

La nuova sede HONDA nella Capitale

Carissimi lettori,
è con grande piacere che vi presento un ulteriore traguardo raggiunto dalla Honda in Italia.

Lo scorso 4 Ottobre, infatti, è stata inaugurata la nuova sede di Roma. La rilevanza di tale evento sta nella volontà della Honda Europe di creare in Italia un quartier generale del motociclo, perseguendo con convinzione il principio del Market-In. In questa nuova realtà, Honda Italia Industriale, Honda Europe Motorcycle ed Honda R&D, opereranno gomito a gomito producendo le giuste sinergie per rafforzare la competitività Honda in Italia.

Come tutti sappiamo, la Honda Motor è impegnata in diverse attività, ma in Italia il settore delle "due ruote" è ritenuto il più strategico, e la rilevanza di un investimento come la sede capitolina lo testimonia.

"Globalizzazione" significa anche che tutti i dipendenti Honda nel mondo devono condividere gli stessi valori e obiettivi; è per questo che le attività del nuovo ufficio sono strettamente collegate a quelle dello stabilimento di Atessa. L'Italia, per la Honda, rappresenta la seconda nazione in Europa per numero di dipendenti: circa milleducento. La Honda Italia è al primo posto nelle vendite nel vecchio continente e questa è una grande soddisfazione. Voglio quindi ringraziare tutto il personale che ha partecipato attivamente alla realizzazione di questo importante progetto.

Un grazie di cuore

Silvio Di Lorenzo

Prima di fornire alcune informazioni relative alla nuova sede di Roma, vorrei ringraziare la Honda per avermi fatto vivere un'esperienza così rilevante. Eh sì! La straordinarietà della sede appena inaugurata risiede nell'idea di lasciar convergere in un'unica struttura architettonica in vetro e cemento, di circa 9000 m² coperti, tre diverse realtà del mondo Honda, nella ricerca dell'impiego sinergico della pluralità di competenze che ognuna possiede nel settore del marketing, styling, production planning, sales, service, engineering, ...

Ma la grandezza risiede anche nelle forme, oltre che nei contenuti: all'ingresso una fontana ornamentale e giardini di pregio avvertono dell'immagine che la Honda vuol trasmettere. A breve le insegne luminose ne daranno un ulteriore segno. E che dire degli impianti tecnologici, che consentono il riscaldamento ed il condizionamento di oltre 15000 m³, della distribuzione capillare dei 540 KW di energia elettrica insieme a quella di circa 1000 punti di trasmissione dati e telefonia su torrette a vista e a scomparsa. L'organizzazione "open space", circa 3500 m² di uffici, esalta gli spazi disponibili. Le sale riunioni di diversa grandezza, la sala TV, la grande sala conferenze, i grandi spazi per gli archivi, offrono un'alta flessibilità di impiego. La ricercata luminosità degli interni raggiunta mediante lampade dark-light e le grandi vetrate che percorrono l'intero perimetro della struttura offrono comfort e vivibilità per tutti.

Organizzare e definire le lavorazioni che hanno permesso l'inizio di tutte le attività senza ritardi né disservizi è stato entusiasmante, talvolta vissuto in tranquillità per l'accurata programmazione, talvolta in trepidante attesa per le imprevedibili difficoltà che di volta in volta si sono succedute e di volta in volta superate con tenacia e determinazione! Ma, mi rendo conto che la nuova sede romana è talmente complessa che risulta alquanto difficile descriverla nei dettagli ed in poche righe. È più semplice visitarla di persona!

Ottorino Biondi



La sede Honda nel giorno dell'inaugurazione

VALENTINO ROSSI ALLA HONDA ITALIA

Il Vicecampione Mondiale 2000 di Motociclismo della Classe 500, Valentino Rossi, ha tenuto a battesimo venerdì 10 novembre scorso l'inizio della produzione in "serie limitata" del nuovo Honda X8R-S Super Sport "Valentino Rossi Replica", lo scooter che il pilota pesarese ed il team Honda nastro Azzurro utilizzano già da tempo per i propri spostamenti nel paddock del MotoMondiale. 50cc con motore monocilindrico 2 tempi "Euro-1" ed esclusivo telaio monoscocca in alluminio pressofuso, realizzato nello stesso materiale



Foto ricordo con il Vice Presidente

impiegato sulla NSR500 di Rossi. Queste le esclusive caratteristiche tecniche del nuovo scooter "Made in Atessa", dedicato alle aziende che hanno vigorosamente sostenuto l'ingresso del pilota italiano nella classe regina della 500: Nastro Azzurro, Breil, Domino, Polini e Playstation. Realizzato nella vincente colorazione giallo/blu che tanto ha entusiasmato gli appassionati, sfoggia sullo scudo anteriore il numero "46" nero: sarà presentato alla stampa internazionale - e posto in vendita al pubblico a lire 4.598.000 - in occasione del Motorshow di Bologna (7-17 dicembre 2000).

La cerimonia si è svolta in un clima festoso con il pesarese che, dopo aver tagliato il nastro inaugurale sulla linea di montaggio insieme al Vice Presidente Silvio Di Lorenzo ed al Direttore Vendite Vito Cicchetti, ha risposto a qualche domanda dei presenti. L'entusiasmo degli oltre 700 addetti è stato grande, e Valentini si è trovato a firmare centinaia di autografi, anche personalizzati! In precedenza aveva pranzato nella mensa aziendale con i dipendenti, effettuando poi una particolareggiata visita dell'impianto con annessi interviste di rito. "Caspita se è grande! - ha esclamato Rossi dopo aver visitato in lungo ed in largo lo stabilimento - Ora ho visto anche dove e come viene prodotto il mio @125, di cui voglio svilupparne in futuro anche una versione racing...". Accompagnato dal padre Graziano, dal manager "Gibo", dal designer Aldo Drudi e da Carlo Fiorani di Honda Europe Motorcycle, Rossi si è poi soffermato sui prossimi test HRC: "Ho avuto già modo di provare la NSR 2001 in Australia, e sono soddisfatto dello sviluppo del mezzo. Le prove future dovranno confermare se la strada che abbiamo imboccato è quella giusta, per permetterci di recitare un ruolo da protagonista anche nel 2001". Il prossimo appuntamento con Valentino Rossi e la Honda Italia è al MotorShow di Bologna.

Carlo E. Sabbatini



Valentino Rossi al controllo dinamico finale del X8R-S

**La nuova sede Honda
nella Capitale**

Valentino Rossi alla Honda Italia

NHC 2000 - Italia

**Euro-Afro-East Convecion
NHC 2000 - Belgio**

Technician Contest 2000

Honda e le competizioni

www.hondaitalia.com

**Cosa ne pensano i fornitori:
Cometa S.r.l.**

Sezione Q.I.C. Office

Il Giubileo dei Lavoratori

Soldi per tutti

L'angolo della poesia

**Un personaggio in fabbrica
Michele Centineo**

**Un paese in mostra
Torino di Sangro**

Hanno collaborato
alla redazione:
G. Cinquino - F. Ferretti
R. Bendotti - N. Di Loreto
D. Spinelli - G. Talone
M. Vinciguerra.

Direttore Responsabile:
C. E. Sabbatini.

Progetto grafico:
Fotolito e Stampa:
Grafiche Di Prinzio
Guardiagrele.

Autorizzazione del Tribunale
di Lanciano
n° 124 del 30/03/1998.



