

EPOCA

LA NUOVA EUROPA

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

2/ **BENELUX**



Bruxelles è la capitale della Comunità e la più moderna metropoli del continente. Rotterdam è il più grande ed efficiente porto del mondo.

Vi presentiamo due spettacolari servizi fotografici su queste città dove vediamo già in parte realizzato il nostro futuro. Ma dal Benelux ci viene anche la lezione del piccolo Lussemburgo che ha saputo conciliare assai meglio dei suoi grandi vicini le esigenze della industrializzazione e del vivere civile.





Re Baldovino e la regina Fabiola

BELGIO

un paese, due anime

di LIVIO CAPUTO

L'annoso conflitto tra fiamminghi e valloni continua a lacerare il Paese. La riforma costituzionale del 1971 ha soddisfatto alcune aspirazioni dei due gruppi etnici ma ha scatenato la reazione degli abitanti della « zona bilingue » di Bruxelles.

Bruxelles, febbraio

Nella nuova Europa dei Dieci, il Belgio rappresenta un singolare paradosso. Esso è, geograficamente, al centro esatto della Comunità e le ha dato, con Bruxelles, la sua capitale amministrativa. Forse in nessun altro Paese l'idea federalista è altrettanto popolare. Ma mentre i suoi cittadini più illuminati lavorano per la creazione di uno Stato di dimensioni continentali, il Belgio stesso rischia di spezzarsi in due. Anziché attenuarsi con il passare degli anni, il conflitto tra i cinque milioni e mezzo di fiamminghi, che parlano un dialetto olandese, e i quattro milioni di valloni, che parlano francese, si è infatti arricchito di motivi sempre nuovi e ha finito col dominare completamente la vita politica. Con la revisione costituzionale dello scorso luglio, il Belgio si è già trasformato da Stato unitario in Stato « comunitario ». Ma forze sempre più consistenti premono perché compia un altro passo e diventi uno Stato federale, mentre nelle Fiandre un folto gruppo di estremisti parla addirittura di secessione, in Vallonia una minoranza sogna il ricongiungimento con la Francia e nelle province orientali di Eupen e Malmédy, dove la lingua dominante è il tedesco, un gruppo di separatisti fa l'occhiolino a Bonn.

Per spiegare queste tendenze centrifughe bisogna rifarsi alla storia. Quando il Belgio si separò dall'Olanda nel 1830, nacque come Stato francofono. Per oltre un secolo, le leve del potere furono in mano ad una aristocrazia e ad una borghesia che avevano a Parigi il loro punto di riferimento, e il baricentro economico del Paese fu la Vallonia, con le sue miniere di carbone e la sua industria pesante. Le Fiandre, al contrario, rimasero agricole e povere, in uno stato di soggezione culturale, economica e politica. Soltanto nel 1932, i fiamminghi ottennero il diritto di compiere tutti gli

studi, fino a livello universitario, nella propria lingua e perciò furono in grado di darsi una élite.

Dopo la seconda guerra mondiale le parti si sono invertite. Il declino delle attività minerarie ha precipitato la Vallonia in una grave crisi strutturale proprio mentre l'ampliamento del porto di Anversa e l'insediamento di una industria tecnologicamente avanzata facevano compiere alle Fiandre un grande balzo in avanti. Con il censimento del 1947, i fiamminghi, che hanno un tasso di natalità più elevato dei valloni, diventarono anche la maggioranza assoluta e le loro rivendicazioni acquistarono così maggiore peso. Soltanto nel 1962, tuttavia, essi ottennero il primo grande successo con la creazione della cosiddetta « frontiera linguistica » che ha diviso il Belgio in tre parti: il Nord, in cui la lingua ufficiale è il fiammingo, il Sud dove la lingua ufficiale è il francese e i 19 comuni di Bruxelles, che sono considerati bilingui. Ma queste concessioni non risultarono sufficienti, tant'è vero che nel prosieguo degli anni Sessanta il conflitto si aggravò dando luogo a periodiche esplosioni di violenza. Ormai non solo i fiamminghi, ma anche i valloni puntavano al regionalismo, nella speranza di trovarvi una soluzione ai loro problemi economici. Dopo interminabili discussioni, che fecero cadere una mezza dozzina di governi, nel biennio 1970-71 il Primo ministro Gaston Eyskens, alla testa di una coalizione di democristiani e socialisti e con l'occasionale collaborazione del partito liberale, riuscì finalmente a varare una riforma costituzionale che sembrava soddisfare le principali esigenze di entrambi i gruppi etnici. Essa assicurava un considerevole decentramento culturale ed economico, e investiva i consigli regionali di amplissime responsabilità nel settore della pubblica istruzione. Inoltre, istituiva un sistema

di garanzie per la minoranza, come la parità numerica tra ministri francofoni e fiamminghi nel governo e la possibilità per un gruppo linguistico di porre il veto a nuove leggi concernenti i rapporti intercomunitari. Ma la riforma aveva un grave difetto, che adesso rischia di farla naufragare: nel tentativo di conciliare gli interessi delle Fiandre con quelli della Vallonia, sacrificava quelli di Bruxelles.

La capitale è una *enclave* francofona nella provincia fiamminga del Brabante. Per quanto la sua popolazione sia mista, il francese è la lingua predominante tanto negli uffici quanto nei salotti e perciò lo strumento essenziale per fare carriera. Con l'insediamento in città, negli ultimi anni, di numerosi organismi internazionali, la posizione del francese si è ancora consolidata, al punto che molti fiamminghi sono stati costretti a iscriverne i figli nelle scuole « nemiche » per non condannarli a una posizione di inferiorità. Ciò ha provocato un forte trauma sociale: ancora oggi non sono rare le famiglie in cui i nonni, immigrati in età già matura dalla campagna e capaci di parlare solo il fiammingo, non riescono a comunicare con i nipoti, che invece hanno appreso solo il francese.

Ma il peggio, dal punto di vista dei fiamminghi, era che Bruxelles, sempre più prospera e popolosa, tendeva ad allargarsi a macchia d'olio e ad assorbire, dal punto di vista culturale, tutta la fascia di territorio circostante. Essi pose-ro perciò come condizione per l'accordo che i confini della « zona bilingue » stabiliti 8 anni prima non venissero ritoccati anche se, in pratica, molti sobborghi della capitale, che amministrativamente fanno parte delle Fiandre, sono ormai abitati in prevalenza da francofoni.

I bruxellesi, naturalmente, gridarono al tradimento. I loro rappresentanti in

La Grande Place di Bruxelles è un modello di architettura fiamminga. Ma la popolazione della capitale è, in maggioranza, francofona.

Parlamento cercarono con tutti i mezzi di bloccare la riforma e per un anno vi riuscirono, grazie alla collaborazione dell'ala vallone del partito liberale. Purtroppo, la loro lunga battaglia, condotta con acrimonia fino all'ultimo, ha avuto l'effetto di annullare buona parte dei vantaggi psicologici che il governo si riprometteva dal decentramento. Nelle elezioni politiche indette appena quattro mesi dopo l'approvazione della nuova Costituzione, gli estremisti fiamminghi e valloni hanno infatti compiuto un nuovo passo avanti, e nelle elezioni amministrative di Bruxelles del 21 novembre 1971 il « Fronte Democratico dei Francofoni », che aveva issato la bandiera della rivolta contro il governo centrale, ha ottenuto addirittura la maggioranza assoluta.

Nonostante ciò, il 20 gennaio Gaston Eyskens è riuscito a rimettere insieme la coalizione di democristiani e socialisti che presiede fin dal 1968. Ma per calibrare il governo secondo le rigide disposizioni costituzionali e mettere d'accordo i due partiti sul programma ha impiegato non meno di 75 giorni. Due volte le trattative sono state sul punto di arenarsi sullo scoglio della nuova legislazione scolastica e alla fine è stato necessario rinviare le decisioni più controverse al 1973.

Il conflitto etnico è aggravato dalla crisi dei partiti tradizionali. I democristiani, che detengono ancora la maggioranza relativa in Parlamento, si sono addirittura spezzati in due tronconi, il fiammingo e il vallone, spesso in disaccordo tra loro. I liberali, i quali erano forti soprattutto a Bruxelles, hanno perso molti voti a vantaggio degli estremisti e sono alla deriva. Soltanto i socialisti riescono ancora a difendersi, ma anche le loro vecchie roccaforti in Vallonia sono minacciate dal progresso degli estremisti. Il fatto che i programmi di questi tre partiti, che in varie combinazioni si alternano al potere da 25 anni, si siano ravvicinati al punto da diventare quasi identici induce un numero crescente di elettori a scelte più radicali. Nelle file della *Volksunie*, il partito fiammingo, e del *Rassemblement Wallon*, il partito vallone, militano moltissimi esponenti delle nuove generazioni, i quali sembrano aver trovato nel conflitto etnico e linguistico una conveniente valvola di sfogo per i loro istinti contestatori. Manifestando contro lo Stato unitario, i giovani hanno l'impressione di lottare nello stesso tempo contro la monarchia, l'establishment economico, l'episcopato, tutti interessati alla difesa dello *statu quo*.

Bisogna dire che, per quanto certe sue manifestazioni possano sembrare eccessive allo straniero, il conflitto tra fiamminghi e valloni ha ragioni obiettive abbastanza serie: a dividere i due popoli non c'è solo la lingua, ma anche il carattere, la politica, le tradizioni storiche. Neppure un secolo di matrimoni misti, che pure sono il 30 per cento del totale, ha attenuato queste differenze in modo sensibile. Ma è un peccato che la anacronistica « guerra razziale » continui a distrarre preziose energie dagli altri problemi nazionali. Secondo un recente studio, se i belgi non avessero perso tanto tempo a litigare tra loro, il loro tenore di vita sarebbe oggi superiore del 10 per cento. L'osservazione acquista tanto maggiore importanza, in quanto l'economia belga sta entrando proprio ora in una fase particolarmente difficile, e il principale compito del nuovo governo sarà quello di tentare il suo rilancio. Gaston Eyskens è uno statista di grande esperienza, che ha saputo sempre mantenersi neutrale tra le parti. Ma la politica belga soffre di molti dei mali che affliggono quella italiana e di fronte a una crisi anche un uomo della sua statura potrebbe trovarsi con le mani legate.

Livio Caputo

IL BELGIO IN CIFRE:

SUPERFICIE - 30.513 chilometri quadrati.

POPOLAZIONE - 9.670.000 abitanti divisi in due principali ceppi di lingua diversa: valloni (32,3% che parlano francese) e fiamminghi (56% che parlano un dialetto olandese). Secondo il censimento del 1961 gli stranieri erano 454.000 (200.000 italiani).

CAPITALE - Bruxelles (1.200.000 abitanti). Città principali: Anversa, 673.000; Liegi, 445.347; Gand, 228.100; Charleroi, 217.349; Bruges, 113.828.

RELIGIONE - Cattolici in grande maggioranza; protestanti 100.000; ebrei 41.000.

UNITÀ MONETARIA - Franco belga, pari a lire 13,17.

ORDINAMENTO DELLO STATO - Monarchia costituzionale. In base alla Costituzione del novembre 1831, tuttora in vigore nonostante numerosi emendamenti, il potere legislativo è esercitato dal re e dalle due Camere: la Camera dei Rappresentanti (212 membri eletti a suffragio universale diretto) e il Senato (178 membri di cui 106 eletti a suffragio universale diretto, 48 eletti dai Consigli provinciali e 24 scelti per cooptazione dal Senato stesso. Inoltre è senatore di diritto il principe ereditario). Capo dello Stato è Baldovino I, re dei Belgi, della dinastia Sassonia-Coburgo-Gotha, salito al trono nel 1951: i suoi poteri, per quanto ridotti dalla prassi, sono ancora notevoli soprattutto per quanto riguarda la scelta dei ministri. Primo ministro Gaston Eyskens, deputato cristiano-sociale, capo di una coalizione fra cristiano-sociali e socialisti.

FORZE ARMATE - In totale 96.500 uomini, di cui 71.500 nell'esercito, 5.000 nella marina e 20.000 nell'aviazione. Il Belgio fa parte della NATO e ospita lo SHAPE, il quartier generale per l'Europa.

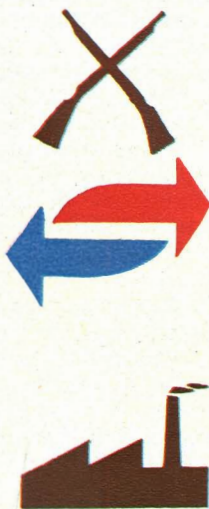
COMUNICAZIONI - Marina mercantile, 230 navi per complessive 1.062.152 tonnellate di stazza lorda (dati 1970). Ferrovie, 4266 chilometri. Strade, 94.000 chilometri. Autostrade, 482 chilometri. Canali navigabili, 1584 chilometri. Autoveicoli, 2.400.000, di cui 2.050.000 vetture. Compagnia aerea di bandiera è la Sabena, che ha 34 aerei tra cui 2 Jumbo.

ECONOMIA - Prodotto nazionale lordo, 25 miliardi di dollari (1970). Reddito « pro capite » 1696 dollari, pari a lire 1.051.520. Popolazione attiva circa 3.760.000, di cui soltanto il 7% è occupato in agricoltura. Le principali produzioni agricole del Belgio sono frumento, segale, avena, mais, barbabietola da zucchero, patate. Sono famosi i cavalli da tiro del Brabante. La vera ricchezza del Belgio è stata però fino ad oggi l'industria mineraria del carbone, che ha permesso una fortissima produzione di ghisa e acciaio. Negli ultimi anni hanno avuto un notevole sviluppo le raffinerie di petrolio di Anversa, Gand e Zeebrugge che nel 1969 avevano una capacità di raffinazione per 29.665.000 tonnellate di greggio. Nel campo meccanico la specialità belga è la costruzione di materiale ferroviario. Ecco il fatturato (lire italiane) in ordine decrescente delle principali aziende belghe: Petrofina (prodotti petroliferi) 782.875.000.000; Solvay (chimica) 527.300.000.000; Cockerill (acciaio e meccanica) 506.600.000.000; Metallurgie Hoboken-Overpelt (metalli non ferrosi) 402.875.000.000. È belga anche la Bekaert, la maggiore trafileria d'Europa con un fatturato di 160.000.000 di lire.

ISTRUZIONE PUBBLICA - 1.015.556 alunni delle scuole elementari, 664.651 delle scuole medie, 75.000 studenti universitari. Principali atenei: Bruxelles e Lovanio.

INFORMAZIONI - In Belgio si pubblicano 51 quotidiani, di cui 27 in lingua francese, 15 in fiammingo, 1 in tedesco, 1 quotidiano sportivo e 7 finanziari, con una tiratura giornaliera totale di 2.815.000 copie. Le testate principali sono: « Le Soir » (neutrale), « La Libre Belgique » (cattolico), « Le Peuple » (socialista), « La Dernière Heure » (liberale). Tra i giornali in lingua fiamminga i più importanti sono « Het Laatste Nieuws » e « Volksgazet ». In Belgio la televisione è di Stato e ha due canali.

ATTRAZIONI TURISTICHE - Il Belgio possiede città di eccezionale interesse turistico. Prima fra tutte Bruxelles, con palazzi e musei di notevole valore. A pochi chilometri da Bruxelles il « Leone di Waterloo » che sovrasta una collina artificiale alta 45 metri, dall'alto della quale si abbraccia l'intero campo di battaglia che vide la disfatta definitiva di Napoleone nel 1815. Altre città da visitare sono Bruges, conosciuta per i canali, e Lovanio, sede della celebre università cattolica fondata nel 1425 da Papa Martino V.



BEKAERT: Un Gruppo multinazionale

Nata in Belgio nel 1880, la Bekaert si è rapidamente sviluppata sino a divenire un gruppo multinazionale tra i più qualificati del mondo. Nel solo campo della trafilatura occupa il secondo posto mondiale e il primo assoluto in Europa, con una produzione annua di oltre un milione di tonnellate.



Antoine Bekaert, attuale vicepresidente del gruppo.

Zwevegem, una ridente cittadina a un centinaio di chilometri da Bruxelles: per l'uomo comune o per il turista frettoloso è, probabilmente, un nome sconosciuto che indica una località altrettanto sconosciuta, anche se si trova nelle Fiandre, culla della tradizione pittorica.

Qui non ci sono particolari tradizioni artistiche o splendidi monumenti da ammirare, ci sono soltanto le linde abitazioni dei circa diecimila abitanti ed una serie interminabile di capannoni e di impianti industriali.

Tutto ha un solo nome, ormai famoso in tutto il mondo: BEKAERT.

La grande avventura di Zwevegem e della Bekaert ha avuto inizio nel 1880, anno in cui Leon Leandre Bekaert diede coraggiosamente l'avvio al suo primo stabilimento, di soli 180 mq. di superficie.

Iniziare un'attività di questo genere in una regione ricca di bellezze naturali ma completamente priva delle materie prime necessarie e, per di più, precedentemente rivolta verso un'economia agricola, era indubbiamente un azzardo. Da quel lontanissimo 1880 è trascorso quasi un secolo. Alla guida della Bekaert si sono succedute quattro generazioni rappresentate, dopo il fondatore, da Maurice Bekaert, Leon A. Bekaert. Attualmente dirigono la società Marc Verhaeghe de Naeyer e Antoine Bekaert.

Il Gruppo multinazionale Bekaert dispone attualmente di 40 moderni stabilimenti in ben 14 Paesi, sparsi nei cinque continenti.

Secondo nel mondo e primo assoluto in Europa nel campo della trafilatura, il gruppo Bekaert ha raggiunto grossi risultati, che ci limitiamo a sintetizzare in poche cifre significative: oltre un milione di tonnellate annue di fili e derivati di vergella; 960.000 mq. coperti, ben 15 mila collaboratori ed oltre 160 uffici vendita ed agenzie sparsi in tutto il mondo.

A considerare il modesto punto di partenza può sembrare un favola, ma è semplicemente il risultato di un duro lavoro, di una costante applicazione, e di un elevatissimo standard qualitativo.

Pur essendo un gigantesco complesso multinazionale, la Bekaert è strutturata in divisioni autosufficienti che permettono di controllare e curare ogni singolo prodotto nel modo più scrupoloso. Inoltre può contare nei suoi laboratori di ricerca su una collaudata équipe di ingegneri il cui scopo è costantemente teso a perfezionare i prodotti esistenti ed a studiarne di nuovi.

Il programma produttivo del gruppo Bekaert è certamente il più vario che una trafilatura possa prevedere e la gamma dei prodotti Bekaert è sicuramente tra le più vaste del settore sul mercato mondiale. Questo programma può essere diviso in alcuni settori principali, e precisamente:

— **Fili d'acciaio.** Nel Mercato Comune Europeo la Bekaert copre, da sola, più del 14 % dell'intera produzione comunitaria con 600.000 tonnellate su 4.200.000. Ma la produzione del gruppo raggiunge, come già abbiamo accennato, un livello annuale di oltre un milione di tonnellate, di cui 35.000 rappresentate da materiale non ferroso.

