

L'ATENEO DI ROMA: il rettorato di Papi è simbolo e prodotto di una crisi più vasta

La più grande e la più decrepita Università

Il «magnifico rettore»: un capo eletto da 250 «baroni» comanda su oltre sessantamila studenti e docenti - La democrazia di un papa medioevale - Studenti e docenti nel limbo delle anime morte

L'Università più grande del mondo: lo Studium Urbis di Roma, fondato 663 anni fa, ai tempi di Dante Alighieri. Da allora è diventata, con il passar dei secoli, l'Università che ha accettato in un solo «campanello», l'Ateneo della capitale, il più gran numero di studenti, di facoltà, di istituti di tutto il mondo. Per questo si dice «grande», mentre dovrebbe dirsi semplicemente «sottropopolata».

Accademica. Fra questi due limiti, studenti figli e maestri padri, sta una folla di personaggi che hanno un volto e una funzione ma che non hanno alcun potere effettivo nello Studium Urbis: sono i professori incaricati, i liberi docenti e gli assistenti, suddivisi anche essi in tante categorie: ordinari, straordinari, incaricati, volentari.

Esiste anche un altro filone, molto più importante, frenato e sclerotizzato dall'Università di Roma, più che da qualsiasi altra Università. È il filone rappresentato dal progresso e dalle norme della scienza e della tecnica negli ultimi anni. È stato categorico che in questo campo le conquiste aumentano notevolmente di anno in anno dal momento che la ruota al 1950 l'umanità ha aumentato il suo patrimonio di conoscenze di una quantità di nozioni che è la stessa che ha arricchito lo stesso campo dal 1940 al 1950.

Quali assistenti e incaricati, faticosamente, senza alcun potere di decisione portano avanti le loro esercitazioni davanti ad un numero di studenti che sempre di meno, per necessità di progresso, hanno contatti con i maestri codificati e ballati dall'imprimatur dell'Università madre, sempre più padri, sempre meno maestri, sempre più legati a quella formula di «maestro per chiara fama» che serri, nel periodo fascista, a mascherare l'ingresso nella Università di Roma di professori che nulla avevano a che fare con il progresso della ricerca scientifica.

Il problema di un vasto pubblico nuovo che viene maturando le sue scelte, il suo reale «bisogno di cultura», i nuovi capillari canali di diffusione del libro (venti anni fa di cultura tra libri cartacei e radiofonici e televisivi), il rapporto tra libro e scuola, il rapporto tra libro economico e libro in edicola le varie fasi che il «tascabile» ha attraversato...



L'ex rettore Ugo Papi

Accesa discussione a Giulianova

Manca solo il nuovo lettore nel dibattito sul «tascabile»

Concreti apporti dei rappresentanti degli editori alla definizione del fenomeno e delle sue carenze - Ventimila «punti di vendita» Dalla narrativa dell'800 al romanzo moderno

Dal nostro inviato

GIULIANOVA. 7

Il convegno sul «tascabile» promosso dal Sindacato nazionale scrittori, ha sentito oggi, dopo la voce degli scrittori stessi, quella dei rappresentanti dell'editoria italiana. E c'è da dire che questa seconda giornata ha introdotto nel convegno una nota di maggiore concretezza. Con «fiammate» diverse, con accentrazioni volta a volta più «commerciali» o più «culturali», con atteggiamenti critici o meno nei confronti del fenomeno, l'editore Laterza, Puzo e Buzzi a nome di Alberto Mondadori (per la Mondadori, e per il Saggiatore), e, sempre in minor misura, Naldini per la Longanesi, Casini, e il distributore Luciano Mauri delle Messaggerie, hanno proposto nel complesso una precisa piattaforma di dibattito sul fenomeno.