Nicola Bacceli

Atessa: 9 settembre

Ore 8.00

Si comincia con la graduale affluenza dei gruppi e degli invitati presso la sala della presentazione. Vedo arrivare tante "matricole"; ma noto con piacere, anche "colonne" del calibro di Nicola Berardi e Pino Mascio. Dopo gli ultimi preparativi e il benvenuto ai gruppi partecipanti, inizia la presentazione dei lavori tutti attentamente seguiti dalla giuria composta dai signori Di Lorenzo, Serrechia, Rosa, Trivelli, Perretti, Carulli, Fantinelli e M. Romagnoli. La gara si svolge ordinatamente con la presentazione di 13 gruppi della Honda Italia, tre dei fornitori CISI ed uno fuori concorso della CIAP di Bologna. I lavori proseguono fino alle 12.30, quando la giuria si ritira per formulare... "l'ardua sentenza".

Ore 20.00

Ci ritroviamo tutti presso l'accogliente ristorante "Il Flamenco" di Casoli, dove ci aspetta una squisita cena a base di pesce e dell'ottima musica. Alludo, evidentemente, all'ormai mitico gruppo "HONDA D'URTO" che allietta la serata con una galleria di successi musicali.

Ore 22.00

Fra una portata e l'altra, vengono di volta in volta invitati sul palco i vari gruppi per la consegna delle targhe ricordo e dei regali, tutti rigorosamente marchiati con il logo NHC (sono oggetti per collezionisti). Intanto, tra i tavoli, l'ansia e la tensione del "Ma chi avrà vinto?" comincia a farsi più consistente.

Ore 23.30

Vengono aperte le buste e, finalmente, la proclamazione dei vincitori: Terzo classificato, "Carena non farmi FES"; secondo classificato, "Manopolite"; primo classificato, "TARGetT@". Per i fornitori, vince il gruppo "Scarti? No, grazie!"

Dopo le foto di rito, cedo il microfono al Vicepresidente della Honda Italia, Sig. Silvio Di Lorenzo, per il discorso di ringraziamento a tutti i concorrenti ed agli ospiti intervenuti. La serata prosegue euforicamente, fino a tarda notte, tra balli di gruppo ed estemporanei "karaoke" degli "ever green" Perretti e Trivelli.

Senza dubbio una serata indimenticabile e...arrivederci in quel di Gent per la



Il gruppo 1° classificato "TARGetT@"



28 settembre

Dopo la tradizionale foto ricordo, partiamo in nove (Fernando Trivelli, Oscar Brasile, Peppe Imbastaro, Marco Martinicchia, Fausto Cianci, Renzo Bendotti, Nicola Marrone, Neviana Di Crescenzo ed io) e a Roma ci uniamo al resto della "spedizione" composto dai colleghi HIR (Mario Nicosia, Silvia Cerceo e Paolo D'Amico) e dal gruppo Fornitori (Gaetana Cianfarra, Maria Elda Di Lucia, Erminio Caporale, Stefania De Sanctis e Nicola Del Peschio).

Arriviamo a Bruxelles intorno alle 17.30 e, dopo un tragitto in pullman, raggiungiamo Gent. Appena il tempo di una doccia che nella hall dell'Holiday Inn è servita la cena di benvenuto!

Facciamo conoscenza con colleghi provenienti da tutte le filiali europee, giunti a Gent per questo importante evento. Considerando anche lo staff ed il comitato organizzativo contiamo più di duecentocinquanta invitati.

La cena è a buffet e, in modo molto originale, ogni tavolo è individuato dal titolo di una canzone di fama internazionale (Volare, Hey Jude, La vie en rose, etc.); è possibile servirsi solo quando l'orchestra propone quel brano.

A fine cena, via con le danze. E grazie a noi! Sì, perché siamo sempre "i soliti italiani"! Tutti si divertono, partecipando in massa ai festeggiamenti e costringendo gli orchestrali a spostarsi fino a ridosso del bar.

29 settembre

In mattinata visitiamo la Honda Europe: ammiriamo l'enorme parco auto (22.700 unità in quel momento), quindi assistiamo ad una fase del controllo finale delle auto avviate alle spedizioni e rimaniamo sbalorditi, è il caso di dirlo, per il magazzino ricambi e per la sua funzionalità. Con un sistema completamente automatizzato gestisce "qualcosa" come 50 milioni di particolari.

Nel pomeriggio, dopo il pranzo presso la mensa aziendale, ripartiamo a bordo dei pullman alla volta di Gent. Alle porte della città veniamo affiancati da auto e moto della polizia municipale che, a sirene spiegate, ci scortano letteralmente fino al Municipio. Qui veniamo ricevuti dal Sindaco che, dopo un caloroso discorso di benvenuto ed un rinfresco, ci invita ad apporre le nostre firme sull'albo d'onore del municipio. Cosa che facciamo tutti con piacere, accumulando autografi e saluti



Prove di integrazione

in tutte le diverse lingue. Il pomeriggio prosegue con la visita al centro storico di Gent, città natale di Carlo V, accompagnati dalla "vispa" signora Teresa (la nostra guida). È d'obbligo una tappa nella stupenda cattedrale gotica di San Bavo con le sue opere di inestimabile valore storico-artistico; e qui scopriamo un Renzo Bendotti storico d'arte che, a volte, anticipa la nostra guida parlandoci dei capolavori che stiamo ammirando: il polittico de "L'adorazione dell'agnello mistico" di Jan Von Eyck (1432), "L'entrata di San Bavo in monastero" di Rubens (1623), gli enormi quattro candelabri in bronzo di Benedetto da Ravezzano, solo per citarne alcuni. Concludiamo il pomeriggio con la visita al magnifico castello di Filippo di Alsazia, Conte delle Fiandre (XII° secolo).

Passiamo la serata cenando in una taverna tipica e, con la complicità degli ami-

ci spagnoli e portoghesi, non perdiamo l'occasione per animare l'ambiente; tant'è che, ad un certo punto, i cuochi entrano in sala per assistere ad improvvisati passi di "flamenco" sui tavoli.

30 settembre

È il giorno della Convention. Arriviamo nella sede della Honda Europe e, in base al programma, ci dividiamo per raggiungere le tre sale predisposte per le presentazioni. I lavori vengono presentati con strumentazioni audio-visive di alto livello, per cui le esposizioni risultano molto chiare. Al termine di ciascuna presentazione, la giuria chiede le delucidazioni utili per una migliore valutazione dei lavori.

Ore 12.30 è la volta di "TARGetT@" e "Carena non farmi FES". Ognuno al proprio posto. Nonostante l'ufficialità del momento, nei quindici minuti a nostra disposizione, riusciamo a focalizzare l'attenzione e la simpatia del pubblico e della giuria. Sia trasmettendo interesse per il lavoro svolto che per l'allegria insita nel nome del gruppo "Carena non farmi FES".

Scesi dal palco, appena il tempo per la rituale foto ufficiale sotto lo stendardo NHC, e subito decine di strette di mano e congratulazioni dagli altri teams.

Nel pomeriggio tocca al gruppo fornitori HIA "Scarti? no, grazie!"

Gaetana Cianfarra, in un ottimo inglese, illustra le schede che vengono proiettate sullo schermo, portando benissimo a termine la presentazione anche se, insieme ai suoi compagni di squadra, deve aver senz'altro "sofferto" per la mancanza della giuria: infatti, per regolamento, le squadre dei fornitori erano considerate "ospiti" e, cioè, fuori gara.

Alle ore 20.00 arriviamo presso l'International Congress Center, al centro del "Cita del Park", ed è subito festa, anzi è "Sayonara Party".

