

A che punto è in Europa la politica dei redditi

risponde ARIS ACCORNERO

Cara Unità,
a che punto è in Europa l'applicazione della famigerata «politica dei redditi»? Dove posso trovare indicazioni in proposito?

RUGGERO FINALI (Venezia)

Non è un caso che il lettore attento non possa entrare in libreria e trovarsi almeno un volume sulla politica dei redditi. Da un lato, come tecnica specifica, essa è una scoperta relativamente recente; la più palese il governo conservatore inglese nel '41 sotto forma di un legame fra salari e produttività e di una «moderazione» dei sindacati. Dall'altro lato, come indirizzo generale, essa rientra nelle politiche di controllo del ciclo e di tutela della stabilità, nel sistema capitalistico. La politica dei redditi, da sociologi quali Mo migliano e da economisti come Di Nardi, è addirittura vista come contestuale e funzionale alla programmazione economica; e il liberale Alpino La Malfa per aver detto che «è il presupposto e non un corollario» della programmazione stessa.

Certo, ognuno si riferisce a tipi diversi di politica dei redditi: l'accordo è soltanto sui fini. C'è chi vuol incatenare i salari all'andamento dei redditi. Infatti, dopo molte titubanze e grazie al centro-sinistra, anche la Confindustria ha accettato, oltre alla programmazione, la politica dei redditi. E quindi c'è questo *imprimatur*, si sa cosa ci stia dietro.

Saranno utili inoltre, quando verranno pubblicati, gli atti dei convegni di Pavia (Camera di commercio) e di Fiuggi (Confindustria) sulla politica dei redditi. Infatti, dopo molte titubanze e grazie al centro-sinistra, anche la Confindustria ha accettato, oltre alla programmazione, la politica dei redditi. E quindi c'è questo *imprimatur*, si sa cosa ci stia dietro.

In Italia un Comune su 3 sorge sulle sabbie mobili

risponde SILVERIO CORVISIERI

Cara Unità.
La frana di Agrigento ha giustamente sollevato un'ondata di indignazione per i suoi retroscena scandalosi e per le sue dimensioni. Però non è la sola. Si può dire che non passa mese senza che i giornali o la televisione parlino di qualche frana che si verifica in questo o quel paesino di montagna. Rotocalchi e cineggiatori, quando possono, sono ben lieti di aggiungere la nota patetica ai loro cocktail innocui. Ma il problema mi sembra serio. Non si può fare nulla per correre ai ripari prima che il solito *edesino* non provochi lutti?

Ecco dunque che, a seconda delle tradizioni e situazioni politiche, si hanno in Europa altrettante esperienze di politica dei redditi. Diciamo subito, al nostro lettore che c'è un solo caso riuscito e compiuto di politica dei redditi: un comune italiano su tre sorge, dalle sabbie mobili.

Da questo quadro sono naturalmente esclusi eventuali mutui casi Agrigento '66. Vale a dire si tratta di statistiche che concernono paesi costruiti nel Medioevo o nel Rinascimento quando alla geologia e all'urbanistica non si chiedevano le informazioni che oggi, invece, è possibile chiedere (salvo poi a mettere tutto da parte per favorire gli speculatori sulle aree come hanno fatto i responsabili della frana di Agrigento).

Tra i 2.685 comuni minacciati di frane alcuni si trovano ad un punto critico e sono stati già quasi completamente sgomberati; per altri, invece, il pericolo esiste ma ancora non è drammatico. Con il passare del tempo, tuttavia, qualora non intervenissero provvedimenti di risanamento del terreno o, peggio ancora, si continuasse, da parte delle autorità governative, nel disinteresse verso i problemi della disciplina delle acque e del rimboschimento, la situazione potrebbe rapidamente peggiorare.

A scorrere l'elenco dei comuni sui quali pendono queste spade di Damocle si hanno molte, amare sorprese: si scopre che su terreni franosi sorgono anche Amalfi, Positano, Ravello, quasi tutta la costa amalfitana, la stessa Capri; e poi ancora Avizzo, Orioletto, Assisi, Fabriano, Gubbio, Capranica, Rocca di Papa, Montefiascone, Chieti, L'Aquila, Mazzarino, Caltagirone, Monreale. Si va dalle località celebri ai turisti di tutto il mondo ai paesi più frequentemente colpiti nelle cronache dei delitti mafiosi. La dolce Umbria è forse la regione più tartassata:

Maccartismo vecchio e nuovo e lotte dell'«altra America»

risponde MARIO GALLETTI

Molti lettori ci hanno scritto in questi ultimi giorni a proposito del rilievo in auge, negli Stati Uniti, della famigerata «Commissione di inchiesta sulle attività antiamericane». Fra le domande che ci vengono rivolte, la maggior parte si riferisce al significato da dare a questa ripresa — che sembra massiccia — della «nuova caccia alle streghe». Alcuni cittadini stranieri ci chiedono in particolare di «propagandare» (è un americano che ci domanda) l'altra America» che compare oggi davanti agli inquirenti. Fra i lettori italiani che ci hanno scritto sull'argomento e ai quali rispondiamo (ovviamente in modo sommario): sono Nevio Pinucci di Ancona, Gino Guerrini di Pisa, Franco Spargiani di Roma.