Dopo un anno dall'entrata in funzione dello stabilimento FIAT

L'URSS raddoppierà il parco- auto

Per la prima volta sarà possibile un rapido ma insieme armonico processo di motorizzazione - Gli urbanisti sovietici hanno già anticipato le esigenze del traffico predisponendo nelle città le grandi arterie

In passato non abbiamo avuto occasione di sviluppare la nostra produzione automobilistica, ma adesso cominceremo a crearla, la possibilità di farlo», disse il primo ministro sovietico Alexei Kossighin all'invitato del New York Times - Aumenteremo il numero delle nostre automobili, i contadini, gli agronomi, i tecnici ne hanno bisogno...»



Il ministro Tarasov e il professor Valletta durante la firma del protocollo con la FIAT per la costruzione di uno stabilimento automobilistico in URSS

quella di altri paesi. Alla base degli accordi sta soprattutto il fattore «qualità». Ogni tessera dell'immensa mosaico industriale deve essere di prim'ordine, la più esigente, e funzionale possibile. La produzione, perciò, dovrà essere continuamente seguita da apparecchiature scientifiche per il controllo di qualità. Ognuno dei circa 12 mila pezzi che compongono un'automobile deve essere sottoposto ad un esame che accerti la sua rispondenza alle norme produttive. Molti pezzi, come azzurre nelle fabbriche più avanzate del mondo, subiranno addirittura 15 controlli successivi, senza che per questo la produzione debba venir rallentata. Ogni vettura, insomma, durante le varie fasi della lavorazione, subirà un totale di 15 mila controlli parziali. La rifinitura di certe parti della carrozzeria sarà possibile stabilire la quantità e le caratteristiche del macchinario, e di conseguenza la reale entità degli stanziamenti necessari: molte centinaia di miliardi di lire in ogni caso.

La cura maggiore, tuttavia, è stata posta dai sovietici nella scelta del modello da mettere in produzione. Come è noto la preferenza è caduta sulla Fiat «124», ma solo come modello base al quale andranno apportate sensibili modificazioni. Non è difficile intuire i motivi che sono stati alla base di queste decisioni. La «124», infatti, è una vettura tutt'altro che avvennicata. È piuttosto tradizionale sia nella concezione che nell'architettura - ma proprio per questo non desta problemi

in un paese come l'URSS, che deve ancora formare una sua rete di tecnici, di meccanici, di autotecnici. Con una vettura dotata soltanto di soluzioni «classiche», il problema è naturalmente più facile da risolvere. I pregi maggiori della «124», del resto, consistono in una innegabile raffinatezza costruttiva e nella «emulare semplicità della realizzazione. Ma il suo tallone d'Achille è nell'eccessivo allungamento delle sue strutture. Il margine troppo ristretto che le sue braccia, pressioni lavorano ai materiali, i quali lavorano all'interne delle proprie possibilità. Ecco perché i tecnici sovietici hanno preso una «124» più robusta e potente di quella italiana: essi hanno bisogno di una vettura di linea dirizzata, in modo da non trovarsi di fronte al problema di un cambio troppo frequente del parco macchine nazionale. Esistenza, che è quella dell'industria privata, che nel rapido deperimento dei prodotti di consumo venduti vede la garanzia dei propri sviluppi futuri.

Ma perché l'Unione Sovietica ha scelto proprio la Fiat per affidarle la costruzione del suo nuovo gigantesco stabilimento automobilistico? È chiaro, innanzitutto, che l'URSS non ha ritenuto di costruirsi da sé perché sarebbe stato inutilmente lungo e dispendioso - anche se non impossibile - elaborare e mettere in piedi una organizzazione industriale di cui non aveva alcuna esperienza. Era più facile e meno costoso approfittare del patrimonio di esperienza accumulato da una fabbrica occidentale.

Questo è avvenuto in tanti altri paesi, imprimendo un diverso e più veloce ritmo di vita ai suoi cittadini. Attualmente, per la verità, esistono già parecchie fabbriche d'autovericoli in Unione Sovietica: la Zil, la Mzma e la Zag a Mosca, la Maz a Minsk, la Jaz a Jaroslavl, la Gaz a Gorkij, la Uaz a Ulyanovsk, la Ural e la Kraz a Kremenetschuk, la Raz a Ruzo, la Laz a Leningrad. L'ultima nata della industria automobilistica sovietica, la Moskvitch 408, costruita dalla Mzma, è una 1300 a 4 cilindri decisamente competitiva con i prodotti dell'industria occidentale.