All'ingresso ci accoglie un "palloncino" da Guinness dei Primati (diametro circa un metro) che ci guida, anche sulle scale mobili, passando tra moto esposte (che figurone il "nostro" Transalp vicino ad un X-Eleven) e ultimi modelli auto (S2000, nuova Civic, Insight) fino all'ingresso della sala. Dopo l'aperitivo che, indovinate un po', consisteva in sakè servito in ciotole quadrate, gustiamo un ottimo buffet internazionale. Su un megaschermo, intanto, scorrono tra l'ilarità generale, diapositive che ritraggono tutti i partecipanti nei momenti più impensati: infatti, a nostra insaputa, siamo sempre stati "pedinati" da due paparazzi del "Grande Fratello (Honda)".

Intorno alle 22.30 sul palco irrompe un famosissimo complesso rock belga: The Magic Thunderbirds (avete presente Rod Stewart? Beh, il genere è quello) che, senza badare ai decibel, in pochi minuti, svuota i tavoli e riempie la pista.

Ad un certo punto, il complesso invita sul palco una ragazza e comincia ad eseguire la colonna sonora del film "9 settimane e 1/2", ma deve subito cambiare brano quando realizza che a volersi spogliare non era la vittima prescelta, ma il nostro Fausto Cianci!

Verso mezzanotte, John Hillier (segretario del Comitato organizzativo) sale sul palco e, aperta la busta con i risultati, proclama il fatidico: "...and the winners are..." e nell'ordine chiama i nove gruppi vincitori. Subito dopo la consegna dei riconoscimenti, Fernando Trivelli viene invitato sul palco per un importante annuncio: la prossima Convention Euro-Afro-East 2001 avrà luogo in Italia. Dall'intensità degli applausi è chiaro che la notizia arriva graditissima e che tutti sono desiderosi di venire a trovarci.

Purtroppo, nessuno dei tre teams HIA si è aggiudicato un "Award of excellence". Eppure, anche noi siamo vincitori. Lo si capisce rileggendo il comunicato di benvenuto consegnato a tutti i partecipanti, a firma del comitato organizzativo e del presidente Honda Europe, Mr. T. Iida: "... mesi di preparazione e di intenso lavoro di tutti i membri dei circoli hanno dato ad ognuno la stessa opportunità di guadagnare uno dei più importanti riconoscimenti. Ciascuno dei partecipanti a questo evento finale degli NHC 2000 può considerarsi un vincitore, indipendentemente se riceve o meno un "Award of excellence".



Vi ricordate di Maki san?

Impressioni, Commenti, Conclusioni:

- Come ho avuto modo di constatare personalmente, organizzare la Convention annuale locale richiede un notevole impegno da parte di molte persone; figuratevi cosa occorre per una Convention europea... Ebbene, l'organizzazione della Convention belga è stata eccezionale sotto tutti gli aspetti: tutto era stato programmato; niente improvvisato, le presentazioni erano disponibili su computer anche presso il nostro albergo per eventuali prove: Alcuni componenti dello staff ci hanno seguito anche nel tempo libero, rinunciando al loro: l'ospitalità è stata davvero ottima. A titolo personale e degli altri partecipanti, vogliamo rivolgere un saluto particolare a Martino Picotti, Annick Paape, Rita Cockhuys, Nuria Cabezas. A nome della Honda Italia: bravi e grazie a tutto lo staff organizzativo! Comunque, anche noi non saremo da meno!
 - Dopo aver tanto parlato dei Circoli di Qualità come evento, mi sembra, a questo punto, doveroso ricordare e sottolineare il valore intrinseco degli stessi, e cioè: coinvolgimento del personale nello studio delle problematiche aziendali, ricerca delle cause e delle azioni necessarie alla loro eliminazione, miglioramento sia della qualità che del processo. Né posso tralasciare che la norma ISO riconosce ai circoli di qualità un ruolo di primaria importanza tra le azioni correttive, preventive e migliorative.
 - In Italia i Circoli di Qualità ripartiranno già da novembre 2000 per una loro voluta continuità nell'arco dell'anno (e non più come evento stagionale). Mi auguro quindi che, per la prossima edizione dei Circoli, in Honda Italia ci sia una totale partecipazione, senza nessun reparto "latitante"; così come auspico che i partecipanti a questa trasferta belga si presentino ognuno come Capogruppo di un Circolo.
- La prossima Convention Euro, Afro, East 2001 si terrà qui da noi, in Italia siamo già in gara. E allora, cari amici: "Pronti? Via!"

Technician contest of the year 2000

Giovanni Papola

A distanza di tre anni dall'ultima edizione, la Direzione Assistenza Tecnica ed il Centro di Addestramento Tecnico della Honda Italia hanno organizzato il concorso "Meccanico dell'Anno - Technician Contest" con l'intento di evidenziare il ruolo fondamentale che i tecnici della rete assistenza svolgono per il raggiungimento della massima soddisfazione del cliente.



I meccanici in gara

I 12 tecnici che hanno partecipato alla finale del 23 settembre 2000, svoltasi c/o il nostro Stabilimento di Atesa sono stati selezionati fra i 200 migliori meccanici Honda in Italia; e ciò attraverso un questionario tecnico di cultura motoristica generale sul telaio, sull'impianto elettrico e sui sistemi di alimentazione.

Durante la prova finale, si sono "sfidati" in postazioni di lavoro teorico/pratiche che prevedevano test di riparazione, manutenzione, diagnostica, tecnologia Honda e relazioni con la clientela:

- Prova A:** Riparazione di un Pantheon 125 effettuandone la sostituzione dei rullini del variatore e della molla di contrasto frizione; in questa prova si è valutato il corretto utilizzo dell'attrezzatura speciale in una operazione di riparazione di base.
- Prova B:** Un questionario su alcuni aspetti della manutenzione/riparazione; in questa postazione, che prevedeva interventi di manutenzione su motori XL650V, CBR900RR, CB500, su catena trasmissione e candele, si è cercato di valutare la preparazione generale a livello di meccanico manutentore.
- Prova C:** Effettuazione di una corretta selezione delle bronzine per ciascun supporto e per colore su un motore Varadero; la prova del "plastigauge" completava questa che, secondo uno standard Honda, è una delle prove più importanti per stabilire il grado di precisione nell'esecuzione dell'operazione.
- Prova D:** Registrazione della valvola RC e resettaggio centralina su un Pantheon 125; in questa postazione si voleva stabilire il livello di conoscenza di un modello di grossa diffusione nel mercato italiano.
- Prova E:** Questionario sulla tecnologia più avanzata Honda, utile per stabilire le conoscenze teorico/pratiche dei sistemi DAIS, DCBS, PGM-FI, ABS e HISS (immobilizer).
- Prova F:** Montaggio dell'albero motore e dei contralberi di bilanciamento su un noblocco del CBR1100XX.
- Prova G:** Relazioni con la clientela - Simulazione di un incontro con una cliente per eseguire un tagliando di manutenzione, valutando la disponibilità e la conoscenza di tutte le operazioni amministrative e dei casi specifici.
- Prova H:** Montaggio di bielle, pistoni e lobi degli alberi a camme di un motore bicilindrico 4 tempi, nella condizione del cilindro anteriore che scoppia e quello posteriore che scoppia dopo 450°. L'operazione andava effettuata su un pannello che simulava questo tipo di motore.
- Prova I:** Questionario sull'impianto elettrico; prova teorico/pratica di verifica di componenti per stabilire le conoscenze di base della materia specifica.
- Prova L:** Ricerca guasti SH50: il motore non parte. Sul motorino è stata rimossa la chiavetta del volano per valutare il metodo intuitivo o procedura utilizzati dal tecnico...
- Prova M:** Ricerca guasti VFR; la moto non parte. In questo caso si è cercata la simulazione di una condizione probabile di ricerca guasti, creando due problemi: uno sul sistema di avviamento e l'altro sul circuito di alimentazione del PGM-FI.
- Prova N:** Procedura ricerca guasti su un XL650V e sul proprio sistema di accensione. Si è creato ad arte un problema sul circuito primario della bobina d'accensione anteriore; senza dare la possibilità di avviare la motocicletta (solo portando l'interruttore d'accensione su ON) e mettendo a disposizione solo lo schema elettrico, bisognava stabilire se, una volta avviata la moto, essa presentasse ancora problemi oppure no.