— **Steelcord.** La Bekaert è in assoluto il secondo produttore mondiale di fili per armatura di pneumatici, di tubi ad alta pressione e di nastri trasportatori. Il mercato di questi fili (chiamati con nomi aglosassoni: steelcord, beadwire, hosewire...) è in continua espansione, grazie alla sempre crescente richiesta di pneumatici del tipo cosiddetto radiale. È quindi lecito aspettarsi un forte incremento della produzione anche per i prossimi anni.

— **Fili inossidabili.** Già da molti anni la Bekaert produce quantitativi sempre più importanti di fili inossidabili, che sono messi in commercio con il marchio « Bekinox ». Un reparto di questa divisione si dedica alla fabbricazione di alcuni prodotti finiti realizzati con questo tipo di filo.

— **Arredamento.** Un'altra specializzazione veramente non comune della Bekaert è quella relativa alla produzione di materassi a molle e mobili imbottiti. Questa produzione che viene eseguita in Belgio, Francia ed Italia, dove da qualche anno è in funzione lo stabilimento Beka di Treviglio ha ormai raggiunto e superato il fatturato annuo di un miliardo di franchi belgi. La Bekaert produce, inoltre, in Belgio ed in Inghilterra, oltre un milione e duecentomila sedili o schienali per auto. Nella sola Inghilterra le sue vendite in questo settore coprono un quarto del mercato.

— **Engineering.** Come abbiamo visto la produzione Bekaert è veramente gigantesca, e spazia in innumerevoli campi. A conferma del suo alto livello

tecnico, la Bekaert si è, inoltre, impegnata anche nel campo dell'engineering, ossia nella progettazione e nella costruzione per conto terzi di intere fabbriche « chiavi in mano », pronte ad entrare in funzione. Iniziata per sopprimere alla necessità di ricostruire i propri impianti installati sia in Belgio che all'estero distrutti dagli eventi della seconda guerra mondiale, la divisione Engineering della Bekaert impegna oggi più di 100 ingegneri e tecnici specializzati.

Da quel lontano 1880 in cui Leon Bekaert decise di iniziare l'attività della trafilatura, la Bekaert ha certamente compiuto passi da gigante. Tutta la nostra vita quotidiana, si può dire, è direttamente o indirettamente legata alla sua attività. Basta pensare agli abiti che indossiamo e che quasi certamente sono stati realizzati coi suoi aghi, alla nostra automobile che contiene centinaia di fili provenienti dai suoi stabilimenti e che circola, con pneumatici radiali armati con steelcord, su ponti e viadotti in cemento realizzati

con fili, trefoli e trecce Bekaert in acciaio. O basta pensare alle ferrovie, i cui binari corrono su traversine di cemento precompresso, armate con fili Bekaert. Oppure ai tubi per acquedotti, centrali termiche e atomiche, alle modeste graffette da ufficio e ai fili di sostegno per vigneti; tutto ci parla della Bekaert, così come avviene anche con le molle dei nostri materassi e coi divani e con le poltrone che arredano le nostre case. Solo pensando a tutto questo riusciamo a farci un'idea sia pure sommaria di ciò che la produzione Bekaert rappresenta per la nostra vita di ogni giorno e per il futuro dell'umanità.

Un futuro e un progresso che sono iniziati all'interno dell'azienda, sia con lo sviluppo tecnologico, sia nei rapporti umani, per i quali la Bekaert può vantare una particolare tradizione anche nel non certo diffuso settore della partecipazione dei dipendenti alla stessa gestione aziendale.



Particolare di un reparto di trafilatura.



Veduta aerea dello stabilimento di Zwevegem.

BRUXELLES

il presente è già futuro

di MARZIO BELLACCI
fotografie di GIORGIO LOTTI

Bruxelles, febbraio

Bruelles, capitale del Belgio, sede degli organismi comunitari del MEC, 1 milione e 200 mila abitanti, ha sempre scritto la sua storia costruendo chiese e palazzi. Ogni cinquantenario, ogni centenario importante è raccontato in un linguaggio di torri, di svettanti campanili, di prospettive e contrasti architettonici. La Grande Place, il centro della vita residenziale cittadina, è uno splendido esempio di architettura fiamminga che ricorda i tempi in cui Bruxelles contendeva a Parigi il primato di città europea per eccellenza. Oggi, dal gigantesco atomo costruito nel 1958 per l'esposizione universale (la quarta dopo quelle del 1880, 1910 e 1935), alla torre Medou, il primo grattacielo moderno in cemento precompresso alto 32 piani e costruito in altrettanti giorni, l'architettura di Bruxelles testimonia la nuova funzione storica della città, divenuta la capitale d'Europa.

E, infatti, il migliore esempio europeo di città che, pur rimanendo legata alle tradizioni del passato, è riuscita a proiettarsi nel futuro. La sua urbanistica d'avanguardia (centri direzionali autosufficienti, servizi pubblici organici, complessi residenziali decentrati) ha fatto



Cattedrali in cemento e vetro per la capitale del MEC

Due immagini del C.B.R., sede delle Cementerie Belge Riunite. La facciata del grandioso palazzo è stata costruita con elementi prefabbricati.

di Bruxelles la città più razionale del vecchio continente. La capitale possiede un aeroporto modernissimo (92 mila scali all'anno, quasi 3 milioni di passeggeri) collegato per ferrovia al centro residenziale. Il traffico automobilistico scorre con pochi intoppi nelle grandi arterie costruite dal 1958 a oggi.

Di mese in mese si allarga la rete della metropolitana e a sud della vecchia Bruxelles sorgono ogni anno nuovi quartieri residenziali di iniziativa privata e pubblica.

Lo sviluppo architettonico e urbanistico è stato così intenso e rapido da influenzare l'intera economia del Belgio, guidato, fino all'indipendenza del Congo, da una ventina di grandi famiglie raggruppate in poche *holdings* finanziarie che reggevano miniere e acciaierie. Negli ultimi quindici anni è invece nata una nuova forza imprenditoriale che fa capo ai grandi costruttori edili belgi. Attraverso i loro uffici di progettazione e di amministrazione immobiliare passano gli ingenti capitali stranieri, soprattutto americani (cinquemila imprese statunitensi hanno le loro sedi a Bruxelles) affluiti in Belgio fin dal

nascere del MEC. La nuova ricchezza ha trovato un suo sfogo naturale nell'edilizia e nelle imprese ad essa collegate e ha trasformato il tradizionale risparmio immobiliare dei belgi in una industria redditizia. I grandiosi edifici che accolgono i 27 mila impiegati delle varie organizzazioni internazionali sono, infatti, costruiti tutti da imprese belghe e ceduti poi in affitto. Bruxelles, capitale degli eurocrati, è diventata così un grande deposito di denaro liquido per l'economia dell'intera nazione.

Moderne arterie cittadine, palazzi d'avanguardia, centri culturali internazionali hanno avuto un effetto innovatore anche sul carattere degli abitanti di Bruxelles, fieri depositari di un antico isolamento comunale, divenuti in pochi anni generosi ospiti dei 170 mila stranieri che lavorano presso le 156 ambasciate estere, le 328 associazioni internazionali, negli uffici delle 24 mila società che da qui dirigono le loro filiali europee. Oggi la capitale belga è la città meno straniera d'Europa per chi non vi è nato e una delle più conosciute (vi lavorano 200 corrispondenti di altrettanti giornali di tutto il mondo).



Ogni cellula di questo alveare è stata montata sul posto già completa di serramenti. Il C.B.R. è uno dei tanti complessi futuristi di Bruxelles.

L'urbanistica e l'architettura d'avanguardia hanno trasformato la capitale del Belgio nella più moderna e attrezzata metropoli d'Europa.



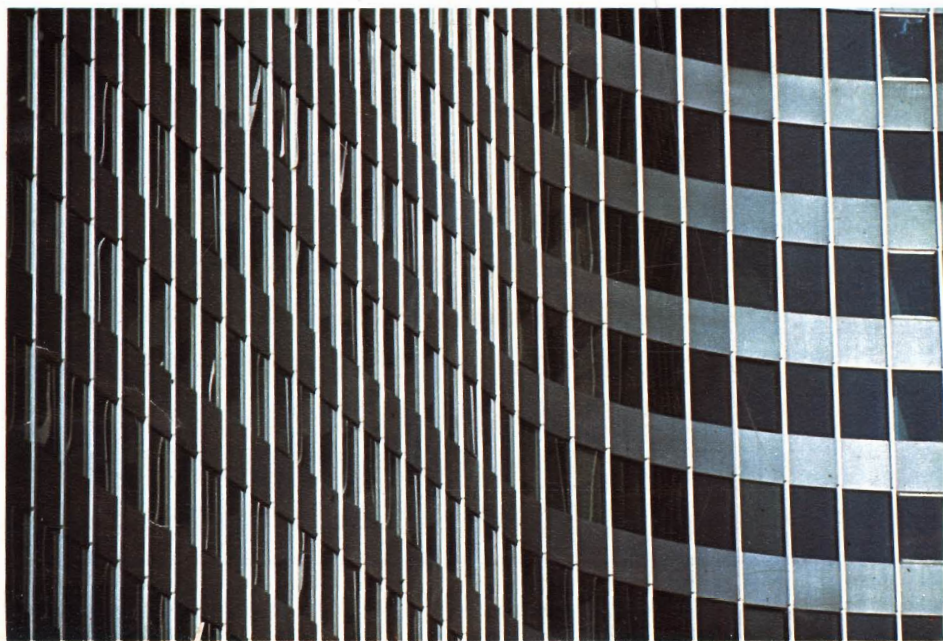
**La casta
degli eurocrati**

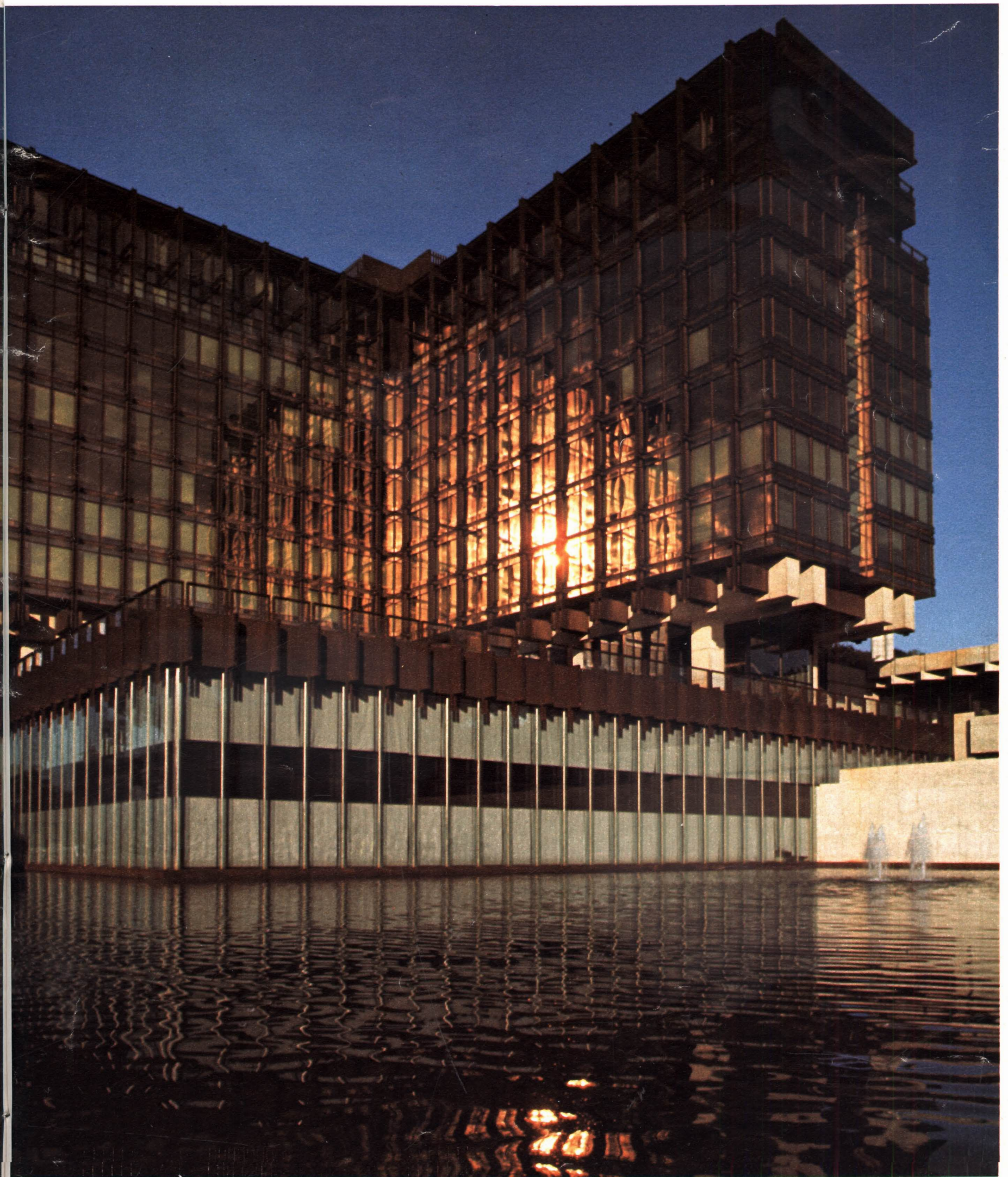
La Tour du Midi (a sinistra) sede della Cassa nazionale pensioni per impiegati. Con i suoi 148 metri è la costruzione civile più alta d'Europa. A Bruxelles lavorano 170.000 stranieri, la più internazionale classe di impiegati del mondo. A destra: la sede della Royale Belge, una delle principali compagnie di assicurazioni del Paese. L'edificio, al centro di uno stagno artificiale, è sostenuto interamente da strutture metalliche ed è stato costruito nel 1970 su progetto degli architetti francesi Stapels e Dufau.

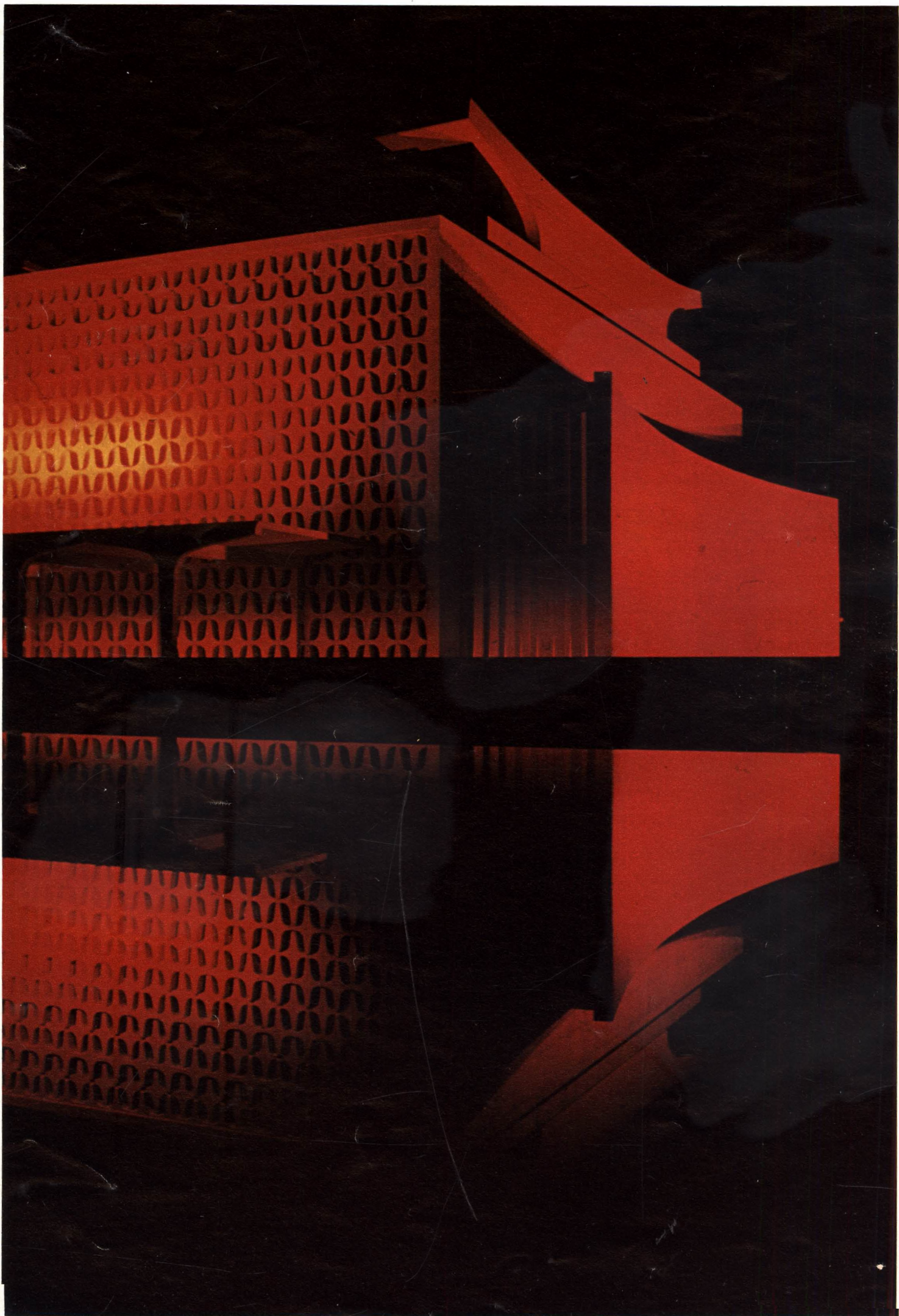


**Qui si incontrano
gli « invasori » americani**

L'Hotel Hilton (sopra) nella parte alta della capitale belga, da secoli zona residenziale della borghesia locale. L'albergo (380 camere, un ristorante panoramico al ventovesimo piano) è il luogo d'incontro per i managers americani delle 5000 società statunitensi che hanno sede a Bruxelles. A sinistra, il Centro amministrativo cittadino.

