

Un grande Lenin di cartone e le bandiere delle 15 repubbliche dell'URSS dominano la piazza principale di Togliattigrad. Il vento ha spezzato due aste.

**TOGLIATTIGRAD: i nostri inviati nella Mirafiori dell'URSS**

# LA VIA RUSSA

di Livio Caputo  
Foto di Mario De Biasi



Il cartello bilingue all'ingresso della « città nuova », con la data della fondazione. Ogni mese vengono costruiti a Togliattigrad alloggi per 50.000 mq.



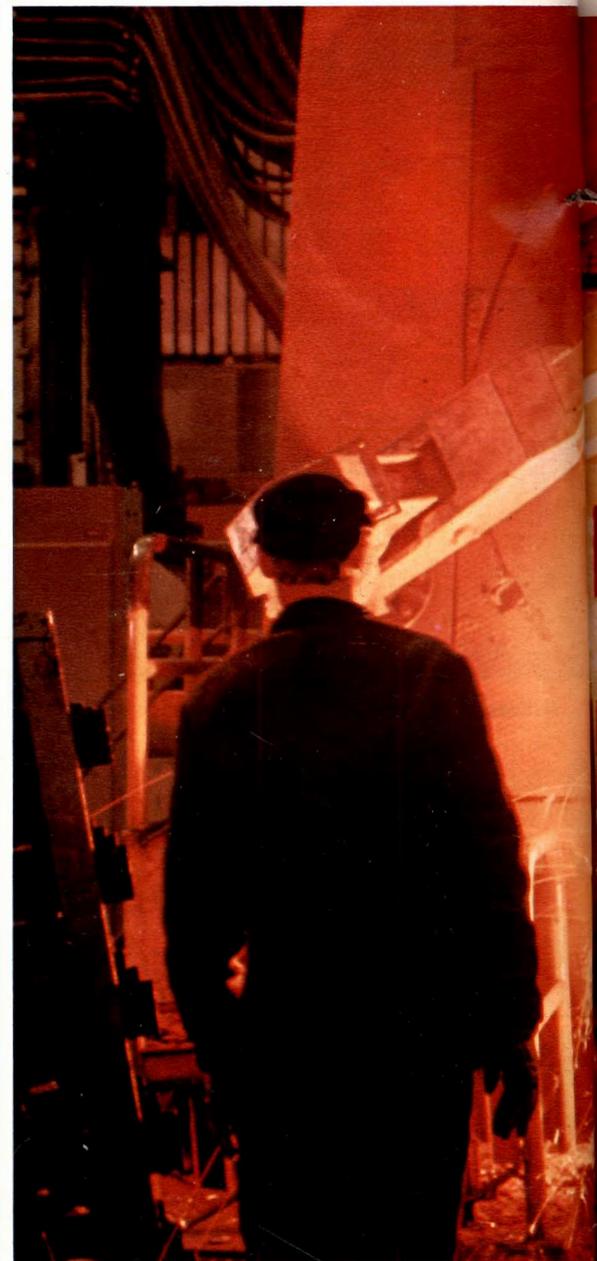
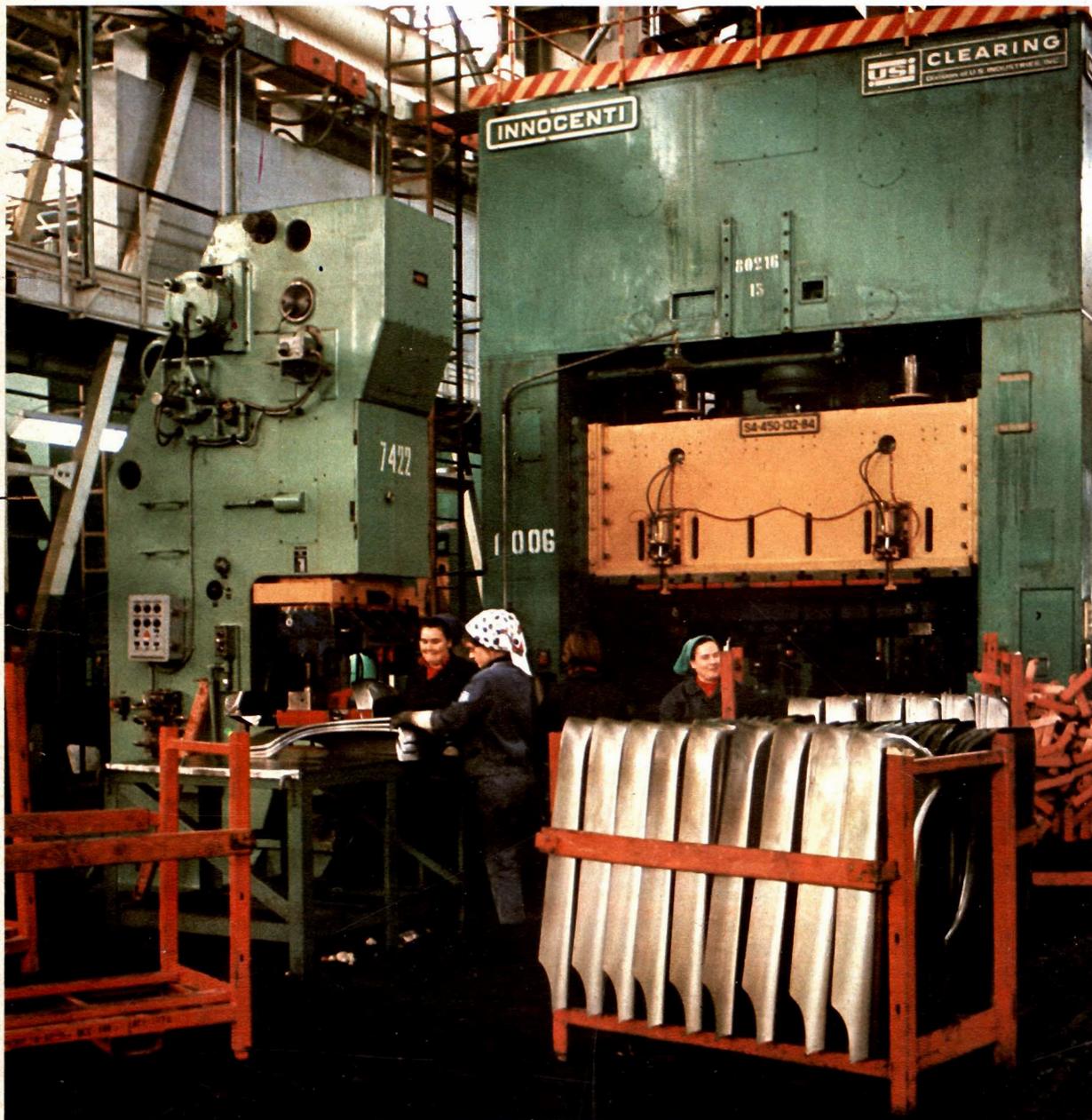
Questa è la città-satellite ai margini dello stabilimento. Nell'assegnazione degli appartamenti hanno la precedenza gli specialisti e le famiglie numerose.