Il tempo per effettuare un corretto lavoro meccanico, ha avuto un peso limitato nel giudizio per la classifica finale (salvo in casi di parità); è stata invece considerata più importante la qualità d'esecuzione delle prove. La giornata si è conclusa con una prova a squadre utilizzando un piccolo tracciato e dei kart a "trazione umana"! Questa prova



Una fase delle prove

è stata inserita per distendere la tensione accumulata durante l'arco della giornata e per valutare lo spirito di squadra.

Durante la cena finale sono stati premiati tutti i finalisti, riconoscendone l'alto grado di preparazione dimostrato. Si è quindi giunti all'Olimpo della classifica che è stata la seguente:

- 1° Giuseppe Aldovardi - CASA DEL MOTOCICLO MASSA
- 2° Roberto Moroni - DALL'ARA BERGAMO
- 3° Romano Mattioli - SAMOTO ROMA
- 4° Piergiorgio Rizzo - MAX MOTO LAZZARIN MONSELICE PD
- 5° Gianluigi Potestà - MOTOR DRIVER NAPOLI
- 6° Sandro Pizzuti - SAMOTO ROMA

Gli altri partecipanti sono stati:

- Stefano Riccardi - MADE IN JAPAN ROMA
- Luca Adragna - SAMOTO ROMA
- Giampiero Buscemi - JANUA SERVICE GENOVA
- Massimo Cattani - GILPI BOLOGNA
- Giuseppe Cuccovia - SPEED MOTOR ISERNIA
- Paolo Tivaldi - GIULIANO MOTO FORMIA

Abbiamo avuto il piacere invitare alla manifestazione, come ospiti d'onore, e come ideatori di alcune delle postazioni di lavoro utilizzate durante le prove finali, i vincitori della precedente edizione, ovvero:

- Claudio Franchini - GHIDONI E ALPINOLI MODENA
- Giancarlo Lazzarini - FRATELLI LAZZARINI PESARO
- Piero Landuzzi - GIAP AUTO BOLOGNA

La riuscita della manifestazione si deve anche grazie al contributo offerto dalle nostre Ditte fornitrici che, con la loro partecipazione, hanno riaffermato l'indissolubile connubio tra il Fornitore, la Casa Madre ed il Concessionario:

il Presidente del CISI Ing. Lorenzi; Il Sig. Di Francesco della NI.AL.; Il Sig. Carbonetti della Ditta Carbonetti; Il Sig. Di Prinzi di Grafiche Di Prinzi; Il Sig. G. Tumini della TMC; Il Sig. P. Tumini della ICAM; Il Sig. Travaglini della ditta Travaglini Trasporti; Il Sig. Bonfini della Ditta FAB.

Questa manifestazione, ideata e realizzata per conferire il giusto riconoscimento e valore al servizio svolto dai Tecnici della rete Assistenza dei nostri Concessionari, deve essere per i partecipanti un'ulteriore responsabilizzazione, affinché con impegno costante, siano in grado di offrire ai nostri clienti il miglior servizio possibile. Per tutti gli altri Tecnici l'appuntamento è per la prossima edizione!



La premiazione del vincitore Giuseppe Aldovardi

Il suono di clacson di un Bali 50 e di un GL1500 ha dato inizio all'avventura....

Avventura che, grazie alla Honda Italia e alla Honda Europa, ho potuto vivere insieme ai colleghi italiani ed europei in prima persona.

La gara tra meccanici specializzati ideata dalla Honda, non solo mi ha permesso di accrescere la mia conoscenza dei motori e degli strumenti specialistici, ma mi ha dato anche l'opportunità di confrontarmi con altri colleghi e di apprendere dalle loro esperienze di meccanici e di uomini.

Questo per me è lo spirito dell'evento Honda: un po' di competitività ma soprattutto un gioco tra persone passionato del proprio lavoro.

Ringrazio la Honda che ha saputo unire tanti uomini con l'amore per i motori, ma soprattutto ringrazio tutti coloro che mi hanno seguito ed accompagnato in questa avventura, in particolare la Direzione Assistenza ed il Centro Addestramento Tecnico.

Giuseppe Aldovardi

MOTOR SPORT LA HONDA E LE COMPETIZIONI

Luca Fiorentino

FANTASTICO!

La Honda VTR1000SP-1 è Campione del Mondo Superbike 2000 all'esordio. Grande è stata quest'anno la dimostrazione di forza da parte della Honda, che ha deciso di sfidare la Ducati nel Mondiale Superbike con le sue stesse armi: il Bicilindrico a V di 90°. Unanime, infatti, è stato il giudizio sulla superiorità meccanica di quel missile chiamato VTRSP-1, nonostante il Suo Cavaliere, Colin "Texas Tornado" Edwards, sia apparso a volte troppo remissivo. E ciò anche se, a fine stagione, quando servivano gli attributi, ha sfoderato una sicurezza almeno pari al mezzo cavalcato. Onore quindi al capolavoro di tecnologia che ha stupito il mondo delle corse. Da ricordare che ha vinto anche la prima gara e, all'esordio, ha vinto anche la 24 Ore di Le Mans.

Spaventosa la velocità di punta, sempre un 10% in più degli avversari, eccezionale la trazione in uscita di curva, sbalorditiva la stabilità in frenata che permette inserimenti in curva fulminei! Sono quindi questi gli argomenti che gli addetti ai lavori di tutto il mondo hanno sempre ribadito commentando le esibizioni della nostra V-Twin.

World Superbike 2001: moto da battere: VTR1000SP-1. Tadayuki Okada verrà a rinforzare lo squadrone Castrol-Honda rimpiazzando il Grande Aaron Slight. Colin Edwards sembrava invece attratto dalle Sirene del Motomondiale e dalla NSR500 ufficiale: ma rimarrà con la tabella numero "1". Giochi fatti anche nel Motomondiale. Nella classe 125cc si è imposto un fortissimo Roberto Locatelli. Yamaha fortissima quest'anno nella 250cc. con Nakano e Jacque, ma sicuramente meglio avrebbe fatto la Honda se il nostro Daijiro Kato avesse conosciuto tutte le piste. Egli ha infatti vinto dovunque conosceva il tracciato. I pochi punti che lo hanno separato dalla vittoria finale non sono tanti, ma davanti ci sono le due Yamaha di Olivier Jacque e Shinya Nakano.

In 500, anno di transizione, con Criville appagato che ha corso tutto il campionato in sordina e con Valentino Rossi all'esordio alle prese con l'affiatamento con la NSR500 che fu di Doohan. È Valentinik, comunque, l'uomo da battere nel 2001 nonostante Kenny Roberts Jr abbia vinto il titolo 2000. "Vale" ha infatti dimostrato di dominare i circa 200 CV delle NSR500 e di pilotare al limite in ogni circuito. Straordinario il duello con Max Biaggi a Motegi dove Kenny Roberts, liberatosi del peso psicologico del titolo, ha corso una delle gare più belle della sua carriera, andando a vincere senza problemi.

