pochi anni la vettura « universale » della ditta francese. Ne sono stati prodotti in 12 anni 2.500.000 esemplari, di cui 1.236.000 esportati. L'Alfa Romeo la montava nel suo stabilimento di Pomigliano d'Arco e la vendeva attraverso la propria rete commerciale. Per la stessa via entrò in Italia anche la Renault 4, con un successo immediato. Nel 1964 le vetture Renault vendute nel nostro Paese erano state circa 40.000.

Le misure anticongiunturali di quegli anni (sovrattassa sugli autoveicoli) diedero però un duro colpo alla Renault. Nel 1965 le vendite erano scese di colpo a 10.000 unità. L'accordo con l'Alfa non fu rinnovato e Renault decise di ricostruire con le sole sue forze l'intero mercato italiano.

Oggi la Renault ha rinnovato tutto il suo sistema commerciale e di assistenza in Italia, accentrando nella sede di Roma, inaugurata nel dicembre dell'anno scorso, i servizi generali. A Roma vi è la Direzione generale, il Centro nazionale ricambi, il Centro di elaborazione elettronica dati e il Centro formazione tecnica. Da Roma dipendono quattro direzioni commerciali di zona: a Milano (copre Lombardia, Piemonte, Liguria, Sardegna e Val d'Aosta), a Bologna (per Emilia, Veneto, Marche e parte degli Abruzzi), a Roma (Toscana, Umbria e Lazio) e a Napoli (Italia Meridionale e Molise). Vi sono poi 4 filiali e una rete di circa 840









Un istruttore (a sinistra) del Centro Nazionale Addestramento e Formazione Tecnica di Roma. Questa scuola, attraverso corsi periodici di circa 20 persone l'uno, è in grado di preparare 600 specialisti all'anno, che lavoreranno poi nei centri di assistenza e nelle concessionarie Renault italiane. Sotto, da sinistra a destra, un gruppo di istruttori spiega agli allievi l'uso di nuove apparecchiature elettroniche per il controllo e la messa a punto delle vetture Renault.



punti di assistenza, tra concessionarie, officine autorizzate, carrozzerie e punti di appoggio.

La nuova sede corona uno sforzo che dal 1965, anno di costituzione della Renault Italia, ha triplicato le vendite con un incremento annuo del 13 per cento e ha portato l'indice di penetrazione sul mercato dall'1,48 per cento al 3,2. Nel 1971 la Renault Italia ha venduto circa 45.000 autoveicoli e per quest'anno è previsto il traguardo di oltre 50.000.

Cinque anni sono stati sufficienti per rilanciare un tipo di vettura che gli italiani avevano quasi dimenticato. Era a disposizione del mercato una vasta gamma di modelli che coprivano un arco esteso di necessità, ma era necessario convincere il pubblico ad acquistare di nuovo la Renault: macchina con una estetica particolare, a servizio della funzionalità piuttosto che del gusto corrente.

I punti forza delle vetture Renault sono il loro comfort («Il miglior modo di giudicare una nostra macchina è come vi sentite dopo un viaggio di 1000 chilometri», dicono i dirigenti della casa); la sicurezza basata sulla trazione anteriore; le prestazioni, come le alte medie nei lunghi percorsi; l'economia di esercizio.

Sul mercato italiano sono oggi presenti 10 modelli Renault e in primavera è previsto anche il lancio dei coupé sportivi Renault 15 e 17, in più versioni.

«Ci basta, ormai», dicono alla direzione centrale di Roma «convincere un italiano a sedersi al volante delle nostre vetture, per acquistare un nuovo cliente».

La Renault, nata come mezzo per l'uomo e non come oggetto di lusso, ha saputo, dunque, imporsi anche all'automobilista italiano, fino a pochi anni fa interessato più alle caratteristiche di brillantezza che di funzionalità della sua automobile. Ciò non ha impedito alla Renault, di vincere nello scorso anno il Campionato internazionale marche rally, trionfando a Montecarlo, al Rally d'Italia, all'Acropoli, alla Coupe des Alpes, alla 96 ore di Nürburgring con la berlinetta Alpine 1600, dotata dello stesso motore derivato dalla berlina 16TS. Un'altra vettura che ottiene lusinghieri successi sportivi, la Renault Gordini, è anch'essa una macchina con motore e carrozzeria derivati dalla stretta produzione di serie e che ha inoltre un prezzo particolarmente interessante per gli sportivi. Per mantenere questo successo la sede di Roma è stata dotata tra gli altri di due servizi particolari: il Centro nazionale ricambi e il Centro formazione tecnica. Nel magazzino ricambi vi è totta la gamma completa dei pezzi (circa 30 mila voci) per le Renault. Un elaboratore elettronico controlla il movimento dei ricambi e il costante aggiornamento del magazzino attraverso un collegamento diretto via telescrivente con Parigi.

La scuola di formazione tecnica è guidata da istruttori fissi che tengono corsi periodici di circa 20 persone l'uno per futuri tecnici di officina presso i concessionari. Vi partecipano giovani di tutte le parti d'Italia. A questa scuola si affianca un servizio di istruttori mobili che raggiungono periodicamente i concessionari per aggiornarli su eventuali innovazioni tecniche o per risolvere particolari problemi di assistenza. Sempre per un servizio migliore verso il cliente verranno installate nei prossimi mesi 100 stazioni di diagnosi elettronica per motori.

Agilità commerciale e serietà di rapporto con l'utente delle proprie vetture sono l'aspetto più concreto della filosofia Renault.

«Fedele alla sua duplice funzione di impresa industriale e di impresa statale», ha dichiarato di recente il presidente-direttore generale Pierre Dreyfus «la Régie doveva essere un'impresa pilota. Lo è diventata in campo tecnico, economico e sociale».

Le innovazioni tecniche della Renault hanno fatto un'epoca: raffreddamento del motore mediante liquido antigelo permanente in circuito sigillato; freni a disco a staffa flottante sulle quattro ruote (fin dal 1962); impiego dell'alluminio pressofuso per scatole dello sterzo, cambi e monoblocchi; impianto elettrico con alternatore (Renault 16); cambio automatico con selettore elettronico dei rapporti.

Alla Renault è nato il nuovo modo di gestire un grande gruppo industriale, attraverso una definizione di rapporti con lo Stato decisamente nuova per l'Occidente. E' sempre della Renault la scelta di accordi per la collaborazione con altri gruppi privati sulla base della massima collaborazione tecnica e di una progressiva integrazione produttiva (iniziata nel 1966 con gli accordi Peugeot, portati avanti con i contratti Volvo e Daf).

Infine, la Renault, per prima in Europa, ha concesso ai suoi operai nel 1955 tre settimane di ferie retribuite l'anno (oggi sono quattro) e ha instaurato al suo interno un rapporto di lavoro dove direzione e maestranze hanno, in sede di Consiglio, le medesime responsabilità decisionali. Ma soprattutto la Régie ha costruito macchine di concezione d'avanguardia, instaurando tra la propria progettazione e la vita dell'uomo d'oggi un rapporto di stretto dialogo.

Gli utili figli della "Grandeur"

Dalla scelta politica di costruirsi una forza militare autonoma e moderna, la Francia ha ricevuto un forte impulso tecnico-scientifico, del quale i trasporti civili costituiscono sicuramente uno degli aspetti più interessanti ed "esportabili".

di FRANCO BERTARELLI

Vi sono molte immagini della Francia che il nostro pubblico conosce benissimo: e sono, in genere, altrettanto anacronistiche di quelle che, all'estero, mostrano un'Italia di mandolini e spaghetti. C'è invece l'immagine di una « Francia tecnologica » che è meno conosciuta e che, anche quando è nota, appare offuscata dal risvolto militare e politico che la circonda.

Tutto è cominciato una quindicina d'anni orsono sulla base preziosa di scuole politecniche ad alto livello, che fornivano una materia prima umana assai valida: e, in un secondo tempo, questo modernissimo impegno è fiorito per l'adozione, avvenuta non senza contrasti, di precise scelte politiche. La reazione a una specie di sudditanza politico-tecnologica dagli Stati Uniti, l'ambizione di provare a fare da sé, l'arrivo alla ribalta di geniali capitani d'industria, lo stesso mito gaullista della grandeur, il riarmo autonomo in dimensioni moderne, sono stati gli incentivi a una spinta dalla quale oggi la Francia ricava non tanto potere politico e forza militare quanto prestigio e, perfino, denaro sonante.

« Farsi » la bomba nucleare e creare dal nulla un arsenale missilistico, ha significato in sostanza portare avanti una ricerca di base e applicata a raggio larghissimo. Occorreva la « bomba », ma serviva il veicolo per portarla o lanciarla su eventuali obiettivi: ed ecco dunque la rapida e necessaria maturazione dei progetti aeronautici più spinti, il cui epigono è quel Mirage, paradossalmente costruito dall'impresa privata Dassault-Bréguet, che si « vende benissimo », proprio perché è uno dei migliori aero-

plani da combattimento del mondo.

La missilistica (anche se a corto raggio) porta avanti non solo la costruzione dei fusi metallici di quelle armi complesse e costose, ma tutto un sofisticato « sistema » basato sull'elettronica, la quale deve essere avanzatissima per guidare gli ordigni sul bersaglio e intercettare quelli avversari. Poi c'è la metallurgia che deve far miracoli, l'ingegneria che deve risolvere problemi nuovi, la chimica che non può restare indietro: e così via.