# ALL'AUTOMOBILE



Una fase della fabbricazione della « Zhiguli »: quando le tre catene di montaggio funzioneranno in pieno, lo stabilimento produrrà 2.200 vetture al giorno.

Il trapianto della organizzazione Fiat sulle rive del Volga ha creato immensi problemi tecnici e psicologici. Ma se l'esperimento avrà successo potrebbe rappresentare una svolta nella evoluzione dell'intera industria sovietica.



### Lo stampaggio difficile

In alto: lo stampaggio degli elementi della carrozzeria della « Zhiguli ». La messa a punto di questo reparto è stata molto difficile. Qui sopra: nel reparto meccanica, cartelli multicolori ammoniscono a non commettere imprudenze.

### Una catena di 1800 metri

In alto: un operaio della fonderia si appresta al trasporto di una colata di ghisa. Qui sopra: la catena di montaggio numero uno, lunga 1,8 km., a cui lavorano 800 persone.

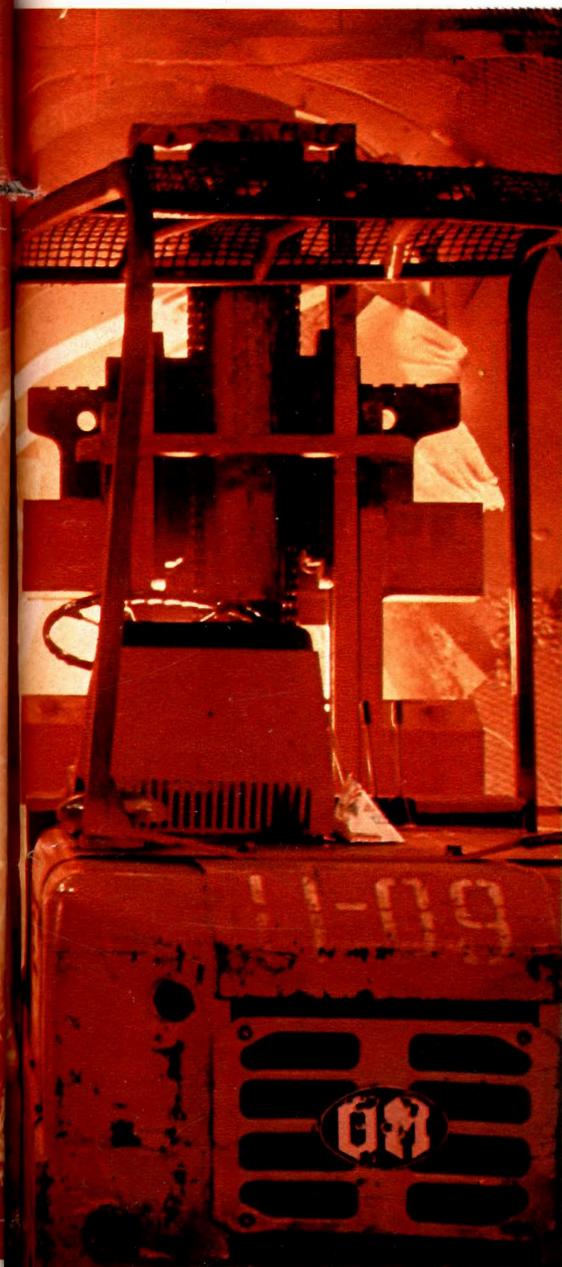
# TOGLIATTIGRAD

Togliattigrad, ottobre

In fondo al capannone lungo oltre due chilometri, che costituisce la spina dorsale dello stabilimento automobilistico di Togliattigrad, un gruppo di visitatori sovietici assiste ammirato al collaudo delle Zhiguli che arrivano dalle tre catene di montaggio al ritmo di una ogni 40 secondi. « Come sono belle! », esclama a un certo punto una giovane donna appesa al braccio del marito. « Chissà, forse tra tre anni anche noi potremo comprarne una. » E mentre si al-

lontana, continua ad accarezzare con lo sguardo una vettura di colore azzurrino, come se si trattasse del brillante Koh-i-Noor.