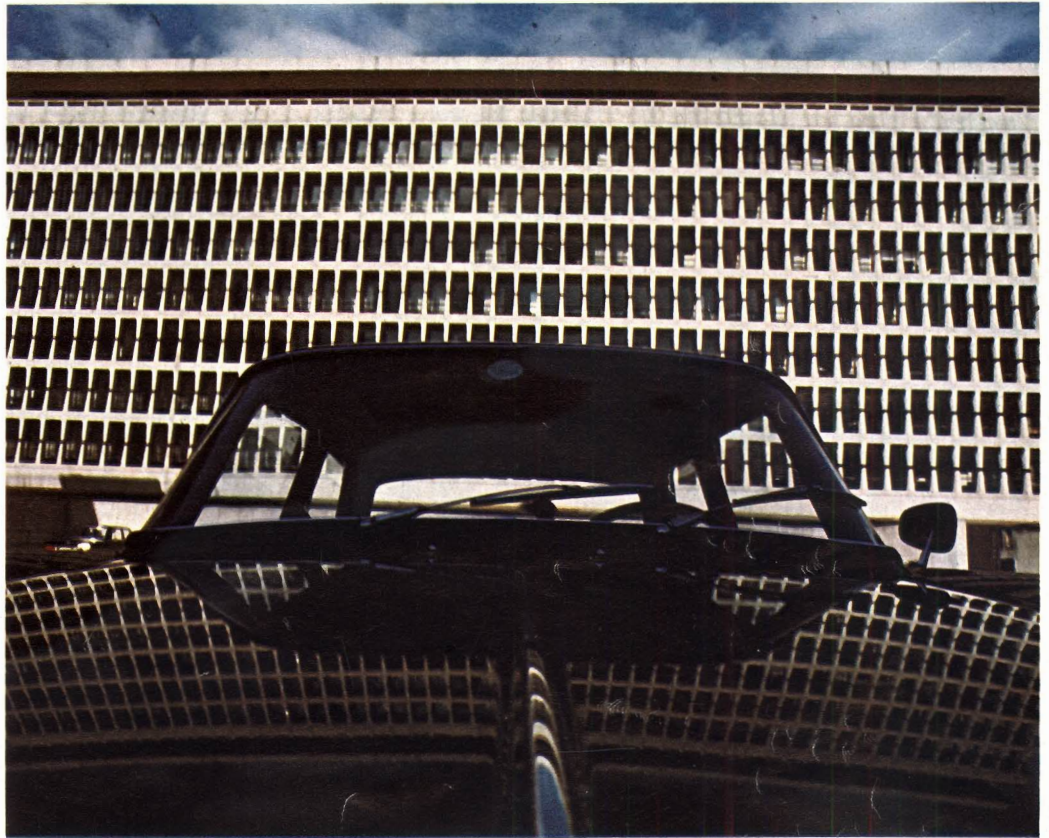




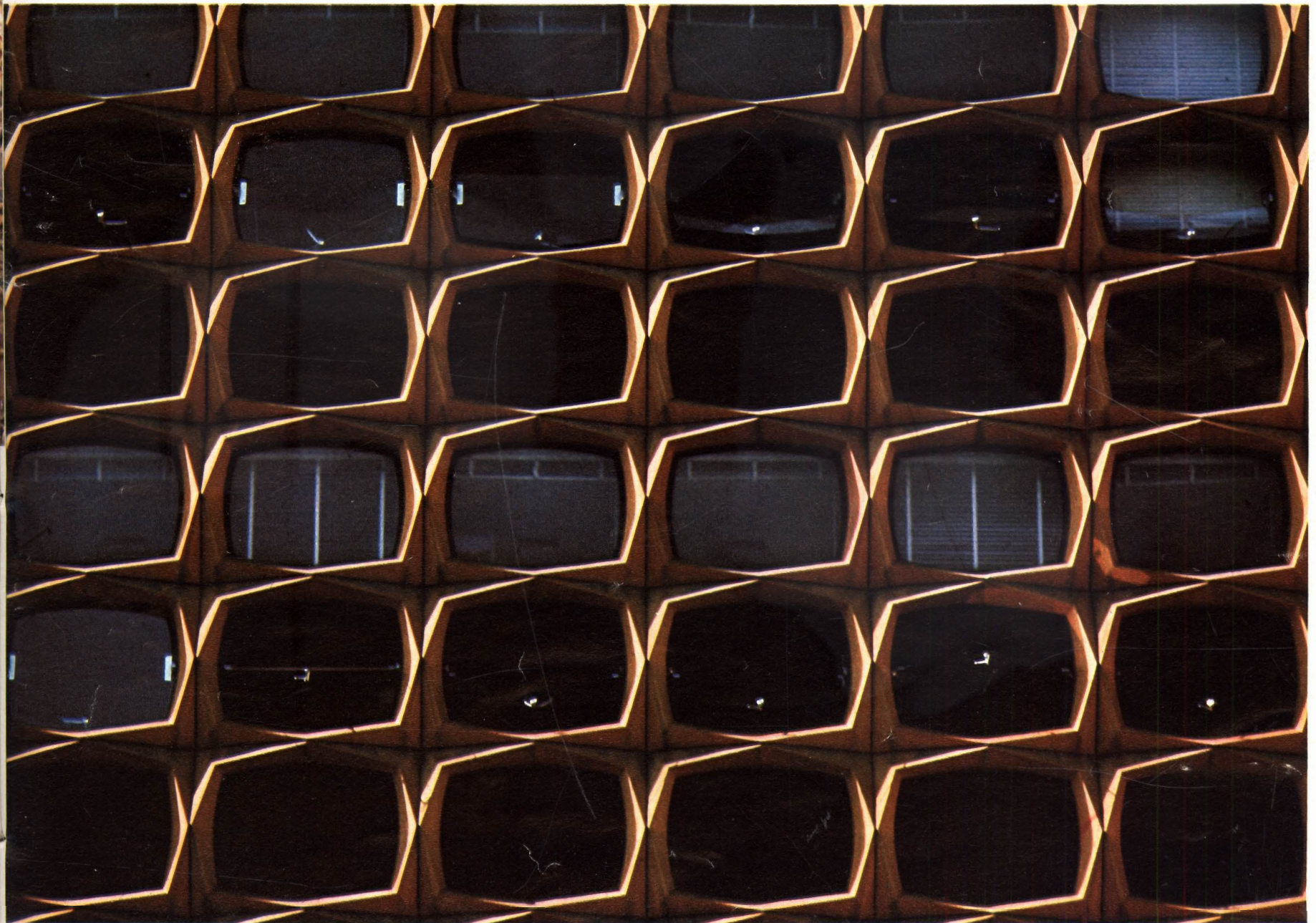


**Il cervello
dell'intera Europa
comunitaria**





Il Berlaymont (sopra), sede della Commissione delle comunità europee. Vi lavorano 7.000 funzionari collegati con i vari Paesi del MEC da 800 linee telefoniche. Nei suoi sotterranei vi sono una stazione della metropolitana e una delle ferrovie statali. A sinistra, il Centro Culturale e Municipio di Auderghem, uno dei 19 comuni che formano la grande Bruxelles. A destra, la nuova Banca Lambert, che con il risveglio internazionale della capitale è diventata nel giro di pochi anni uno dei massimi istituti di credito del continente. Sotto, il P.C.S., alto 20 metri, che accoglie gli uffici e la direzione del Partito Cristiano Sociale. L'attuale governo belga è guidato dal cristiano-sociale Gaston Eyskens.



La fabbrica dei campioni

di GUALTIERO TRAMBALLI
fotografie di SERGIO DEL GRANDE

Bruxelles, febbraio

Niel, piccolo villaggio a dodici chilometri da Bruxelles, sulla strada per Anversa. È giorno di festa e nonostante il freddo intenso la gente è tutta per le strade. Sulla piazza principale - simile a ogni piazza di paese, con la chiesa da una parte e il municipio dall'altra - un altoparlante chiama i corridori alla partenza. È una corsa per dilettanti: dieci giri del villaggio, tremila franchi al vincitore (circa trentacinquemila lire), duemila al secondo classificato, mille al terzo. I corridori si preparano. C'è chi è giunto da casa direttamente in bicicletta e appoggia la tuta su una transenna; c'è chi si sta facendo massaggiare le gambe dal padre; c'è chi indica agli amici i punti del percorso dove piazzarsi con le ruote di scorta, perché la gara non avrà aiuto con meccanici al seguito e ognuno sa che dovrà arrangiarsi. I corridori si raggruppano sulla linea di partenza. Sono cento ragazzi, età media diciotto anni. Per molti è l'esordio nella categoria dei dilettanti. L'altoparlante, che fino a quel momento aveva trasmesso canzonette, tace di colpo. Arriva l'uomo con la bandierina: pronti, via, ed è subito *bagarre*, mischia accanita. La centuria si avventa compatta lungo il rettilineo come se fosse stata catapultata da un elastico. Non ci sono giochi di squadra, non sono previste tattiche. Ognuno corre per sé, ognuno ci dà dentro finché le gambe reggeranno. Perché tutti sanno che se non si arriva nei primi tre, si è corso per nulla e allora il futuro diventa un problema, dato che alle spalle non c'è un club o un mecenate che fornisce il materiale e che paga le trasferte.

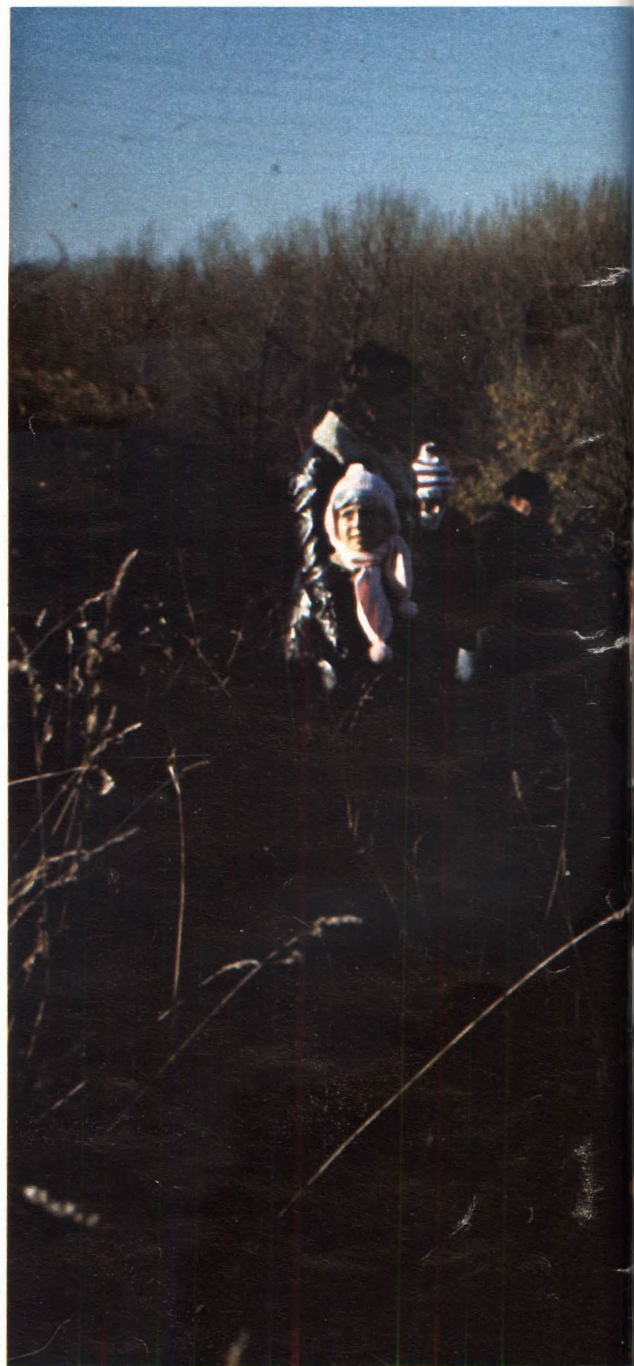
Corse come queste, in Belgio, si ripetono praticamente sette volte alla settimana. Se non è domenica, se non è una ricorrenza nazionale, c'è sempre un patrono da festeggiare. Ogni villaggio ne ha uno. E da queste parti la festa non è completa se il programma della giornata non comprende anche una corsa in bicicletta. Sette corse alla settimana, dunque, e per tutti i mesi dell'anno perché qui la stagione delle gare non ha pause neppure durante l'inverno. Si cambia semplicemente la formula - ciclocross invece che corsa su strada - ma la sostanza non muta: sempre i soliti dieci giri del villaggio, anche se il percor-

Il contatto quasi quotidiano con il clima della competizione, il tipo di gara che induce sempre a un agonismo esasperato, l'abitudine a correre con qualsiasi tempo e su qualsiasi percorso, la necessità di vincere perché altrimenti non si guadagna un franco: questi i motivi principali che hanno fatto del ciclismo belga il primo nel mondo.

so abbandona la via asfaltata per imboccare i viottoli di campagna. L'impegno, i premi, gli stessi partecipanti sono identici. In Belgio dicono che se un corridore ha buone gambe deve sapersela cavare nel fango come sull'asfalto.

In questo *flash* sono racchiusi molti dei motivi che hanno fatto del ciclismo belga il primo nel mondo: il contatto quasi quotidiano con il clima della competizione, il tipo di gara che induce sempre a un agonismo esasperato, gli aspetti economici, l'abitudine a correre con qualsiasi tempo e su qualsiasi percorso. L'episodio di Niel, insomma, è emblematico, perché ha fornito da solo le risposte a molti dei quesiti che ci ponevamo iniziando un'inchiesta sul ciclismo belga, su questa inesauribile fabbrica di campioni.

Nella stagione 1971 i ciclisti belgi hanno vinto in Europa ventisette grandi classiche. La parte del leone è ovviamente toccata ancora una volta a Eddy Merckx, che tra gare in linea, corse a tappe ed esibizioni in circuito ha raccolto cinquantadue vittorie. Con questa ultima sostanziosa messe, Merckx ha portato il totale delle sue vittorie a quota duecentoventisei: un curriculum impressionante se si tien-



Sopra: un gruppo di giovanissimi corridori durante una gara di ciclocross nei pressi di Bruxelles. In Belgio un dilettante disputa un centinaio di corse all'anno. Sotto: nelle campagne, la bicicletta rappresenta ancora l'unico mezzo di trasporto dei ragazzi belgi.





conto che il campione fiammingo non ha ancora compiuto ventisette anni e che Coppi e Bartali messi insieme raggiunsero i duecentoquarantaquattro successi. Erano altri tempi, d'accordo. Allora c'erano meno corse e più campioni. Ma ciò che ha saputo fare Merckx in sette anni di carriera professionistica è ugualmente eccezionale. Il ciclismo belga, tuttavia, oggi non si chiama soltanto Eddy Merckx. Basta scorrere l'albo d'oro della stagione 1971: la Sassari-Cagliari è vinta da Van Vlierberghe, la Milano-Torino da Pintens, la Parigi-Roubaix da Rosiers, la Freccia Vallona da Roger De Vlaeminck, il campionato di Zurigo da Van Springel, il Giro di Spagna da Bracke, il Giro della Svizzera ancora da Pintens, la Parigi-Tours da Van Linden. Questo tanto per citare le corse più prestigiose, perché se poi si dovessero aggiungere anche le gare meno famose vinte dai belgi, l'elenco diventerebbe lunghissimo.

Oggi in Belgio i corridori ciclisti regolarmente tesserati sono 3.407, così suddivisi: 202 professionisti, 1.106 dilettanti (19-21 anni), 1.171 juniores (17-19 anni), 928 debuttanti (15-17 anni). In Italia i professionisti sono 160, i dilettanti 3.348, gli allievi 2.998, gli esordienti 3.960. Poi vi è la categoria dei cicloturisti, dove l'attività agonistica si fonde con quella turistico-ricreativa: ad essa sono iscritti altri

5.000 giovani. Un totale, insomma, di oltre quindicimila persone che si dedicano al ciclismo attivo. Se si tiene conto che l'Italia ha oltre 55 milioni di abitanti e il Belgio poco meno di dieci, risulta che la proporzione fra corridori ciclisti e popolazione non mostra differenze rilevanti. Ma allora, se il materiale umano ha più o meno la stessa consistenza, tanto cioè ne hanno loro e tanto noi, perché il dominio del ciclismo belga?

« Il ragazzo che in Belgio sale per la prima volta su una bicicletta da corsa », dice Louis Clicteur, capo rubrica ciclismo del quotidiano *Het Laatste Nieuws* di Bruxelles, « rappresenta già il frutto di una notevole selezione. Da noi la febbre della motorizzazione ha contagiato gli abitanti delle città, ma non ha ancora raggiunto in misura massiccia le campagne. In queste zone, il solo mezzo di trasporto dei giovani è ancora la bicicletta. In bicicletta vanno a scuola, in gita, a lavorare, percorrendo magari venti-trenta chilometri al giorno. Solitamente ci vanno in gruppo, e inevitabilmente nasce lo spirito di competizione che porta i ragazzi a misurarsi l'uno/contro l'altro. Si stabilisce così una graduatoria di valori e il più bravo del gruppo, spesso anche per le pressioni degli amici, finisce per rivolgersi a un club sportivo. Ecco quindi che nel ciclismo attivo entra un giovane che è già

una sorta di "numero uno", sia pure nell'ambito di un villaggio o di una scuola ».

Nei trionfi di Merckx il ciclismo belga ha indubbiamente trovato un formidabile veicolo pubblicitario. Fino a cinque-sei anni fa lo sport della bicicletta sembrava condannato a una lenta decadenza, superato ormai in popolarità dal gioco del calcio. Oggi, attorno al ciclismo si sono riaccesi gli entusiasmi di un tempo. Ad esso si stanno riavvicinando anche i giovani di città, quelli che a scuola vanno in motocicletta o in tram. Per questi ragazzi l'arruolamento avviene, diciamo così, meno naturalmente. Si iscrivono a società che curano diverse discipline sportive e provano a salire su una bicicletta da corsa. Se mostrano di avere delle attitudini, sono invitati a continuare; altrimenti cambiano, vengono indirizzati verso altri sport.

« La maggior parte dei ciclisti belgi », aggiunge Louis Clicteur, « ancora oggi viene comunque dalla campagna. Naturalmente vi sono le eccezioni. Merckx, per esempio, è uomo di città, ma anche lui ha origini campagnole. I suoi genitori l'hanno portato a Bruxelles quando non aveva ancora 12 anni, ma ciò non è bastato a trasformarlo del tutto: in Eddy sono rimasti la mentalità tipica della gente di campagna e quell'amore per la bicicletta che nei villaggi è tuttora sviluppatissimo. »

In Belgio si organizzano tremila corse all'anno e soltanto una decima parte è riservata ai professionisti.

Molti dei ciclisti di città, non avendo a portata di mano percorsi adatti per gli allenamenti, si dedicano oggi alla specialità della pista. Ottime scuole sono state create a Gand e a Bruxelles. Da qualche tempo, inoltre, è lo Stato che sovvenziona la ricerca e la cura di nuovi talenti. Le medaglie olimpiche e le maglie iridate ormai recano prestigio a un Paese quasi quanto un Premio Nobel. Di questo, oggi, sono convinti anche in Belgio. È appunto in vista dei Giochi di Monaco, da mesi decine di giovani dilettanti stanno compiendo un'accurata preparazione collegiale sotto la guida di Lucien Acou, tecnico espertissimo e suocero di Merckx.