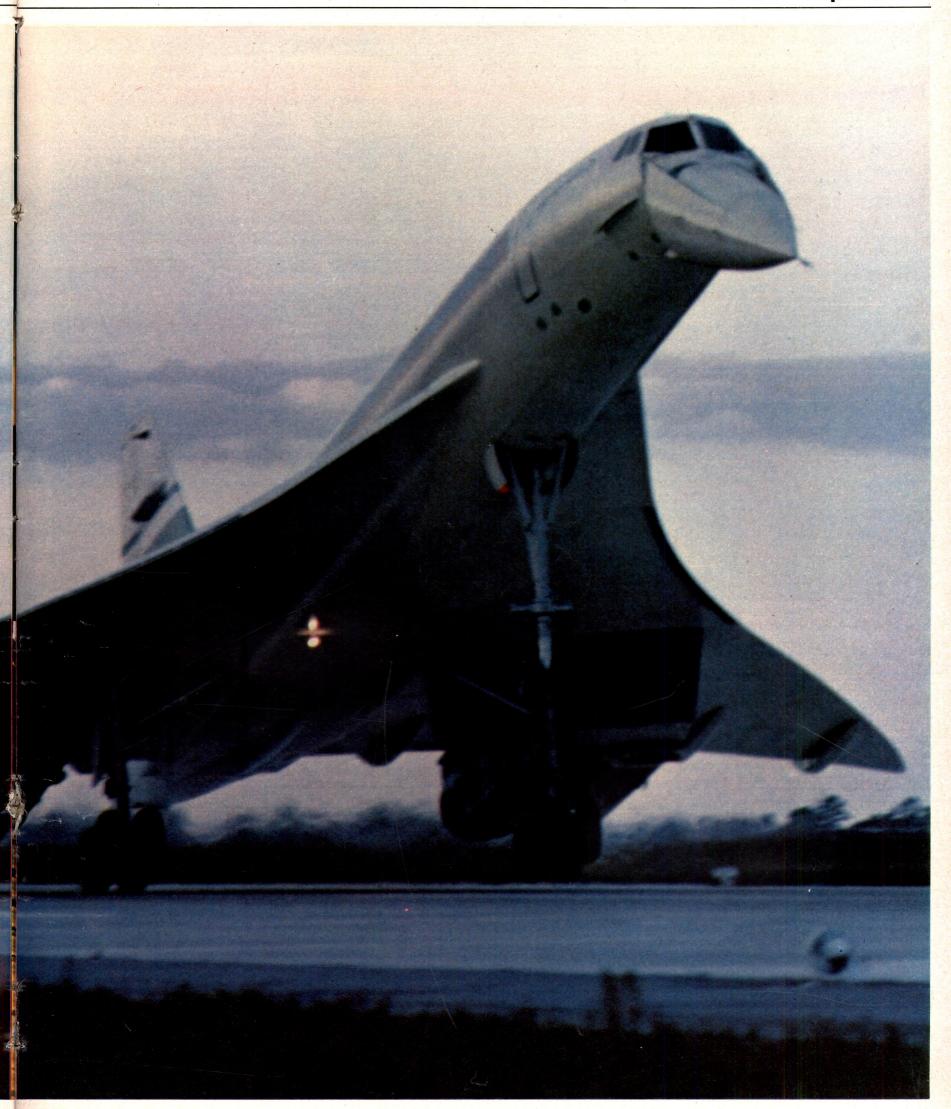
In un secondo tempo, praticamente da pochi anni, il paesaggio iniziale si è un po' modificato, anche se è vero che nel 1971 la Francia ha sorpassato, in Europa, la Gran Bretagna come prima potenza venditrice di armi di ogni tipo. È accaduto che, con la fusione di molte aziende e con un più sano respiro europeo della « dirigenza » francese, le strutture tecnologiche del Paese si siano sviluppate in un contesto più dichiaratamente civile: che è quello, in definitiva, che accettiamo senza riserve.

Siamo arrivati al punto che, oggi, la forma stupenda del *Concorde* è popolare (e fa « immagine ») come la Tour Eiffel: anche se si tratta dell'aeroplano più discusso che sia mai stato messo in cantiere. Questo perché è veramente nata un'aviazione francese, ben inserita nel quadro europeo e tendenzialmente

Ormai è famoso come la Tour Eiffel

L'inconfondibile sagoma del Concorde,
ormai divenuta popolare come quella
della Tour Eiffel.
L'industria aeronautica francese è in
crescente sviluppo
ed è avviata a divenire la prima d'Europa. Nel 1970, la cifra d'affari del settore è stata di sette
miliardi di franchi.
In Francia, alle costruzioni aeronautiche lavorano 102 mila persone. I dirigenti, i ricercatori e i
tecnici sono 36 mila





avviata a diventarne il capofila. Scontato il successo iniziale del Caravelle (con il quale la Sud Aviation si fece le ossa e i capitali), l'industria aeronautica francese è in sviluppo crescente malgrado l'aria di crisi che sta investendo alcuni dei giganti anglosassoni del ramo. Le statistiche parlano chiaro: nel 1970, la cifra d'affari del settore è stata di 7 miliardi di franchi, con un aumento del 10 per cento sul 1969. Le vendite all'estero hanno superato i 2,5 miliardi e le commesse, sempre per l'esportazione, non sono lontane dal raggiungere la rispettabile cifra di 6 miliardi, dando sicurezza di lavoro e tranquillità economica ai 102 mila addetti alle costruzioni aeronautiche, 36 mila dei quali sono dirigenti, ricercatori, ingegneri e tecnici di alta qualificazione.

Questa massa di interessati all'aviazione, che è senz'altro imponente su scala europea, lavora in pochi raggruppamenti, i più forti dei quali sono l'Aérospatiale (una concentrazione nata nel 1969 tra la Sud e la Nord Aviation e la SEREB), nazionalizzata, la Dassault-Bréguet (privata) e la Matra, che è una specialista di fama mondiale nella produzione di « sistemi d'arma ». Poiché tutto il mondo occidentale dipende in pratica dalla Rolls-Royce (in crisi) e dai colossi americani General Electric e Pratt & Whithney per quel che riguarda i motori a reazione, ecco che la francese SNECMA sta progettando, da sola o con diversi associati europei, di produrre jet di me-

dia potenza.

L'attività aviatoria della Francia è complessa e dinamica, non priva di rischi, quasi sempre catalizzatrice nei confronti delle sue consociate europee. Il più grosso di questi rischi sembra essere proprio il supersonico Concorde franco-britannico, che è costato finora quasi due volte più del previsto e che diventerà un grosso « affare » soltanto se ne verranno venduti oltre 250 esemplari a partire dal 1974, anno in cui sarà operativo. Ma negli ambienti della Aérospatiale c'è ottimismo: si è convinti, insomma, che questo splendido velivolo capace di volare a 2200 chilometri l'ora sarà comperato e verrà diffuso in tutto il mondo, anche se in un primo momento (finché non saranno pronti nuovi motori più potenti) la sua capacità di trasporto sulla rotta d'elezione, che è la Parigi-New York, sarà di 110 passeggeri.

Sempre nel 1974 dovrebbe entrare in servizio l'Airbus, progettato dall'Aérospatiale con la collaborazione tedesco-occidentale, inglese e olandese. Si tratta di un grosso bireattore (con motori americani) che potrà trasportare 260 passeggeri su tappe da 300 a 3000 chilometri. Ma un po' prima, nel 1973, verrà omologato il Mercure della Dassault, un velivolo da « distanze corte », capace di 130-150 posti. Come si vede, il panorama dell'aviazione civile francese, che si articola soprattutto su prodotti diversi (Concorde, Airbus e Mercure), è ampio e stimolante. E può essere tale soltanto perché si basa su una tecnologia d'avanguardia, cui l'autorità politica non lesina dav-

vero mezzi e incoraggiamenti.

Sempre per rimanere nel campo « civile », questa rapidissima carrellata sulla Francia più avanzata deve comprendere necessariamente i trasporti collettivi veloci, interurbani e urbani. In questo settore, da anni si pensa in modo nuovo, sperimentando soluzioni che ormai stanno uscendo dalla fase di studio per entrare in quella d'esercizio. È il caso, per esempio, dell'aerotreno Bertin già pronto in due versioni differenti (per due usi differenti) entrambe basate sul principio del cuscino d'aria.

Il primo aerotreno, quello concepito per coprire tratte interurbane entro 500 chilometri (oltre le quali il mezzo ottimale è il velivolo), è abbastanza noto nel suo schema, ma forse un po' meno nei suoi particolari. Si tratta di un veicolo a 80 posti che corre su una sede propria in cemento armato sorretta da piloni - sempre in cemento - alti almeno cinque metri. La messa in opera di questa « via » pare costi (sono dati della Bertin) la metà esatta di una ferrovia convenzionale e che richieda un tempo inferiore di almeno tre volte, dato che è formata, da elementi prefabbricati. Il « treno » è un veicolo in lega leggera,





lungo 26 metri, che sfiora la sua sede in cemento senza toccarla, sostenuto da sei cuscini d'aria ottenuti dal soffio di altrettanti ventilatori. Per la guida, si usano altri sei « soffi » che agiscono contro le pareti laterali della « via ». La propulsione, invece, è assicurata da due turbomotori che muovono un'elica carenata, a sette pale. La velocità di punta supera i 300 chilometri orari, mentre quella di crociera è di 265. Ma la grande velocità del mezzo non è la caratteristica più interessante, giacché con molte spese e con grandi lavori sulla base d'armamento, si può spingere un convoglio convenzionale moderno quasi alla stessa andatura, come insegna ad esempio il Giappone. Quello che conta di più nell'aerotreno è la « ripresa », giacché in questo campo esso supera ogni altro veicolo su rotaia, unita alla potenza frenante che è, a pari andatura, sei volte maggiore rispetto a quella dei treni normali. Il frenaggio si ottiene in vari modi, che possono essere usati in rapida successione: si può variare il passo dell'elica, si possono usare dei freni che « mordono » la rotaia verticale di cemento (quella sulla quale agiscono i « soffi » di guida), si possono, in caso d'emergenza, usare due paracadute di coda, e infine si può provocare l'arresto sui pattini di riposo.

Viaggiando sui 18 chilometri della linea di prova, si rimane entusiasti soprattutto di due cose, entrambe inedite rispetto ai treni normali: la completa, assoluta mancanza di vibrazioni e il silenzio straordinario, quasi irreale, che si hanno, anche viaggiando a quasi 300 chilometri l'ora. Altro grande vantaggio di questo veicolo sostentato è che l'intervallo d'esercizio può essere limitato a un solo minuto: da questo nasce una buona capacità della linea, che è di circa 5000 passeggeri/ora.

Il secondo tipo di aerotreno è chiamato suburbano. Il principio basilare è identico, cioè si tratta

Ecco gli aerotreni che corrono su cuscini d'aria

Le due versioni dell'aerotreno Bertin: quella suburbana (sopra) e quella interurbana (sotto). Il principio basilare è identico per entrambi i convogli: si tratta cioè di veicoli a cuscino d'aria che corrono sfiorando una sede in cemento armato a forma di «T» rovesciata. La velocità di punta dell'aerotreno interurbano, concepito per distanze non superiori ai 500 chilometri, supera i 300 orari: quella di crociera è di 265.

anche qui di un veicolo a cuscino d'aria che corre sfiorando una sua sede in cemento armato a forma di « T » rovesciata. Ma in questo caso, l'asta centrale della « T » è costruita in una lega speciale d'alluminio che serve da indotto per un motore elettrico lineare destinato alla propulsione. Riassumendo, abbiamo un motore, diciamo così, convenzionale, che mantiene sollevato il veicolo e provvede alla sua guida; mentre la « spinta » viene fornita da un secondo motore, appunto a induzione lineare, che è un prodigio di tecnologia avanzata. Entrare nei particolari sarebbe troppo lungo in questa sede, ma si può accennare al principio secondo il quale il motore lavora. La rotaia, lo abbiamo visto, fa da indotto, cioè si comporta come la parte fissa dei motori elettrici che tutti hanno sott'occhio. La parte mobile, invece, è come un ferro di cavallo che si sovrappone all'indotto, senza toccarlo, e che viene spinta in avanti (o all'indietro, invertendo la fase della corrente, ed ecco ottenuto, nel nostro caso, un ottimo freno) dall'azione di campi magnetici. La parte mobile del motore è solidale col veicolo, e dunque otteniamo il movimento di questo senza contatti, senza trasmissioni, senza congegni rotanti. L'aerotreno a induzione, che galleggia sul suo cuscino d'aria a tre millimetri dalla sua « via » di cemento - e questa distanza potrebbe anche essere un decimo di millimetro se la superficie fosse molto liscia - è come « soffiato via », senza rumore, senza inquinamento, senza logorio di parti in attrito.