Per quanto la « 124 russa » costi 5.600 rubli (quasi 4 milioni di lire al cambio ufficiale) almeno tre milioni di cittadini sovietici attendono con ansia di poterla acquistare. Se il governo non avesse fissato questo elevato prezzo politico, almeno tre volte superiore all'effettivo costo di produzione, la coda sarebbe ancora

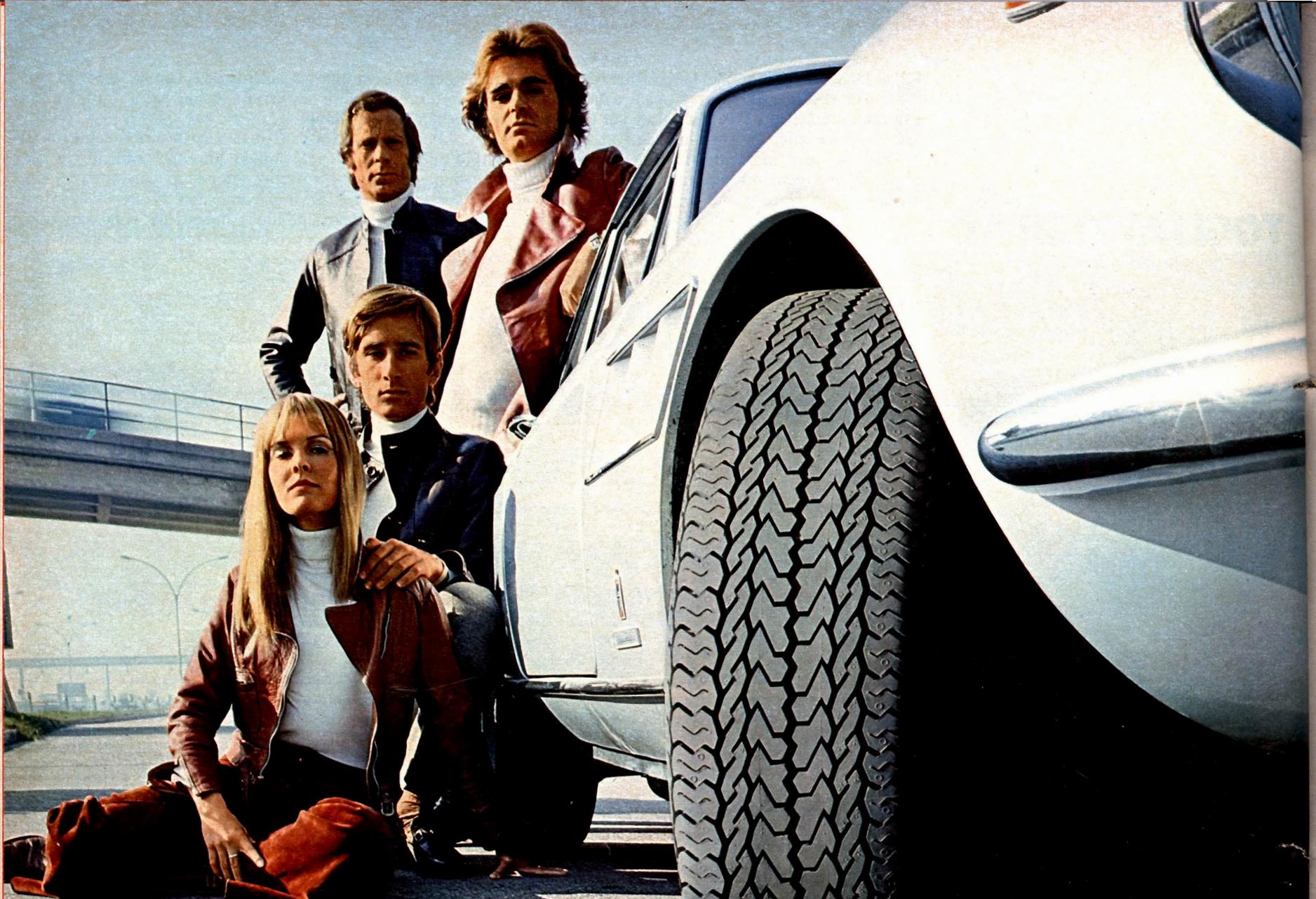


## Le "formidabili" operaie russe

Tre immagini di operaie di Togliattigrad. Le donne costituiscono un quarto del personale della fabbrica. I tecnici italiani le definiscono « assolutamente formidabili ».

## Togliattigrad città bilingue

In alto: una delle otto cucine dello stabilimento, che ogni giorno preparano 50.000 pasti. Al centro: la mensa principale, che ospita 1.200 operai. Qui sopra: cartello bilingue davanti all'Hotel Zhiguli.



# **kléber V10**

## **IL PNEUMATICO "AUTOSTRADA"**

**I lunghi percorsi in autostrada,  
chilometri e chilometri senza sosta, la velocità crescente,  
l'attrito violento e corrosivo,  
giudicano severamente il vostro pneumatico.  
Kléber V10 radiale cerca il giudizio dell'autostrada.**

**"Mescole" speciali di gomme diverse per durare di più sui lunghi percorsi.**

**"Spalle" larghe e battistrada profondamente scolpito  
per affrontare le alte velocità in tutta sicurezza.**

**"Corpo" flessibile composto da migliaia di archetti tessili  
per farvi dimenticare la fatica della guida.**

**Kléber V10 il pneumatico autostrada  
è per voi che fate migliaia di chilometri ogni anno.**

# **Kléber**



Operai all'uscita. Lo stabilimento impiega 50.000 persone, che guadagnano una media di 100.000 lire al mese, per 40 ore settimanali.