Supersport. Lo dicevamo da tempo! La CBR600F è una moto vincente anche in gara. Ecco che Karl Muggeridge regala alla Honda una splendida vittoria contro avversari sempre agguerritissimi. Al solito, la moto ufficiale del team Castrol-Honda è fuori dai giochi a causa di una scivolata di Pere Riba. Auguriamo al Team di rifarsi nel 2001. Cosa succederà il prossimo anno? Beh, non vi è ancora nulla di definito per il Moto Mondiale, salvo la partenza di Okada dirottato nella Superbike. "Chi vivrà vedrà..."

Un carissimo saluto a tutti i colleghi e ad a tutti coloro che seguono da queste righe le avventure delle nostre Moto ed i nostri Piloti nelle varie classi. Godendoci lo straordinario titolo conquistato dalla VTR1000SP-1, passeremo l'inverno in attesa dei campionati 2001 fiduciosi di avere in ogni classe mezzi e piloti di primo livello che sapranno entusiasmarci ancora!



Colin Edwards in sella alla sua VTR1000SP-1



Vincenzo Cipolletta

Carlo E. Sabbatini

RETE!

Una Grande Soddifazione: quando è arrivata l'e-mail con il titolo "Nomination al Premio WWW", in una nota proveniente dal prestigioso quotidiano economico "Il Sole-24 Ore" abbiamo letto e riletto il titolo... proprio "Honda"? Come dicono al Grande Fratello, Honda era stata nominata!! Incredibile: www.hondaitalia.com era stato scelto come uno dei migliori cinque siti internet italiani! Ed allora, giù a darsi pacche sulle spalle ed a trasmettere congratulazioni al Webmaster Paolo Cognetti, e a i colleghi che così tanto credono in questo New Media da aver riempito d'utilissime informazioni il sito (l'unico al mondo - vero! - con foto, codice e prezzo di TUTTI gli accessori ed i ricambi di TUTTE le moto Honda commercializzate da 15 anni ad oggi).

Ma che cos'è "internet"? Chiariamo le idee a chi ne sente sempre parlare ma non ha mai "navigato". Il WWW ("ragnatela" mondiale via computer) è uno strumento che negli ultimi anni è entrato con una forza dirompente nella nostra vita. È una rete con la quale milioni di utenti sono collegati tra di loro e possono scambiarsi informazioni. Qualsiasi persona o azienda, una volta entrata, può affittarne uno spazio e costruirsi un sito, ovvero un luogo virtuale che si può visitare tramite un computer ed una linea telefonica. Se si è "on-line" si può entrare nei vari siti conoscendone gli indirizzi, oppure si possono usare i cosiddetti "motori di ricerca"; ad esempio, per trovare l'indirizzo della Honda Italia si possono digitare su uno di essi le "parole chiave" come "Honda", oppure "Moto" o "Italia". Un click e... trovato! A differenza delle altre "rivoluzioni" tecnologiche, come l'automobile, la televisione o il telefono - che hanno avuto una diffusione graduale presso il grande pubblico, in questo caso il successo è stato immediato, tanto da diventare il motivo principale dell'acquisto del computer.

Ma cosa ha di speciale il sito Honda Italia? Beh, forse il fatto che ci mettiamo tre grandi passioni dentro: quelle per le moto, per le nuove tecnologie e per la cura del cliente. E questo, nonostante la "fredda" rete telefonica, viene percepito, eccome! Sapete? Rispondiamo giornalmente ad oltre 50 (!) e-mail della ns. clientela (che scrive: "Ma voi rispondete! Non siete come altri che..."), aggiorniamo il sito con nuovi e più interessanti contenuti, svolgiamo inchieste di mercato, scriviamo di Honda Italia: sono naturalmente presenti una serie di servizi che permettono al navigatore-cliente di essere

proiettato direttamente nel mondo Honda con tutte le opportunità del caso. Sul web Honda troverete infatti notizie su tutte le ns. moto, sullo stabilimento, sulle ns. attività promozionali, su accessori e ricambi, l'elenco concessionari ed officine, possibilità di "scaricare" splendidi "salvaschermo" per PC, notizie utili, etc... "Filo Diretto" è uno dei servizi più apprezzati, un modo semplice e veloce per mettere in contatto diretto il cliente Honda con l'interlocutore adatto alla situazione. Chi non ha una moto di ultima generazione può trovare la propria nell'area "fuori produzione". A chi invece piace svolgere in proprio la manutenzione troverà nella pagina "ricambi" i codici e i prezzi di tutti i particolari (filtri, batterie, kit catena, etc.) di tutte le Honda. Pensate: siamo stati recensiti da tutti i più grandi giornali e "portali", fra cui Motociclismo, In Moto, TuttoMoto, MotoSprint ed altri. Ed abbiamo una media di oltre 9 minuti di collegamento per persona; significa che chi entra, si sfoglia sempre per bene tutto il sito e non se ne va via subito da un'altra parte, perché ciò che vi trova è interessante...

È chiaro che questa breve esposizione sicuramente non basta a "raccontare" tutto ciò che il sito offre. Se veramente lo si vuole conoscere a fondo non c'è che una possibilità: collegarsi a www.hondaitalia.com!

Abbiamo tante, tante idee per il futuro, ma abbiamo bisogno anche dei vs. suggerimenti: scrivete a "paolo.d'amico@honda-eu.com", se avete in mente qualcosa che ritenete utile. Ne saremo felici... ah, com'è finita per l'Oscar? Beh, ha vinto un'altra azienda ma... come diceva il Barone De Coubertin, l'importante è partecipare!



Cosa ne pensano i Fornitori:

COMETA S.r.l.

Gabriele Scalzi

Pietro Rosica



Il cuore della filosofia del fornitore Honda (COMETA Srl)

Ringraziamo la redazione del giornale per lo spazio riservatoci e ci proponiamo di utilizzarlo non per fare una storia della Cometa in termini di fatturato, dipendenti, produzione, superfici coperte ed altro, ma per parlare del nostro rapporto con il mondo Honda, soprattutto dal punto di vista filosofico e culturale. Vogliamo mostrare come i passi che abbiamo percorso negli anni all'interno della nostra struttura, sono spesso ricollegabili a progetti e concetti forti, espressi proprio dal nostro principale Cliente.

Chi ha modo di avvicinarsi al mondo Honda e di conoscerlo, si rende conto immediatamente di non trovarsi di fronte ad un'azienda comune e ne scopre prima di tutto la diversità; essa non è infatti un'organizzazione rivolta al puro business, ma tende al successo sul mercato partendo da una filosofia di base, attraverso principi e modi di procedere

scritti, condivisi ed internazionali, validi in tutti gli stabilimenti del mondo ed applicabili da tutte le persone dentro e fuori dall'azienda.

Honda rappresenta pertanto una realtà che cerca di far crescere radici profonde e ramificate per assicurarsi un futuro lungo e solido.

Questa filosofia che guarda oltre lo spazio e il tempo, ha probabilmente ispirato la scelta della "Honda Motor Company" a insediare nella Val di Sangro il proprio stabilimento più importante per la produzione di motocicli in Europa, a dispetto del fatto che venti anni fa quest'area fosse prevalentemente agricola (più del 35% della popolazione attiva) ed a scarsa tradizione imprenditoriale e industriale.

La forza della Honda ci appare subito quella di chi non si propone di arrivare in fretta, ma di arrivare ... e bene, da numero uno!