'aerotreno suburbano ha una velocità di crociera di 180 chilometri l'ora e una capacità di 40 posti, raddoppiabile con l'unione di due vetture. Un particolare sistema di controllo computerizzato può rendere così frequente il passaggio delle vetture su una doppia via (andata e ritorno), da assicurare un movimento di quasi 10 mila passeggeri/ora. Al limite, e data l'assoluta controllabilità del motore elettrico di propulsione, non ci sarebbe bisogno di conduttori. Nei primi tronchi, tuttavia, la Bertin ne userà uno per convoglio, ma soltanto perché teme reazioni da parte del pubblico, che sarebbe piuttosto perplesso dovendo salire a bordo di una specie di treno-fantasma. Questo sistema suburbano si ripromette di collegare le grandi città con le loro direttrici di sviluppo, dotando i centri satelliti di un mezzo ad alta velocità, e in più incredibilmente comodo e silenzioso, che annullerà in pratica le distanze fino a 50-70 chilometri. L'aerotreno a motore lineare avrà anche delle ruote retrattili mosse da un sistema di propulsione autonomo, in modo che gli aerotreni possano uscire dalle loro « vie » di cemento per essere parcheggiati nei depositi. La prima linea attrezzata con questo rivoluzionario sistema sarà quella tra il quartiere parigino della Défense e il nuovissimo centro satellite di Cergy-Pontoise, ora in costruzione e che alla fine del secolo avrà 300 mila abitanti.

Aeroplano, treno, aerotreno interurbano, aerotreno urbano, autostrade cittadine, metropolitane, sono tutti elementi, che già esistono o in fase di studio, di un sistema di trasporti integrato in funzione delle distanze e del « carico » ipotizzabile di passeggeri. Ma il punto crisi è, e rimarrà per molto tempo, il trasporto di enormi masse di popolazione nell'interno delle megalopoli europee, delle quali la regione parigina è senz'altro una delle più grandi e delle più « difficili ». Qualcosa di nuovo, di rivoluzionarmente nuovo l'abbiamo visto nei laboratori di ricerca avanzata della Società Matra, specialista, come si è detto, di sistemi d'arma missilistici, d'elettronica raffinata e di avionica spinta. Per ora, il progetto che va sotto il nome di AT 2000 è poco più che uno studio, un modellino-giocattolo collegato a un computer che bada a tutto. Ma l'idea in sé è eccellente. Essa parte dalla considerazione che la più perfetta e rapida delle metropolitane (sotterranee, in superficie o aeree che possano essere) ha molti tempi morti per l'arresto nelle stazioni. Una sosta che deve essere compiuta da tutti i viaggiatori, e non soltanto da quelli che scendono a ogni tappa.

Gli esperti della *Matra* hanno pensato di risolvere





il problema con un sistema concettualmente semplice, ma un po' complesso da descrivere in poche parole. Immaginiamo due binari con due treni gemelli, che percorrano tutta la rete metropolitana. Uno dei due treni, chiamato trasportatore, non si ferma mai e viaggia a velocità costante. Un po' prima della stazione, al « trasportatore » si affianca il convoglio gemello chiamato « caricatore ». Poiché la velocità dei due treni a un certo punto è identica, quella relativa diventa uguale a zero, consentendo così, mediante l'apertura automatica di porte rigorosamente allineate, il passaggio dal « trasportatore » al « caricatore » di quei viaggiatori che desiderano scendere alla stazione « X », dove appunto il treno caricatore si fermerà. In questo modo, gli altri passeggeri diretti ad altre stazioni non avranno perduto nemmeno un secondo di tempo.

È ovvio che per salire sul treno trasportatore si userà il procedimento inverso: si salirà sul « caricatore » e quando questo si sarà affiancato al trasportatore, avverrà il trasbordo. Il segreto del sistema si basa essenzialmente sulla perfezione dell'elaboratore elettronico che governa ogni atto, e attimo, del complesso meccanismo. Il centro di calcolo deve infatti determinare al quinto di secondo la velocità dei convogli e stabilire i sempre possibili ritardi dell'elemento « caricatore » (a ogni stazione possono scendere e salire più o meno passeggeri) per regolarne la velocità in modo da arrivare a quella perfetta sincronia dei moti che consente il trasbordo da un mezzo all'altro.

È naturale che il volto tecnologico della Francia non si esaurisce in questi pochi esempi che abbiamo raccontato: ma essi ci sono sembrati i più indicativi del contributo scientifico e applicativo che i nostri vicini d'oltralpe possono dare all'Europa comune.

Franco Bertarelli

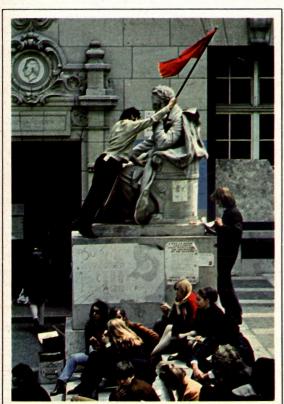
Stanno progettando il metrò che non si ferma mai

Il progetto studiato dai tecnici della Matra per evitare ai convogli delle metropolitane i tempi morti causati dalle soste nelle stazioni. In prossimità di ogni fermata, un treno «caricatore» si affianca al treno «trasportatore» e i passeggeri che devono scendere (oppure salire) compiono il trasbordo, senza che i convogli rallentino la marcia. In tal modo, i passeggeri diretti ad altre stazioni non avranno perduto tempo.

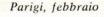
Rivoluzione addio

di LIVIO CAPUTO Foto di SERGIO DEL GRANDE

La Francia, dove nel maggio 1968 nacque la contestazione europea, è oggi uno dei Paesi più calmi del Continente. Le università funzionano di nuovo, gli attentati sono finiti e i maoisti sono ridotti a uno sparuto manipolo. Solo i liceali sono ancora inquieti.



di del maggio 1968 (a sinistra) e come è oggi (sopra). Studenti che ripassano la lezione hanno preso il posto degli scatenati seguaci di « Danny il rosso ». A destra: nell'ex cittadella rossa di Nanterre, uno studente cerca senza molto successo di vendere ai suoi compagni « Revolution ».



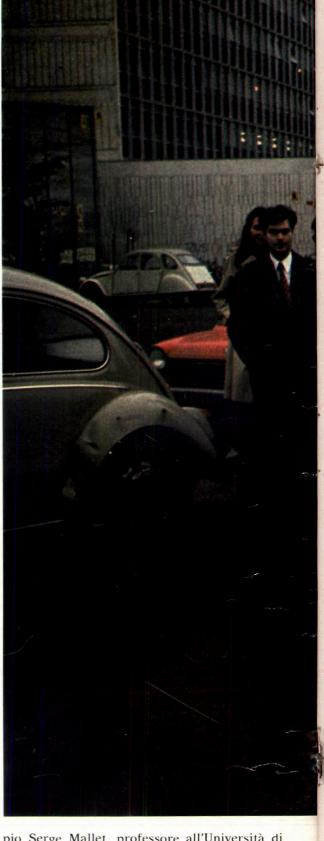
ono passati quasi quattro anni dall'ormai leggendario « maggio francese ». Per un attimo, in quella primavera del '68, parve che un movimento di piazza, in cui erano confluiti provvisoriamente rivoluzionari di tutte le tendenze, potesse abbattere uno dei più solidi regimi occidentali e instaurare a Parigi, a distanza di un secolo, una specie di nuova Comune. Il governo fu sul punto di perdere il controllo della situazione e in certi ministeri qualcuno incominciò addirittura a bruciare i documenti. Poi, da un giorno all'altro, ritornò la calma, e alle successive elezioni il partito gollista riportò, sull'onda della paura, il più grande successo della sua storia. Ma se anche il « maggio » non si concluse con il trionfo della rivoluzione, la scossa tellurica che esso provocò raggiunse ogni angolo d'Europa, e in modo particolare l'Italia. La nostra « contestazione », rimasta fino a quel momento allo stato latente, divampò con violenza proprio in seguito agli eventi parigini e praticamente da allora non è più rientrata. Da noi, come in altri Paesi del continente, il « maggio » continua ad essere considerato da una notevole parte della gioventù un punto di riferimento glorioso.

Il cortile della Sorbona come era nei giorni cal-

Naturalmente, come vedremo, esso ha avuto ripercussioni durature anche in Francia. Ma la valutazione che ne danno adesso gli stessi capi gauchistes che allora furono in prima fila nella lotta contro « lo stato borghese », è nel complesso estremamente negativa. « Il maggio '68 », mi ha detto per esem-

pio Serge Mallet, professore all'Università di Vincennes e uno dei profeti della rivolta studentesca, « si è risolto in un danno irreparabile per il movimento rivoluzionario. È stato troppo rapido, troppo improvviso, e ha messo paura a troppa gente. Uno dei suoi risultati più significativi è, per esempio, che ha fatto scomparire la razza dei capitalisti di sinistra, quei gentili signori che un tempo finanziavano i nostri giornali ». Alain Krivine, candidato trotskista alla presidenza della Repubblica nelle elezioni del '69, mi ha detto: « Il maggio fu il risultato dell'assurdo spontaneismo di certi rivoluzionari dilettanti, della mancanza di un programma e di un partito. Esso ci ha fatto comprendere che in realtà non viviamo in un periodo rivoluzio-







nario e che prima di ritentare la scalata al potere dobbiamo fare una lunga e paziente opera di penetrazione nelle officine e costruire un apparato capillare che al momento buono ci consenta di mobilitare tutte le forze ».