Partenza di un convoglio carico di « Zhiguli ». A causa dello stato delle strade, le spedizioni avvengono tutte per ferrovia o battello fluviale.

molto più lunga. Spesso, a prenotare la vettura sono « consorzi » di tre o quattro famiglie, che uniscono le proprie risorse pur di togliersi la soddisfazione di sedersi finalmente a un volante. « La Zhiguli », mi dice un fortunato giovanotto che ne ha ricevuta una in consegna qualche mese fa, « rappresenta per noi una autentica rivoluzione. Nessuna delle nostre auto aveva mai avuto una linea così elegante, un motore così brillante, un cambio così docile. Nessuna aveva mai avuto la garanzia di un anno, i tagliandi per la manutenzione, il servizio di assistenza al cliente. La Zhiguli ci ha introdotti in un nuovo mondo. »

Purtroppo, il sogno di motorizzazione dei russi avrà bisogno di molto tempo per realizzarsi appieno. Quattro cartelli sospesi al di sopra della catena di montaggio indicano i traguardi dello « Stabilimento Automobilistico del Volga » (o VAZ per i russi) per i prossimi anni: 320.000 vetture nel 1972, 500.000 nel 1973, 635.000 nel 1974, 660.000 nel 1975. Per aumentare la produ-

zione oltre questo limite, i russi dovrebbero installare una quarta catena di montaggio, che per adesso non è neppure contemplata. Previsto è invece che almeno un terzo delle automobili fabbricate vengano esportate, non solo verso i Paesi comunisti che ne sono avidi clienti, ma anche in occidente, dove i sovietici, pur di guadagnare valuta pregiata, offrono la Zhiguli a un quinto del prezzo interno. Ma la più grossa incognita per i cittadini che riceveranno la macchina nel 1974 o nel 1975 è un'altra: la sua qualità rimarrà al livello attuale anche dopo che i tecnici della Fiat, i quali hanno disegnato e montato lo stabilimento e continuano tuttora a prestare la loro assistenza in quasi tutti i reparti, avranno fatto le valigie e saranno tornati a Torino?

Tra gli stessi 120 italiani di Togliattigrad (nel periodo di maggior lavoro, ce ne furono fino a 600), i pareri in proposito sono discordi. « Abbiamo fornito ai russi », dice un ingegnere, « il

più moderno stabilimento automobilistico d'Europa, in alcuni aspetti superiore perfino al suo modello Mirafiori. Qui, infatti, abbiamo potuto progettare tutto *ex novo*, senza costrizioni di spazio e, almeno nella prima fase, anche con grande dovizia di mezzi. Il macchinario è quanto di meglio si trovasse tre anni fa sul mercato mondiale e alcuni esperimenti di automazione introdotti qui non erano mai stati tentati neppure a Torino. Indubbiamente, le difficoltà di avviamento sono state enormi. A parte i problemi linguistici, resi più gravi dalla scarsità di interpreti qualificati, ai sovietici è riuscito molto difficile assimilare i nostri ritmi e i nostri criteri organizzativi. Il coordinamento del lavoro tra i vari reparti ha lasciato molto a desiderare nei primi due anni di vita dello stabilimento. Comunque, adesso che le cose sono avviate nella direzione giusta, non c'è ragione perché i progressi non continuino. »

Ma un vecchio operaio pie-

montese che incontro nel reparto meccanica non è d'accordo: « Venga con me che le faccio vedere una cosa », mi dice in dialetto conducendomi verso la linea di produzione del blocco motore. « Sono due settimane che questa macchina perde una ventina di chili d'olio al giorno. Bisognerebbe smontare la testa e cambiare le guarnizioni, ma i sovietici non lo fanno. Il concetto di manutenzione come lo intendiamo noi è loro del tutto sconosciuto. Per gli operai di qui, una macchina funziona fino a quando non si ferma del tutto. Ma se non cambiano metodo in fretta, fra tre anni questa splendida fabbrica cadrà a pezzi. »

Se ciò dovesse accadere sarebbe un autentico delitto, perché si può dire con tutta sincerità che a Togliattigrad russi e italiani hanno compiuto un miracolo. Dove oggi sorgono uno stabilimento modernissimo, con un'area coperta di un milione e mezzo di metri quadri e una città satellite che ospita già 120.000 persone, cinque anni fa c'era ancora la steppa.

**TOGLIATTIGRAD**

## TOGLIATTIGRAD

Contrariamente a quanto si crede, la località era già intitolata al defunto leader del PCI quando, nel 1956, un cervello elettronico la indicò come la più adatta alla costruzione di un grande stabilimento automobilistico. L'associazione tra Togliatti e Fiat è quindi puramente casuale. Ma Togliattigrad vecchia era una cittadina con solo un'industria chimica e una di macchine elettriche, che vegetava all'ombra della vicina Kuybisev. Il primo problema, perciò, fu di fare affluire la manodopera necessaria alla costruzione dei fabbricati. Radio, TV e giornali lanciarono una serie di pressanti appelli, e migliaia di giovani accorsero volontariamente per partecipare alla grande impresa. Altri furono indotti al trasferimento con la promessa del perdono di qualche trascorso illegale. Il lavoro si rivelò subito durissimo: d'estate la temperatura saliva a + 40, d'inverno scendeva a - 40 e nelle stagioni intermedie la pianura si trasformava in un mare di fango. Le abitazioni erano largamente insufficienti per ospitare tutti gli operai. Ma quando, nel giugno 1969, arrivarono sul posto i primi montatori Fiat, diversi capannoni erano già agibili e neppure un anno più tardi la prima Zhiguli usciva dalla catena di montaggio.