Facendo un bilancio oggi, ci sembra che il contributo sia stato determinante per la nascita e lo sviluppo di un'imprenditoria locale e di fornitori partners che hanno colto l'importanza e lo spessore di un management così innovativo, da portarli a realizzare insieme prodotti e progetti sempre più ambiziosi.

Negli anni, la scelta si è rivelata organica sotto molti punti di vista:

- 1) **Qualità e miglioramento continuo, collegati al rispetto dell'ambiente e delle persone;**
- 2) **Volumi produttivi collegati all'organizzazione logistica (just in time);**
- 3) **Capacità tecnologiche riferite all'evoluzione del prodotto.**

La Honda ha raggiunto insieme ai fornitori locali, obiettivi che ancora oggi sono lontani da raggiungere per molti altri nell'industria motociclistica ed automobilistica;

ci riferiamo per esempio ad iniziative coinvolgenti, utili e simboliche come i "circoli di qualità" o alla realizzazione pratica del "just in time" nelle forniture od all'emanazione ed al rispetto di un programma annuale di produzione; argomenti "da manuale", ma spesso difficili da ritrovare nelle realtà industriali europee.

I fornitori locali della Honda hanno avuto invece la possibilità di crescere passo dopo passo e di assorbire la cultura aziendale del loro principale Cliente; oggi, chi visita i nostri stabilimenti ne riconosce immediatamente l'ispirazione, sia nelle sfide di fattibilità tecnica, che in quelle inerenti la qualità totale. Dal 1996 al 1998, percorrendo questa strada, siamo stati impegnati a seguire l'accelerazione della Honda sui volumi produttivi, raggiungendo e superando rapidamente i 100.000 veicoli prodotti in un anno.

Le nuove sfide sono soprattutto legate alla velocità di sviluppo e di industrializzazione di nuovi prodotti con differenti versioni, alla riduzione dei costi, alla capacità di presentare proposte tecniche che intervengano direttamente sui progetti, mantenendo però inalterati gli standard qualitativi.

Questi i nuovi messaggi che la Honda lancia oggi al mercato e propone come modelli di sviluppo ai suoi fornitori. Il progetto "Challenge-E", la "communality cost" sui nuovi modelli e l'istituzione di un nucleo della Honda R&D ad Atessa, sono segnali forti in tal senso. Ancora una volta riteniamo di dover seguire e sostenere la Honda in questa sfida, accrescendo la nostra competitività attraverso:

- *La ricerca di efficienze nei processi produttivi interni, tramite anche la riduzione degli scarti;*
- *L'innalzamento del livello tecnico di progettazione dei processi, proponendo soluzioni e modifiche che migliorino contemporaneamente qualità e costi;*
- *La riduzione dei costi di acquisto, anche sulla base di standardizzazioni ed aumento dei volumi.*

Riteniamo che questo possa essere il passo decisivo per diventare più competitivi non solo nei confronti della Honda Italia, ma anche verso un mercato sempre più globale.

Insieme siamo andati in Italia; la Val di Sangro e questo modo di fare lavoro insieme sono diventati un modello nazionale.

Insieme siamo andati in Europa, con le nostre forniture agli altri stabilimenti europei Honda e con le forniture ad altri clienti europei.

Ora... la storia recente ci insegna e ci parla della globalità; è una sfida troppo grande, un viaggio troppo veloce, un percorso che cambia all'istante, un traguardo che si sposta senza tregua. La nostra carovana non è lenta, abbiamo validi condottieri ed ottimi compagni di viaggio, e soprattutto la notte riposiamo per il giorno dopo e pensare a nuove sfide.



Sezione Q.I.C. Office

Luigi Zinni

In qualità di "decano" dell'ufficio Q.I.C. sono stato invitato dai miei colleghi a raccontarne la storia in Honda Italia fino ai giorni nostri. L'ufficio Q.I.C. (Quality Improvement Center) nasce in HIA nel 1986. Io e la Sig.ra Filomena Angelucci, attualmente in forza presso l'ufficio del personale, siamo stati i primi collaboratori dell'Ing. Antonio Fantinelli, attualmente Responsabile dell'ufficio Nuovi Progetti ed all'epoca primo responsabile del nostro ufficio.

Stava nascendo una struttura "nuova" in HIA, ma già lungamente radicata nella Honda Motor; una struttura che, negli anni a seguire, si è ulteriormente sviluppata e potenziata, in simbiosi con i grandi cambiamenti avvenuti in HIA negli ultimi anni.

L'ufficio Q.I.C. è da anni, per i problemi di qualità, l'interfaccia con il mercato, verso il quale si riflette una delle grandi filosofie della HONDA: massima attenzione verso il Cliente al fine di ottenere la sua totale soddisfazione.

Durante questi anni abbiamo imparato a conoscere parole nuove come "Q.I.C. Report" (modulo di segnalazione reclami) e "Monsui-Hyoo" (modulo di risoluzione dei problemi). Soprattutto la seconda: Monsui-Hyoo... era difficile solo pronunciarla (provateci voi...!).

Alcuni principi ai quali facciamo riferimento durante lo svolgimento del nostro lavoro sono:

- 1) Soddisfare tempestivamente le richieste del Cliente.
- 2) Grande sagacia nei contatti con le nostre Filiali Ue, extra Ue ed il nostra Direzione Assistenza in Roma, con Mario Nicosia, Fabio Bigetti e relativi collaboratori. Ciò rappresenta per noi una "finestra sempre aperta sull'Europa".
- 3) Lavorare con grande spirito di gruppo per ottenere in questo modo ottimi risultati e nello stesso tempo un efficace feed-back.

Attualmente il nostro ufficio è composto da Antonio Maddestra, Responsabile Q.I.C. e Q.C., da Dino Pasquini da poco nostro Capo Ufficio (...auguri!), dal sottoscritto con oltre 14 anni di militanza nel Q.I.C. (...tenere duro!), da Nicola Pizzolla trapiantato in terra d'Abruzzo da circa tre anni (...dimentica la tua bella Puglia!), dai nuovi Amerigo D'Angelo, trasferito da poco dall'Area Produzione, e Franco Conicella "il giramondo", che se c'è da svolgere una qualsiasi attività di controllo nei vari punti in Europa, è sempre pronto a partire.

Posso affermare che il nostro ufficio, pur "nascondendo in sordina" ed a volte "incompreso", ha visto nel tempo riconoscere ed apprezzare il ruolo e lo scopo che si era sempre prefissato: il miglioramento della qualità del nostro prodotto che non è solo il nostro obiettivo, ma anche quello di tutte le maestranze che lavorano in HONDA e nell'Indotto.

