

TRENT'ANNI DI CONTINUA ASCESA E DI IMPORTANTI SUCCESSI

Il «primato» della meccanica nell'industria cecoslovacca

Il settore che, nel '48, rispetto alla produzione globale contava per il 12,4% è passato, nel '70, al 26,2; alla fine dell'anno in corso salirà al 28,3



Impianti esportati da INTERSIGMA

Trent'anni orsono, subito dopo la liberazione della Cecoslovacchia, nel quadro delle misure adottate per la ricostruzione della economia nazionale e l'edificazione della industria, la meccanica divenne il settore al quale, logicamente, andarono le principali attenzioni degli organismi politici ed economici. In quel tempo, lo sviluppo preferenziale dell'industria meccanica era motivato dalle esigenze del commercio estero, dalla necessità di assicurare la difesa del Paese — non dimentichi che quelli erano i tempi della guerra fredda — dall'importanza che la meccanica veniva a rivestire in ordine ai cambiamenti sociali nell'agricoltura, ma anche dalla necessità di assicurare lo sviluppo tecnico dell'industria e nelle altre branche dell'economia tra queste i trasporti e le costruzioni. Un ruolo di primaria importanza rivestì la meccanica durante il periodo dell'industrializzazione della Slovacchia.

Già durante il primo piano quinquennale, l'industria meccanica acquisì il carattere di un ramo industriale particolarmente importante non solo dal punto di vista del suo peso nella produzione e nell'impiego, ma anche da quello delle attrezzature messe a sua disposizione. Grazie a importanti investimenti, alla quantità di mano d'opera in essa assunta, grazie alla costruzione di nuove officine e all'estensione di quelle esistenti, la produzione meccanica poté aumentare dal 1948 al 1953 a un ritmo sensibilmente più celere del resto della produzione industriale (del 24,7 per cento ogni anno, benché l'aumento medio della produzione industriale globale fosse del 14,5 per cento). La fine del primo piano quinquennale fu caratterizzata dalla messa in opera di 24 nuovi stabilimenti.

Nella stessa epoca si è potuto assistere ad importanti cambiamenti nella struttura interna dell'industria meccanica; essa si estende ormai a rami e tecnologie nuove che non esistevano prima o che

esistevano in misura ristretta macchine per l'industria pesante, attrezzature per la produzione di energia, equipaggiamenti per l'industria siderurgica, per l'industria mineraria e chimica, per i trasporti e le costruzioni. L'industria meccanica acquisisce il carattere di fornitrice principale dei materiali utilizzati nei grandi lavori o per la ricostruzione di fabbriche esistenti.

A partire dagli anni '60, nell'industria meccanica si manifestarono altri mutamenti strutturali miranti, in primo luogo, all'elevamento del livello tecnologico della produzione. Si è così potuto assistere allo sviluppo di rami industriali d'avanguardia, come la tecnica delle correnti deboli, la meccanica di precisione, la tecnologia dei semi-

conduttori, delle attrezzature di regolazione e di misura, dell'informatica, ecc.

Coprendo i quattro quinti dei bisogni del mercato cecoslovacco, l'industria meccanica condiziona perciò stesso il progresso tecnico del Paese. E' per questo che gli sforzi di tutti coloro che lavorano nella ricerca e allo sviluppo della produzione nel campo della meccanica (che dal primo gennaio 1973 non è più di competenza del ministero della metallurgia e della meccanica) mirano a un costante elevamento del livello tecnologico della qualità e dei parametri della produzione.

Questo progresso risalta anche da alcune cifre che forniamo di seguito ad esempio, l'industria automobilistica cecoslovacca produceva 15 000 veicoli nel 1959, 25 398 nel 55,

73.777 nel 1960. Nel 1974 ha superato i 200 000 veicoli. Dal 1965 al 1973 l'impresa siderurgica «Prago-Union» ha aumentato il suo fatturato del 233,5 per cento. Nel campo dell'elettromeccanica ed elettrotecnica la «Tesla» è passata da 12 300 occupati nel 1948 agli 83 532 attuali e dai 534 milioni di corone agli attuali 9840 milioni di corone.

In conclusione, lo sviluppo dell'industria meccanica cecoslovacca, nel corso degli ultimi trent'anni così si caratterizza rispetto alla produzione industriale globale: la sua parte era del 12,4 per cento nel 1948 del 26,2 per cento nel 1970, e, conformemente alle previsioni per l'attuale piano quinquennale, raggiungerà il 28,3 per cento alla fine di quest'anno.