Il nuovo stabilimento costruito con la collaborazione della Fiat servirà dunque, semplicemente a cambiare la dimensione «quantitativa» della produzione d'auto. Ma è un cambiamento estremamente importante, che capogolgerà letteralmente i criteri produttivi del settore adottati finora, che davano ampia preminenza ai veicoli industriali ed a quelli di trasporto collettivo. Attualmente, infatti, la produzione tocca appena le 200 mila vetture all'anno, contro quella di 450 mila fra autocarri e autobus in circolazione in tutta l'Unione Sovietica: vi sono circa 4 milioni e mezzo di autoveicoli, fra i quali il 90 per cento sono vecchi. Non appena il nuovo stabilimento entrerà in funzione, il parco macchine si raddoppierà quasi nel giro di dodici mesi (la produzione dovrebbe infatti salire ad un milione di unità all'anno) e non è escluso che altre fabbriche riescano ad inserirsi nell'operazione, costruendo altri stabilimenti di minori proporzioni. Il 23 maggio prossimo, infatti, una delegazione della Renault partirà alla volta di Mosca. E sarebbe sorprendente che essa tornasse delusa nelle sue aspettative - ha scritto Le Monde - proprio nel momento in cui il presidente De Gaulle si appresta a partire da una volta verso la capitale sovietica. Non si fa mistero che le trattative già in corso riguardano la costruzione di uno stabilimento di montaggio capace di produrre 200 mila vetture all'anno.

A questo punto, risulta evidente che l'operazione ha una dimensione tale da cambiare perfino il paesaggio sovietico: grandi officine di riparazione, garage, distributori di benzina dovranno essere costruiti rapidamente, per rispondere alle esigenze di una motorizzazione a ritmo galoppante. Ma, per la prima volta nella storia del mondo, tutto ciò non avverrà tumultuosamente, caoticamente. La motorizzazione privata si inserirà armonica-

La guerra e la prigionia in Russia come non erano mai state raccontate. Il best-seller del mese: 2ª edizione 20° migliaio



EINAUDI OCCHIO DI PERLA & Alfonso Vinci



Esploratore e scrittore di viaggi e avventure (Samalari, Diamanti, Corziliere) Vinci ha scritto questa volta un libro di viaggi nel tempo, un romanzo della memoria, l'antefatto dei suoi viaggi attuali nelle terre esotiche. 412 pagine, lire 2.500

De Donato editore

Gian Carlo Ferretti

Congresso ANPUI

Gli incaricati criticano le leggi del Governo

Sono continuati oggi i lavori del 16. congresso nazionale dell'ANPUI (Associazione dei professori universitari incaricati), che si svolgeva a Napoli nei locali del nuovo Politecnico. Sono state svolte tre relazioni sui problemi degli organici: sui disegni di legge finanziario e edilizio sui professori aggregati, Relatori, rispettivamente, i professori Giannantoni, dell'Ufficio studi dell'associazione, De Filippo, vicepresidente dell'ANPUI, della Corte, altro vicepresidente dell'Associazione. Specialmente sui primi due punti, le relazioni e i successivi interventi hanno insistito sull'insufficienza del numero di posti legislativi predisposti di fronte ai bisogni effettivi dell'insegnamento e della ricerca universitaria. È stata quindi sottolineata la necessità di modificare profondamente, con sostanziali miglioramenti, i disegni di legge, per rendere possibile un migliore e più democratico funzionamento delle università italiane. Il congresso ha anche approvato una mozione di ferma protesta per l'indebita ingerenza del ministero manifestata con una recente circolare diretta ai rettori delle facoltà relativa all'assegnazione degli incaricati universitari.

Cesare Pillon