**O**rmai la fabbrica è in fase di completamento. Delle tre catene previste, una funziona già a pieno ritmo (che è lo stesso di Mirafiori), la seconda lavora a tre quarti della sua capacità, mentre la terza (che al contrario delle prime due, di fabbricazione quasi interamente occidentale, si vale in buona parte di macchinario prodotto nei Paesi socialisti) è ancora in fase di laborioso avviamento. Quasi tutto l'equipaggiamento previsto è già installato, ma per adesso un certo numero di macchine è fermo, con un certo pregiudizio per il loro ammortamento. Tuttora in fase di costruzione sono le strade interne, la pista di collaudo e il grattacielo di 24 piani che ospiterà la direzione. Dei 62.000 dipendenti previsti dall'organico, ne sono stati assunti finora soltanto 50.000, un po' perché la manodopera qualificata è rara nell'URSS, un po' perché, nonostante gli erculei sforzi della direzione del VAZ, la costruzione della città non ha tenuto il passo con quella dello stabilimento e le abitazioni per ospitare gli operai sono insufficienti. Sotto molti aspetti, Togliattigrad rimane una città di pionieri, con infrastrutture primordiali e negozi forniti appena dello stretto necessario. Anche quelle attrezzature - campi sportivi, teatri, case della cultura - che lo Stato sovietico offre di solito in abbondanza cominciano a sorgere solo adesso. Gli scapoli vivono ancora in grandi convitti, in due per stanza e con meno di 10 metri quadrati a testa a disposizione. Ma la città è un immenso cantiere e ogni mese il VAZ prende in consegna e distribuisce alle maestranze mille nuovi appartamenti.

I settemila dirigenti e impiegati e i 43.000 operai sono arrivati un po' da tutte le parti dell'URSS. Solo uno su cinque aveva una precedente esperienza nel settore automobilistico: il resto proviene da altre industrie o è affluito direttamente dalla campagna. L'età media dei dipendenti è bassissima, meno di 27 anni. Quasi un quarto di loro sono donne, le quali guidano i carrelli, servono le presse e lavorano alle catene di montaggio esattamente come gli uomini e godono dello stesso trattamento economico. « Sono formidabili », è il giudizio unanime dei dirigenti sovietici e italiani. « In molti settori il loro rendimento è molto superiore a quello dei maschi ». I turni di lavoro sono due, uno dalle 7,30 alle 15,30 con un'ora di intervallo per la colazione, l'altro dalle 15,30 alle 23,30.

La settimana lavorativa è di sei giorni per 40 ore complessive. I salari (calcolati al piuttosto ottimistico cambio ufficiale) vanno da un minimo di 85.000 lire al mese per i mano-

## Tabac Original After Shave Lotion Vivifica la pelle

Ecco l'After Shave Lotion che rigenera attivamente la pelle tormentata dalla rasatura. Fate anche voi questa esperienza! Consterete come rinfresca, vivifica ed insieme profuma con l'aspra fragranza di Tabac Original, la linea maschile tedesca

di maggior successo. Tabac Original vi offre ancora molti prodotti per la vostra rasatura. After Shave Balm, Pre Electric Shave Lotion, Schiuma, Sapone e crema da barba... e così via. Fatevi mostrare tutto di Tabac Original nelle migliori profumerie.

AFTER SHAVE LOTION

TABAC ORIGINAL

TABAC ORIGINAL

BALM

Tabac Original della Casa Mäurer+Wirtz  
Agente per l'Italia: Ditta Sigismondo Jonasson - Pisa



# UN LAMPO DI GENIO

## In regalo un lampo-flash elettronico

LA MACCHINA ELETTRONICA PER TUTTI SENZA PROBLEMI  
Minolta HI-MATIC E. Questo apparecchio elettronico sa prendere decisioni da solo.  
Basta tenere il flash elettronico sempre inserito. Se la luce non basta, lampeggia.  
Se basta l'otturatore elettronico programma la giusta esposizione scegliendola da  
2" a 1/1000". Non si può sbagliare.

Per far conoscere meglio le qualità della Minolta HI-MATIC E  
"ELETTRONICA" abbiamo promosso una grande campagna

promozionale. A tutti coloro che acquisteranno una  
HI-MATIC E verrà regalato un lampo-flash elettronico  
(prezzo del flash L. 29.500) che vi consegnerà direttamente  
il negoziante presentando il buono sotto descritto.

## Minolta

Fino ad ora vi ha dato solo ottimi risultati

## onceas

Da oggi vi dà anche 3 anni di garanzia

## BUONO REGALO

(valido solo per chi acquista una macchina fotografica hi-matic e)

Presentando questo tagliando presso qualsiasi  
negoziante di cine e foto ottica avrete diritto ad un

### LAMPO-FLASH ELETTRONICO MINOLTA

DA APPLICARE SULLA MINOLTA TIPO "HI-MATIC E"



Questo marchio su ogni  
apparecchio attesta la  
regolare importazione  
ONCEAS e dà diritto a 3  
anni di garanzia.

## TOGLIATTIGRAD

vali a un massimo di circa 170.000 lire per gli operai specializzati, con una media appena superiore alle 100.000 lire, compresi i premi di produzione. Oltre al salario, gli operai ricevono per 300 lire un pasto quotidiano di tre portate, occasionali buoni per soggiorni in case di cura e un servizio gratuito di assistenza medica che dovrebbe integrare quello statale. La tredicesima mensilità, invece, è subordinata al conseguimento di un utile e viene pagata per intero soltanto dopo cinque anni di anzianità.