Ma la scuola migliore», dice Louis Cliteur, «la scuola che più delle altre consente di costruire atleti autentici, è quella della realtà. Essa è rappresentata dalle molte *kermesse* per dilettanti che ogni anno vengono organizzate in Belgio. Un premio per il vincitore, e decine di giovanissimi che lottano dal primo all'ultimo chilometro, che si impegnano a fondo, perché solo con la piccola somma che li attende al traguardo possono procurarsi la bicicletta di ricambio o il mezzo per pagarsi i viaggi di trasferimento. I ragazzi più dotati che appartengono a famiglie povere vengono alla ribalta per merito di queste gare. Sono chiamati i giovani della "scuola fiamminga" perché è soprattutto nelle Fiandre che il benessere è ancora una conquista di pochi. Va detto però che oggi in Belgio il ciclismo non è più considerato unicamente come un mezzo per salire i gradini della scala sociale. Una volta era visto soltanto in questa funzione. Intendiamoci, non è che ora si faccia del ciclismo per puro amore verso lo sport. Anche ai giorni nostri chi gareggia in bicicletta pensa soprattutto ai quattrini, e sotto questo riguardo, per i corridori belgi la miniera d'oro oggi è l'Italia. Il massimo traguardo dei giovani ciclisti è rappresentato da una delle vostre *équipe* e la ragione è ovvia: gli ingaggi nettamente superiori a quelli che si possono percepire in Belgio.»

Quali sono, in sostanza, i segreti che fanno del ciclismo belga il più forte d'Europa? Questa volta a rispondere è Rik Van Looy, uno che di ciclismo sicuramente se ne intende. Van Looy ha corso per ventidue anni, dal 1949 al '70, vincendo qualcosa come 414 gare, fra le quali figurano ventidue grandi classiche. Ha fatto parte per molti anni di squadre italiane, e a giudizio degli esperti è stato uno dei più grandi campioni comparsi sulle scene del ciclismo mondiale. Oggi Van Looy ha 39 anni e vive ad Herentals, una cittadina poco lontano da Anversa, dove possiede un grande maneggio coperto, moderne scuderie con una trentina di cavalli, un *club* elegantissimo e, tutt'intorno, dieci chilometri di prati e boschi. Ha moglie, due figli, ed è presidente di una squadra di calcio - la K.F.C. Herentals - che in Belgio disputa il campionato di serie C.

I cavalli e la squadra di calcio non gli vietano tuttavia di seguire le vicende del ciclismo, che rimane sempre il suo grande amore. Sullo sport della bicicletta è sempre aggiornatissimo, ed è un peccato che tanta competenza non sia convenientemente sfruttata. Secondo Van Looy, le circostanze che hanno fat-

to grande il ciclismo belga sono segreti di Pulcinella. Dice: «L'allenamento, l'abitudine quotidiana alla fatica, alla lotta, al sacrificio. Tutto qui. Nel mio Paese vengono organizzate ogni anno non meno di tremila gare e di queste, soltanto una decima parte è riservata ai professionisti. Le altre sono tutte per i giovani, e ne consegue che un nostro dilettante partecipa, di media, a cento corse all'anno, contro le quaranta di un dilettante italiano».

«Lei accennava ai sistemi di allenamento.»
«Ci stavo arrivando. Da anni io sostengo che in Italia e in Francia gli allenamenti sono spesso delle semplici passeggiate. Da noi, invece, ci si impegna sempre duramente. Ogni seduta di preparazione finisce per trasformarsi in una gara vera e propria. Una gara fra compagni di squadra, ma sempre dura, combattuta. In Italia poi, è inutile nascondere, un dilettante di valore ha già modo di guadagnare dei bei quattrini. Non li avrà sotto la voce "stipendio", ma comunque arrivano. E questo lo porta inconsciamente a non impegnarsi molto negli allenamenti: tanto, i soldi circolano ugualmente. Ma in questo modo non si diventa corridori completi. In Belgio, invece, i dilettanti non ricevono nulla dai *clubs* per i quali corrono. Hanno solo la possibilità di vincere i premi posti in palio ad ogni gara: di qui l'impegno costante negli allenamenti e durante le corse, che sono sempre una battaglia dall'inizio alla fine, perché soltanto i primi classificati hanno la possibilità di guadagnare qualcosa. È questione di mentalità, insomma: da noi la lotta è una consuetudine, è pane di tutti i giorni.»

Sono dunque tutte qui le ragioni della supremazia belga? È soltanto questione di sistemi di allenamento, di abitudine alla fatica e alla battaglia? «Non direi che sia proprio tutto qui», dice Giorgio Albani, ex corridore, vice presidente del gruppo sportivo italiano che ha Eddy Merckx sotto contratto, e apprezzatissimo tecnico. «Il ciclismo belga è oggi il dominatore anche perché è quello che più si avvicina al ciclismo moderno. Oggi la figura dello scalatore puro è quasi scomparsa. Nessuno ha più i Gaul e i Bahamontes che magari perdevano dieci minuti in pianura ma che poi in montagna infliggevano agli avversari distacchi di mezz'ora. Il corridore ciclista degli anni Settanta non è più un camoscio, ma un veltro. È corridore, cioè, che deve sapersi difendere in montagna e che contemporaneamente deve essere capace, sul piano, di volare a cinquanta all'ora per decine di chilometri. Per tenere medie elevatissime occorre saper spingere rapporti enormi, durissimi. E per spingere quei rapporti è necessario essere atleti autentici. I belgi, quasi tutti marcantoni dal peso-forma attorno ai settantacinque chili, posseggono queste caratteristiche. Le hanno affinate attraverso generazioni, correndo su percorsi relativamente brevi e privi di ondulazioni che inevitabilmente invitano agli scatti continui, alle lunghe volate mozzafiato. Quando è venuto il momento per questo tipo di ciclismo, quando cioè è tramontata la figura del campione che scalava le montagne in perfetta solitudine, era dunque logico che i belgi si trovassero pronti, in prima fila. Il loro corridore è stato insomma il primo che

ha saputo adeguarsi a quello che è stato chiamato il ciclismo moderno.»

Fino ad alcuni anni fa, una delle figure più caratteristiche del mondo ciclistico era quella del corridore indipendente; vale a dire un corridore che non avendo trovato ingaggio presso una squadra, gareggiava per conto proprio, vivendo con i premi che riusciva a guadagnarsi. Oggi anche questa figura è scomparsa. È stata cancellata dai legislatori del ciclismo internazionale. Il motivo? Perché in Italia e in Francia si organizza al massimo una corsa per settimana, e quali possibilità di campare avrebbe un indipendente, che tra l'altro dovrebbe pagarsi le spese di trasferta, gli alberghi e il materiale per correre? Quindi, niente più indipendenti. Ma in Belgio - dove si corre sette volte alla settimana e dove i trasferimenti sono generalmente nell'ordine di poche decine di chilometri - anche un professionista senza stipendio può vivere decorosamente. E allora si è escogitato un trucchetto che permette di non trasgredire le leggi e che al tempo stesso consente di continuare l'attività anche a quei corridori che non hanno trovato ingaggio.

Le squadre belghe che danno lavoro ai pro-



fessionisti sono cinque e ognuna raduna sotto i propri colori fra i trentacinque e i quaranta atleti. Ma i corridori sotto contratto, gli stipendiati, in effetti non sono più di quindici per squadra. Agli altri la società paga le quote dell'assicurazione sociale e passa maglie e biciclette. Tutto qui. I soldi per campare li devono trovare da altre parti: vale a dire aggiudicandosi i premi che attendono dopo il traguardo.

Qual è la differenza fondamentale fra il corridore belga e quello italiano? Secondo Giorgio Albani, il ciclista italiano è troppo coccolato. « In Belgio i corridori buoni sono tanti », dice, « e se qualcuno alza la cresta viene immediatamente allontanato. Non vi sono problemi di sostituzione. Da noi è il contrario. I corridori buoni sono scarsi: per non perderli, la casa che li paga è spesso pronta ad assecondare capricci e ad accontentare pretese. In Italia, insomma, la categoria dei corridori è scivolata verso l'imborghesimento. Facciamo un esempio. I belgi corrono sotto l'acqua e sotto il sole con la stessa disinvoltura. Quando si alzano la mattina, nemmeno guardano

che tempo fa. Da noi, dicono, piove sempre; se dunque dovessimo aspettare che spiova, non ci alleneremo mai. Così si temprano anche i caratteri. In Italia, invece, se durante una corsa si mette a diluviare, immancabilmente la percentuale dei ritirati diviene altissima ».

« Ma se facendo gareggiare i giovani cento volte all'anno si ottengono risultati così buoni, perché non seguiamo l'esempio dei belgi? »

« Perché da noi è ancora radicata la mentalità secondo la quale una corsa non è seria se il suo tracciato non comprende alcune montagne. Aggiungiamo poi che il *clou* della nostra attività si svolge nei periodi più torridi dell'anno ed ecco spiegati i motivi per cui un nostro ragazzo non può disputare cento gare in una stagione. In Italia, a causa del caldo e della durezza dei percorsi, non si allevano veltri, ma cavalli da fatica, cavalli da tiro. »

« Ci sembra di capire che se potesse decidere lei, adotterebbe immediatamente i sistemi dei belgi. »

« Certamente: dieci gare lunghe per stagione, non di più. E poi, magari sette volte la settimana, corse brevi, cento chilometri al



Nella foto accanto: Eddy Merckx (a destra) sta sferrando l'attacco che lo porterà alla conquista della maglia iridata ai mondiali di Mendrisio del 1971. Sopra: Rik Van Looy, un altro « grande » del ciclismo belga, nel maneggio che possiede a Herentals. Van Looy ha smesso di correre nel '70.



massimo, *kermesse* che servono a completare il bagaglio tecnico del corridore. E così che i belgi si sveltiscono, acquistano lo scatto, si abituano ai ritmi elevati. Il nostro dilettante, quando deve correre in un gruppo di duecento corridori, si trova a disagio, spesso ha paura, perché non è abituato a gareggiare così. E di conseguenza ha sempre le mani sui freni. La mischia, invece, è il pane dei belgi. Niente li intimorisce: la strada stretta, il *pavé*, l'asfalto bagnato, il fatto di essere al centro del gruppone. Niente li intimorisce perché in quelle condizioni corrono tutti i giorni. »

Ha un futuro il ciclismo belga? Sono già pronti, cioè, gli eredi di Eddy Merckx? Riguardo al primo interrogativo, gli esperti da noi avvicinati non hanno dubbi. La fabbrica è talmente ben avviata e così perfettamente organizzata che sicuramente continuerà a sfornare degli ottimi prodotti. Sono stati fatti anche dei nomi: Roger De Vlaeminck, che ha già una certa notorietà e che i tecnici indicano come uno dei più validi antagonisti di Merckx; Rik Van Linden, che si è già affacciato alla ribalta internazionale nella scorsa stagione, vincendo la Parigi-Tours; il giovanissimo Ludo Van Linden (nessuna parentela con l'altro Linden), che è divenuto professionista proprio nel gennaio di quest'anno. Il secondo interrogativo - e cioè se il Belgio possiede già dei giovani in grado di ripetere le imprese del suo attuale campionissimo - ha invece suscitato molte perplessità. « Eddy Merckx », ci è stato risposto, « è una gemma molto rara. Va già bene quando se ne trova una ogni quarto di secolo. »

Gualtiero Tramballi

OLANDA

i mercanti sono diventati industriali

Il Paese dei tulipani si è trasformato nel dopoguerra in una delle maggiori potenze economiche del continente. Le principali imprese olandesi hanno costruito, attraverso le loro consociate sparse in tutto il mondo, un nuovo impero finanziario che ha sostituito quello coloniale perduto nel '45. Ma la prosperità non ha alterato le caratteristiche tradizionali della nazione: tolleranza politica e religiosa, collaborazione tra le categorie sociali.

di MARZIO BELLACCI

L'Aja, febbraio

Una indagine demoscopica compiuta qualche tempo fa in Germania sulla conoscenza che i tedeschi avevano dell'Olanda diede un singolare risultato: quasi nessuno degli intervistati seppe indicare il nome del Primo ministro, ma un'altissima percentuale elencò senza esitazioni le principali industrie del Paese, dalla Unilever alla Philips alla Daf. L'Olanda dei tulipani e del burro è, in effetti, diventata in questo mezzo secolo una delle potenze industriali più sviluppate del mondo. Mentre, politicamente, il peso del Paese rimane relativo, e la professione di uomo politico continua ad avervi scarso prestigio, il suo indice di produttività è secondo solo a quello del Giappone e precede di varie lunghezze quello di tutti gli altri Paesi ricchi, Stati Uniti compresi. A distanza di secoli il miracolo di questo piccolo popolo che, contando solo sulla propria iniziativa, è entrato da protagonista nella ristretta rosa dei grandi, sta conoscendo una seconda edizione.

Nel Seicento la potenza navale degli olandesi superava quella dell'Inghilterra. I suoi commercianti, di volta in volta travestiti da ammiragli, generali, ministri o vescovi, occupavano nuove terre per trasformarle in imperi finanziari. Con le navi della Compagnia delle Indie arrivavano nei porti olandesi tutte le merci preziose del tempo. Per smistarle nel mondo di allora gli olandesi costruirono addirittura città su misura come Amsterdam, villaggio di pescatori fin quasi al 1400, ridisegnata da mercanti, artigiani e marinai che per i loro commerci avevano bisogno dell'acqua. Ve la portarono con una fitta rete di canali artificiali, sui quali pendevano dalle case e dai magazzini le carrucole per sollevare le mercanzie direttamente dalle navi e dai grandi barconi da trasporto. Nacquero in quegli anni le leggendarie fortune dei tagliatori di diamanti e dei grandi banchieri. Da allora l'Olanda è rimasta l'emporio d'Europa, e i suoi porti alle foci del Reno e della Schelda hanno accolto tutte le merci dirette al centro del continente.

Mentre marinai e mercanti rastrellavano ricchezze oltre oceano, gli olandesi continua-

vano la lotta di sempre contro il mare, per strappargli la terra su cui coltivare il necessario per vivere. Uno storico latino, parlando delle antiche tribù germaniche che abitavano alle foci del Reno, ha lasciato scritto: *Deus mare fecit, Batavus litora*, Dio creò il mare, il popolo dei batavi le coste. Metro per metro gli olandesi hanno rubato all'acqua 600 mila ettari di campi, costruendo dighe, scavando canali, bonificando laghi e paludi salmastre. Il risultato è un'agricoltura d'avanguardia che ha creato il quadro di un'Olanda mitica, il Paese con i contadini più evoluti del mondo.

Ma negli ultimi venticinque anni l'oleografia ufficiale è cambiata. Le ciminiere sono sorte accanto ai mulini a vento, i capannoni delle fabbriche in mezzo alle serre dei fiori. Le prime industrie olandesi sono nate alla fine del secolo scorso e nella prima decade del 1900 per iniziativa isolata di geniali pionieri, come i fratelli Philips di Eindhoven, o Van den Bergh e Jurgens, fondatori della Unilever. Lo sviluppo completo dell'industria in Olanda è però più recente: risale agli anni immediatamente successivi alla seconda guerra mondiale. È stato rapido e, quel che più conta, essenziale nelle sue scelte. L'Olanda aveva da risolvere due problemi: far fronte alla perdita del suo impero coloniale nell'Estremo Oriente, assorbire la manodopera che anno dopo anno lasciava i campi. La terra rubata al mare non era più in grado di dare da sola benessere a una popolazione che aumentava al ritmo del 2 per cento l'anno. Gli olandesi si sono così trasformati da contadini e mercanti in industriali. Hanno rovesciato i criteri commerciali seguiti fino ad allora. Petrolio, minerali di ferro, fosfati che, prima, stivati in bettoline e navi da carico, risalivano lungo il Reno verso i Paesi dell'Europa centrale, si fermano ora anche nelle fabbriche olandesi, edificate a loro volta, come gli antichi magazzini, lungo canali e fiumi.

Dal 1955 al 1967 la produzione industriale è stata in continuo aumento. È cresciuta ad un ritmo medio del 6 per cento l'anno e ha fatto salire del 4,5 per cento il prodotto nazionale lordo e del 3 per cento annuo il red-



Giuliana, regina d'Olanda dal 1948

dito individuale. Questo reddito è ben distribuito e ben sfruttato. Da un recente studio pubblicato dalla Commissione CEE risulta che il livello medio di vita degli olandesi è il più elevato della Comunità, inferiore in Europa solo a quello degli svedesi e degli svizzeri. I cardini del successo sono stati una politica di pieno impiego e una bilancia commerciale in equilibrio.

Il primo traguardo è stato raggiunto grazie a una buona intesa tra imprenditori e prestatori di lavoro. I due gruppi si sono riuniti spontaneamente in una organizzazione di reciproca consultazione per tutte le questioni che riguardano salari e prezzi, subito dopo la guerra. Questo spirito di collaborazione è ancora vivo.

L'equilibrio tra importazioni ed esportazioni è stato una scelta naturale per la nuova stirpe di industriali, nata dall'esperienza degli antichi mercanti. Il primo passo è stato il potenziamento delle industrie locali (il 15 per cento del reddito lordo dell'Olanda è reinvestito nell'industria) per renderle indipendenti nei confronti del capitale straniero. Assicurata questa piattaforma, gli olandesi si sono poi rivolti di nuovo all'estero. Oggi i prodotti finiti e i semi-lavorati rappresentano il 75 per cento delle esportazioni industriali olandesi. Questa apertura verso i mercati stranieri è la costante più evidente dei grandi gruppi del Paese. Dalla Unilever, che ha un fatturato di oltre 4 mila miliardi di lire l'anno, dipendono in tutto il mondo circa 500 altre società operative. I suoi 1200 prodotti (alimentari e detersivi) sono venduti in 50 Paesi diversi e raggiungono un mercato di 1 miliardo e 600 mila persone. L'industria metallurgica ed elettronica, seconda per fatturato complessivo dopo gli alimentari, assorbe un quarto della popolazione attiva e non sfugge a questa vocazione mercantile. La Philips, in ottanta anni di vita, è diventata una vera e propria federazione di industrie con una struttura organizzativa unica nell'ambito delle grandi imprese multinazionali. Dei suoi 345 mila dipendenti, soltanto 90 mila sono in Olanda. È suddivisa in tredici divisioni produttive, da cui

dipendono le singole società in patria e all'estero. Il 10 per cento delle esportazioni olandesi escono dalle fabbriche del gruppo Philips. Anche l'unica fabbrica olandese di automobili, la Daf, fondata da Hub van Doorne nel 1928 in un laboratorio di 16 metri quadri, esporta il 50 per cento della sua produzione. I suoi autobus, veicoli militari, motori industriali e marini sono diffusi in tutti i Paesi del MEC. In Italia sono conosciute in particolare le autovetture Daf, con la loro caratteristica trasmissione completamente automatica. La Fokker, altro esempio di industria d'avanguardia, ha progettato il turboreattore F 27, uno degli aerei più venduti nel mondo. La terza industria nazionale, quella petrolchimica, è nata sulla scia dello sviluppo gigantesco di una nota compagnia olandese, la Shell. Oggi i prodotti chimici esportati dall'Olanda sono più di duemila.