PRODOTTI DALLA TATRA I PRIMI 300 ESEMPLARI

L'Artik, un autocarro per lavorare al Polo

Possono agevolmente operare a temperature inferiori ai meno 50 - Prossima la consegna all'Unione Sovietica, che li utilizzerà nelle zone di Tjumen e Magadan - Gli 80 anni dello stabilimento di Koprivnice

Il 1975, XXX anniversario della liberazione della Cecoslovacchia vede migliaia di operai dello stabilimento Tatra di Koprivnice, nella Moravia del Sud, alacremente impegnati nella realizzazione dei piani di produzione. L'azienda, pur essendo impegnata nella ricostruzione e nell'ammmodernamento degli impianti, non solo non rallenta la produzione, ma (mantenendo invariato il numero dei dipendenti) l'aumenta ancora. Questo non è un compito certo facile e richiede da ognuno il massimo impegno. Quest'anno rispetto al 1974, a Koprivnice aumenterà ancora la produzione, soprattutto quella di automezzi pesanti del tipo T 148 (15 ton di portata) e T 813 (16 ton di portata). Le prerogative di

questi autoveicoli sono da ricercarsi prevalentemente nella loro avanzata concezione tecnica e nella loro alta qualità essendo costruiti appositamente per operare su terreni particolarmente accidentati. Una quota minore della produzione dello stabilimento Tatra, pari al 5% e costituito da autoveicoli, le potenti e lussuose T 611 che sostituiscono il tipo T 602 costruito fino a non molto tempo fa.

La Tatra di Koprivnice vanta una grande tradizione nel settore della produzione automobilistica. La prima vettura in Cecoslovacchia fu costruita proprio a Koprivnice nel 1897. Si trattava di una vettura a quattro posti chiamata «President» Aveva un motore a 4 tempi di 2750 cc e della potenza di 7 HP. In seguito si cominciarono a costruire, e con successo, i primi autocarri e le prime auto da corsa. A poco a poco la Tatra divenne una marca prestigiosa, specialmente dopo i successi delle vetture di Koprivnice nelle grandi competizioni internazionali. Negli anni fra le due guerre mondiali, a Koprivnice furono costruite autoveicoli dalla concezione tec-

nica d'avanguardia che precedeva di diversi anni il livello tecnico di allora.

L'attuale programma produttivo della Tatra risale al 1951. Fu allora che la fabbrica si specializzò negli autoveicoli pesanti prodotti ovviamente anche prima i migliori clienti stranieri sono stati i Paesi del Comecon, «o piuttosto l'URSS» che ha acquistato quasi 20 000 di questi autocarri. Una decisa svolta si ebbe nel 1956 quando cominciò ad attuarsi il primo accordo commerciale a lungo termine per la fornitura di autocarri Tatra all'URSS. Da allora l'Unione Sovietica resta il maggior cliente straniero dello stabilimento di Koprivnice. E' la posizione dell'azienda nell'ambito del Comecon a stabilire la dinamica di produzione della Tatra per questo anno (ed anche per il futuro). All'inizio del 1975 fu deciso che gli autoveicoli industriali con portata da 12 ton ed oltre, con motore raffreddato ad aria, avrebbero costituito il gruppo autonomo n. 3 degli autoveicoli del Comecon.

Nel maggio del 1971 la Commissione permanente del Comecon per la metallomeccanica decise che la Tatra di Koprivnice avrebbe provveduto

alla costruzione degli autoveicoli del gruppo 3 per tutti i Paesi della comunità economica socialista. Sulla base di una decisione degli organi del Comecon e delle esigenze aziendali fu deciso di aumentare la capacità produttiva della Tatra (il doppio di quella allora in atto). Il volume degli investimenti necessari alla operazione ammonta a 4 miliardi e 618 milioni di corone. La Banca internazionale per gli investimenti di Mosca (con accordo del giugno 1972) ha concesso all'azienda un credito a lungo termine per l'ammontare di 77,5 milioni di rubli (convertibili di cui 25,3 milioni in valuta estera per l'acquisto di macchine e impianti nei Paesi occidentali). Circa il 56% del credito verrà usato per l'acquisto di impianti e materiale edilizio nei Paesi del Comecon. Quasi il 39% dell'intero volume del credito sarà investito in lavori di costruzione, la maggior parte della somma invece in materiale tecnologico. Il piano prevede che circa un quarto degli investimenti venga realizzato entro la fine del V piano quinquennale cecoslovacco (1975) e il resto nel corso del VI piano quinquennale (1976-1980).

Quest'anno come per l'intera economia cecoslovacca, e per la Tatra l'ultimo del V piano quinquennale. In origine il piano statale prevedeva che nel quinquennio sarebbero stati costruiti 38 300 autocarri Tatra. Nei 4 anni trascorsi però le maestranze dello stabilimento di Koprivnice hanno già superato l'obiettivo fissato in occasione delle celebrazioni per il XXX anniversario della liberazione gli operai dello stabilimento hanno preso l'impegno di superare di altri 2 000 i compiti stabiliti in origine dal piano.