Questi compensi superano di poco la media sovietica di 87.000 lire (ma con un potere di acquisto inferiore). In genere tuttavia, non è il miraggio di maggiori guadagni che ha attirato qui tanti giovani: è piuttosto il desiderio di lavorare in uno stabilimento moderno e igienico, alla fabbricazione di un prodotto « popolare » come l'automobile. Ma, per molti di loro, il trapianto è stato un trauma. Nessuno era abituato alla rigorosa disciplina di lavoro imposta dalla organizzazione Fiat, alle esigenze qualitative imposte dal VAZ e neppure all'impiego di macchinario così sofisticato. Ci sono stati casi di giovani operai che si rifiutavano di adoperare certe macchine per paura di guastarle ed altri in cui è stato necessario far venire da Mirafiori intere squadre perché dimostrassero praticamente come bisognava coordinare certe fasi della lavorazione. Ai russi, tutti nazionalisti feroci, è riuscito anche molto difficile ammettere che degli stranieri, per giunta provenienti da un Paese capitalista, insegnassero loro come bisogna lavorare. Naturalmente, nessuno gli ha mai spiegato che il loro governo, per procurarsi una moderna fabbrica di automobili, ha dovuto ricorrere al patrimonio tecnologico italiano e perciò essi si rifiutano tuttora di ammettere che i loro metodi, piuttosto faciloni, siano « inferiori ». Nella maggior parte dei casi, è stata l'esperienza stessa a risolvere le situazioni di conflitto, ma talvolta è stato necessario da parte italiana ricorrere alla direzione della fabbrica e minacciare addirittura un esodo in massa. In genere, gli scontri sul lavoro non hanno avuto riflessi sui rapporti tra i tecnici italiani e gli operai sovietici, che sono sempre stati abbastanza cordiali. Ma forse hanno reso più aspre le risse che si sono verificate di tanto in tanto, per questioni di donne o per libagioni troppo abbondanti. Gli italiani, che a Togliattigrad guadagnavano il triplo dei russi e avevano spesso in tasca preziosa valuta, sono anche stati le vittime preferite dei numerosi ladroni e teppisti giunti in città con la prima ondata migratoria.

Un altro shock per i russi è stata la scoperta del tenore di vita dei nostri operai. Essi avevano appreso dalla loro propaganda che in Italia si lavora per salari da fame e in principio molti si rifiutavano di credere che i dipendenti della Fiat non sono costretti, come loro, a vivere in coabitazione e possiedono quasi tutti l'automobile. Ma, con qualche eccezione, la rivelazione non sembra avere seminato, nelle loro file, il dubbio che il sistema capitalista sia, dopo tutto, superiore a quello socialista. Il confronto tra i due Paesi e tra il « regime » di Mirafiori e quello di Togliattigrad ha avuto invece un notevole effetto sugli operai italiani di fede comunista partiti per l'URSS con la convinzione di trovare la terra promessa. Risulta che almeno una decina di loro si sono affrettati, appena rientrati a Torino, a restituire la tessera.

All'inizio dell'impresa, molti si domandavano anche quale sarebbe stata la reazione delle maestranze sovietiche ai ritmi della Fiat, così vivacemente contestati dai nostri sindacati. Per esempio, gli operai provenienti dalla fabbrica della Volga a Gorki, dove la produttività è un quarto di quella del VAZ, avrebbero cercato di resistere al forzato cam-

# ZANIN

CALZATURE UOMO DONNA

**tentazioni  
che camminano  
insieme**



Fili Zanin · Calzature · Padova

Pentastudio

## TOGLIATTIGRAD

bio di marcia? « Al contrario », assicura l'ingegner Lievseiev, direttore tecnico della fabbrica, « proprio il personale prelevato da altri stabilimenti automobilistici è il più entusiasta. Noi, comunque, abbiamo accertato, attraverso una serie di controlli medici, che il ritmo della nostra catena di montaggio non nuoce alla salute né degli uomini, né delle donne, anche perché molte di queste ultime sono studentesse che lavoreranno in stabilimento solo per qualche anno ». Numerosi operai addetti al montaggio delle *Zhiguli* mi confermano di non trovare il loro lavoro né faticoso, né alienante. Juri Kuritzin, 23 anni, proveniente da una fabbrica di alluminio degli Urali, assicura di trovarsi benissimo, anche perché, quando è stanco di eseguire una certa operazione, ha la possibilità di fare cambio con un collega. Galina Tureva, 20 anni, trova che incollare la tappezzeria della *Zhiguli* è assai più piacevole che stuccare i vetri delle finestre, come aveva fatto fino a un anno fa. Percorrendo la catena di montaggio numero uno, il visitatore non ha del resto l'impressione che lo sforzo richiesto alle maestranze sia particolarmente intenso.

**S**olo in alcuni punti, come quello in cui il blocco motore viene unito alla carrozzeria, si vedono operai lavorare a ritmo frenetico. Ma altrove c'è chi chiacchiera, chi fuma e in un angolo un po' appartato due giovanotti giocano addirittura a ping-pong. Tuttavia, uno dei veterani italiani di Togliattigrad assicura che il « ritmo Fiat » ha determinato, almeno nei primi, una certa selezione, e che anche oggi qualche operaio anziano mugugna per la « introduzione di metodi capitalistici » e in particolare per la organizzazione gerarchica che questi comportano. Ma non c'è bisogno di dire che questo disagio non si è mai espresso in forme concrete. « L'unica manifestazione che somigliasse - sia pure vagamente - a uno sciopero cui abbia assistito in due anni e mezzo », racconta un ingegnere torinese, « è stato un *sit-in* da parte di una squadra di operai cui, per punizione a un atto di indisciplina, era stato trattenuto il premio di produzione (che in genere rappresenta quasi un terzo della paga - n.d.r.). Ma dopo un intervento del rappresentante sindacale, la vertenza si è risolta senza che la direzione cedesse di un pollice ». Alcune altre proteste si sono avute per l'insufficienza delle misure di sicurezza in alcuni reparti, ma anche queste non hanno avuto conseguenze. La miglior prova che l'atmosfera di lavoro è complessivamente buona potrebbe essere la percentuale dell'assenteismo, che secondo Peter Katsura, direttore economico del VAZ, è appena del 2 per cento: ma un esperto della Fiat giudica questa cifra inferiore alla realtà, dovuta a metodi di conteggio diversi dai nostri.