La rivoluzione economica non ha però cambiato lo spirito degli olandesi che, attraverso i secolari contatti con infinita altra gente sulle rotte commerciali di tutto il mondo, sono diventati il popolo più tollerante d'Europa. Convinzioni politiche e religiose dalle più diverse caratteristiche convivono senza difficoltà. Ne è un esempio la televisione. È privata, gestita da cinque compagnie diverse che curano cinque trasmissioni per altrettante correnti politiche e religiose. Le lotte tra protestanti e cattolici sono finite per sempre nel secolo scorso. Le proteste anarchiche dei *provos*, i primi capelloni d'Europa, sono state riassorbite nella legalità tanto che nel 1966 uno di loro poté sedere nel Consiglio comunale di Amsterdam. Nel Venlo Park, famiglie borghesi passeggiano senza alcun imbarazzo tra orde di capelloni. Non esiste lotta di classe. Anche in questi ultimi mesi, mentre l'economia sta attraversando un periodo di crisi, la discussione tra imprenditori e operai è improntata più al dialogo che allo scontro diretto. Forte incremento dei salari e superconsumo (aumentano le importazioni a scapito delle esportazioni) hanno dato il via a un processo di inflazione piuttosto accelerato: salgono prezzi e disoccupati. Ma gli olandesi sono sicuri di riassorbire questi squilibri e di riuscire a mantenere il loro caratteristico assetto sociale, dove nessuno è povero, e nessuno troppo ricco.

Marzio Bellacci



Una vettura Daf 55 automatica, fotografata a Eindhoven davanti all'Evaluan, il palazzo dell'esposizione permanente Philips. La Daf, unica industria automobilistica olandese, esporta metà della produzione, specie autocarri e autobus.

L'OLANDA IN CIFRE:

SUPERFICIE - 33.779 chilometri quadrati. Alla terraferma vanno aggiunti altri 40.844 chilometri quadrati di acque interne.

POPOLAZIONE - 12.957.621 abitanti. Secondo il censimento del 1968 gli stranieri erano 204.000, di cui 14.500 italiani e 18.300 spagnoli.

CAPITALE - L'Aja, 743.208 abitanti.

CITTÀ PRINCIPALI - Amsterdam, 1.040.395; Rotterdam, 727.207; Utrecht, 433.697; Eindhoven, 314.543; Arnhem, 261.833; Haarlem, 239.156.

RELIGIONE - Cattolici, 5.141.900; protestanti, 5.000.000; ebrei, 23.000.

UNITÀ MONETARIA - Fiorino olandese, pari a lire 181,50.

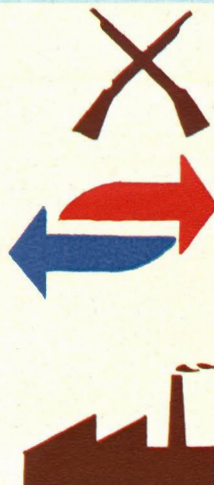


ORDINAMENTO DELLO STATO - Monarchia costituzionale. In base alla Costituzione del novembre 1887, tuttora in vigore, il governo è responsabile verso il Parlamento, che esercita la funzione legislativa e si compone di due Camere: la Prima Camera (75 membri, eletti per sei anni dai Consigli provinciali e rinnovabili per metà ogni tre anni) e la Seconda Camera (150 membri, eletti per quattro anni a suffragio universale e con il sistema proporzionale). Capo dello Stato la regina Juliana Louise Emma Marie Wilhelmina. Primo ministro Barend Biesheuvel, antirivoluzionario, a capo di una coalizione formata dai partiti: antirivoluzionario, cattolico, liberale, cristiano-storico e Democrazia 70.

FORZE ARMATE - In totale 116.500 uomini, di cui 76.000 nell'esercito; 19.000 nella marina e 21.500 nell'aviazione. L'Olanda fa parte della NATO.

COMUNICAZIONI - Marina mercantile, 1598 navi per complessive 5.206.663 tonnellate di stazza lorda (dati 1970). Ferrovie, 3148 chilometri, di cui 1641 elettrificati. Strade, 74.000 chilometri. Autostrade, 979 chilometri. Canali navigabili, 5343 chilometri. Autoveicoli, 2.837.500, di cui 2.500.000 autovetture. La compagnia aerea di bandiera è la KLM, che ha 54 jets.

ECONOMIA - Prodotto nazionale lordo 31,3 miliardi di dollari. Reddito « pro capite » 2409 dollari, pari a lire 1.494.000. Popolazione attiva 4.485.000, di cui soltanto l'8% addetto all'agricoltura. Le principali produzioni agricole dell'Olanda sono segale, avena, frumento, orzo, patata. Estesa è la superficie agricola destinata al giardinaggio: si coltivano giacinti, tulipani, crisantemi, lillà e rose di serra. Molto importante è la pesca soprattutto delle aringhe, cibo nazionale olandese. Il sottosuolo della piattaforma continentale è ricco di petrolio (1.920.000 tonnellate all'anno) e di gas naturale (31.668 milioni di metri cubi nel 1970, in parte esportati). Importante è l'industria cantieristica a Rotterdam, Amsterdam e Flessinga. Ecco, in ordine decrescente, il fatturato (lire italiane) di alcune tra le principali aziende olandesi: Royal Dutch Shell (prodotti petroliferi, chimica) 6.748.342.500.000; Unilever (alimenti, detersivi) 4.302.000.000.000; Philips (elettronica, equipaggiamenti elettrici, chimica) 2.601.876.250.000; Akzo (fibre sintetiche, chimica, plastica) 1.251.523.750.000; SHV (carbone) 609.608.000.000.



ISTRUZIONE PUBBLICA - 1.427.966 alunni delle scuole elementari; 970.000 delle scuole medie; 98.000 studenti universitari. Principali atenei: Amsterdam e Leida. Analfabetismo, inesistente.

INFORMAZIONI - I principali quotidiani sono « De Telegraaf » (383.000 copie) e « Het Vrije Volk » (283.000).



ATTRAZIONI TURISTICHE - La città più interessante è senza dubbio Amsterdam, villaggio di pescatori all'inizio del XIV secolo, divenuto nel 1600 uno dei principali centri commerciali del mondo. La città è costruita su una fitta rete di canali artificiali. Per gli appassionati di pittura fiamminga, magnifici musei ad Amsterdam, all'Aja, Rotterdam, Leida, Haarlem. Sono molto interessanti le escursioni ai mulini a vento della valle del Lek.



ROTTERDAM porta del continente

di LIVIO CAPUTO
fotografie di MARIO DE BIASI



Cento navi
attraccano ai moli
ogni giorno

A sinistra: una veduta del porto di Rotterdam al tramonto. Il porto comincia al ponte Guglielmo sopra il Lek, un braccio del delta del Reno, e si estende per 36 chilometri, quasi tutto sulla riva sinistra del fiume, fino al suo sbocco in mare. Sopra: chiatte in attesa di risalire il Reno. Trecentomila di queste chiatte fanno scalo ogni anno a Rotterdam.

Rotterdam, febbrato

Le statistiche parlano da sole. Per il porto di Rotterdam sono passate lo scorso anno 225 milioni di tonnellate di merci; per Londra, che occupa il secondo posto nella classifica mondiale, solo 90 milioni; per Genova, che è il maggiore scalo marittimo italiano, 55 milioni. Ma la supremazia del porto olandese, che si fa di anno in anno più schiacciante, non riguarda solo il volume del carico. Rotterdam è oggi anche lo scalo con le attrezzature più moderne, la migliore organizzazione, le comunicazioni terrestri più rapide di tutto il globo. La sua efficienza ha dato un contributo molto importante allo sviluppo dei commerci d'oltremare della Comunità Europea e all'industrializzazione di un vasto retroterra che arriva fin nel cuore della Germania.

Quando l'Olanda era una grande potenza marinara, il porto principale del Paese era Amsterdam, capolinea degli scambi con l'Oriente. Le fortune di Rotterdam cominciarono con la navigazione a vapore e la rivoluzione industriale, e inizialmente furono dovute soprattutto alla sua privilegiata posizione geografica, all'estuario del Reno e della Mosa. Lungo le sue banchine, avveniva il trasbordo dalle navi oceaniche alle chiatte fluviali, e viceversa, di buona parte dei prodotti importati ed esportati dalla Ruhr. Questa funzione di « polmone » di un vasto, ricchissimo *Hinterland* costituisce tuttora il più solido pilastro della floridezza della città. Rotterdam è diventata così il principale porto petrolifero del continente, dotato di cinque grandi raffinerie con una capacità di circa 50 milioni di tonnellate annue e di una rete di oleodotti che arriva fino alle Alpi. È diventata centro di distribuzione per il Mercato Comune dei prodotti di molte grandi aziende giapponesi ed americane. È diventata, infine, sede di una importantissima zona industriale, che dà lavoro a 80.000 persone e rappresenta uno dei fulcri dell'economia olandese.

Il porto di Rotterdam è un trionfo dell'iniziativa privata. Lo Stato, infatti, è responsabile solo dei grandi lavori per l'ampliamento del porto e del periodico dragaggio del fiume; la città si occupa della costruzione delle banchine. Ma tutti i terreni litoranei sono affittati, per un prezzo medio annuo di 1000 lire al metro quadro, a imprese private, le quali vi hanno installato magazzini e attrezzature, e gestiscono gli scali. Una vera e propria autorità portuale, come a Genova o a Londra, non esiste. L'assenza di pastoie burocratiche e la concorrenza tra le varie compagnie è un fattore importante nel continuo rinnovamento degli impianti che ha permesso a Rotterdam di essere sempre all'avanguardia sul piano tecnico. Il porto vanta, per esempio, l'unico moderno terminale europeo per le navi adibite al trasporto dei *containers*.

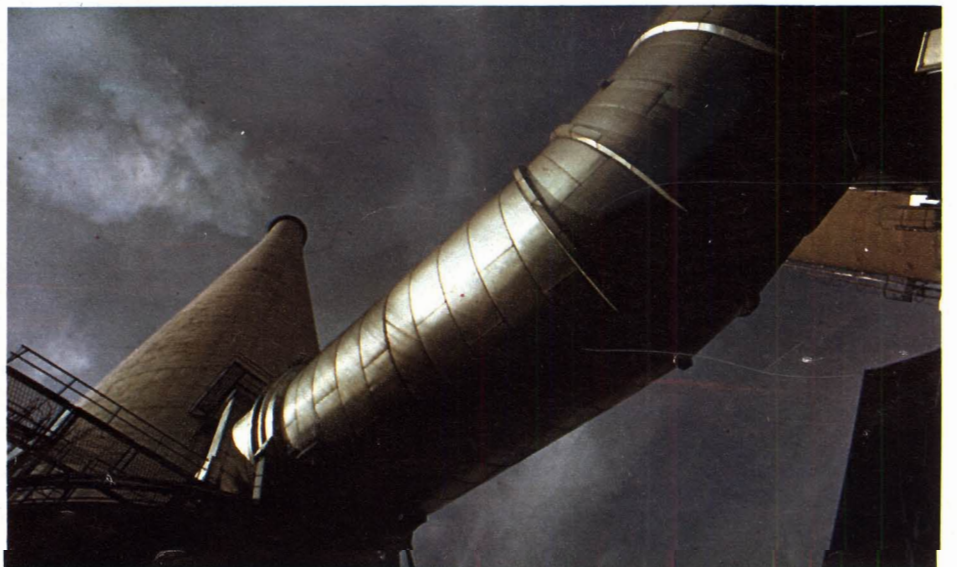
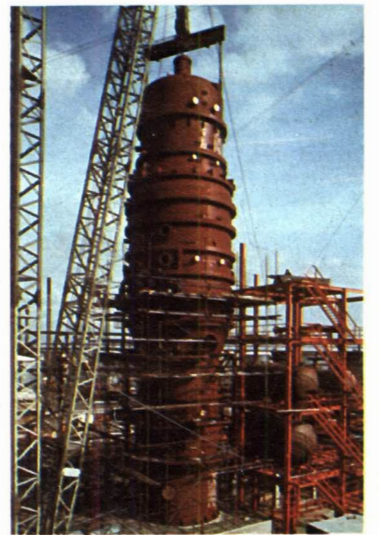
A Rotterdam arrivano in media 100 navi al giorno, che si fermano in porto da un minimo di 24 ore a un massimo di tre giorni. La capacità è di 300 navi, ma sarà portata presto a oltre 400 con il completamento di un nuovo sistema di banchine sul Mare del Nord, di fronte a Hook van Holland. Grazie a una catena di sette stazioni radar poste sulle due rive del canale di accesso, che consentono la « navigazione cieca », neppure le terribili nebbie invernali sono mai riuscite a bloccare l'attività di Rotterdam. Dal tempo di guerra, il porto si è fermato una sola volta per tre settimane, nel 1970, a causa di uno sciopero dei suoi 14.000 scaricatori. « L'esperienza è stata terribile per tutti », dice uno dei dirigenti del porto, « ma ha avuto anche un aspetto salutare: tutta l'industria europea si è resa allora conto della funzione insostituibile che Rotterdam ha nel continente. »





Per questi impianti passa un immenso fiume di petrolio

A sinistra: un deposito di olii lubrificanti alla raffineria di petrolio della Shell a Pernis, che con una capacità annua di 26 milioni di tonnellate è la più grande del mondo. Nel porto di Rotterdam vi sono anche raffinerie Esso, BP, Gulf e Mobil. In alto: uno degli impianti per lo scarico rapido delle petroliere al « porto del petrolio numero 4 » che può accogliere navi fino a 225.000 tonnellate. A Rotterdam arrivano ogni anno 90 milioni di tonnellate di greggio, di cui due terzi sono raffinate in loco, e il resto prosegue per la Germania a mezzo di oleodotti. A destra: il più grande distillatore del mondo, per il cui funzionamento occorrono solo cinque persone. La raffineria Shell di Rotterdam è l'unica in grado di trattare tutti i 40 tipi di petrolio esistenti. Sotto: scorcio della ciminiera alta 213 metri che disperde gli scarichi della raffineria.



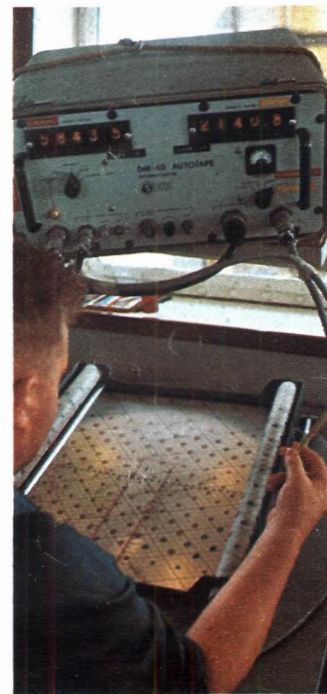


**In un solo balzo
dal Reno
al Mississippi**

In alto: la Atlantic Cognac, una nave attrezzata per il trasporto dei containers, salpa verso l'America dallo Europe Container Terminus (ECT) di Rotterdam. All'ECT sono partiti e arrivati, nel 1971, 250.000 contenitori, i grandi scatoloni metallici che hanno rivoluzionato i trasporti marittimi. I contenitori in arrivo da oltre Atlantico vengono smistati in tutto il continente dai 124 treni merci e dalle 101 navi mercantili in partenza dallo ECT per 53 diverse destinazioni ogni settimana. A destra: un portuale dirige un'operazione di carico per mezzo di una radio portatile. Sotto: una delle due nuovissime navi LASH, che fanno la spola tra New Orleans e Rotterdam. Con questo metodo è possibile spedire merce dal bacino del Mississippi a quello del Reno, e viceversa, senza un solo trasbordo.



**Un grandioso canale
per i « mostri »
che arrivano dal mare**



A sinistra: una speciale nave-gru deposita, sul tracciato del « molo sud » all'imbocco del porto di Rotterdam, un blocco di cemento del peso di 43 tonnellate. L'operazione viene compiuta con precisione millimetrica, secondo un piano assai particolareggiato (foto sopra), grazie a un apparecchio elettronico che permette al comandante di conoscere sempre con assoluta esattezza la posizione della propria nave. Il « molo sud » fa parte delle grandiose opere attualmente in corso alla foce del Reno per ampliare il porto e renderlo agibile a navi fino a 500.000 tonnellate. I lavori, che termineranno nel 1974 e costeranno circa 200 miliardi di lire, comprendono l'apertura di un canale lungo 12 km., profondo 22 metri e largo 55, che consenta ai « nuovi leviatani » di avvicinarsi alla costa senza pericolo; la costruzione di oltre 16 km. di moli, che richiederanno 5 milioni di tonnellate di ghiaia, altrettante di pietre e 55.000 metri cubi di cemento; infine, il « recupero », con l'impiego di 150 milioni di metri cubi di sabbia, di un tratto di mare di circa 10 km. quadrati che sarà utilizzato per la costruzione di un nuovo terminal. Per l'esecuzione di questi lavori è stato necessario costruire quattro navi adibite alla posa delle pietre e dei blocchi e tre per le operazioni di dragaggio.

La catena di montaggio è arrivata in campagna

L'agricoltura olandese è un caso pressoché unico al mondo: occupa l'8 per cento della popolazione attiva e produce l'8 per cento dei beni nazionali, dando prova così di un perfetto equilibrio che consente a chi lavora la terra d'avere un reddito uguale a quello degli altri. Nonostante questo, anche in Olanda si assiste al fenomeno della « corsa alla città »: i vecchi restano mentre i giovani fuggono, trovando la vita dei campi troppo dura.

di FRANCO BERTARELLI
fotografie di GIORGIO LOTTI

L'Aja, febbraio

Il soggiorno di casa De Jong è molto spazioso, diviso in due da un arco: il solito giro di poltrone intorno al caminetto, la grande tavola da pranzo nel vano oltre l'arcata, un pianoforte a mezza coda e un organo elettrico, schiena contro schiena, divisi da una parete, un cesto di vimini pieno di riviste a colori e di giornali sportivi, tende di cretonne alle quattro finestre, alle quali fanno da base altrettanti massicci radiatori del termosifone.

Siamo in una delle poche abitazioni del villaggio di Schiplniden a trenta chilometri circa dall'Aja. E ci ha spinti a trascorrere un'intera giornata con la famiglia De Jong un dato statistico brevissimo come formulazione, ma straordinariamente eloquente: gli addetti all'agricoltura olandese sono meno dell'8 per cento della popolazione attiva e producono qualcosa di più dell'8 per cento di tutto il prodotto nazionale. Un caso d'equilibrio perfetto, finalmente una dimostrazione che la gente dei campi può - in determinate condizioni - portarsi alla pari con tutti gli altri lavoratori dell'industria e dei servizi, produrre altrettanta ricchezza e dunque guadagnare altrettanto.

La verifica di questo stato di fatto comincia dunque da qui, dalla comoda casa piccoloborghese di Cornelius Simon De Jong, che ha 58 anni e che fa l'agricoltore da sempre, nell'azienda di 25 ettari ereditata dal padre. Il nostro ospite è alto e forte, « duro » d'aspetto, ma dolce di cuore, come dice il terzogenito, Marius Willem, che ha vent'anni, e studia medicina all'università di Leiden. E lui che ci fa da interprete in un fluentissimo inglese.