Ma l'analisi più acuta degli avvenimenti è stata quella di Michel Rocard, organizzatore della famosa dimostrazione allo stadio Charléty ed oggi segretario generale del Partito Socialista Unificato: « Fino a quando le rivendicazioni rimasero sul piano economico, il movimento riuscì quattro volte a ripartire, scavalcando tutte le forze organizzate che cercavano di imbrigliarlo. La quinta volta, quando la questione si trasferì dal piano economico a quello politico, quando cioè si sarebbe trattato di sfruttare a livello di potere la

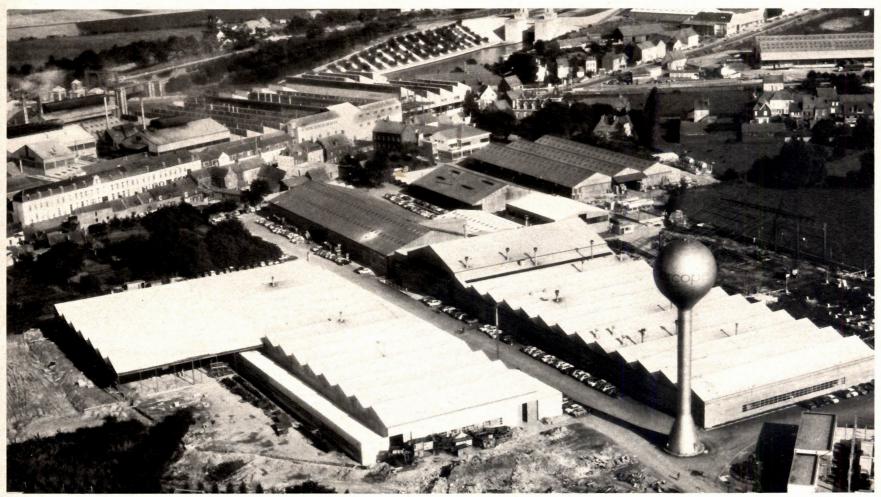
spinta rivoluzionaria, la classe operaia rivelò invece tutta la sua immaturità, il movimento studentesco si rifugiò in una futile intransigenza e la mancanza da un lato di un'organizzazione di respiro nazionale, e dall'altro di un minimo di coesione politica tra i vari gruppi si rivelarono fatali. Da allora, la causa della rivoluzione ha perduto enormemente terreno. Temo che il "maggio" sia stata una di quelle occasioni che si presentano una sola volta nel corso di una generazione. Ce la siamo lasciata sfuggire e adesso dobbiamo ricominciare tutto da capo ».

Ma più ancora degli errori commessi durante i giorni caldi sono stati quelli successivi a precipitare i *gauchistes* nella situazione di impotenza e di frustrazione in cui si trovano

oggi. Di fronte alla reazione moderata del governo, che limitò la repressione al minimo indispensabile e cercò di venire incontro alle esigenze più pressanti dei lavoratori, i protagonisti del « maggio » si divisero, grosso modo, in tre grandi gruppi, caratterizzati da ulteriori e spesso feroci divisioni interne: i maoisti, la maggioranza dei quali confluì nei due movimenti della *Gauche proletarienne* e di *Vive la révolution*; i trotskisti, che negli eventi del 1968 avevano svolto una parte molto secondaria ma che, all'atto pratico, ne sono risultati i maggiori beneficiari; infine i cattolici di sinistra, compreso un buon numero di sacerdoti, i quali sono andati a ingrossare le file del PSU, o sono diventati attivi nella CFDT (la CISL francese), che appunto nel

Verrerie Cristallerie d'Arques J. G. DURAND & C.ie

Un'esperienza ultracentenaria nel campo della lavorazione del vetro, una tecnologia avanzatissima e una perfetta organizzazione di vendita hanno portato questa azienda ai primi posti mondiali. Esporta il 55 % della sua produzione in ben 118 Paesi.



Una veduta aerea degli impianti industriali della Durand ad Arques. In primo piano si nota il nuovo stabilimento, in secondo piano il capace magazzino. Sulla sinistra della foto appare il vecchio stabilimento, anch'esso ancora in funzione e completamente rinnovato nell'interno e negli impianti.

In Francia il nome Durand è praticamente sinonimo di vetro o di vetreria. È da oltre un secolo, infatti, che la famiglia Durand ha dato vita ad Arques, un ridente paesino nel dipartimento del passo di Calais, ad una fiorente attività nel campo vetrario, specializzandosi sin dall'origine in articoli di vetro e di cristallo per la tavola e per la casa.

Come è solito avvenire in questi casi, la modesta attività artigianale del fondatore andò man mano allargandosi, assumendo in modo sempre crescente l'aspetto di una fiorente industria. Ma la vera esplosione dell'azienda è determinata, subito dopo la fine del secondo conflitto mondiale dall'avvento alla guida della stessa del signor Jacques Durand, un tecnico di primaria importanza, valente organizzatore, che, con le sue idee d'avanguardia, è sempre portato a guardare verso il futuro.

Oggi sotto la sua direzione, la Vetreria ha raggiunto posizioni da primato in campo mondiale. Negli stabilimenti, che sorgono in un'area di 26 ettari di terreno e danno lavoro a oltre 5.600 persone tra cui 150 tra ingegneri e dirigenti, tutto è completamente automatico. Dal momento della raccolta della speciale sabbia silicea di cui è ricca la zona, fino all'imballaggio del prodotto finito, nessuna mano umana tocca il vetro o il cristallo in lavorazione. È il regno dell'automazione in cui sono sovrane le macchine, dei « mostri, tutto fare » che il cervello umano, che pure ha saputo realizzarli, sembra invidiare per la loro perfezione assoluta.

Il prodotto finito (e di che tipo di prodotto si tratti lo vedremo più avanti) raggiunge il capace magazzino (circa 67.000 mq.) al ritmo impressionante di 400 tonnellate al giorno (qualcosa come più di 2.200.000 « pezzi »). Da qui il 45 per cento della produzione

raggiunge la clientela francese, mentre il rimanente 55 % è destinato all'esportazione verso l'uno o l'altro dei 118 Paesi che richiedono insistentemente di essere riforniti.

Uno dei segreti di questo grandioso successo commerciale che ha portato l'azienda in posizione di leader nel mercato francese e nei primissimi posti del mercato mondiale è la rapidità del servizio alla clientela che viene sempre effettuato in base allo stock di magazzino, senza dovere attendere che l'articolo richiesto venga espressamente fabbricato.

Un secondo motivo è la completa «autosufficienza» dell'azienda che provvede a produrre direttamente tutto ciò di cui ha bisogno. Essa dispone, infatti, di una propria officina meccanica, di reparti per la lavorazione del cartone e di altri reparti attrezzati per la produzione di imballaggi plastici termoformati.

Ma il vero segreto è la produzione, una produzione, che, pur essendo automatica e meccanizzata, nulla ha da invidiare, sotto il profilo qualitativo, a quella effettuata a mano. Con in più, a suo favore, un prezzo veramente abordabile che fa — ad esempio — del cristallo purissimo un articolo veramente alla portata di qualsiasi consumatore.

Ma procediamo con ordine. La produzione si divide in cinque linee e precisamente:

articoli diversi, che comprende i vari oggetti in vetro di tipo comune, realizzati dall'azienda su commissione della clientela. Si tratta, per lo più, di articoli a carattere promozionale o pubblicitario;

— arcopal, (un vetro opale temperato che resiste allo choc sia meccanico che termico). La produzione di questa linea comprende piatti, tazze, casseruole, ec-

cetera, resistenti al calore, sia bianche che decorate;

— arcoroc (una produzione che comprende tutti gli articoli temprati, dai piatti ai bicchieri, ai calici, ecc., sia bianchi che colorati, realizzati in modo da resistere agli choc provocati dai liquidi caldi):

— *luminarc* (una serie che comprende tutti i calici e i bicchieri, sia bianchi che decorati, in vetro di tipo pregiato);

— cristallo. Questa del cristallo può essere definita come la grande novità della Vetreria Durand. Il 14 febbraio 1968, infatti, la Durand è riuscita a produrre e ad immettere sul mercato (prima nel mondo) una magnifica serie di calici, bicchieri e articoli fantasia in cristallo con oltre il 24 per cento di ossido di piombo interamente fabbricata meccanicamente, cosa che sembrava impossibile e che ancora oggi rende il suo impianto unico ed invidiato.

Grazie a questa sua produzione completamente automatica il cristallo purissimo è divenuto un articolo veramente alla portata di tutti e non più un oggetto da tenere nascosto in attesa delle occasioni migliori.

Ma l'intraprendenza della Durand ed il suo spirito di iniziativa non si sono fermati. È già in fase di realizzazione una speciale linea di produzione che sarà dedicata ad articoli di prestigio in cristallo tagliato. Un nuovo passo sulla via del progresso e della perfezione.

Questa, forzatamente breve a causa della tirannia dello spazio, la realtà della Vetreria Durand, un'azienda che nel 1962 ha ottenuto l'Oscar francese dell'esportazione e che si colloca in assoluto tra le prime 150 aziende francesi.

Presente in tutto il mondo con una fitta rete di agenti e rappresentanti, la Vetreria Durand opera in Italia con una propria direzione commerciale che ha sede in Milano, via Massena 21, dove dispone, a fianco degli uffici, di una vasta sala campionaria. Da questa direzione commerciale dipende una organizzazione diretta di vendita che mantiene costanti rapporti con la clientela.

È una presenza massiccia, questa sul mercato italiano che testimonia la cordialità dei rapporti esistenti tra i due Paesi, ma che è anche un indice di quanto il mercato italiano abbia saputo apprezzare l'alta qualità della produzione della Vetreria Durand, un'azienda centenaria che pensa ed agisce in termini futuribili.



Il cristallo rappresenta per la Vetreria Durand la produzione di maggiore prestigio. Nella foto: la serie « Louvre » in cristallo.

« maggio » scavalcò a sinistra la CGT di osservanza comunista ed è oggi, in molte fabbriche, il movimento sindacale di punta.