Due esigenze si scorgono chiaramente nelle corrispondenze dei nostri lettori sulla nuova riunione della Commissione d'inchiesta per le attività antiamericane: quella di capire che cosa significhi questa ripresa del maccartismo in America e che cosa la distingua dal maccartismo degli anni '50, e quella (espresa da un lettore americano) di vedere valorizzata sulla stampa democratica l'azione dell'altra America; cioè dei cittadini statunitensi che si battono per lo sviluppo, la ricostruzione e la crescita della società (economicamente e socialmente) e più diversificata dei gruppi che sono oggi sotto gli occhi degli inquirenti maccartisti.

Oggi gli Stati Uniti non sono impegnati nella guerra fredda ma in una guerra guerrigliosa quella contro il Vietnam. Non solo: ma questa guerra guerreggiata alimenta ogni giorno di più, nel mondo e nella stessa America, la preoccupazione che possa sfociare in un nuovo conflitto mondiale, o comunque possa progressivamente estendersi. Nemmeno la guerra di Corea, che segnò il punto più drammatico del periodo della guerra fredda, rischia mai a suscitare tanta preoccupazione e angoscia nel mondo.

Aggiungiamo che gli Stati Uniti 1966 hanno visto esplosi il «colpo» di vedette di guerra compreso, e di molti altri problemi dei negri; e masse sempre crescenti di giovani negri, e bianchi, si battono per la fine dell'aggressione.

Oggi la situazione è diversa. La «caccia alle streghe» è più vasta e profonda, anche se la attività della famigerata commissione maccartista non sembra così forsennata e clamorosa come quella di sedici-dicentri anni or sono, anche se le persecuzioni hanno una veste apparentemente più «legale» e un tono più «morbido».

Ecco gli elementi che a nostro giudizio contraddistinguono i due «momenti» della «caccia alle streghe» (si badi

nenti della grande campagna antifascista che aveva contribuito a spingere l'America nella guerra contro Hitler e Mussolini. Erano quelli gli anni della guerra fredda, gli Stati Uniti si illudevano di potere ostacolare la ricostruzione e lo sviluppo del campo socialista e perfino pensavano di poterlo piegare e «riconquistare» (almeno in parte) al capitalismo. Si perseguivano quindi forsemmamente quanti diffondevano o erano sospetti di diffondere idee socialiste in America, gli amici della Unione Sovietica; si condannava a morte il «fascismo degli anni '50», e quella (espressa da un lettore americano) di vedere il «riempimento volumetrico» della sua valvola di aspirazione «di catturare un quantitativo di aria (quindi di ossigeno) che si arricchisca il più possibile al volume generato nel cilindro dallo stantuffo durante la corsa di aspirazione». E questa valvola è influenzata da molti fattori e fenomeni che dipendono dalla velocità e dalla legge del moto del stantuffo; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dal diametro, dalla lunghezza e dalle altre caratteristiche geometriche della valvola a fascia. Dal momento ad un certo valore della corsa dell'acceleratore viene aperta la farfalla del condotto del flusso d'aria, e si ottiene la massima potenza del motore.

Concludendo si può sinteticamente affermare che il carburatore a doppio corpo viene adottato quando si vuole ottenere una maggiore potenza/litro agli alti regimi, conservando la caratteristica di una marcia economica in utilizzazione.

MOTORI

PERCHE' IL DOPPIO CARBURATORE

Cara Unità, leggo che molte ditte automobilistiche, fra cui la Fiat, l'Innocenti, ecc., adottano per certi modelli il doppio carburatore. Perché si fa questo? Quali sono i vantaggi?

MAURIZIO FERMI Cremona

Per evitare ogni possibile equivoco è bene precisare che, nel caso in esame, si deve parlare di carburatore a doppio corpo che adatta un unico condotto o collettore. Il collettore di alimentazione, a sua volta, è munito di quattro o due tubi di accesso alle «aspirazioni» dei quattro cilindri in linea dei motori costituiti dalle Case italiane nella domanda.

Fatto fondamentale del potenza di un motore è il suo «riempimento volumetrico», la sua valvola di aspirazione, e cioè, la quantità di aria (quindi di ossigeno) che si arricchisce il più possibile al volume generato nel cilindro dallo stantuffo durante la corsa di aspirazione. E questa valvola è influenzata da molti fattori e fenomeni che dipendono dalla velocità e dalla legge del moto del stantuffo; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello stantuffo ed al periodo finale della fase di scarico; dalla legge di alzata della valvola di aspirazione; dalla sua flessione, e cioè, dalla durata della fase di aspirazione e dalla sua collocazione (in gradi di albero motore) rispetto alle posizioni dello st