La primogenita, Jenneke, 25 anni, oggi non c'è, perché è di turno all'ospedale vicino. Essa, infatti, è dottore in medicina da un mese, ed ha potuto laurearsi anche grazie a un assegno mensile conferitole dallo Stato che ha finanziato il 40 per cento del costo completo dei suoi studi: una somma che Jenneke (come tanti altri ragazzi olandesi) si è impegnata sul

suo onore a restituire nel tempo con i suoi guadagni professionali. Una lezione di saggia democrazia che è difficile dimenticare: non c'entra con la nostra inchiesta sull'Olanda agricola, ma merita ugualmente di essere conosciuta e meditata.

Gli altri figli - sono sei in tutto - fanno corona al padre: sono Maarten, di 23 anni, che fa l'autista di un camion per la raccolta del latte della cooperativa agricola della quale anche la famiglia De Jong è socia, Marius Willem che abbiamo già ricordato, Cornelius (hanno tutti nomi antichi e solenni) che fa l'elettrotecnico, e i gemelli di 14 anni, Johannes Cornelius e Peter, due spilungoni di un metro e 80, che frequentano le medie con deplorabili risultati: il primo invidia il fratello autista, il secondo pare non abbia altri orizzonti confessati che il gioco del calcio.

Tutti, comunque, escludono nella maniera più decisa (ma senza rancore, anzi ammirando e lodando il proprio padre anche per la libertà assoluta di scelta che ha sempre dato loro) di voler fare gli agricoltori, cioè di raccogliere l'azienda familiare, che pure gli ha dato tranquillità e agiatezza. Il perché, è l'eterna motivazione: la vita dei campi è dura, non consente ferie (Cornelius Simon confessa di aver lasciato l'azienda nelle mani di un cugino soltanto per tre giorni quando si sposò con Johanna Maria), non ammette la settimana corta.

Il capofamiglia parla di questo futuro con assoluta serenità: dice che lavorerà fin verso i 65 anni, poi andrà in pensione, dopo aver venduto la fattoria a qualche vicino, « perché », ci dice, « l'avvenire è delle proprietà molto grandi, cento ettari almeno se la terra è buona, anzi ottima ».

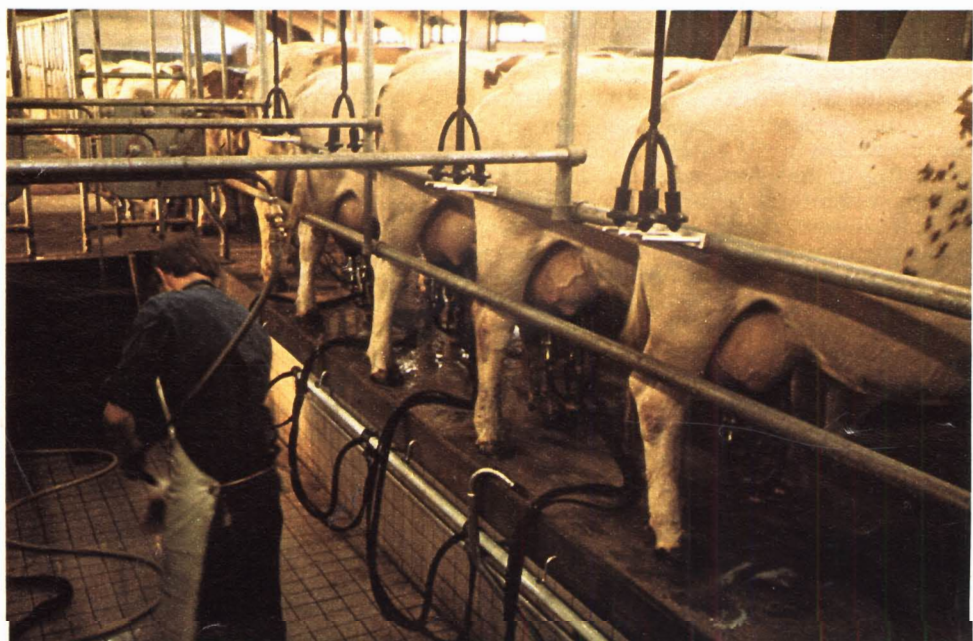
Adesso parliamo di conti: con franchezza, Cornelius Simon ci racconta che negli ultimi dieci anni la produttività della sua azienda è cresciuta del 7 per cento annuo (contro una

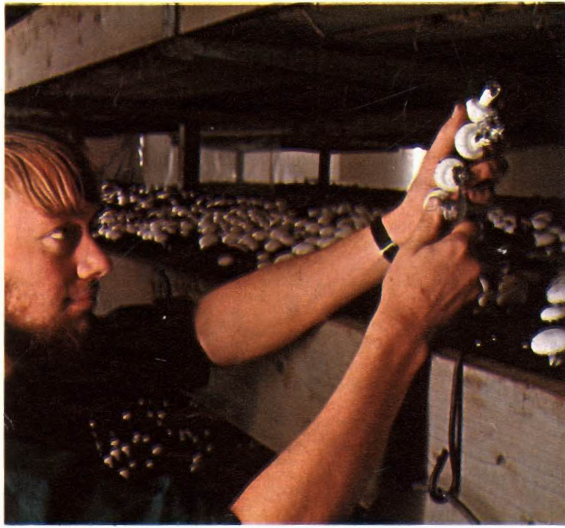




Ha tanti figli ma deve quasi sempre lavorare da solo

Nella foto a sinistra: l'agricoltore Cornelius Simon De Jong con quattro dei suoi sei figli. I giovani si dedicano qualche volta ai lavori agricoli, durante il tempo libero; ma nessuno intende subentrare al padre nella conduzione dell'azienda, anche se essa può assicurare loro il benessere. In basso: la mungitura in una stalla moderna e razionale. Due uomini soltanto sono sufficienti per badare a cento mucche, perché vengono aiutati da apparecchiature automatiche per la nutrizione degli animali e per la pulizia.





Coltivazioni redditizie affidate a superspecialisti

In alto, un « allevamento » di funghi dentro camere a temperatura, umidità e illuminazione costanti. Qui sotto, un igrometro di precisione che stabilisce da solo i tempi d'irrorazione e la quantità d'acqua da nebulizzare sulle piante in una serra. Con sistemi di questo tipo, i coltivatori olandesi hanno raggiunto l'obiettivo di ottenere alte produzioni per metro quadrato a costi molto bassi, perché l'intervento dell'uomo è limitato al minimo. Esiste in tutto il Paese una ventina di scuole specializzate per formare i tecnici di questa agricoltura tanto progredita, da permettersi di offrire alte paghe, uguali a quelle dell'industria.



Da migliaia di ettari di serre nascono fiori e piante per tutto il mondo



Le coltivazioni in serra - che vanno dalle rose ai pomodori (foto qui sopra) - costituiscono uno dei cardini della florida agricoltura olandese. Il rapido smercio dei prodotti agricoli è un'altra delle caratteristiche fondamentali dell'intero processo economico. Nella foto grande a destra: in uno dei saloni d'una « Casa delle aste » sono allineati i fiori colti al mattino: partiranno nella stessa giornata, in aereo, per i mercati esteri.



media nazionale del 6) grazie a forti investimenti, a qualche « ideuzza mica male », e a tanto s fibrante lavoro.

Cornelius Simon De Jong si alza ogni mattina alle quattro per accudire alle sue 39 mucche di razza e ai 21 vitellini da carne che sta allevando. Ci facciamo ripetere la cifra, perché è veramente alta in relazione alla superficie dell'azienda divisa in due parti da una strada piena di traffico. Vende il latte a circa 75 lire il litro (meno del prezzo italiano), e la carne di vitello a 900 (un po' più che in Italia); ma guadagna circa 350 mila lire al mese, che - non dovendo egli spendere nulla per l'affitto della casa e per un buon settanta per cento del vitto - gli consentono di condurre un'esistenza abbastanza agiata. Si tratta tuttavia di un benessere raggiunto a prezzo altissimo, giacché egli fa quasi tutto da solo, se si eccettua l'aiuto saltuario di qualche figlio, durante le vacanze o il doposcuola. Il costo di un bracciante è infatti notevole, perché supera le 1200 lire all'ora. « E poi », ci spiega Cornelius Simon, « si perde più tempo a trovare un bracciante che a sbrigare il lavoro da soli ».

L'azienda De Jong è altamente meccanizzata, come del resto quasi tutte le altre fattorie olandesi: è una necessità imposta anche dall'esodo dalle campagne, che ha assunto un ritmo quasi preoccupante negli ultimi quindici anni. Nel 1959, a fenomeno già cominciato, la quota di popolazione attiva dedicata all'agricoltura era infatti del 16 per cento, più del doppio di adesso. Le ragioni le abbiamo già accennate: e ce le hanno spiegate senza imbarazzo davanti a se le loro padre e giovani De Jong, ciascuno orientato verso un avvenire di professioni o di mestieri diversi. Ma c'è anche una componente sociale, che non ci si aspetterebbe di veder sopravvivere in un'attività come quella olandese, tanto più avanzata della nostra: un agricoltore, anche se possiede 300 ettari (ed è dunque ricco e potente, data la produttività di questa terra) ha una « qualificazione sociale » che differisce molto da quella di un mercante e, più ancora, da quella di un professionista.

La fattoria di media grandezza che abbiamo visitato seguendo l'attività ordinata, cronometrica, intelligente e appassionata, del

suo padrone Cornelius Simon, può essere definita come tipica della situazione attuale. La tendenza direzionale è invece quella che prevede aziende sempre più grandi meccanizzate all'estremo, « governate » da pochissimi specialisti ben pagati e che possono, con turni di lavoro opportuni, condurre la stessa esistenza pratica degli addetti all'industria e ai servizi: sei-sette ore di lavoro al giorno, lunghe ferie, riposo settimanale, pensioni soddisfacenti, possibilità di elevazione culturale e sociale attraverso il tempo libero, un'elevazione che s'innesta però su una piattaforma di buoni e solidi studi effettuati.

Non c'è avvenire - ci dicono gli esperti con i quali abbiamo parlato - se non superando la proletarianizzazione delle « maestranze » agricole. L'alternativa a una politica cosiffatta, è la fuga dei giovani dalla terra: da una terra che è già un capolavoro di fertilità e che produce, come abbiamo visto all'inizio, un volume di ricchezza inusitato, che alimenta l'esportazione con la quota del 30 per cento. Ecco perché l'Olanda è il Paese nel quale si conducono le ricerche più avanzate (ma senza inutili sofi-



sticazioni) in fatto di stalle per l'allevamento del bestiame, che sembrano proprio catene di montaggio per il latte e la carne. Stalle nelle quali l'alimentazione, il governo delle lettiere, la pulizia dei capi e l'asportazione del concime avvengono in modo del tutto automatico, premendo i bottoni colorati di un quadro elettrico.

Per sfruttare pienamente le possibilità dei pascoli ricchissimi che nascono sui terreni strappati con tanta fatica al mare, sono state create unità mobili di mungitura, cioè apparecchiature elettriche su ruote che - rimorchiate da un trattore - seguono le mandrie nei loro spostamenti. Eppoi, per tutte le altre colture, macchine e macchine la cui produttività è esaltata dalla geometrica razionalità dei campi dove non c'è un metro di dislivello o un angolo che non sia retto, o una pianta che intralci la marcia precisa delle grosse gomme artigliate delle trattatrici.

Per tenere valide energie legate a questo lavoro, non c'è che andare avanti per la strada già tracciata. L'addetto alla macchina operatrice (magari munita di cabina chiusa e ri-

scaldata durante l'inverno), « fa » le sue ore, poi si toglie la tuta, si mette sotto la doccia, si riveste e s'infilta nella sua automobile per tornarsene a casa. Anche i De Jong, del resto, hanno due vetture: una *Volkswagen* e una *Peugeot*. Fuori da questo schema socio-economico, perfino la floridissima agricoltura olandese sembra non immune da pericoli di recessione. Il punto crisi pare verrà toccato quando l'aliquota della popolazione attiva impiegata nel lavoro dei campi scenderà al 6 per cento: allora - e il traguardo non è lontano - gli obiettivi fondamentali dell'ingrandimento delle aziende e della supermeccanizzazione dovranno essere pienamente raggiunti.

Ciò nonostante, nella sfera del MEC l'Olanda produce, impiegando soltanto il 3 per cento della manodopera agricola, il 10 per cento di tutto il latte, il 16,75 del formaggio, il 12 del pollame da carne, il 7 dei bovini. Si pone cioè all'avanguardia in quasi tutti i settori più vitali ed economicamente più redditizi. Parte del segreto è nel clima, soltanto apparentemente sfavorevole. Malgrado la latitudine nordica, l'«innesto» intimo del mare con la ter-

ra si fa sentire, ed evita i forti sbalzi di temperatura (la media annuale è di 10 gradi centigradi). Anche le piogge (da 700 a 800 millimetri annui) sono distribuite regolarmente, come a integrare l'umidità del suolo già altissima per la rete di canali che percorre il Paese come la circolazione di un sistema sanguigno. Nei 2 milioni e 600 mila ettari (su un totale di 3,6 milioni) destinati all'agricoltura, non c'è - si può dire - un metro incolto o un errore colturale evidente. Natura del suolo e intelligenza dell'uomo fanno dunque, unite, il miracolo di una nazione « verde », e che dal verde trae il 30 per cento della sua bilancia delle esportazioni.

Questo perché, oltre all'agricoltura classica, fatta di campi coltivati con lo stesso amore paziente dei giardini, basata su produzioni ricche come il latte e la carne, organizzata con criteri cooperativistici che escludono frange economiche puramente speculative (il divario tra i prezzi dalla produzione al consumo è tra i più bassi del mondo), l'agricoltura olandese ha due altri settori d'estremo interesse oltre quelli classici esaminati: la floricultu-



**Apparecchi elettronici
per le quotazioni alle aste**

Una delle sale in cui si svolgono le aste dei fiori: ogni compratore ha un banco nel quale introduce una scheda perforata col proprio numero di codice, che un elaboratore riproduce sul frontale del bancone. Le offerte sulla partita che è esposta vengono registrate da uno strumento simile a un grande orologio che è di fronte ai compratori, in modo che ognuno possa seguire il loro andamento.

ra e la coltivazione sotto vetro, cioè in serra.

Tutti sanno che l'Olanda è il Paese dei tulipani, che vengono coltivati su migliaia di ettari a cielo aperto, un po' come da noi si fa per il grano, così che all'inizio della primavera alcune regioni meridionali sembrano immense tavolozze da pittore. Ma la floricoltura non si arresta davvero a quei campi policromi (in genere i fiori vengono tagliati e gettati via a ingrassare il terreno, perché è molto più redditizio vendere i bulbi): giunchiglie, narcisi e giacinti sono altrettanto diffusi, su almeno 15 mila ettari, e sono piante stupende, coltivate con l'esperienza di quattrocento anni, da quando cioè i primi mercanti che avevano portato i bulbi dal Medio Oriente si accorsero che su quella loro terra d'acqua e di buona volontà i fiori crescevano rigogliosi e stupendi.

Le serre coprono oltre 7 mila ettari, a volte riunite in distese di vetro grandi come la Fiat di Torino. Nelle più moderne che abbiamo visitato, il paragone con l'industria diventa quasi ovvio. Alluminio anodizzato per le strutture, plastica o vetro oscurabili per far trasparire la quantità voluta di luce, apertura automatica delle finestre a bilancia a seconda della direzione del vento e della tempera-

tura esterna, riscaldamento a metano comandato da termostati prerogolati a seconda delle colture e del loro stato di crescita, igrometri che sentono il grado d'umidità e che provvedono da soli a far piovere sui cassoni d'allevamento delle pianticelle la giusta quantità di acqua nebulizzata, irrigazione a tempo « memorizzato », cioè effettuata senza intervento umano ogni dieci minuti, dieci ore o ogni due giorni, a volontà.

Da tutto ciò, risultano produzioni da primato, tali da assicurare vera agiatezza a chi - ma si tratta di esperti d'alto livello - sia proprietario anche soltanto di due o tre mila metri quadrati di simili « fabbriche » di fiori o di piante rare: e perfino di prodotti orticoli che sono offerti sul mercato come superprimizie in stagioni nelle quali sarebbe follia pretenderlo dalla natura. I pomodoro che comperiamo a Natale, a Roma, a Milano, a Londra o a Berlino (ovest, s'intende) nascono infatti qui in Olanda, sottovetro. E così pure zucchine, o fagiolini, o melanzane, pagate come fossero d'argento.

Altro settore importantissimo dell'attività agricola olandese è quello dei vivai. I più grandi e razionali li abbiamo visti a Boskoop, dove la rete dei canali ha un livello d'acqua di 50

centimetri più basso di quello del suolo, così che enormi estensioni di piantine ornamentali hanno sempre (e con poca spesa) le radici umide. Il volume d'affari di questo settore si valuta a decine di miliardi l'anno, e garantisce una autentica prosperità a tutti coloro che vi sono addetti.

I fiori, che le cooperative vendono all'asta in appositi centri (modernissimo quello di Aalsmeer presso Amsterdam) sono colti al mattino presto, vengono « quotati » tra le dieci e le dodici e prendono il volo nel pomeriggio dall'aeroporto di Schiphol per tutte le destinazioni europee. Organizzazioni serie fatte da gente seria, che abbina un'onestà e un'intraprendenza mercantile tradizionale a un modo di valorizzare il « capitale terra » che forse non ha precedenti.

Quella olandese, insomma, è una lezione da meditare: per molti versi e in certe condizioni essa è adattabilissima a vaste zone dell'Italia agricola, dove invece si perpetuano demagogia legislativa, frammentazione delle aziende, ed egoismo (cioè poco o fiacco spirito cooperativistico), e dove il denaro pubblico si sperde in mille rivoletti subito aridi, invece di concentrarsi in grandi imprese produttive.

Franco Bertarelli

LA VIA DEL TABACCO PASSA PER NIEMEYER

Lui non era certo l'unico. Di piccoli artigiani del tabacco, all'inizio del secolo scorso, in Olanda ce n'erano parecchi.

Ma già allora, entrando nel negozietto «Het Wapen van Rotterdam» dell'artigiano Theodorus Niemeyer, erano in molti a vedere in lui la vocazione per il tabacco come arte.

Vedevano giusto: nata nel 1819 come azienda familiare, la Royal Factory Theodorus Niemeyer Ltd. (questo il nome attuale) è oggi una delle più grandi compagnie europee del settore e — per quanto riguarda il tabacco da pipa — senz'altro la più importante: due milioni e mezzo di chili esportati ogni anno in 157 Paesi.

Sono profumate miscele di tabacchi pregiati che vanno ad alimentare i pacifici fuochi sacri che una élite di raffinati fumatori di pipa accende ogni giorno, in tutto il mondo, coi gesti misurati e un po' gelosi di un antico rituale.

Le fragranze più note sono quelle della miscela Clan, dalla caratteristica busta scozzese, della miscela Royal Niemeyer e di quella conosciuta col mitico nome di Flying Dutchman (L'Olandese Volante).