La Gauche proletarienne, che il governo sciolse fin dal 10 giugno 1968, insieme con altre sette organizzazioni maoiste, in quanto « pericolosa per la sicurezza dello Stato », conobbe il suo momento di maggior fortuna nei due anni successivi al « maggio ». Il suo leader Alain Geismar si illuse che lo smacco fosse soltanto temporaneo e che la strategia migliore fosse quella di tenere viva la fiaccola della rivolta con audaci azioni di commando contro uffici pubblici, posti di polizia e stabilimenti industriali e provocare così la repressione. Geismar riuscì effettivamente a farsi arrestare e condannare a diciotto mesi di prigione in base alla cosiddetta legge anticasseurs, ma per il resto i suoi metodi, che implicavano una totale rottura con i sindacati, ebbero solo l'effetto di irritare la classe operaia, che finì con lo schierarsi dalla parte delle forze dell'ordine. Dopo qualche effimero successo, nel 1970 la G.P. entrò in piena crisi ed oggi è ridotta a forse 4000 membri, di cui sì e no trecento « rivoluzionari a tempo pieno », tutti schedati e sorvegliati dalla polizia. Sgominati a Parigi, i mao sono riusciti a costituire alcuni nuclei in provincia, soprattutto a Lilla e a Grenoble, ma da ormai più di un anno non osano più intraprendere azioni dimostrative. Alain Geismar, uscito di prigione la vigilia di Natale, ha ripreso l'attività alquanto in sordina: quando ha cercato d'improvvisare un comizio alle officine Renault, sono venuti a sentirlo in dieci e se ne è andato disgustato.

ive la révolution, che aveva la sua roccaforte all'università di Nanterre, ha preso la strada della rivoluzione permanente da fare « nella gioia » con l'obbiettivo di disgregare la società borghese dall'interno. A questo fine, i suoi membri hanno appoggiato con fervore tutti i movimenti di « liberazione », da quello della donna a quello degli omosessuali, e quasi senza accorgersene hanno finito col disperdervisi senza raggiungere alcun obbiettivo politico concreto. Il suo capo, J. Grumbach, è così scoraggiato che rifiuta qualsiasi intervista. Né migliore è stata la sorte di quei trecento e più studenti maoisti - come il famoso Jean Baptiste de Choiseul-Praslin, discendente di una delle più illustri famiglie della nobiltà francese - che lasciarono l'Università per l'officina con lo scopo di diffondervi le proprie idee e sabotare la produzione. Denunciati dai sindacati, guardati con sospetto dagli altri operai, tenuti sotto stretto controllo dai « padroni », hanno finito quasi tutti per abbandonare la partita.

Più forte del maoismo è oggi in Francia il trotskismo, che dopo il « maggio », anziché continuare l'attività insurrezionale, si è buttato con fervore sul lavoro organizzativo, nel tentativo di arrivare a sostituirsi un giorno al comunismo ortodosso come il vero rappresentante della classe operaia. Ma anche qui, rivalità e discordie interne hanno impedito di fare molta strada. La Lega Comunista di Krivine, che ha raccolto 240.000 voti alle elezioni presidenziali del '69, è forte nei licei. ha una discreta penetrazione nelle università e tra gli insegnanti, ma salvo qualche eccezione, un seguito ancora relativamente scarso nelle fabbriche. La rivale Alliance des Jeunes pour le Socialisme ha invece le sue roccheforti nelle scuole professionali e tra i giovani duri della banlieue. Entrambi i movimenti hanno programmi a lunga scadenza e, soprattutto nel caso di Krivine, varcano i limiti della legalità solo quando hanno l'impressione che i lavoratori li seguano. La Lega, anzi, ha in programma di presentare almeno 70 candidati alle elezioni legislative dell'anno venturo, per acquisire il diritto di accedere alla radio e alla televisione durante la campagna.

Completa lo schieramento degli eredi del « maggio » il PSU, un partito di estrazione cristiana con dirigenti marxisti, che combina in sé caratteristiche del Manifesto, del PSIUP e del movimento di Livio Labor e soffre di tutti i mali inerenti a una simile eterogeneità ideologica. Per tre anni esso è stato dilaniato da feroci lotte interne, che l'hanno portato a ondeggiare da posizioni ultramaoiste ad altre quasi moderate. Da quando, con il congresso di Lilla, Michel Rocard ha ripreso saldamente il controllo del partito, questo ha adottato una tattica possibilista, evitando la rottura totale coi comunisti, facendosi paladino di un socialismo decentralizzato fondato sull'autogestione delle imprese, e mantenendo aperti « canali » verso le organizzazioni sindacali tradizionali. Rocard, anzi, spera di trovare le sue « truppe d'assalto » proprio nell'ala sinistra della CFDT, composta per la maggior parte di cattolici che hanno visto nel « maggio »

una rivolta di tipo egalitario.

Ma tutto ciò è, se mai, musica dell'avvenire. Oggi come oggi, la situazione in Francia è forse più calma che in qualsiasi altro Paese europeo. Bisogna riconoscere che il governo ha lavorato con abilità. Mentre il primo ministro Chaban-Delmas, con le sue aperture ai sindacati e una vasta legislazione sociale placava le grandi masse dei lavoratori, e il ministro della Pubblica Istruzione, Olivier Guichard, portava avanti la riforma della scuola e dell'università, il ministro dell'Interno Raymond Marcellin applicava la legge con il massimo rigore contro chi rimestava nel torbido. Dal 1º giugno 1968 ad oggi i tribunali hanno pronunciato circa mille condanne per sabotaggi, danneggiamenti, violenza. Nella maggior parte dei casi, le pene sono state pecuniarie, con il doppio risultato di evitare di fare troppi martiri e di dissanguare finanziariamente i movimenti rivoluzionari. Da ormai oltre un anno, non ci sono più stati attentati, non sono più stati trovati depositi di armi, e anche gli atti di sabotaggio nelle fabbriche sono molto diminuiti. Solo i reati di stampa, incitazione alla rivolta, diffamazione, ingiurie, sono ancora frequenti. Nella maggior parte dei casi, la polizia tutela con il massimo rigore la libertà di lavoro, anche se, nei casi di occupazione di fabbriche o di sequestri di dirigenti, interviene in genere soltanto su ri-chiesta degli interessati.

ono risolte, e soprattutto, che il « maggio » non abbia lasciato tracce profonde un po' in tutti i rapporti sociali. Anzitutto esso ha accentuato la già preesistente « rottura » fra le generazioni, incoraggiando la ribellione dei figli contro le abitudini, i metodi educativi, la scala di valori dei genitori. La prova migliore è che il terreno più fertile per la « rivoluzione » sono oggi i licei. Prima di Natale, bastò la pubblicazione, da parte di un giornale studentesco, di una circolare riservata di Guichard che ordinava ai presidi di non tollerare più l'occupazione delle aule, per provocare un'ondata di scioperi e di dimostrazioni. Una indagine condotta, in gennaio, da un gruppo di studiosi, ha concluso che, nell'insegnamento secondario, « stiamo assistendo a una gara tra la riforma e il caos », che « la gioventù è fisicamente presente nelle scuole, ma i suoi

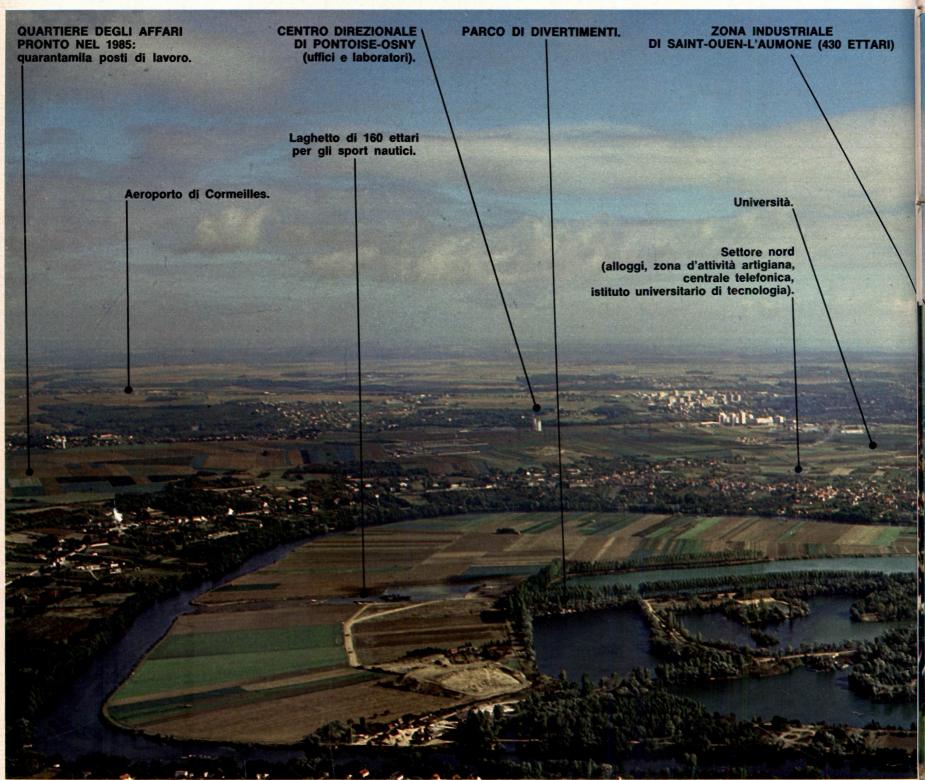
interessi sono altrove », infine che « i ragazzi sopportano provvisoriamente la loro condizione, ma l'equilibrio è fragile e il pericolo grande ». Negli stessi ambienti del ministero della Pubblica Istruzione si riconosce che le riforme avviate dopo il 1968, che hanno già migliorato notevolmente la situazione nelle scuole elementari e nelle medie, hanno avuto sinora poca presa nei licei, nonostante la creazione, ovunque, di comitati paritetici che dovrebbero assicurare la collaborazione tra insegnanti, genitori e allievi. Adesso si punta molto su una riqualificazione dell'insegnamento scientifico, nella convinzione che i licei classici, come sono oggi, « favoriscano la formazione di una categoria di filosofi insoddisfatti e turbolenti ».

na seconda duratura conseguenza del « maggio » è stata la radicalizzazione delle lotte sindacali. C'è, da parte degli operai, meno rispetto per l'autorità, più combattività, più frequente uso di armi ai limiti della legalità come l'occupazione degli stabilimenti. Mi ha detto Krumnov, segretario della federazione dei tessili della CGT e uno dei protagonisti del « maggio »: « Le rivendicazioni non sono più limitate, come una volta, all'entità della retribuzione, ma riguardano anche la disciplina e l'organizzazione del lavoro. In molti casi, si può parlare addirittura di un rifiuto del lavoro come è inteso oggi. Ed anche i sindacalisti più conservatori hanno dovuto tenerne conto ». In questa interpretazione c'è indubbiamente una dose di immaginazione, perché le ore di sciopero, in Francia, sono state nel '71 un quinto di quelle che abbiamo avuto in Italia e gli scioperi selvaggi sono rarissimi. Ma il fenomeno rimane, sarebbe arrischiato non tenerne conto.

