

ALFA ROMEO. ASCESA E DECLINO DI UN MITO ITALIANO: APPUNTI PER UNA STORIA DA SCRIVERE

di Alessandro Visani

Dagli anni Cinquanta ai Settanta le automobili Alfa Romeo non avevano rivali. Il primato tecnologico di vetture quali la prima Giulietta, la Giulia, l'Alfetta era un fatto indiscutibile. L'intera vicenda della fabbrica milanese (allora proprietà dello Stato) si intreccia con alcuni momenti chiave della storia italiana: la ricostruzione, il talento di una generazione uscita dalla guerra e alla ricerca di riscatto, il boom economico, la motorizzazione di massa, gli anni Sessanta e poi ancora le lotte sindacali, la contrapposizione spesso violenta tra padroni e operai (come si usava dire al tempo), l'ingerenza della politica nelle scelte dirigenziali.

In questi trent'anni di storia dell'Alfa Romeo è possibile individuare momenti importanti che vanno certo al di là di una specifica esperienza industriale. L'analisi delle premesse che hanno reso possibile il primato di un'azienda statale che sembrava destinata alla chiusura nell'immediato secondo dopoguerra (e che invece è stata capace di lasciare un'impronta indelebile) meriterebbe di essere vagliata a fondo. Al contrario, questa storia è stata scritta solo in maniera frammentaria o relegata ad una ricca pubblicitaria per appassionati del prodotto Alfa Romeo, delle sue splendide vetture ancora oggi nel cuore di generazioni di italiani, ma nulla di più.

La vicenda dell'Alfa non è solo una questione di auto: è la cartina tornasole con la quale misurare le ragioni di un'ascesa e i motivi del declino dell'intero sistema Italia. Indagare sui momenti di tale parabola porta a confrontarsi con gli snodi cruciali e determinanti di un pezzo della storia italiana del Novecento. Il fatto che tale indagine vada a toccare nervi sensibili (dal dominio democristiano alla politica sindacale) e abbia tra i protagonisti principali uomini ancora oggi in vita è probabilmente la ragione primaria per spiegare come mai, salvo qualche rara eccezione di stampo giornalistico, nessuno abbia sino ad ora affrontato storicamente il tema traendone le dovute conclusioni.

Quando i vertici di Finmeccanica si ritrovarono – all'indomani della fine della Seconda Guerra Mondiale – a fare i conti con il proprio patrimonio, tra le tante industrie e imprese a partecipazione statale c'era l'Alfa Romeo e l'opzione di porre termine a questa esperienza era tutt'altro che remota. Fino a quel momento le fabbriche Alfa, dagli insediamenti milanesi a quelli napoletani, avevano sfornato non solo macchine ma, soprattutto durante il conflitto, motori marini e tutto ciò che risultasse utile allo sforzo bellico. A guerra finita nei suoi stabilimenti venivano addirittura fabbricate delle cucine.

Il settore auto, quello per cui Alfa Romeo era famosissima in tutto il mondo, vantava una tradizione fatta di successi sportivi e automobili straordinarie. Lo stesso Enzo Ferrari muove i suoi passi decisivi curando il settore corse della marca milanese per poi – come noto – mettersi in proprio fondando una sua azienda. Negli anni Trenta le Alfa Romeo sfidavano con successo le auto da competizione tedesche (Auto Union e Mercedes) ai cui dirigenti Hitler aveva dato carta bianca (a livello finanziario) nel settore sviluppo e ricerca. Ai bolidi da corsa

si affiancavano auto dalle prestazioni brillanti “carrozate”, come si usava allora, dai migliori nomi italiani del design che facevano scuola.

Tutto questo terminò con la guerra e lo scenario della seconda metà degli anni Quaranta appariva desolante, tra distruzioni belliche e problemi finanziari che sembravano non permettere all’Alfa né di proseguire la sua storia nel mondo delle corse né di continuare a proporsi come produttore di auto d’élite. Tra i primi ad affrontare di petto il problema di cosa fare di questo straordinario patrimonio tecnologico e umano, fatto di uomini, di progetti realizzati e da realizzare, fu Giuseppe Luraghi, l’uomo chiave e artefice della felice trasformazione dell’Alfa Romeo.