A proposito della miscela Clan dobbiamo aprire una piccola parentesi: da qualche tempo vengono prodotte sotto questo nome delle sigarette anch'esse caratterizzate — sul pacchetto — dal tipico motivo scozzese. Sia la miscela che le sigarette sono prodotte dalla Niemeyer, ma si tratta, evidentemente, di due qualità di tabacco completamente diverse. La precisazione era necessaria per tranquillizzare i fumatori di sigarette e non scandalizzare quelli di pipa. Torniamo appunto a loro.



La fedele ricostruzione del negozio «Het Wapen van Rotterdam» (1819), prima pietra della Niemeyer.



Fase di linea di produzione.



Fase finale della produzione della miscela da pipa Royal Niemeyer.



La cernita e mistura dei tabacchi.



Pipe in porcellana di produzione germanica, risalenti al 1820. Sono decorate con miniature di notevole pregio.



Pipa in schiuma, prodotta a Vienna nel XVIII secolo.

I compratori di fumo

Dalla botteguccia artigiana alla fabbrica con più di mille dipendenti; dal lavoro appassionato del fondatore a quello — organizzato diversamente ma altrettanto appassionato dell'attuale signor Niemeyer (quarta generazione) — il punto di orgoglio della casa è rimasto il tabacco da pipa.

Il tranquillo signore che, sprofondato nella sua poltrona, accende l'amica pipa per aspirarne i ben dosati aromi, probabilmente non sa che c'è gente che passa la vita correndo per lui.

Intendiamo parlare dei compratori di tabacco — i buyers — che la Niemeyer manda (stavamo per dire sguinzaglia) in tutto il mondo: in America, del Sud e del Nord, in Asia, in Africa. Sempre alla ricerca del tabacco migliore.

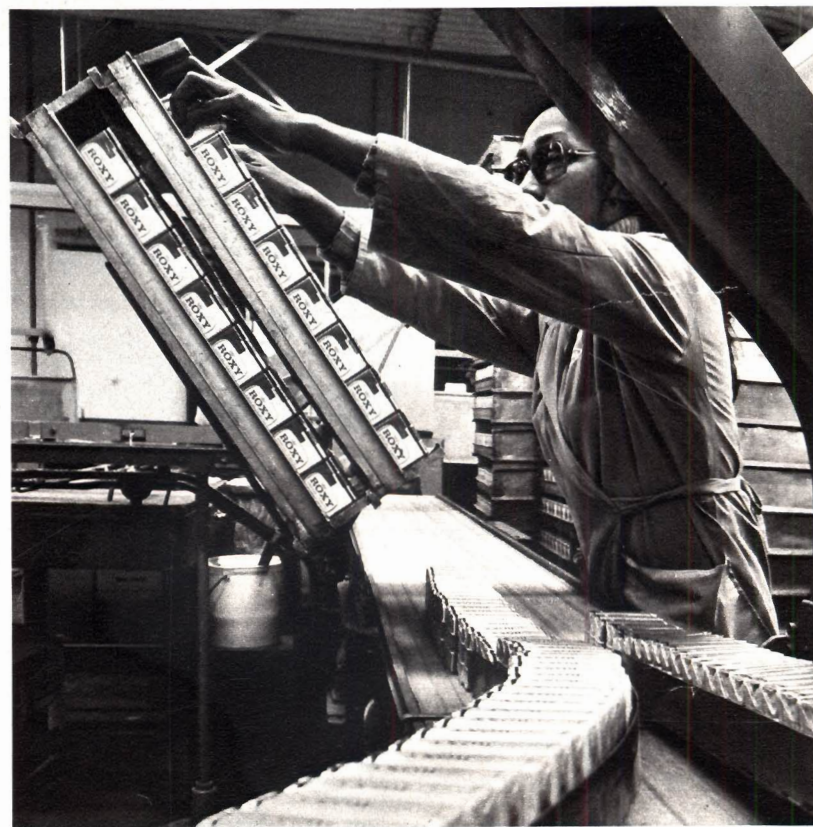
Se trovarlo non è facile, com-

parlo è ancora più difficile. Sono pochi i casi, infatti, in cui si compra il tabacco direttamente dal produttore. Il più delle volte bisogna partecipare alle aste: strane cerimonie dalla liturgia misteriosa.

Fatta di piccoli segni convenzionali, occhiate d'intesa, movimenti quasi impercettibili, gesti appena accennati: tutta una cibernetica per iniziati che sostituisce le normali offerte.

Ma dobbiamo convenire che nel complesso i buyers della Niemeyer si muovono abbastanza bene. Portano a casa ogni anno l'enorme quantità di tabacco necessaria a soddisfare tutte le richieste.

Una volta a casa il tabacco viene stagionato: a volte fino a due anni. Comincia quindi il delicato, quasi artistico, processo di lavorazione e di miscela: certe miscele oggi in vendita contengono 97 diversi tipi di tabacco provenienti da impensati angoli della terra.



Una delle ultime fasi della linea di produzione.

I patriarchi collaudatori

A decidere quali e quante qualità di tabacco avrà una misce-

la, è un personaggio di bocca non facile: il fumatore di pipa. L'esperimento comincia all'interno della fabbrica: un gruppo di dipendenti, riconosciuti



Gli stabilimenti Niemeyer.

ormai per chiara fama fumatori raffinati e giudici senza indulgenze, dà i primi suggerimenti. Quindi l'indagine si estende: a tutta l'Olanda e poi anche in altri Paesi. Sempre tra fumatori considerati unanimemente dei «gran maestri», quasi dei santoni della pipa.

La loro devozione per questo docile e fedele strumento li ha portati quasi tutti a visitare il piccolo e grazioso museo della pipa che la Niemeyer ha voluto creare ad Amsterdam.

Nelle eleganti vetrinette sono conservati pezzi di gran pregio: dalle rozze pipe in pietra degli Aztechi e degli indiani del Nord America, alle magnifiche pipe tedesche in ceramica miniata, a quelle viennesi in schiuma scolpita.

Un cortesissimo storico olandese (fumatore di pipa, ovviamente) accompagna i visitatori e li guida tra sale e salette. Una

stanza del piccolo museo è stata arredata così come lo era, nel 1819, il negozio «Het Wapen van Rotterdam», prima pietra della Niemeyer.

Ritorno alle origini

Da allora ad oggi, come abbiamo visto, qualcosa è cambiato. Tranne che il puntiglio per la qualità.

Abbiamo fin qui cercato di darne un'idea parlando soprattutto del tabacco da pipa e trascurando un po' — forse ingiustamente — le sigarette: a ben pensarci la Niemeyer ne produce ogni anno la non trascurabile cifra di due miliardi.

Oltre alle Clan in Italia sono ben note le Roxy: la ditta è inoltre ben nota per produrre dei trinciati per sigarette. Non vogliamo anticipare un giudizio sulla qualità di questi trinciati: privremmo i fumatori di un loro diritto.

Ci piace però ricordare come proprio la Niemeyer, con questi trinciati, darà ai fumatori qualcosa che da tempo aspettavano: la possibilità di farsi di nuovo le sigarette da sé.

Di arrotolare il tabacco nella cartina fabbricandosi una sigaretta «dura» o «tenera» secondo

l'estro del momento. Proprio come si faceva una volta, quando anche fumare una sigaretta era un piccolo rito.

E' una specie di «ritorno alle origini» che al vecchio Theodorus Niemeyer, pioniere del tabacco come arte, farebbe certo piacere.



Il signor Theodorus Niemeyer (quarta generazione): lo ringraziamo per la cordiale collaborazione data alla realizzazione di questo servizio.

cambiate ancora le marce? ma chi ve lo fa fare?!

798 a

Nessuno, perché esiste il nuovo modo di guida, la guida automatica DAF Variomatic senza leva di cambio né pedale della frizione. Voi cambiate ancora? Eliminate tutti quei movimenti inutili del cambio convenzionale. E la DAF 55 Coupè vi offre tanti altri vantaggi.

- Motore a 4 cilindri (1100 cc.) instancabile, velocità di crociera pari a quella massima (140 km/h), accelerazione "bruciante"
- Overdrive incorporato automaticamente

nel Variomatic (fa risparmiare benzina e protegge il motore che non può mai andare fuori giri), freni potentissimi, robustissima scocca che assicura la massima protezione ● Ampio vano bagagli, rifiniture di lusso, linea elegante e sportiva ● Agilità nel traffico, guida più distesa in città e nelle lunghe code, prestazioni eccezionali su qualunque percorso ● Garanzia per un anno. E infine... soltanto la DAF non vi chiede una lira extra-listino per l'automatismo!

Attenzione: già dal 1971 i motori delle vetture DAF rispondono a tutte le norme europee di anti-inquinamento.

Prezzi di listino DAF (IGE inclusa)*
 DAF 33 (750 cc.) da L. 886.000
 DAF 44 (850 cc.) da L. 1.039.000
 DAF 55 (1100 cc.) Lusso e Marathon da L. 1.183.000
 DAF 55 Coupè (1100 cc.) da L. 1.353.000
 Lusso e Marathon
 Disponibili modelli Stationcar della DAF 44 e DAF 55
 * + quota fissa di L. 20.000 per spese trasporto veicolo in ogni sede concessionario DAF in Italia

DAF 55 COUPE' AUTOMATIC-VARIOMATIC

il nuovo modo di guidare

Ritagliate e spedite subito a DAF ITALIA S.P.A.
Casella Postale 1676 - 20100 MILANO

Inviatemi senza impegno una documentazione sulle vetture DAF e i particolari sulle vittorie sportive

Nome

Via

Città

E 98/1



DAF - EINDHOVEN - OLANDA

LUSSEMBURGO

come un nano vive fra i giganti

Il più piccolo paese della Comunità europea è anche uno dei più prosperosi e civili. I suoi 350 mila abitanti hanno dato prova di un eccezionale senso degli affari e, grazie a una legislazione molto oculata, sono riusciti ad attirare, da tutto il mondo, 2567 società finanziarie. L'ultimo sciopero risale al 1940. Le uniche ombre su tanta felicità sono la noia e il clima, che è uno dei più umidi d'Europa.

di GIORGIO TORELLI



Lussemburgo, febbraio

Paese nano ma assolutamente alla pari nella comunità europea, Paese tascabile ma con un reddito medio e una produzione d'acciaio di estremo riguardo, il Granducato del Lussemburgo incarna il sogno proibito di tanti occidentali: non vivere in una grande nazione afflitta da un *carnet* di problemi, ma abitare una ristretta parte di mondo dove poca gente, laboriosa, intraprendente, corretta, raggiunga risultati economici di rilievo e s'imponga.

L'ho proprio sentito affermare da *managers* milanesi in un efficiente *bureau* granducale: « Se anche la nostra Lombardia fosse sola, se non avesse da mantenere mezza Italia, oggi saremmo meglio dei lussemburghesi ». E giù un sospiro d'invidia come di chi vada in casa degli altri e scopra che tutto v'è ordinato, esemplare, risolto. Magari noioso e carico d'uggia ma senza più questioni da levare il fiato. Il

Lussemburgo fa una gran voglia. Piacerebbe a tutti il mini-Stato.

Guardiamolo con la lente, allora. È lì dall'anno 963, conta circa 350 mila abitanti, è proprio delle dimensioni ideali: largo 57 chilometri e lungo 82, appare come un territorio di boschi, laghi, fiumi, miniere, castelli, negozi di salicce, fabbriche di birra e perimetri di fortificazioni. Avrebbero dovuto schiacciarlo mille volte, ma le fortificazioni e lo spirito degli abitanti hanno tenuto. Così è libero e indipendente (con la bandiera, i leoni rampanti e i gendarmi col cheppi). Verdeggia accanto al suo parente stretto - il Belgio - a ovest e nord; sfiora l'opulenta Germania a est e si appoggia piacevolmente alla *charmante* repubblica francese a sud. E preso in mezzo, chi voglia entrarvi deve per forza passare in casa d'altri. Eppure l'identità lussemburghese è salvaguardata. Afferma il loro inno nazionale: « Voglia-



Il granduca Jean (a sinistra, con il presidente degli Stati Uniti Nixon) e la granduchessa Josephine Charlotte, sorella di re Baldovino (sopra), regnano sul Lussemburgo dal 1964. Il granduca è molto popolare, ma non è un sovrano politicamente attivo. Vive in campagna con la moglie e i cinque figli. Il suo hobby è la fotografia.

mo rimanere quel che siamo ». E la gente, cantandolo, calca su queste parole consapevoli.

Non hanno torto, se si controllano le cifre. Vediamo il reddito nazionale lordo per abitante: supera ormai i 2196 dollari mentre quello italiano è di 1521. Valutiamo il *boom* dell'acciaio (nell'industria siderurgica è occupato il 46 per cento della popolazione attiva): la produzione annuale si aggira sulle 16 tonnellate a persona contro 1300 chili per il Belgio, 730 per la Repubblica federale tedesca, 400 per la Francia e 620 chili per gli Stati Uniti. E informiamoci sulla presenza massiccia delle *holdings* (le società finanziarie). Sopra quel fazzoletto di terra fiscalmente propizia che è il granducato, le *holdings* sono già diventate 2567. Cioè: moltissimi finanziari di diverse nazionalità hanno giustamente stimato che non avrebbero trovato in nessun angolo di mondo condizioni giuridiche meglio accettabili per svi-



luppate il loro giro speculativo. E hanno scelto il Lussemburgo come sede delle transazioni. Le loro operazioni sono regolate da una conciliante legge del 31 luglio 1929 che addolcisce ogni rapporto col fisco. Il granducato preleva il suo balzello sulla prima manovra di affari: una tassa normale, pressappoco uguale a quella degli altri Paesi. Ma per ogni successivo *business* l'incidenza dei rilievi diventa modesta. Anzi: incoraggiante. Le *holdings* sono stimolate a manovrare quanto più danaro sia possibile. Il clima è del tutto favorevole. Accade così che il capitale sociale delle 2567 società di partecipazione con un piede in Lussemburgo abbia scavalcato la cifra di un miliardo e seicento milioni di dollari. Siamo arrivati al punto che c'è un istituto bancario ogni 150 abitanti. Sono necessarie le agenzie quan-

to i negozi di *Würstel* e di *Delikatessen*. Non basta ancora in tema di cifre perché c'è stata un'altra trovata dei capaci amministratori di questo scampolo d'Europa: essi hanno immaginato, già nel 1962, una legge secondo la quale il mini-Stato accorda un buon aiuto finanziario a quanti creino, convertano o razionalizzino imprese industriali, artigiane e commerciali. A quanti, insomma, lussemburghesi e no, siano capaci di gonfiare l'economia nazionale. È stato un richiamare le api sui fiori. In nove anni, ben cinquanta nuove industrie si sono stabilite tra i boschi e i castelli seguendo l'esempio della *Goodyear* (pneumatici) che, già nel 1950, aveva mangiato la foglia sull'importanza economica di installare impianti sotto lo scettro del granduca. Tra le molte *entreprises nouvelles* ansiose d'implan-

tarsi nell'area del MEC, c'è di tutto: plastica, fibre, confezioni, alimenti, prodotti idraulici ed elettrici. Per dire delle grandi: la Monsanto (americana) produce fili di nailon; la Du Pont de Nemours (pure americana) fogli di poliestere; la Lorillard (ancora USA) sigarette: un pacchetto di sigarette costa, in Lussemburgo, dalle 130 alle 160 lire. Tutte insieme, le industrie nuove hanno fatto lievitare del venti per cento, in cinque anni, il prodotto nazionale lordo.

Diventa importante - diciamo meglio: ammaestrante - accertare il segreto che ha consentito a un così piccolo Paese sovrano non solo di immaginare ma soprattutto di far crescere la sua economia. Ho ascoltato la stessa diagnosi presso tutti gli osservatori: « È una ricetta elementare. Le *holdings*, le nuove indu-



fermava. Fu il governo a vedere giusto e a esercitare la fantasia non solo nella lotta politica ma nella progettazione dell'avvenire lussemburghese, nella difesa economica di una piccola indipendenza. I bravi governanti degli anni Sessanta pensarono che la produzione d'acciaio nobilitava il Paese (Davide che fa le stesse cose di Golia) ma era pur sempre una monocultura. Essi intuirono che, se la concorrenza li avesse per caso messi alle corde, il Lussemburgo - da prospero - sarebbe divenuto un frammento sottosviluppato d'Europa. Puntarono così sulle nuove industrie e - come ho detto - le favorirono, le vezzeggiarono; attrassero le *holdings*; usarono le leggi che c'erano e ne misero a punto di nuove. Lo si sente dire da chi ha pratica d'affari nel Granducato: « Molto, qui, fanno le leggi. Ma moltissimo hanno fatto il pragmatismo, la capacità d'adattamento, l'arte del possibile ».

Gli illuminati politici videro giusto: il Lussemburgo è tuttora un colosso siderurgico. Sul suo terreno lavora l'Arbed, una società anonima che fornisce - da sola - il 90 per cento della produzione lussemburghese. Così come resta inoppugnabile che la siderurgia contribuisce nella misura del 25 per cento alla formazione del prodotto nazionale lordo e dà lavoro alla metà circa del Paese. Ma diamo un'occhiata in giro e si giudicherà del merito di quell'intuizione: l'installazione d'imprese



A sinistra: un tipico villaggio lussemburghese, nella valle dell'Our. Nonostante l'alto grado di industrializzazione, il Lussemburgo ha tutelato la natura assai meglio dei « giganti » europei e sulle sue colline coperte di foreste abbonda ancora la selvaggina. Sopra: il Centro Kirchberg dove sono alloggiati gli uffici della Comunità. Nel Granducato lavorano circa 8.000 funzionari del MEC.

strie, gli operatori e i capitali sono affluiti in Lussemburgo per due uniche ragioni: vi hanno trovato, in una linea di continuità, larghezza di vedute e stabilità sociale. Due fertilizzanti che fanno presto a mutare in grossi fusti le pianticelle dell'iniziativa. È stato straordinario vedere prosperare in un brevissimo giro d'anni decine d'industrie, quando si pensava che il futuro del Lussemburgo fosse solo affidato alle sue miniere di ferro ».

È tutto vero. Del ferro - che sembrò per tanti anni il più grosso *atout* nazionale - s'era arrivati a dire: il Granducato è un dono del ferro, come l'Egitto è un dono del Nilo. Alla fine dell'Ottocento s'era trovato il modo di depurare dal fosforo il minerale ferroso, l'espansione cominciava. Tutto era votato alla siderurgia; sopravviveremo all'ombra degli altiforni, si af-

siderurgiche nei continenti ha condizionato anche le inesauribili officine granducali. Se esse, nel 1952, partecipavano all'1,4 per cento della produzione mondiale, oggi vi sono comprese solo per lo 0,9 per cento. È un bel salto. Il livello di produzione eccellente resta ma, senza le nuove trovate economiche, conveniamone, oggi « *le très petit pays* » sarebbe in flessione, non in espansione.