Paradossalmente, mentre sopravvive nei licei e nelle fabbriche, lo « spirito di maggio » è quasi scomparso dal suo luogo di nascita, cioè dalle università. « Tutto quel che rimane », osserva amaro Mallet, « è il tu tra professori e studenti. » La riforma Faure, che ha disperso i 700 mila studenti in 60 atenei e accordato a questi ultimi una grande autonomia, ha avuto l'effetto di isolare gli estremisti in alcuni istituti, come Nanterre, Vincennes, Grenoble (dove, incontrando poca resistenza, finiscono con il girare a vuoto) e permettere alle altre università di funzionare di nuovo abbastanza normalmente. Lo Stato, che si è riservata la distribuzione dei fondi, tende logicamente a favorire gli istituti dove si studia con serietà rispetto a quelli dove si fa solo scuola di rivoluzione. Ma la grande maggioranza degli studenti appare come traumatizzata dagli eventi dell'ultimo quadriennio, politicamente apatica e di nuovo preoccupata, come negli anni Cinquanta, del proprio avvenire professionale. « Il fenomeno », ci ha detto un professore della Sorbona, è analogo a quello cui si assiste in America. Anche perché, con la riforma che permette agli atenei di evolversi ciascuno a proprio modo, anche qui ci stiamo avviando verso un sistema di università di élite contrapposte alle università di massa.»

Se, come spesso è accaduto in passato, le vicende francesi avranno anche in questo caso influenza su quelle italiane, il nostro estremismo di sinistra dovrebbe conoscere nei prossimi tempi una involuzione simile. Ma bisogna fare una riserva: mentre il governo di Parigi ha saputo nel complesso contrastagli aspiranti rivoluzionari con intelligenza ed efficacia, quello di Roma non sembra aver imparato nulla, dalla lezione.

Livio Caputo

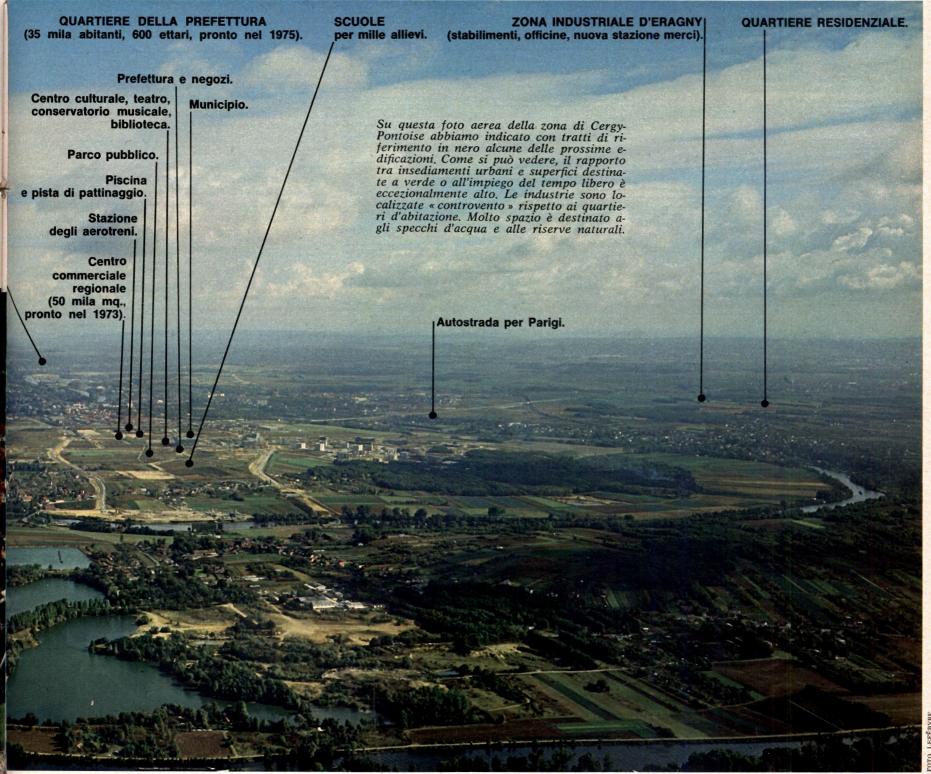


Le città per il Duemila

I francesi stanno cercando di evitare l'asfissia della regione parigina costruendo un sistema di nuovi insediamenti urbani di arditissima concezione. Intanto, in Normandia, sta sorgendo la prima città del mondo dove l'uomo dovrebbe vivere al riparo dai malanni dell'industrializzazione.

Le Vaudreuil (Rouen), febbraio er ora, la città del 2000 è un edificio basso, a forma di « L », tutto d'alluminio e vetro, circondato da betulle esili e nuove di zecca. Lo chiamano, non impropriamente, La Missione, perché vi lavora la pattuglia di punta degli urbanisti, architetti, ecologi, medici, biologi, e sociologi che sta progettando l'agglomerato urbano a più alto contenuto di cultura e di tecnologia che ci sia dato di aver studiato finora. Siamo a 110 chilometri da Parigi e a una trentina da Rouen, in piena campagna, con la Senna che scorre placida in una larga ansa, circondata da colline boscose. Ma quello che è stato previsto alla Missione farà cambiare tutto il paesaggio del luogo: tra cinque anni abiteranno qui 10 mila persone, poi 50 mila, e infine, allo scadere del secolo, 300 mila o più.

Per quanto abbiamo esaminato a fondo programmi e plastici, teorie e calcoli, non sappiamo dire se vi abiteranno 300 mila persone felici: ma quel che è certo, che mai prima d'ora una nuova città è stata messa in cantiere con



maggiore sollecitudine per l'uomo. Il team che lavora a Le Vaudreuil è pienamente cosciente di due incognite: « chi » verrà ad abitare la città nuova (dunque quali abitudini precostituite porterà con sé, quale evoluzione mentale avrà, come sarà mediamente composto in senso sociologico), e « come » sarà la vita di tutti tra venti o trenta anni. Ed ecco la ragione per la quale Le Vaudreuil nascerà intorno a un « germe » (lo chiamano così, con una significativa similitudine naturalistica), intorno a una specie di campione concepito secondo la cultura attuale più avanzata. Ma la proliferazione di questo campione, dovuta all'accrescimento degli abitanti, potrà anche non essere modulare. In altre parole, se l'inizio si rivelerà sbagliato o perfettibile, lo schema di sviluppo potrà adattarsi a correzioni secondo modelli dina-

Anche se vogliamo rimaner fermi ai concetti di base, non c'è che da rallegrarsi per le idee-guida adottate: e bisogna aggiungere che alla Missione si lavora con la consapevolezza di una responsabilità grandissima, ma anche con altrettanto entusiasmo: forse, tra tutte le attività umane niente è più affascinante che « costruire » un'intera città partendo da un ambiente quasi vergine, composto da campi, fiumi, colline e foreste.

Il nuovo insediamento è stato progettato in questa zona per costituire un'unità attiva autonoma, ben collegata per autostrada, fiume e ferrovia al porto di Le Havre, a Rouen e alla regione parigina, nella quale stanno già sorgendo altre cinque « villes nouvelles » delle quali ci occuperemo tra poco: ma abbiamo vo-luto cominciare da Le Vaudreuil, proprio perché qui siamo al punto di partenza, e perché qui anche il nuovo è più « nuovo » che altrove. Le idee-base sono dunque queste. Il rapporto tra l'uomo e l'ambiente dovrà essere realizzato in modo che il primo non rompa l'equilibrio ecologico del secondo: ed ecco perché l'area destinata ai nuclei abitabili dovrà rispettare un coefficiente di superficie bassissi mo rispetto allo spazio verde, intendendosi

quest'ultimo non tanto come proliferazione di fazzoletti di giardino tra le case, quanto come grandi foreste intatte da inglobare tra un « germe » e l'altro. Le attività industriali, quasi tutte del tipo « leggero », dovranno, per legge, raggiungere degli standars anti-inquinamento che soltanto gli ultimi ritrovati tecnologici possono consentire. E anche in questo campo si procederà per gradi. Ora, un gruppo di ricerca ha studiato la situazione in atto e l'ha quotata come « punto zero », cioè come si presenta una natura pressoché incontaminata, nella quale, oltre all'aria pulita, tutte le creature (dai microrganismi ai fagiani e ai cervi) vivono in armonia biologica. Ogni intervento successivo potrà, per statuto, modificare solo impercettibilmente l'attuale « punto zero ». Se gli insediamenti umani dovessero farlo malgrado le precauzioni che verranno prese, si è disposti ad arrivare non oltre un certo limite: a costo di bloccare la crescita della città, finché nuove idee e nuove acquisiaioni. tecnologiche non avranno risolto i problemi.

Naturalmente, dentro il « germe », cioè nello spicchio di città già studiato e pronto per essere costruito, tutto obbedisce alla stessa filosofia. La lotta contro l'inquinamento dell'atmosfera sarà condotta mediante il riscaldamento centrale di tutta la città. L'acqua calda per i termosifoni e per i bagni arriverà ai rubinetti da un complesso termico gigantesco (e ampliabile modularmente fino alla massima dimensione preventivata) le cui esalazioni saranno assolutamente innocue. Trattandosi di un impianto solo, il problema tecnico è facilmente superabile già con la tecnica attuale. Chi vorrà un impianto di riscaldamento autonomo, sarà libero di realizzarlo, a patto che venga usata l'energia elettrica. Vietato, purtroppo, il caminetto a legna, i cui fumi non sono praticamente depurabili: è un sacrificio grosso, ma necessario secondo la regola democratica del « o tutti o nessuno ».

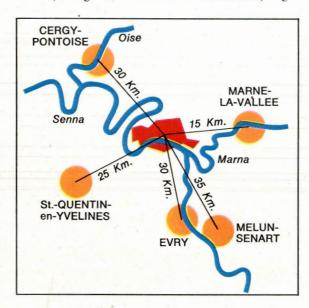
L'altra grande fonte d'inquinamento è, come è noto, il gas di scarico delle automobili. La soluzione, nel « germe », è anch'essa drastica: dentro il tessuto urbano, niente motori a scoppio. Filobus, sì; automobili elettriche, sì (il team di Le Vaudreuil è interessatissimo soprattutto ai progetti della Fiat e della giapponese Subaru); aerotreni a cuscino d'aria, sì; biciclette, sì. Ma nient'altro che emetta sostanze nocive. Le automobili convenzionali potranno essere usate soltanto nella « grande viabilità », cioè sulle autostrade che sfioreranno i bordi delle isole abitate, e che avranno andamento non rettilineo anche per scoraggiare le alte velocità. Sempre in tema di lotta contro l'inquinamento atmosferico, è previsto un sistema anch'esso centralizzato per l'eliminazione dei rifiuti domestici. La pattumiere di ogni casa verranno infatti vuotate in un condotto che convoglierà le immondizie con dei nastri trasportatori fino a uno stabilimento per la loro distruzione « pulita ». E poiché nel piano urbanistico della nuova Le Vaudreuil sono previsti corsi d'acqua e laghetti per la vela e il canottaggio, verrà posta ogni cura nel filtrare ogni scarico di fogna. Infine, l'insediamento delle industrie è stabilito dal punto di vista topografico in seguito a un attento esame dei venti dominanti, in modo che nulla di ciò che eventualmente possa sfuggire ai controlli chimici e meccanici delle esalazioni riesca a raggiungere le zone abitate.