Luraghi, milanese, era un manager che si era fatto le ossa negli anni Trenta alla Pirelli per poi entrare a far parte della grande industria di Stato. Ai vertici della Finmeccanica negli anni Cinquanta, aveva contribuito a rendere possibile un progetto economicamente sostenibile che proiettò l’Alfa da produttore di vetture per pochi, costruite in modo artigianale, ad una industria automobilistica con ambizioni di vendita su scala più ampia. Dalla 1900 (una berlina sportiva a scocca portante e alte prestazioni) si arrivò, nel 1954, alla presentazione della mitica Giulietta.

Il settore non era certo quello “popolare” (occupato in regime praticamente di monopolio dalla Fiat) e il prodotto naturalmente non alla portata di tutti. Alfa Romeo fece il suo ingresso nella fascia che oggi si direbbe premium proponendo un’auto dalle prestazioni eccezionali con un prezzo accessibile alla media borghesia. Se la versione GT (la prima ad essere presentata, una coupé disegnata da Bertone) e quella spider (uno dei capolavori della Pininfarina) erano riservate ad una clientela dichiaratamente sportiva, non lo era in fondo da meno la versione berlina quattro porte, macchina che ebbe un successo strepitoso (e inaspettato per gli stessi vertici dell’azienda) tanto che i tempi di attesa per la consegna arrivarono a superare i dodici mesi.

La Giulietta nella sua fascia di prezzo non aveva praticamente rivali – non solo in Italia – ma in Europa, e sotto tutti i punti di vista: prestazioni, tenuta di strada, guidabilità, rappresentavano un vertice assoluto che facevano perdonare qualche carenza a livello costruttivo nelle finiture. Addirittura si potrebbe fare, a livello di prestazioni complessive, un paragone con la Porsche 356 di pari cilindrata, ma dal prezzo di gran lunga superiore. Con tale prodotto l’Alfa Romeo – nella seconda metà degli anni Cinquanta – divenne rapidamente una realtà industriale importante e le scelte strategiche fatte dalla dirigenza (e ispirate da Luraghi) si rivelarono a dir poco indovinate. Ben presto fu chiaro che le strutture industriali non erano sufficienti a soddisfare le richieste di una clientela sempre più entusiasta e la costruzione di un nuovo stabilimento, oltre a quello storico del Portello, era ormai una necessità imprescindibile.

I tecnici Alfa proseguirono il cammino iniziato e un nuovo progetto prese forma in coincidenza con la costruzione del grande stabilimento di Arese, alle porte di Milano. A partire dal 1960, nel momento *clou* di questo esuberante sviluppo, Giuseppe Luraghi fu nominato presidente dell’Alfa Romeo e gli ancor più significativi successi degli anni a venire recano la sua indelebile impronta. Manager acuto con una sensibilità da “umanista” (pittura e scrittura le sue passioni coltivate nei rari momenti di tempo libero) Luraghi fu per l’Alfa Romeo quello che il Drake fu per la sua azienda, la Ferrari: un manipolatore di talenti.

Dietro i progetti di successo e le scelte industriali c’è sempre lui, che supervisiona, indirizza, suggerisce e soprattutto sceglie e valorizza gli uomini migliori. Da questo clima incandescente nascono altri grandi successi, primo fra tutti la Giulia ennesimo esempio di “auto per famiglia che vince le corse”. Presentata nel 1962, superò il successo della sua “progenitrice” rimanendo in produzione addirittura fino alla fine degli anni Settanta. Alla

versione berlina seguirono, al solito, la coupé (firmata ancora una volta Bertone e disegnata da un giovanissimo Giugiaro alle sue prime felici esperienze) e la spider meglio nota come duetto, l'ultima opera supervisionata personalmente da Battista Pinin Farina prima della morte.