E la stabilità sociale così apprezzata dagli inquilini stranieri del granduca? Altro decisivo ingrediente: la pace tra le classi c'è, la si tocca e sperimenta. L'ultimo sciopero è stato quello del 1940 contro l'invasore tedesco. Dopo, ci si è sempre messi d'accordo. Ovviamente, il Lussemburgo non è un tempio di giustizia, ci sarebbero anche qui, gli spunti - non clamorosi - per l'attrito. Ma bisogna saper ri-

conoscere alcuni dati fondamentali. Questi: il lavoratore, anche straniero, è pagato bene. Lo sanno i molti italiani che ci vivono. Ci si dà realmente da fare per ciò che gli possa appianare la vita: l'alloggio, i trasporti, i diritti sindacali. La mattina, tutti gli autobus delle fabbriche fanno il *ramassage*, raccolgono gli operai sulla soglia delle loro case. Le case sono accettabili, gli autobus riscaldati, le informazioni importanti fornite nelle lingue straniere parlate dai lavoratori non lussemburghesi. Ciò che davvero conta è la reale disponibilità della controparte a esaminare volentieri ogni nuovo problema e a risolverlo con una paziente, sincera volontà di compromesso. Il Lussemburgo - stretto tra vasi di ferro - ha bene imparato non l'arte d'ingannare ma quella di mediare, di trovare la soluzione a tutti i costi. La sua pace sociale è il risultato di un *savoir faire* politico temprato dai secoli.

Ci sono altri due fattori di tutta comodità perché la quiete non sia turbata. La prima è che il Granducato non ha, sul suo territorio, studenti di età compresa tra i 18 e i 25 anni: l'età cioè del furore contestatario. Nel Granducato non ci sono università e i ragazzi emigrano: vanno a studiare in Francia, Belgio e Germania. Le loro battaglie sociali le fanno là, « all'estero ». E poi, secondo fattore: i lavoratori stranieri, che già stanno bene, non hanno l'incentivo psicologico a darsi da fare sulla via del miglioramento con un'azione sindacale continua, inesausta. Essi considerano provvisoria la loro presenza al centro dell'Europa e hanno voglia, finito il lavoro, di raccogliersi quietamente in circoli chiusi, magari per una spaghetтата (se sono italiani) o l'ascolto di un *fado* ritmato dalla chitarra (se sono portoghesi). Gli italiani sono 30-35 mila; i portoghesi (quasi tutti espatriati clandestinamente) 16 mila; gli spagnoli 2 mila. Ci sono anche degli stagionali e dei pendolari francesi. Il Granducato, ricco e immaginativo, per i forestieri è quasi una patria: non si conoscono che rarissimi episodi di xenofobia. Si resta ammirati della serietà dell'amministrazione. Chi arriva dall'Italia sa bene cosa significhi ottenere una patente automobilistica in tre giorni e vedersela consegnare direttamente a domicilio; oppure poter denunciare il figlio neonato per telefono; o ricevere, nella propria lingua madre, tutte le istruzioni sul nuovo impianto del gas che, da artificiale, diventa naturale.

Confesso: solo nelle grandi metropoli dei Paesi imponenti credevo possibile la visione della gente che alle 6,30 del mattino, a ranghi compatti, nel buio più fondo, traversa la città per raggiungere i posti di lavoro. Intendo: credevo possibile lo stesso rigore. Invece bisogna trovarsi a una finestra della città di Lussemburgo (capitale del Granducato omonimo) per considerare l'impegno generale. Tutti sono svegli, attivi, decisi: l'economia brillante la si fa tutti i giorni, con questo tipo di milizia. Essa trova nello stesso primo ministro Pierre Werner, che ha cominciato la carriera come impiegato di banca, uno dei suoi più devoti zelatori. Sono tredici anni che fa il *premier* ed è chiaro che conosce il mestiere se lo lasciano continuare col generale compiacimento. Appartiene ai cristiano-sociali. Nessuno - neppure da sinistra - gli rimprovera di sicuro la politica verso le *holdings* o i titolari di capitali investiti. Anzi, gli sono grati: ha avuto fiuto. Tutti sono certi di tirare per il verso giusto.

Il cielo è plumbeo per molti mesi l'anno. Questo è un inverno mite ma talora il termometro può scendere anche a meno ventidue. D'estate non si va oltre i 14. Il granduca Jean e la granduchessa Josephine Charlotte si vedono poco, abitano in campagna, mandano i figli a inaugurare le piccole iniziative provinciali. Ci sono anche degli agricoltori, il 10 per cento



CAMERA DI COMMERCIO ITALO-OLANDESE

La Camera di Commercio Italo-Olandese, da anni attiva nelle due nazioni, ha la funzione d'intermediazione per la realizzazione di contatti commerciali tra aziende olandesi e italiane. Ogni anno vengono effettuati un gran numero di contatti, anche grazie alle attività del reparto Marketing, il quale fino ad oggi ha sviluppato soltanto attività d'indagine in Italia per le società Olandesi, ma in futuro queste attività verranno anche estese a servizi per le società Italiane. La Camera ha un proprio ufficio all'Aja. Ai soci, 3000 circa, vengono resi molteplici servizi. Essi ricevono circolari con notizie, elenchi di domande ed offerte, l'Annuario/Elenco Soci e la rivista trimestrale « Il Commercio Italo-Olandese »; si menzionano poi, tra l'altro, la consulenza legale, fiscale e doganale, l'informativa sulle aziende, la ricerca di rappresentanti, il recupero di crediti, ricerche e domande di brevetti e marchi, ecc. ecc. E tutto questo per una quota sociale molto modica. Desiderando ricevere ulteriori informazioni, rivolgetevi alla sede centrale della Camera, Via San Vittore 45, Milano.

CAMERA DI COMMERCIO ED INDUSTRIA ITALO-BELGA - MILANO

La Camera di Commercio ed Industria Italo-Belga, Milano, le cui origini risalgono all'anno 1923 e ricostituita poi nel 1953 — essendo la sua attività stata sospesa all'inizio dell'ultimo conflitto mondiale — è ufficialmente riconosciuta dalle Autorità economiche belghe ed italiane e, nella sua qualità di Membro della Federation des Chambres de Commerce Belges à l'Etranger, gode dell'appoggio del Ministero del Commercio con l'Estero. Scopo della « Camera » è quello di favorire gli scambi economici tra l'Italia ed il Belgio e di mantenere e sviluppare i rapporti di amicizia che da sempre esistono tra i due Paesi.

La « Camera », che opera su tutto il territorio italiano e belga, grazie ad una rete di corrispondenti ed Organismi, promuove ed intensifica relazioni economiche, commerciali, finanziarie, culturali e turistiche; fornisce informazioni e notizie per una adeguata ed aggiornata nozione sull'attrezzatura e sulla situazione economica dei due Paesi; intrattiene nei due sensi rapporti di costante collaborazione con gli Organi competenti per la formulazione di proposte su problemi che interessano i rispettivi mercati; facilita gli incontri tra uomini d'affari e prende iniziative suscettibili di un maggior sviluppo delle relazioni fra l'Italia e l'U.E.B.L. Inoltre, ai Soci italiani e belgi, la « Camera » offre ulteriori « servizi » quali la diffusione di un bollettino mensile di proposte d'affari e della rivista trimestrale « Italia-Belgique », l'iscrizione nello schedario-ditte, informazioni doganali e statistiche, fieristiche, consigli ed assistenza per la risoluzione di controversie, invio di pubblicazioni che la « Camera » riceve da Ministeri, Enti ed Associazioni belghe e viceversa.

Per ogni informazione vogliate rivolgervi direttamente alla Segreteria della « Camera » in Via Mascheroni 2, Milano.

la nuova Europa/BENELUX

della popolazione, e abitano case assestate dalla nebbia. I parlamentari sono 56 e lavorano in un Parlamento piccolo e patetico: 21 cristiano-sociali, 13 socialisti, 12 liberali, 5 socialdemocratici, 5 comunisti. La TV - per cui non si paga canone - trasmette dalle 17 alle 22, la vita è anticipata di almeno due ore rispetto alle abitudini italiane. Ovunque si sente Radio Lussemburgo, interessante esempio di cosa possa essere una emittente radiofonica quando sia libera di puntare sugli introiti pubblicitari e di affidare i propri programmi interamente a giornalisti. Il borgomastro è una donna attivissima. Si matura, nelle strade, la sensazione di essere in qualche posto già veduto prima: un passante ha l'aria quasi tedesca, una certa vetrina francesizza e quest'odore di fritto che vagola sembra tipicamente belga. Poi, tutto si impasta.

Ci si rende conto che i lussemburghesi appaiono felici senza esaltazioni: formati a un incrocio di culture, parlano tutti tedesco, francese e lussemburghese, un dialetto gutturale che non si scrive (o almeno: che ognuno scrive come vuole). I dibattiti alla Camera sono in lussemburghese. Li si stampa, poi, su un giornale e li s'invia, gratuitamente, a tutti gli elettori. C'è un'automobile ogni tre persone. Sono vetture di ogni marca europea. La gente non risparmia tutto, spende volentieri per vivere bene. La vita è cara. Le case hanno tappezzerie fiorite, *boiseries*, tappeti orientali quasi veri. La Mercedes è uno status symbol; i negozi d'insaccati e le pasticcerie attraggono decine di persone, ferme davanti alla vetrina; si espongono capi di confezione del tutto standard e incredibili reggiseni neri profilati di viola e picchiettati di giallo; si va a dormire molto presto; il tasso di natalità è estremamente basso; si legge moltissimo in tedesco e in francese (le librerie hanno sempre i due settori); si gustano - fumando sigari olandesi - ignobili film erotici tedeschi dove, per esempio, Robin Hood è uno sporcaccione. Quanto alla Chiesa cattolica essa è più influente in una misura temporale che spirituale. Gli ospedali sono controllati dagli ordini religiosi (ottimo investimento); le ragazze sono indulgenti e non si formalizzano (nessun confessore esigente alle spalle). Per il week-end, la gente parte verso la Francia diretta a memorabili quarantott'ore gastronomiche. Non si fa il soldato: il Granduca ha un suo esercito che sembra uscito dagli stampi. I soldatini di guardia al suo palazzo vengono molto fotografati. Non c'è un solo disoccupato.

E la Comunità europea? Cosa dà e cosa riceve? Dà la presenza di 8 mila funzionari: i comunitari, come li chiamano. Hanno le famiglie e guadagnano il 25 per cento in più che nei loro Paesi d'origine. Perciò spendono bene e sono dunque un'altra voce attiva per il Granducato. L'Europa associata ha qui uno dei suoi edifici storici: il segretariato del Parlamento europeo, ventidue piani, un quarto del personale italiano. Al segretariato si preparano tutti i lavori per le successive riunioni di Strasburgo. Si sta costruendo una sede del Parlamento sperando - bisogna saper sempre invogliare, è un'arte granducatale - che un

giorno l'assise europea si trasferisca (anche lei) in Lussemburgo: l'edificio è a buon punto. E quasi finita anche la Corte di giustizia delle comunità europee, che diventerà il tribunale del MEC.

Domandavo prima: e cosa riceve, dal Lussemburgo, la Comunità? Anzitutto i contributi previsti dal trattato. Ma - partita invisibile - anche il talento della mediazione. « Questi », mi hanno detto subito i comunitari, « sono i soci dai quali non si va mai via senza un insegnamento pratico. Hanno da troppo tempo l'esperienza di convivere con gente grossa e ingombrante. E la loro splendida pratica viene dai legami allacciati, dall'abitudine alle istituzioni comunitarie: l'unione doganale coi tedeschi, l'unione economica col Belgio, il Benelux, e ora l'Europa... Il loro Werner, il presidente del consiglio, è un autentico monumento al compromesso. Guai se, nella barca comune, non ci fosse anche il Lussemburgo. »

I lussemburghesi lo sanno. E forse un po' d'arie se le danno. Ma solo a ricordargli troppo che contano. Poi - molto pratici - ricominciano i loro traffici. Il Paese è monotono per tanto daffare: sempre soldi, azioni, calcolatrici, acciaio, sedute, arrivi e partenze. Ma la primavera scopre paesaggi consolatori, lepri, fagiani, cervi, foreste fitte e odorose.

Le si vede compatte, le foreste, atterrando a Lussemburgo. C'è anche una compagnia aerea granducatale, la Luxair: ha tre Fokker e una Caravelle. La sua base è a Findel, un aeroporto che è scalo di linee intercontinentali non collegate alla Iata, l'associazione internazionale delle compagnie aeree. Ebbene: sulle stesse piste della Luxair possono atterrare e decollare quadrigetti che portano dall'Europa a New York o alle Bahamas con tariffe inferiori del 30-40 per cento a quelle praticate dalle compagnie Iata. Travolto dal suo talento per gli affari, il Lussemburgo ha fatto anche questo: è riuscito a diventare il più economico capolinea per l'America. L'iniziativa ha permesso a migliaia di hippies la traversata atlantica. Sono arrivati tutti in Lussemburgo per poi - da qui - sciamare in Europa. Nessun cittadino granducatale s'è formalizzato: gli ospiti scalcinati sono stati accettati come un altro dei buoni business. Ci guadagnano gli alberghi, i negozi, le ferrovie: tutto fa brodo.

Ricordo di avere passeggiato la notte a Lussemburgo. Davvero non c'era nessuno. Mi assicurano che per Carnevale sarà sbalorditivo, si vedranno folle impazzite. Guardavo una vetrina piena di maschere immobili: la grande occasione dei lussemburghesi per essere diversi una volta l'anno, stava là in attesa. A Carnevale, gli esemplari sudditi potranno provare l'emozione di essere tutto e per finta: vestirsi magari da contestatori indomabili, da sindacalisti sfrenati. Sarà una bella valvola. Poi il vento porterà via i coriandoli. E una banca ogni 150 abitanti riprenderà drasticamente a contare, a scontare, a suddividere, a moltiplicare. Si tesseranno altri compromessi, si rammenderanno le mediazioni, l'unico rumore sarà l'inesausto fruscio delle banconote contate.

Giorgio Torelli

SOMMARIO

N. 1116 - Vol. LXXXVI - Milano - 20 febbraio 1972 © 1972 Epoca - Arnoldo Mondadori Editore

Franco Nencini	7	È VERO CHE LAVORIAMO POCO?
Franco Bertarelli	7	C'È UN MASSIMO PER LA VELOCITÀ SUGLI SCI?
Ricciardetto	8	COME GLI STRANIERI VEDONO LA FRANCIA
	12	CHE COSA SUCCEDDE
Angelo Conigliaro	15	IL GRANDE MEC FA PAURA ALL'AMERICA
Domenico Bartoli	17	TRAMONTATA UNA SPERANZA DI RINNOVAMENTO
Pietro Zullino	20	IL NUOVO GOVERNO E LE ELEZIONI
Franco Nencini	22	FEBBRE CINESE
	28	ECCO L'AEREO CHE PORTERÀ NIXON DA MAO
	30	CONTINUAVA DA SOLO LA GUERRA MONDIALE
	35	LA NUOVA EUROPA: 2 - BENELUX
		Inchiesta a cura di Livio Caputo
Livio Caputo		BELGIO: UN PAESE, DUE ANIME
Marzio Bellacci		BRUXELLES: IL PRESENTE È GIÀ FUTURO
Gualtiero Tramballi		LA FABBRICA DEI CAMPIONI
Marzio Bellacci		OLANDA: MERCANTI DIVENTATI INDUSTRIALI
Livio Caputo		ROTTERDAM, PORTA DEL CONTINENTE
Franco Bertarelli		LA CATENA DI MONTAGGIO IN CAMPAGNA
Giorgio Torelli		LUSSEMBURGO: UN NANO FRA I GIGANTI
Toti Celona	75	ORA IL GIAPPONE PENSA ALLA DIFESA
	76	HASSAN DEL MAROCCO PROCESSA I SUOI « FIGLI »
Gualtiero Tramballi	78	UN CAMPIONE SCOLPITO NEL GHIACCIO
Marco Nese	84	PENSIONATO IN ATTESA DI GIUDIZIO
Paolo Pietroni	88	I CANTANTI AL MASSACRO
Raffaele Carrieri	92	ANCORA UNA SERA DA BUZZATI
Roberto De Monticelli	95	UNA LULU DIVORATRICE E VITTIMA
Luigi Baldacci	96	ATTRAVERSO IL PARABREZZA DELLA VITA

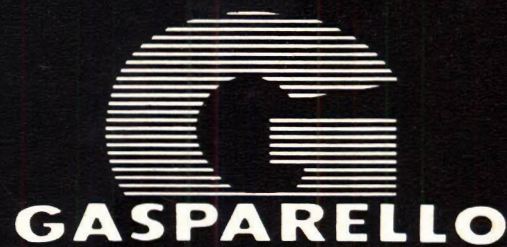


In questo numero, il secondo fascicolo della grande inchiesta di Epoca sulla nuova Europa (il Benelux) e un servizio a colori sulle Olimpiadi di Sapporo. In copertina: Gustavo Thoeni (foto di Guido Cegani).

Redazione, Amministrazione, Pubblicità: via Bianca di Savoia 20, 20122 Milano - Tel. 8384 - Ufficio Abbonamenti: tel. 7389551/2/3/4 - Indirizzo telegrafico: EPOCA - Milano. 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/e 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/e 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, tel. 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. Etna 368/370, tel. 27.18.39; Como, v. Vitt. Emanuele 36, tel. 27.34.24; Cosenza, c.so Mazzini 156/c, tel. 2.45.41; 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. Vitruvio 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; Pescara, c.so Umberto I 14, tel. 2.62.49; Pisa, v.le A. Gramsci 21/23, tel. 2.47.47; Pordenone, v.le Cossetti 14, tel. 2.73.00; Roma, Lungotevere Prati 1, tel. 65.58.43; Roma, v. Veneto 140, tel. 46.26.31; Roma, CIM (Pal. Vetro), v. XX Settembre 97/c, tel. 48.13.51; Roma, CIM piazzale della Radio 72, tel. 55.06.07; Roma, piazza Gondar 10, tel. 831.48.80; Torino, v. Roma 53, tel. 51.12.14; Trieste, v. G. Gallina 1, tel. 3.76.88; Udine, v. Vittorio Veneto 32/c, tel. 5.69.87; Venezia, San Giovanni Crisostomo 5796, Cannaregio, tel. 2.51.02; Verona, piazza Bra 24, tel. 2.26.70; Vicenza, c.so Palladio 117 (Gall. Porti), tel. 2.67.08. Estero: Tripoli (Libia) (Libr. R. Ruben), Giadad Istiklal 113, tel. 3.44.39. Pubblicità: inserzioni in bianco e nero L. 900 per millimetro/colonna.

la sicurezza nella scelta

Scegliete nella gamma Gasparello. Troverete un prodotto sicuro, di qualificato design, che dura nel tempo. I mobili Gasparello racchiudono anni di esperienze e di ricerche.



31032 CABALE SUL SILE - TREVISO

NOTTURNO G 70
design pt. Saccardo PD



Istituto Accertamento Diffusione
Cert. n. 759



Questo periodico è iscritto alla FIEG
Federazione Italiana Editori Giornali