Entro l'anno dai cancelli della Tatra usciranno oltre 9 200 autocarri T 148 e T 813. Inoltre saranno prodotti i primi 300 autocarri T 148 S.L. Artik, particolarmente adatti per operare nelle zone più settentrionali dell'URSS a temperature inferiori a meno 50. I prototipi di questi autocarri sono stati collaudati nelle zone di Magadan e Tjumen in URSS con risultati particolarmente soddisfacenti.

Migliaia di macchine, centinaia di impianti e gruppi tecnologici industriali ed interi complessi di mezzi tecnici per pompare sono stati prodotti dalle aziende del gruppo SIGMA. Questi impianti sono stati forniti e realizzati in più di 70 Paesi. NELLA FOTO: un impianto di pompaggio dell'acqua in una grande città.

I PROVVEDIMENTI ESTESI A TUTTA LA CECOSLOVACCHIA

Difendono la natura istituendo parchi, riserve e zone protette

La protezione della natura trova posto, per la sua regolamentazione giuridica, nel secondo comma dell'articolo 15 della Costituzione della Repubblica Socialista Cecoslovacca, ove si dice «Lo Stato attende all'espansione e alla protezione completa del patrimonio naturale oltre che alla salvaguardia delle bellezze paesistiche della nazione». Questa tesi fondamentale è sviluppata più concretamente dalla legge sulla protezione di Stato della natura, la quale, a parte la classificazione dei siti protetti, precisa anche la forma della loro protezione. Secondo il fine e le caratteristiche delle regioni in Cecoslovacchia sono classificate nelle seguenti categorie: parchi nazionali, zone protette, riserve naturali di Stato, nicchie ecologiche, parchi protetti e terreni di studio protetti. Ogni categoria è nettamente definita ed il loro insieme forma un sistema completo per la protezione delle bellezze e delle particolarità naturali del Paese.

Ogni categoria è sottoposta a un particolare grado di orientamento delle misure protettive. Queste sono più vaste e complesse nei parchi nazionali. In Boemia e Moravia vi è una sola regione per il momento protetta secondo lo statuto di «parco nazionale», il Parco Nazionale dei Monti dei Giganti.

Condizioni naturali rare, di un'importanza tutta particolare per il clima, la scienza, la cultura e il turismo, fanno dei Monti Giganti una regione di grande valore. Ed appunto perché, nel 1963, si è proceduto alla realizzazione del Parco nazionale dei Monti Giganti. La sua superficie è di circa quaranta ettari. In esso si trovano gli elementi della montagna di media e grande altezza. Fauna e flora hanno particolari caratteristiche e l'ambiente del parco ha notevole influenza sul regime delle acque e sul clima dell'intera Boemia. Un ambiente, insomma, che, oltre alle bellezze naturali, offre ricche possibilità culturali. D'inverno, nei terreni del Parco, vengono installati i campi di sci, meta di innumerevoli turisti. Insomma sia d'estate che d'inverno, gli hotel, gli chalets del Parco ospitano circa due milioni di visitatori.

Ogni attività umana, esercitata all'interno del Parco dei Giganti è soggetta a limiti derivanti dagli sforzi dello Stato tesi alla conservazione dell'aspetto naturale della regione. Nelle zone più preziose sono state ritagliate dieci riserve di Stato nelle quali è assolutamente vietato ogni intervento umano.

Al di fuori di queste zone, gli interventi sono tutti programmati e tesi a far sì che i visitatori, desiderosi di riposo e di autentici contatti con la natura, possano essi pure sentirsi soddisfatti. All'interno del Parco sarà costituito un museo esso stesso ospitato nella sala del Castello di Vichy.

La seconda categoria delle regioni considerate preziose dal punto di vista della storia naturale e costituita dalle zone protette. Ne esistono alcune decine sia in Boemia che in Moravia. Anche in queste zone ogni attività umana è limitata, in una certa misura, da leggi tese alla conservazione ed al perfezionamento ove è possibile, del carattere originale della regione stessa. Nella categoria sono comprese, prima di tutto, le montagne e le foreste delle zone di frontiera tra Boemia e Moravia. In Sumava i Monti dell'Aquila, gli Jeseníki ecc., non

che certe regioni situate all'interno del Paese, quali, ad esempio, i vasti laghi artici rocciosi presso Cesky raj — il paradiso ceco — le formazioni carsiche ed altre curiosità naturali occupanti vaste estensioni.