Per precisa volontà dei sovietici, il VAZ è sorto come stabilimento a ciclo integrale, in cui da un lato entrano i pani di ghisa e di alluminio e dall'altro escono le vetture finite. « Sappiamo », dice l'ingegner Lievseiev, « che oggi in occidente si tende piuttosto al decentramento e alla specializzazione. Ma questi criteri hanno un senso solo in Paesi che abbiano già raggiunto un livello di motorizzazione elevato. Noi siamo appena ai primi passi e perciò, tenuto anche conto delle nostre enormi distanze, abbiamo preferito riunire il grosso della lavorazione in un solo comprensorio ». L'esperienza ha già dimostrato che la decisione è stata saggia. Una delle più grosse difficoltà è stata proprio la qualità scadente delle parti fornite da altri stabilimenti, per cui la percentuale di scarto ha raggiunto punte del 50 per cento. « Il VAZ », spiega un tecnico Fiat, « ha dovuto imporre ai suoi fornitori *standard* qualitativi sconosciuti nell'URSS. Ma, per quanto influenti siano a Mosca, i suoi dirigenti non hanno il potere di interferire nei piani di altre fabbriche e perciò

piace  
agli intenditori di champagne  
**NOBLE SEC**  
spumante

Fontanafredda conosce a fondo  
l'arte degli spumanti.  
E ora rivela il suo capolavoro:  
**NOBLE SEC.**  
NOBLE SEC è uno spumante  
per gusti difficili,  
per chi è abituato alle più  
ricercate raffinatezze.

**FONTANAFREDDA**

**Re dei Vini Re degli Spumanti**

## TOGLIATTIGRAD

stentano a ottenere ciò di cui hanno bisogno con la necessaria prontezza. Spesso si finisce con il produrre qui, con mezzi di fortuna, cose che nel nostro sistema sarebbe assai più economico acquistare fuori ».

Se il carattere « verticale » dello stabilimento ha risolto alcuni problemi, ne ha anche creati altri. Il coordinamento tra i vari reparti, i quali hanno gradi diversi di efficienza, è tuttora approssimativo e causa costosi tempi morti o intollerabili salti di qualità nella produzione. La fonderia, per esempio, ha ormai poco da invidiare a quella di Mirafiori. Anche la fucina e il reparto motori sono in via di assestamento. Ma le fasi dello stampaggio e soprattutto della saldatura della carrozzeria lasciano ancora molto a desiderare, per via della scarsità di specialisti capaci di mantenere in perfetta efficienza i macchinari. Le difficoltà sono ingigantite dalla riluttanza dei russi ad assumersi delle responsabilità e dalla loro congenita incapacità ad arrangiarsi.

dirigenti sovietici hanno cercato di semplificare la manutenzione imponendo a tutte le ditte fornitrici di macchinario l'impiego dei medesimi sistemi idraulici (Vickers) ed elettrici (Siemens). Il numero dei pezzi di ricambio è così stato molto ridotto. Ma, data la complessità della procedura necessaria per ordinare nuove parti dall'estero, accade egualmente che queste vengano a mancare. Per cavarsi d'impaccio, spesso gli operai di un reparto che abbiano bisogno di una valvola o di un bullone vanno a rubarli in un altro. Così, il numero delle macchine ferme è sempre piuttosto alto, e quando tutte tre le catene funzioneranno in pieno questo potrà avere conseguenze serie.

Con tutto ciò, grazie soprattutto all'abilità del piccolo gruppo di dirigenti capeggiato dall'ingegner Poliakov, il VAZ ha finora rispettato i piani e già a fine anno comincerà a produrre in serie il suo secondo modello, il 2103, che corrisponde grosso modo alla nostra 124 Special. E già si pensa a un terzo tipo di vettura che, se verranno conclusi certi accordi, potrebbe essere un derivato della 128. Ma l'innovazione più rivoluzionaria del VAZ è forse il servizio di assistenza alla clientela, che introduce per la prima volta nell'URSS un rapporto diretto tra produttore e consumatore e perciò ha anche interessanti riflessi politici. Nelle principali città dell'Unione stanno sorgendo, su progetto Fiat, trentadue filiali del VAZ che avranno le attrezzature necessarie per tutte le riparazioni e personale addestrato a Togliattigrad. Il ministero, che prima era responsabile per l'assistenza a tutti i tipi di veicoli e programmava (male) anche la produzione delle parti di ricambio, si è strenuamente opposto a questa riforma decentralizzatrice, ma il pubblico ne è entusiasta. Il prossimo passo potrebbe essere l'apertura di « punti di vendita » gestiti direttamente dalla fabbrica, e quindi l'abolizione dei criteri « politici » di distribuzione delle auto che prevalgono oggi.

Una cosa è certa: il VAZ rappresenta per l'URSS assai più del primo passo verso la motorizzazione. Rappresenta il tentativo, da parte dei suoi dirigenti più illuminati, di innestare criteri di gestione moderni su una macchina industriale senz'altro imponente, ma gravemente ammalata di arteriosclerosi. Se l'esperimento avrà successo, esso sarà gradualmente esteso anche ad altri settori, e il sogno dei russi di raggiungere un giorno il tenore di vita occidentale diventerà un po' meno irrealistico. Ma la strada è ancora lunga: in un certo senso, quella macchina di Togliattigrad che in apparenza funziona bene, ma perde olio a profusione, è un simbolo di tutta l'economia russa.