Andiamo quindi a spiegare, in linea di massima, l'iter della nostra principale attività:

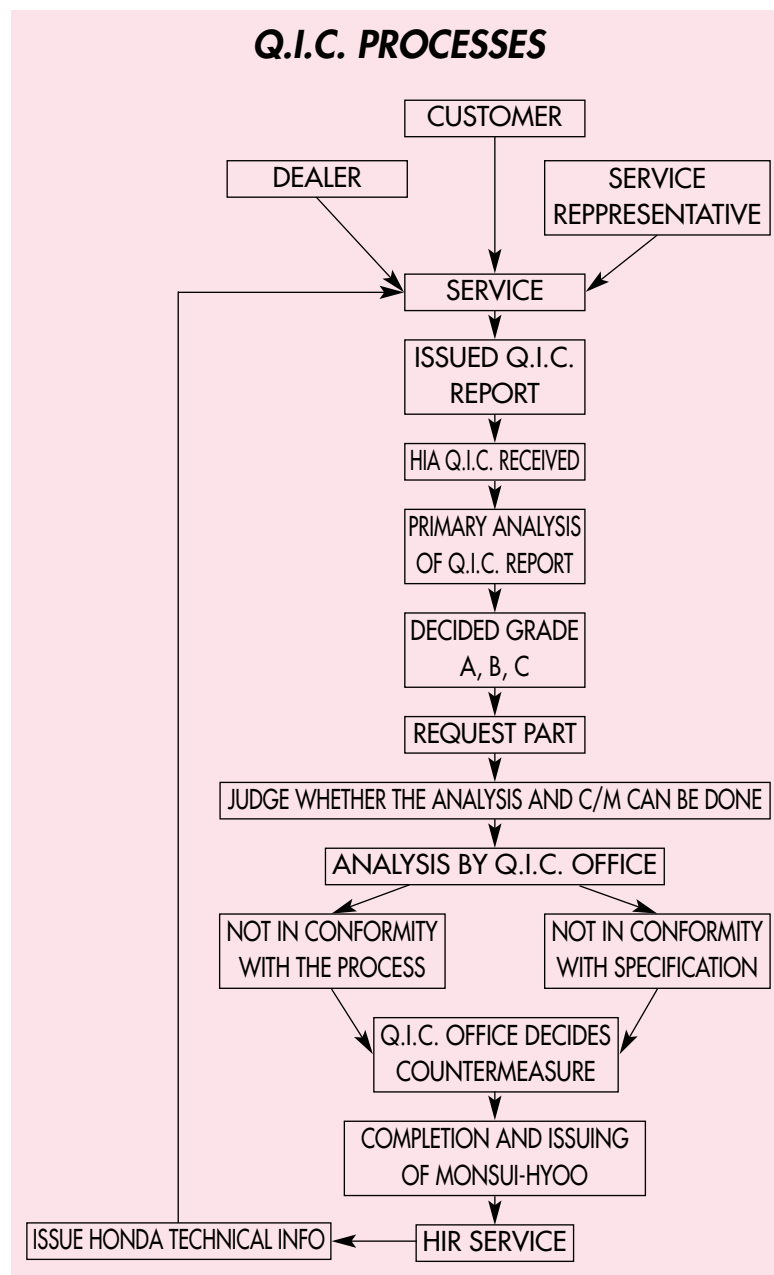
- ricezione del "Q.I.C. REPORT" emanato dal Centro di Assistenza delle varie Filiali (Italia, Germania, Inghilterra, etc.). Il Q.I.C. Report ci illustra il sintomo del problema e ci fornisce ulteriori notizie utili per la nostra analisi, quali: chilometraggio, condizioni d'uso, percorso del motociclo, etc.;
- dopo aver ricevuto il reclamo dobbiamo ricreare il sintomo attraverso vari ti-

pi di tests;

- una volta confermato il sintomo, andiamo a scoprire le cause che lo hanno generato. Questa azione è la più delicata, in quanto ci si arriva attraverso il controllo delle specifiche, controllo dimensionale del particolare, rivedendo il processo di lavorazione o assemblaggio presso le sezioni HIA ed eventuali Fornitori;
- dopo aver capito se è un problema riferito a lotto, specifica o operatore si passa a studiare il tipo di contromisura tecnica da applicare;
- il particolare così "dopo la contromisura" viene controllato di nuovo, per verificare se il problema è stato risolto;
- si agisce prima in contromisura sui particolari in stock HIA e Fornitore per evitare che siano successivamente assemblati sui motocicli, e sui particolari in stock presso i Magazzini Ricambi di Gent per evitare che siano distribuiti alla rete;
- si agisce sui motocicli prodotti prima della contromisura per stabilirne la delibera;
- per capire se la contromisura è stata efficace nel tempo, prendiamo come riferimento il numero di telaio o motore;
- solo dopo si può rispondere al Mercato attraverso la compilazione del Monsui-Hyoo, che inviamo alla Direzione Assistenza, la quale comunica alle Filiali le dovute informazioni tecniche.



I componenti del Q.I.C. Office



Il Giubileo dei Lavoratori



Natalino Memmo

Il 19 marzo scorso, in occasione della festa di San Giuseppe, presso l'Abbazia di San Giovanni in Venere è stato celebrato il "Giubileo dei Lavoratori" della diocesi di Chieti - Vasto.

Il programma si è articolato, a partire dalle 15.00, in più fasi che hanno visto come protagonisti i lavoratori e l'Arcivescovo Edoardo Menichelli che riesce sempre a raccogliere intorno a sé tantissimi fedeli.

All'incontro con i lavoratori presso la chiesa parrocchiale di San Donato (Fossacesia), sono seguiti il pellegrinaggio verso l'Abbazia e la Celebrazione Eucaristica.

La straordinaria dell'evento ha garantito il successo della giornata. Ogni azienda della Diocesi è stata rappresentata da una delegazione di lavoratori, presenti in gran numero: oltre le aspettative le presenze, che hanno superato duemila fedeli. Anche la Honda Italia ha partecipato con una folta rappresentanza, che ha arricchito il coro durante la Celebrazione Eucaristica, distinguendosi grazie alla classica uniforme bianca da lavoro. Al momento dell'offertorio tra i doni presentati all'altare c'era anche quello della Honda: un faro, simbolo di un riferimento preciso: la Luce di Cristo. Una Luce che permea i meandri dell'esistenza stessa da un'angolazione diversa, e che può dare un senso nuovo alla vita quotidiana. Nel corso della giornata un episodio in particolare ha caratterizzato la partecipazione dell'azienda: durante "l'incontro a più voci" che si è svolto nel primo pomeriggio, la nostra Filomena Angelucci ha raccontato, con la semplicità e l'efficacia che la contraddistinguono, la sua esperienza di lavoro nell'azienda.

Ha infatti ripercorso il suo ormai ventennale cammino all'interno dell'Honda, dall'arrivo a Piazzano di Atessa, fino all'attuale posizione alla Direzione del Personale, passando attraverso l'attività di interpretariato, l'Ufficio Controllo Produzione e l'Ufficio Qualità sul Mercato.

Ha raccontato di un cammino, come per tutti, "né facile né indolore", ma sempre guidato dall'adesione ai valori della fede cristiana e quindi dalla concezione del lavoro come Servizio. Chiunque la conosca, sa che Filomena si fa portatrice di queste "Regole di Vita" ogni giorno e anche se, come ha sottolineato, alla base dei principi aziendali della Honda sono dichiarati il rispetto per l'individuo, l'uguaglianza, la fiducia e la giustizia, sappiamo come le vicende della vita quotidiana ci pongano continuamente di fronte a piccole/grandi sfide, che comunque esigono una risposta personale.