Fin qui abbiamo visto, dunque, come i futuri abitanti della nuova città verranno difesi dalla necessaria attività tecnico industriale che darà vita alla comunità: sono meraviglie tecnologiche, senza dubbio, ma il dato essenziale (che speriamo verrà rispettato anche nei decenni e nei secoli a venire) è che per ogni metro quadrato di abitazioni, di strade, di piazze e d'infrastrutture ve ne saranno due di verde, concentrati in colossali polmoni, come abbia-

mo già detto.

Entriamo adesso nel « germe », cioè nel primo nucleo urbano in progetto, dove l'uomo avrà la sua casa e trascorrerà gran parte della sua giornata. Le abitazioni sono concepite secondo cinque schemi fondamentali d'ampiezza e di comfort, sempre integrati tra loro, in modo da non creare assolutamente dei « ghetti »: s'intende che esistono ghetti per i poveri, ma anche ghetti per ricchi, come tanti esempi italiani sottolineano. Si vuole insomma mescolare il più possibile le varie classi sociali, in modo che tra esse possa stabilirsi un interscambio di rapporto, utile a tutti. L'altezza dei fabbricati sarà anch'essa variata (mai grattacieli, comunque) per spezzare la monotonia di certi allineamenti modulari da periferia industriale. Poi, scendendo in particolari più interni, ci ha colpito un aspetto del progetto secondo il quale ma qui siamo ancora in fase di studio preliminare - le pareti interne, i tramezzi delle case potranno essere spostati anche dopo la costruzione, mentre la famiglia ci vive dentro. Si potrà, insomma, restringere il soggiorno per dare più spazio alla zona notte, e viceversa, in modo che l'appartamento sia una unità dinamica, in qualche modo plasmabile a seconda delle esigenze o dei gusti mutati degli inquilini.

D'estremo interesse, non tanto per la sua novità concettuale quanto per la sua rigorosa e integrale applicazione, è il sistema viario interno del « germe », originalmente legato alla struttura urbanistica del complesso. Ogni porta di casa sarà collegata da vere vie pedonali (non marciapiedi) che si snoderanno secondo un intreccio ben studiato, che saranno protette dai venti dominanti e, in certi tratti almeno, anche dalla pioggia, come ereditando una memoria degli antichi portici. Queste vie esclusivamente pedonali sono destinate non soltanto a collegare casa con casa, ma caffè, cinema, negozi, chiese, piazze, scuole con le varie abitazioni. Si vuole, însomma, che la « via » torni ad essere spettacolo, luogo di scambio e d'incontro, lega-



Nel grafico qui sopra, sono indicate le cinque nuove città che sorgeranno intorno a Parigi, a una distanza media di appena trenta chilometri.

mento tra attività variate. Un dato fondamentale della filosofia di Le Vaudreuil è che la mescolanza delle funzioni urbane crei l'essenza dell'interscambio umano, e che la varietà delle « cose da vedere » legata al movimento dei pedoni crei l'animazione. E senza animazione - dicono - non c'è « città », ma « periferia ». Così pure, il tessuto urbanistico è destinato a diventare (o a trasformarsi in) banlieue se si ripete l'errore di costruire vasti centri commerciali all'esterno della città; ecco perché nel « germe », grandi magazzini e negozi sono sempre mescolati con gli stabili d'abitazione, e sempre raggiungibili a piedi entro raggi di poche centinaia di metri.

Le scuole - e specialmente quelle elementari - sono situate in modo che i ragazzi le possano raggiungere da soli e a piedi; e la distanza massima dall'abitazione più lontana non deve superare i 400 metri. Inoltre, si è fatto in modo che in quasi tutti i casi gli scolari trovino lungo il tragitto casa-scuola uno « spettacolo » variato (botteghe, centri animati, angoli di giardini) che solleciti il loro interesse: e anche questo è pedagogia.

Un discorso analogo vale per le persone anziane, i cui alloggi (qualora abbiano la sfortuna di essere rimaste sole) sono sparsi nel « germe » urbanistico e mai riuniti in collettivi che ripeterebbero, con infinita tristezza, l'idea negativa del ghetto d'età. La distanza massima della residenza dai servizi comuni (negozi, locali da spettacolo, biblioteche, centri di riunione, piccoli giardini) è prevista in 200 metri, per consentire all'anziano di provvedere agevolmente ad ogni sua necessità e di rimanere inserito nella vita stessa della città; ma lasciandolo nel contempo libero di scegliere tra l'isolamento e la comunicatività. È superfluo ripetere che la fitta rete di strade pedonali rende assolutamente sicuro il cammino dei bambini e quello dei vecchi, giacché in nessun caso è previsto un incrocio a livello con le vie destinate al traffico dei veicoli. Nello stesso tempo, la viabilità pedonale può comunicare (per mezzo di scale, di cancelli o di altro) con la viabilità veicolare: altrimenti non vi sarebbe intercambio tra i due sistemi.

Anche se a Le Vaudreuil sta per nascere lo schema forse più evoluto di città nuova che la Francia ha in cantiere, è pure di grande interesse esaminare i criteri con i quali si stanno costruendo altre cinque urbanizzazioni consimili nella regione parigina. Questi centri sono Cergy-Pontoise, Evry, Saint-Quentin-en-Yvelines, Marne-la-Vallée e Melun-Sénart, distribuiti secondo due assi quasi a « X » che traversano al punto d'incrocio l'Etoile (oggi piazza De Gaulle), cioè il cuore della grande Parigi In queste cinque nuove città, che distano in media una trentina di chilometri dalla metropoli, gli insediamenti e le costruzioni sono un po' più avanzati, e i lavori procedono a ritmo a volte frenetico. Infatti, occorre fare in fretta oltre che bene: Parigi scoppia letteralmente, e si estende in paurose periferie entro le quali la vita è quasi intollerabile. E nei venti anni che ci sono davanti l'incremento della popolazione della regione sarà aumentato di altri 4 o 5 milioni di abitanti. Le città nuove, anch'esse a struttura modulare, cresceranno fino a raggiungere la dimensione di mezzo milione di abitanti ciascuna, appunto per fornire una « satellizzazione centripeta » rispetto alla capitale superaffollata. Questo vuol dire che gli insediamenti ora in costruzione garantiranno un posto di lavoro sul luogo per otto abitanti attivi su ogni dieci: un rapporto scelto e non casuale, perché si vuole che una piccola parte dei nuovi abitanti gravitino ancora verso l'area di Parigi. È il criterio rovesciato della città dormitorio, dove la stragrande maggioranza della popolazione attiva resta solo di notte, perché di giorno si reca al lavoro nella vicina metropoli.

La prima domanda che abbiamo posto ai tecnici e ai politici che dirigono il piano di sviluppo della regione parigina è del perché (che salta subito all'occhio) le nuove città siano state fondate a così piccola distanza dalla capitale della Francia. La risposta, a volte un po' imbarazzata, è stata - mediamente - la seguente: spostarsi più lontano, avrebbe causato difficoltà enormi al decentramento industriale che è alla base di tutta l'operazione. Se una fabbrica deve impiantarsi a più di 50 chilometri da Parigi, tanto vale - ci hanno detto - che si sposti di 200 o 300: e una fabbrica sola, o un piccolo gruppo d'industrie, non avrebbe mai potuto dar vita ad un agglomerato urbano così grosso da costituire esso stesso un polo d'attrazione. E in più, abbiamo sentito ripetere spesso quanto è accaduto alle nuove città costruite intorno a Londra, che sono diventate quasi tutte « dormitori » appunto perché troppo piccole mentre la metropoli inglese rosicchiava inesorabilmente la green belt, la

cintura di foreste e di campi, che faceva da diaframma tra l'area metropolitana e la sua corona d'insediamenti.

Questo ragionamento convince però fino a un certo punto, giacché c'è il pericolo che, nell'attesa necessariamente non breve dello sviluppo delle nuove cinque città, la banlieue parigina si mangi quella trentina di chilometri scarsi che oggi ne dividono il bordo estremo dai cantieri in frenetica attività. Ci è stato risposto che questo rischio - tutt'altro che inconsistente - dovrebbe diminuire di pericolosità in funzione della speditezza con la quale si costruiranno posti di lavoro, case e servizi

ai punti estremi della « X ».

În ogni modo, i criteri urbanistici di alcuni di questi centri nuovi che abbiamo visitato, soprattutto Cergy ed Evry, sono eccellenti: riscaldamento centrale « di città », antenne televisive « di città » (una per tutte le case), viabilità pedonale abbondante, spazi verdi enormi, intere zone dedicate allo sport e al tempo libero, servizi amministrativi computerizzati, collegamenti rapidissimi con la capitale, e soprattutto una quantità di scuole dei vari ordini (molte saranno pronte ancora prima delle case d'abitazione), la cui gerarchia culturale varia in funzione dell'importanza che man mano ogni centro assumerà. Scuole bellissime, invidiabili, molto semplici ed economiche come costruzione, ma progettate con un amore infinito per i giovani e con una rara sapienza pedagogica. Specialmente quelle materne ed elementari ci sono sembrate autentici gioielli di architettura funzionale. Un esempio per tutti: molte aule (massimo 20 posti) hanno un proprio giardino aperto su una parete mobile, dove i bambini si trasferiscono ogni volta che il clima lo consente e dove possono far lezione come in simbiosi con la natura.

Naturalmente tutto ciò lascia supporre l'impiego di capitali immensi: ma anche se rimane vero che costruire le città con simili criteri non è cosa da poco, tuttavia occorre ridimensionare molto il problema. La chiave di tutto è in una legge del 1965 (sbrigativamente chiamata « ZAD » - Zone d'Aménagement Différé -) secondo la quale tutto il territorio necessario per la costruzione dei nuovi centri può essere acquistato dal governo al puro valore agricolo (circa sei o settecento lire al metro quadrato); ed è il governo stesso che, dopo aver eseguito le opere di urbanizzazione primaria a proprie spese, rivende il suolo ai privati, i quali vi costruiscono case e industrie secondo i progetti e gli schemi redatti dagli urbanisti, o fornendo essi stessi idee e programmi che devono essere però approvati, Così, lo Stato diventa in un certo modo « speculatore », perché rivende le aree a diecimila lire al metro, guadagnandoci sopra, o almeno reperendo capitali freschi per nuove opere d'infrastruttura: il tutto, con sconcertante velocità burocratica. Infine, a parte lo spazio (ma abbiamo visto quanto poco costi inizialmente il terreno) urbanizzare bene non costa molto di più che urbanizzare male. Certo, la doppia o tripla viabilità è un lusso che si paga, anche se viene più che compensato dal silenzio e dalla sicurezza: ma è anche vero che - per fare un esempio - il riscaldamento centrale di un'intera città costa molto meno che la somma di innumerevoli riscaldamenti particolari, e così via dicendo.