In prossimità della capitale, Praga, si trovano due zone protette comunicanti ma che sono profondamente differenziate l'una dall'altra. La zona «Cesky kras» — il «carso ceco» — si estende su una superficie di circa 130 chilometri quadrati ad Ovest della capitale. essa comprende i distretti di Praga ovest e di Beroun nonché il famoso bacino detto Barraden. Questi terreni sono definiti «zona naturale» e sono noti su scala internazionale. In alcune di tali zone — quelle considerate le più preziose — viene applicato lo statuto delle riserve di Stato. Tra queste, di massima importanza, è quella comprendente le foreste «Krivoklatsko» e la vallata della Berunka, cui bellezze del paesaggio e scienze naturali vanno a braccetto.

Diverse categorie di riserve naturali di Stato comprendono le zone protette attraverso vasto sistema di territori, la cui importanza deriva dal fatto che in essi possono essere controllate le tappe o alcune di esse, almeno — della evoluzione della storia naturale nel Paese. Nella riserva Sipka, presso Stramberk, in Moravia, si trovano resti dell'orrido di Neandertal, la riserva geologica Karmory Hurka, presso Frantiskovy Lazne ospita il più giovane vulcano ceco che, a suo tempo, è stato il nodo focale del vulcanismo tra i partigiani del «netunismo» — i quali sostenevano che l'origine dei vulcani si spiega attraverso un incendio spontaneo dei vasti bacini carboniferi sotterranei ed i segnali del «plutonismo» i quali, a loro volta, sostenevano che l'unica causa vera delle eruzioni è da ricercarsi nel «nodo infuocato» terrestre. J. W. Goethe, «plutoniano» e conoscitore esimo della regione, delle città d'acqua e del-

la Boemia dell'Ovest, raccomandava — a suo tempo — di aprire un pozzo all'interno del vulcano in modo da scoprire il cammino che avrebbe dovuto portare al «nodo» terrestre incandescente.

Altre riserve hanno analogo importanza per gli studiosi di storia naturale. Ad esempio, nel parco protetto Zehuska oboza vive un branco unico di cervi bianchi negli stagni del castello di Lednice — che sono catalogati tra le più importanti riserve ornitologiche — trovano sosta gli uccelli migratori dal Nord al Sud e viceversa. Nella steppa Mohelanska vive infine una flora termofila molto rara.

Il commercio mondiale rafforza l'amicizia fra i popoli

ESKA
Velamos
JAWA
SHOOR
Barum

LA MOTOKOV ESPORTA IN TUTTO IL MONDO:

- | | | | |
|--------------|--------------------|-------------------|------------------------|
| Auto | Skoda | Macchine agricole | Agrostroj |
| Autocarri | Tatra, Skoda, Liaz | Pneumatici | Barum |
| Motociclette | Jawa, CZ, Babetta | Biciclette | Favorit, Eska, Velamos |
| Trottatori | Zetor | Candele | Pal und Kfz. - Zubehor |

MOTOKOV

Export-Import, 130 81 Praha 3, Olsanská 1 - Telefono 278.151-9

dalla Cecoslovacchia le villette per voi

PREFABBRICATE COMPLETAMENTE IN LEGNO DA MONTARE DOVE VOLETE, AL MARE, AI MONTI, IN CAMPAGNA, DA ABITARE ANCHE TUTTO L'ANNO. LE VILLETTE PREFABBRICATE CECOSLOVACCHE SONO ELEGANTI, CONFORTOLIVE, ECONOMICHE SONO IL FRUTTO DI CENTO ANNI DI ESPERIENZA



VISITATE la mostra permanente di Poggetto-Cortina di Alseno (PC)

Sono esposte al pubblico tredici tipi di ville da mq. 20 a mq. 180 di cui la «OKAL» novità assoluta per l'Italia. Quest'ultima villa arriva dalla Cecoslovacchia completa di tutti gli accessori: cucina con frigo, stufa cuocivivande e armadi a muro, due bagni con vasca e doccia; moquette, tappezzeria, impianto elettrico e di riscaldamento, ecc. ecc.

Esposizione: ROMA-POMEZIA: Via Pontina al km. 28.600 - Telefono 91.20.103
ESCLUSIVISTA PER L'ITALIA
B. G. M. s.r.l. Import-Export
Corso Garibaldi, 127 - FIORENZUOLA D'ARDA (Piacenza) - Tel. (0523) 982.787

La casa della «Strojexport»



La casetta prefabbricata «OKAL» viene costruita in Cecoslovacchia dalla ditta Rudne doly Jesenik ed è esportata in numerosissimi Paesi dalla Strojexport