Ancora una volta la casa del Biscione non aveva rivali: le vetture, nelle rispettive categorie di cilindrata e prezzo, battono sonoramente tutta la concorrenza e vendono perfino nel difficile mercato nord-americano (la duetto divenne addirittura un'icona grazie al film *The Graduate*, con Dustin Hoffman) dominato dagli esuberanti motori V8 delle enormi e cromate auto che gli italiani vedevano solo nei film e, sporadicamente, dalle parti di Cinecittà o via Veneto. È, insomma, un trionfo del made in Italy e l'artefice di questo successo era un'azienda pubblica che riesce a far quadrare i conti. Tanto per fare un rapido confronto con una vettura tedesca direttamente concorrente e di successo, la BMW "serie 02" (prodotta dal 1966 al 1975 in vari allestimenti) questa aveva un motore 1600cc monoalbero (contro i bialbero di tutte la Alfa) con una potenza di 85cv contro gli 80/90 delle Giulia 1300cc e i 110 della 1600. Se gli allestimenti e il grado di finitura erano in genere giudicati sensibilmente migliori dalla stampa specializzata, decisamente inferiore era considerata al contrario la tenuta di strada, "impegnativa sul bagnato". Anche il confronto con le cilindrato superiori introdotte successivamente (in realtà possibile solo fino a un certo punto dato che la Giulia non superò i 1600 di cilindrata per il modello berlina) e cioè 1800 e 2000 era a favore della Giulia: la BMW con motore 2000 (denominata in due diversi allestimenti 1802 e 2002) andava inizialmente da 90 a 100cv con prezzi sensibilmente superiori rispetto al più ricco allestimento proposto dalla casa milanese.

Se le primissime mosse della profonda trasformazione dell'Alfa Romeo erano state fatte al tramonto dell'era del cosiddetto centrismo, lo scenario successivo – così come i protagonisti – cambiano: da Alcide De Gasperi a Fanfani, per arrivare ad Aldo Moro e alle prime esperienze del centro-sinistra. È un'Italia profondamente diversa da quella di oggi, e proprio la storia di questa azienda statale di successo sembra rappresentare lo specchio delle trasformazioni di quegli anni. Era, quella, una classe politica che – almeno usando il metro della vicenda Alfa Romeo – pretendeva naturalmente il controllo di quanto accadeva, ma senza entrare nel merito di scelte tecniche che pur finivano inevitabilmente per intrecciarsi con quelle industriali. Vi fu, fino ad un certo momento, la volontà (quanto consapevole è cosa da approfondire) di non sconfinare in settori che non competevano alla politica in senso stretto. Certo, l'abilità di Giuseppe Luraghi fu anche quella di riuscire a relazionarsi con i rispettivi ministri, ma il potere a lui delegato era la risultante di un modo di fare politica (e di gestire un'industria di Stato) nel quale venivano riconosciute onestamente le rispettive sfere d'influenza. Uno stile che, come vedremo, sarà destinato a cambiare, così come altri saranno i protagonisti degli anni a venire.

Nel pieno degli anni Sessanta le vendite per l'Alfa Romeo andavano a gonfie vele e un management lungimirante non poteva che pensare al futuro investendo in scelte strategiche sia nel miglioramento del prodotto esistente (sviluppo e ricerca) sia nella valutazione di dare vita a modelli che andassero a coprire settori diversi di mercato. In particolare l'Alfa si mosse guardando contemporaneamente in alto e in basso. In alto, pensando ad una berlina di classe superiore alla Giulia da proporre ad una clientela dalle potenzialità di spesa superiori. In basso, proponendo una vettura capace di incarnare tutte le caratteristiche tipiche della marca milanese, ma con un prodotto più abbordabile economicamente e in linea con le scelte tecniche che proprio in quegli anni stavano prendendo piede in Europa sulla scia di felici intuizioni destinate ad essere condivise da tutti i grandi costruttori.