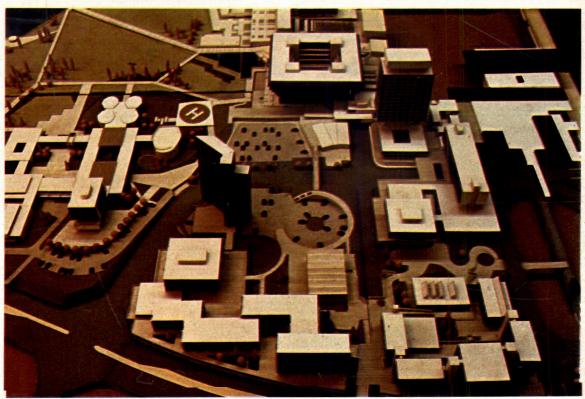
Non c'è dubbio che alcuni dei criteri fondamentali che abbiamo citato dovrebbero diventare « cultura da esportazione »: cioè essere conosciuti, dibattuti ed elaborati al livello democratico più largo possibile, giacché Parigi, Londra, Milano, Roma, Francoforte e tanti altri luoghi del « Paese Europa » hanno gli stessi problemi.

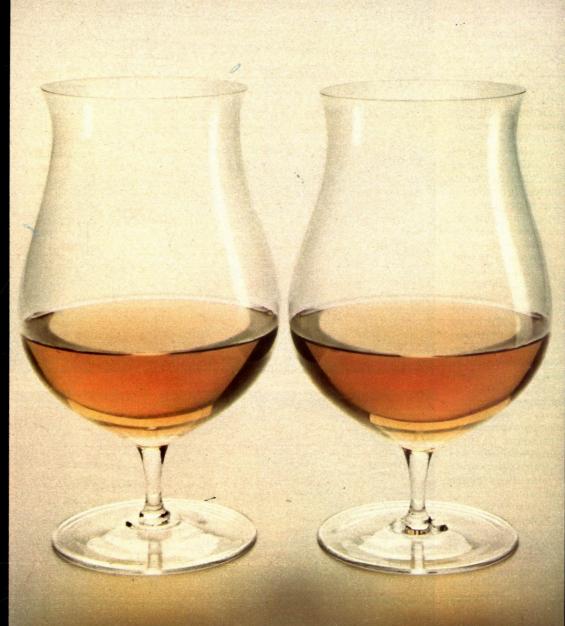
Franco Bertarelli





Sopra: la prefettura di Cergy-Pontoise, già finita e funzionante. Intorno ad essa non vi sono ora altro che pochi edifici già completi: ma la costruzione del centro amministrativo della zona è stato quasi un atto polemico. Per primo, come un pioniere, è infatti arrivato il prefetto, cioè lo Stato. Qui accanto: il vuoto interno della prefettura stessa. Tutl'edificio è d'architettura audace e singolare, come una piramide rove-sciata. In basso: il plastico del quartiere centrale, con edifici a vario livello e con un sistema viario doppio, per auto e pedoni.





Questo è Cognac

Questo no

Questo ha solo il colore del Cognac.
Ma non ne ha il profumo
(quel profumo che si chiama bouquet
e che solo il Cognac ha).
Non ne ha la classe.

E-ciò che è più gravenon ha la **nobiltà** delle sue origini. (Perchè il Cognac nasce solo a **Cognac**).

- Quando chiedete un Cognac cercate sull'etichetta la parola Cognac



Settimanale politico di grande informazione

DIRETTORE RESPONSABILE DOMENICO AGASSO

SOMMARIO

N. 1115 - Vol. LXXXVI - Milano - 13 febbraio 1972 © 1972 Epoca - Arnoldo Mondadori Editore

Piero Fortuna

7 AVREMO AUTO SEMPRE PIÙ CARE?

Ricciardetto

MISSIONE GROMYKO: LE ISOLE CHE SCOTTANO

Angelo Conigliaro

IL NODO DELL'EDILIZIA 15

Domenico Bartoli

GLI STIPENDI DEI CONSIGLIERI REGIONALI

Pietro Zullino

IL GIORNO DEI TELEFONI OCCUPATI

II OUIRINALE

ANCONA: PAURA PER IL TERREMOTO

32 IN GINOCCHIO LA « TIGRE » DEL BANGLA DESH

Fabio Galvano

34 NELLA MORSA DELL'ODIO

41 LA NUOVA EUROPA: 1 - FRANCIA

Inchiesta a cura di Livio Caputo

Livio Caputo

INTERVISTA ESCLUSIVA CON GEORGES POMPIDOU

Livio Caputo

PIÙ RIFORME E MENO FANFARE COME FUNZIONA L'INDUSTRIA N. 1

Marzio Bellacci Carla Stampa

DALL'AGO AL MILIARDO

Piero Fortuna

MIDI: CALIFORNIA D'EUROPA

Franco Bertarelli

GLI UTILI FIGLI DELLA « GRANDEUR »

Livio Caputo

RIVOLUZIONE ADDIO LE CITTÀ PER IL DUEMILA

Franco Bertarelli Franco Nencini

82 PIACE ALLE SIGNORE IL RIBELLE AUTORIZZATO

Giorgio Torelli

MA CHI C'È IN QUELLA TOMBA?

F. N.

CHE VOLTO AVRÀ LA DONNA IN AUTUNNO?

Franco Bertarelli

98 LA NOSTRA AUTO

Domenico Meccoli 101

LA VIOLENZA ANCORA PROTAGONISTA I RICORDI GLORIOSI DELL'OPERETTA

Giulio Confalonieri 107 Raffaele Carrieri 108

CARMASSI: UN INCISORE AMICO DEL DIAVOLO

Roberto Cantini 109

I BENI PERDUTI DELL'UOMO MODERNO



Inizia in questo numero una grande inchiesta sui Paesi della CEE e sul futuro della nuova Europa. Il fascicolo (40 pagg. a colori) è dedica-to alla Francia e si apre con una intervista a Pompidou. (Copertina di Di Ciancio).

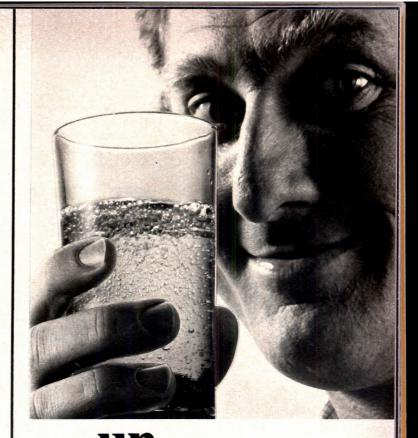
Redazione, Amministrazione, Pubblicità: via Bianca di Savoia 20, 20122 Milano - Tel, 8384 - Ufficio Abbonamenti; tel. *89551/2/3/4 - Indirizzo telegrafico: EPOCA - Miano, Telex 31119 Epoca, Redazione romana: v. Sicilia 136/138, 00187 Roma - Tel, 46.42.21/47.11.47 - Indirizzo telegrafico: Mondadori-Roma, Abbonamenti; Italia: annuo con dono L. 10.400 - semestrale senza dono L. 5.200. Estero: annuo con dono L. 16.000 - semestrale senza dono L. 8.000. Inviare a: Arnoldo Mondadori Editore, via Bianca di Savoia 20, 20122 Milano (c/c postale n. 3-34552). Per il cambio di indirizzo inviare L. 100 in francobolli e la fascetta con il vecchio indirizzo, Numeri arretrati L. 300 (c/c postale n. 3-34553). Gli abbonamenti si ricevono anche presso i nostri Agenti e nei « Negozi Mondadori »: Bari, v. Abate Gimma 71, tel. 23.76.87; Bologna, v. D'Azeglio 14, L. 23.83.69; Bologna, piazza Calderini 6, tel. 23.20.73; Cagliari, v. Logudoro 48, tel. 5.08.23; Capri (Napoli), v. Camerelle 16/a, tel. 77.72.81; Caserta, v. Roma - Pal. Unione Industriali, tel. 9.17.91; Catania, v. Etnea 368/3/0, tel. 27.18.39; Como, v. Vitt. Emanuele 36, tel. 27.34.24; Cosenza, c.so Mazzini 156/c, tel. 24.54.1; Ferrara, v. Della Luna 30, tel, 3.43.15; Firenze, v. Lamberti 27/r, tel. 28.37.00; Genova, v. Carducci 5/r, tel. 5.39.18; Gorizia, c.so Verdi 102/b (Galleria), tel. 8.70.07; La Spezia, v. Biassa 55, tel. 2.81.50; Lecce, v. Monte San Michele 14, tel. 2.68.48; Lucca, v. Vittorio Veneto 48, tel. 4.21.09; Messina, v. Dei Mille, 60 - Pal. Toro, tel. 2.21.92; Mestre (Venezia), v. C. Battisti 2, tel. 95.03.14; Milano, c.so V. Emanuele 34, tel. 70.58.33; Milano, v. Vittuvio 2, tel. 27.00.61; Milano, v.le Beatrice d'Este 11/a, tel. 83.48.27; Milano, c.so di Porta Vittoria 51, tel., 79.51.35; Milano, c.so Vercelli 7, tel. 46.94.722; Modena, v. Università 19, tel. 23.02.48; Napoli, v. Guantai Nuovi 9, tel. 32.01.16; Padova, v. Emanuele Filiberto 1, tel. 3.83.56; Palermo, v. della Libertà 14/c, tel. 20.42.12; Parma, v. Mazzini 50 - Galleria, tel. 2.90.21; Pesca

Istituto Accertamento Diffusione Cert. n. 759



Questo periodico è iscritto alla FIEG Federazione Italiana Editori Giornali

ARNOLDO MONDADORI EDITORE



Andrews alla salute del fegato

Gradevole, effervescente Andrews fa bene presto. Favorisce la funzione intestinale, elimina i bruciori dell'acidità. vi fa digerire rapidamente. Uno, due cucchiaini di Andrews, un po' d'acqua... e gustatelo in piena



bustina-dose