**Livio Caputo**

## SOMMARIO

N. 1153 - Vol. LXXXIX - Milano - 5 novembre 1972 © 1972 EPOCA - Arnoldo Mondadori Editore

	3	LETTERE AL DIRETTORE
	7	ITALIA DOMANDA
Ricciardetto	8	MEMORIA DELL'EPOCA
Angelo Conigliaro	21	LA NOSTRA ECONOMIA
Aldo Gabrielli	23	COME SI PARLA COME SI SCRIVE
Domenico Bartoli	29	L'ITALIA ALLO SPECCHIO
	32	CHE COSA SUCCUDE
Franco Nencini	34	L'AMERICA ESCE DALL'INCUBO
	40	IL TACCUINO DI SPADOLINI
	44	MARX E LENIN GUARDANO ANDREOTTI
Giorgio Torelli	46	LIVIA ANDREOTTI
Guido Gerosa	58	KISSINGER SEGRETO
	70	ELISABETTA: NOZZE D'ARGENTO
Piero Fortuna	80	LE ELEZIONI FANTASMA IN GRECIA
Fulvio Apollonio	88	L'ALBUM DEI FRANCOBOLLI
	95	AUTO '73
Livio Caputo	128	LA VIA RUSSA ALL'AUTOMOBILE
Giuseppe Grazzini	144	PSICOCINETICA, L'ULTIMO MISTERO
Arrigo Petacco	158	L'UNICO GIUSTIZIATO
Ulrico di Aichelburg	168	LA NOSTRA SALUTE
Gualtiero Tramballi	172	LE QUINDICI BICICLETTE DI MERCKX
Raffaele Carrieri	187	L'ANTICO GRANO DI CANTATORE
Teodoro Celli	189	LA NOBILE MELANCONIA DI BRAHMS
Luigi Baldacci	192	STORIA DI UN UOMO VENUTO DAL SUD
Domenico Meccoli	196	HITCHCOCK E LELOUCH
Guido Gerosa	202	MIKE BONGIORNO TU SEI LA MIA PATRIA
	204	I PROGRAMMI RADIO E TV



In questo numero, una corrispondenza da New York sulle reazioni alle notizie di pace nel Vietnam, e un grande inserto a colori sul Salone dell'Automobile di Torino. (La fotografia di copertina è di Mario De Biasi).

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. 3-26780). Gli abbonamenti si ricevono anche presso i nostri Agenti e nei «Nezozzi 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. Roma 18, 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. 837.48.27; 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. Pubblicità: inserzioni in bianco e nero L. 900 per millimetro/colonna.

Istituto Accertamento Diffusione  
Cert. n. 759



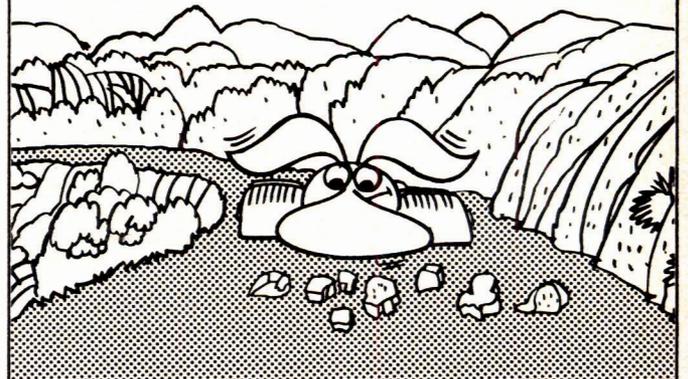
Questo periodico è iscritto alla FIEG  
Federazione Italiana Editori Giornali

## "GOMMOLO SHOW"

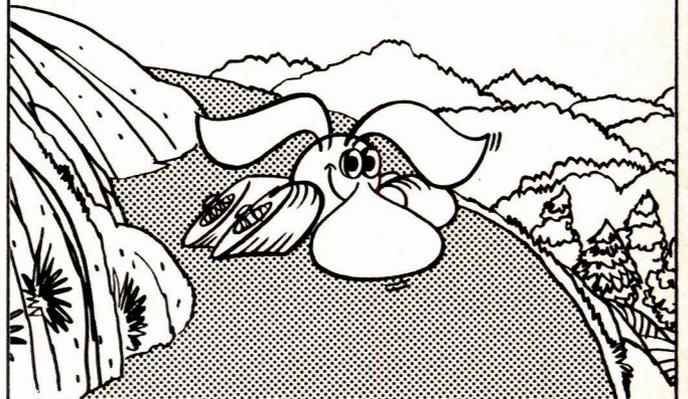
SI VA SULLA MONTAGNA...



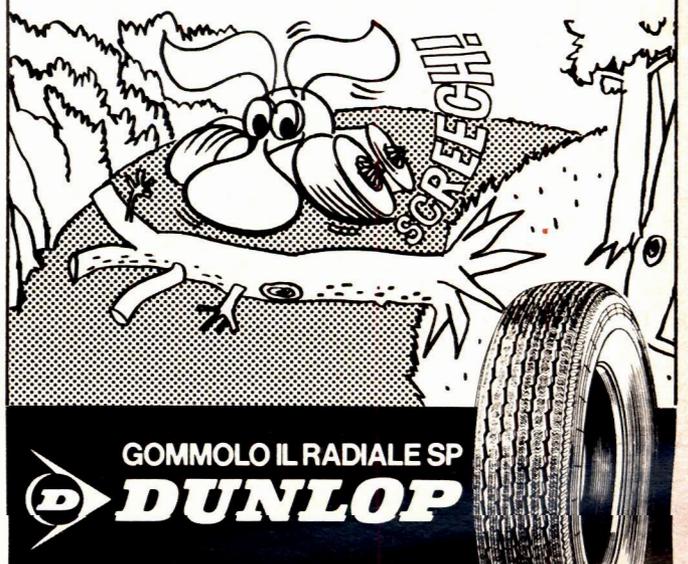
DOVE TUTTO E' POESIA...



DOVE VAI ADAGINO  
MA LA STRADA E' TUTTA TUA...



BEH, QUASI TUTTA!  
(VISTO COSA VUOL DIRE ESSERE SICURO?)



GOMMOLO IL RADIALE SP  
**DUNLOP**