Il corteo dei fedeli

\$o£d¥ p€r tutti

Gino Casturà

Come abbiamo constatato, la busta paga del mese di Novembre 2000 è stata più "pesante" e questo perché l'art.1 del Decreto legge n.268 del 30 settembre 2000 ha modificato gli scaglioni di reddito e le detrazioni per lavoro dipendente. Che il 2000 fosse un anno più ricco, lo si poteva intuire, ma che ci potesse essere un primo conguaglio già a Novembre non era prevedibile. Con l'allargamento del primo scaglione di redditi, il Governo ha virtualmente restituito 350.000 lire a tutti i percettori di reddito. In effetti il primo scaglione IRPEF è stato esteso dal precedente limite di 15.000.000 a 20.000.000 e, siccome sui 5 milioni di differenza, durante l'anno è stata applicata una aliquota del 25,50% (relativa alla seconda fascia di reddito), procedendo al ricalcolo dell'imposta con la nuova aliquota del 18,50%, viene fuori proprio un "bonus fiscale" di 350.000 lire. Ma c'è un piccolo problema che risiede proprio qui! Non siamo in presenza di un vero bonus e, tra l'altro, non vale neanche per tutti! Chi percepisce una retribuzione lorda annua inferiore a 15.000.000 con la busta paga di Novembre o Dicembre non troverà nulla perché, il beneficio vige solo per quelli che transitano nel primo e secondo scaglione e che comunque percepiranno una retribuzione lorda superiore a 15.000.000 di lire. Questa situazione è stata parzialmente sanata con la creazione di un "contentino" di 200.000 lire per i pensionati che non raggiungono i 15.000.000 di lire di reddito annuo. Inoltre le detrazioni sono migliorative solo per coloro i quali percepiscono un reddito lordo annuo non superiore a lire 30.000.000.

Attenzione però! I benefici del 2000 sono in buona parte il frutto del decentramento fiscale, ormai in atto da qualche anno. Non dimentichiamo sono pienamente operative le addizionali Irpef comunale e regionale e che quest'ultima, dall'inizio del 2000, è passata dallo 0,50% allo 0,90% del reddito imponibile lordo. Quindi, è chiaro che ci toccherà aspettare ancora un po', prima di poter dire: "soddi per tutti!" L'appuntamento è rimandato al prossimo numero, dove potremo analizzare le principali novità contenute nella Legge Finanziaria 2001.

DISEGNA "LA MOTO DEL FUTURO"



In occasione della festa di Natale, la redazione di "in...HONDA" invita tutti i figli dei dipendenti della Honda Italia a partecipare alla seconda edizione del concorso di disegno.

I lavori, che saranno elaborati su cartoncino bianco di dimensioni 35x50 cm e colorati con pastelli, dovranno essere consegnati alla Sig.ra Filomena Angelucci (Dir. Personale) entro lunedì 11 dicembre 2000.

Le categorie in concorso sono:
bambini/e che frequentano la Scuola Materna
bambini/e che frequentano la Scuola Elementare
ragazzi/e che frequentano la Scuola Media

La premiazione dei primi tre classificati di ogni categoria avverrà durante la festa in azienda.

L'Angolo della Poesia

È giunta da più parti la richiesta di inserire nel nostro giornale un "Angolo della Poesia". Detto, fatto! Non importa la metrica, la tecnica, lo stile; se siamo operai, dirigenti, laureati o umanisti.

Scriviamo quello che sentiamo trasmettendo a chi legge i nostri sentimenti, emozioni, fantasia. Anche in azienda si può fare poesia!

THE GIFT OF LIFE

At once... a cry:
Two bits of one thread,
My baby and I.

In my arms... a tiny bundle:
Craving mouth and searching eyes;
A child of the universe;
Not only mine

Filomena Angelucci

IN ONOR DEL POETA

Del gran Maestro sotto la casa,
vicino alle sue ginestre ancora verdi
miro il cielo, il suo mare,
tutte le cose belle e gravi

ch'ispiraron di morte tal trionfo
e di vita monito grande a noi donaron.

Scende dolce la sera, e lì, dai flutti,
eterno canto a noi miseri viene.

E di tra l'ombre cupe, d'un color bluastro,
mi par uscir viva, real, ridente

l'ombra del grande ch'insegnarmi vuole
la via del sapere, la via della virtù.

Il Pettiroso

Un Paese in MOSTRA

Franco Del Re

“Le origini di Torino di Sangro”

Il territorio di Torino di Sangro si estende sulla destra del fiume Sangro su una superficie di tremila trecento ettari. È delimitato dal mare per 5.5 Km, dal fiume Sangro per 4 Km e dal vallone Acqua Chiara, affluente del torrente Osento,



Foto di: Don Ignazio Cocco

Fuochi d'artificio

che costituisce il confine col territorio del comune di Casalbordino.

Geologicamente datato tra il terziario antico e il quaternario recente, il terreno è costituito da riporti alluvionali arenarici-argillosi, che danno ai terreni vegetali una peculiare vocazione alle culture della vite e dell'olivo.

Un esempio di roccia arenarica friabile fa bella mostra di sé sulla battigia in località Le Morge, fino a poco tempo fa su di esso era costruito un “trabocco” per la pesca di “passo”. In epoca pre-romana il territorio era abitato dalla tribù dei Frentani, imparentati con i Sanniti.

Queste erano popolazioni dedite alla pastorizia; transumanti tra monte e piano, vivevano in nuclei familiari numerosi, risiedendo di preferenza in posizioni elevate dominanti. A testimoniare la vocazione alla transumanza esiste ancor oggi il Tratturo, questa “autostrada della preistoria” larga circa 110 metri, che attraversa tutto il territorio di Torino di Sangro.



Foto di: Don Ignazio Cocco

Campo di papaveri



Foto di: Don Ignazio Cocco

Veduta panoramica del paese

Un Personaggio in Fabbrica

Marcello Vinciguerra

Qualcuno di noi lo conosce da molti anni, perché lavora alla Honda dal 1981 dove si è sempre occupato di vendite motocicli, prima sul mercato come ispettore e poi nella Direzione Vendite di Roma; ma vale proprio la pena presentarlo a tutti gli altri. Siciliano di origine, romano di adozione, Michele Centneo vive in prima persona la sua passione per lo sport da quando era giovanissimo; racconta di aver “beccato” le prime pallonate alla tenera età di cinque anni, sul campo dell’Agrigento, dove il papà era Vicepresidente della squadra.

A diciannove anni fa il suo esordio come arbitro di calcio a Palermo, nel campionato Juniores, a ventisette diventa guardalinee (raggiungendo la serie C) e a soli trentuno anni supera brillantemente l’esame da Commissario Speciale.

In questa nuova veste accumula esperienza e sviluppa la capacità di guidare le giovani leve del settore arbitrale. Svolge con una tale passione la sua attività, da venir ben presto chiamato a collaborare con la commissione regionale, dove ricopre la carica di Responsabile del Calcio a Cinque (che nasce appunto con il suo apporto) e calcio femminile per cinque anni consecutivi. Successivamente collabora con il presidente della CAN-D e, nel '97, viene nominato Vice Commissario CAN-D come Coordinatore Nazionale Calcio a Cinque per due anni. Attualmente è osservatore CAN-C di calcio. Durante questo intenso percorso di Arbitro, Commissario di Calcio, Calcio a Cinque e Calcio Femminile, trova spazio anche per arbitrare la Coppa Italia di Pallanuoto e per scrivere sui maggiori quotidiani sportivi nazionali. Ma, al di là di ogni traguardo, confessa che la sua massima soddisfazione la raggiunge nel suo ruolo di educatore. “Oltre al fatto di vedere operare a livello internazionale quattro dei miei allievi, stare a contatto con i giovani che hanno voglia di crescere svolgendo una sana attività sportiva, mi genera grande motivazione e mi aiuta a conoscere la mentalità dei ragazzi. Il mio entusiasmo è alimentato proprio dalla loro vitalità”.



Michele, 2° da destra, finale Supercoppa Calcio a 5 Torino - Lazio (Biella '98 - '99)



“in...Honda” per informazioni e collaborazioni:
 Marcello Vinciguerra
 E-Mail: marcello.vinciguerra@honda-eu.com
 Tel. 0872.899312 - Fax 0872.899400

Visitate il nostro sito internet all'indirizzo
www.hondaitalia.com