Questa visione dello sviluppo dell'azienda si materializzò con la presentazione nel 1968 della 1750, una berlina dal carattere sportivo e dalle dimensioni (oltre che dalle prestazioni) superiori a quelle della Giulia. La formula non poteva che essere quella. Maggiore spazio e prestazioni ai vertici: questa era la nicchia naturalmente riservata all'Alfa Romeo che non poteva e non voleva competere con Mercedes-Benz la quale, a sua volta, si rivolgeva ad una clientela esigente disposta a spendere molto per delle berline di lusso ben rifinite, ma dalle prestazioni complessive lontane da quelle della casa milanese.

Se lo “sviluppo verso l'alto” non creava più di tanto problemi – e anzi risultava naturale per un brand come quello del Biscione – quello “verso il basso”, al contrario, si andava a scontrare con l'altro grande produttore nazionale. Quando le voci di un modello Alfa Romeo (non certo popolare ma neppure inaccessibile ai più) a trazione anteriore e di cilindrata ridotta cominciarono a prendere vita, il colosso Fiat, praticamente monopolista in Italia nel settore delle vetture di fascia medio-bassa, fu messo in allarme. Non ci vuole molto a capire che qualcosa iniziò a muoversi anche a livello politico, tali erano gli interessi in gioco. La Fiat era stata per decenni una potenza incontrastata in campo automobilistico e una realtà industriale di enorme importanza. Tale potenza si era fatta sentire, come noto, anche a livello politico condizionando in maniera decisiva scelte economiche e industriali, da Giolitti a Mussolini, da De Gasperi agli anni Sessanta e oltre.

Fino a quel momento – di fatto – Alfa e Fiat non erano entrate in contrasto diretto: la casa torinese si muoveva in contesti e spazi diversi anche se, ovviamente, di fronte ai successi di Giulietta e soprattutto Giulia non poteva rimanere completamente indifferente. Per quel poco che si sa (e qui lo storico oggi deve indagare a fondo) esisteva una sorta di “tacito accordo” che sarebbe importante stabilire con precisione da chi fu rotto e perché. Da un lato, infatti, quando Enzo Ferrari si ritrovò a dover risolvere il problema relativo al futuro della sua prestigiosa casa automobilistica (alle prese con costi in vertiginoso aumento per gli impegni agonistici che solo in parte potevano essere coperti dalla vendita di automobili sportive) sia Fiat che Alfa Romeo furono contattate per l'acquisizione dell'azienda di Maranello. Per alcuni mesi le trattative andarono avanti e sembrò profilarsi una soluzione “a due” tra Alfa e Fiat, ma l'esito finale fu una sorpresa per Luraghi e per i vertici della casa milanese che assistettero impotenti all'acquisizione (ai loro occhi un vero e proprio “colpo di mano”) della Ferrari da parte della Fiat.

Le cose si stavano complicando. Il colosso torinese era *de facto* in concorrenza diretta con la seconda industria automobilistica italiana (di proprietà dello Stato, è bene sempre tenerlo a mente) in vertiginosa ascesa e che, di fronte all'inattesa espansione della Fiat con l'acquisizione della Ferrari (ma anche della Lancia), era venuta meno a quella sorta di “tacito accordo” durato fino a quel momento. È in questo contesto che i vertici Alfa si sentirono con le mani libere per dare vita al progetto dell'espansione “verso il basso”. L'idea era quella di usare l'area di Pomigliano d'Arco, vicino Napoli, da sempre proprietà dell'Alfa Romeo. Per concretizzare il tutto era necessario costruire *ex novo* un impianto industriale e questa operazione si trasformò ben presto in uno spinoso affare politico.

L'idea di una “industrializzazione pilotata” verso il sud non era certo una novità e il fatto che un'azienda di Stato prendesse in seria considerazione di svilupparsi nel Mezzogiorno, con tutte le conseguenze del caso (politiche, economiche, sociali) aveva ovviamente delle sue ragioni ben precise. Quello che si sa dell'intera operazione industriale Alfa Sud (che fu poi anche il nome del modello) è un insieme di luci e ombre: una nuova fabbrica costruita secondo i più moderni standard dell'epoca ma, nella realizzazione pratica, lontani dal progetto originario.

La selezione del personale – sia operaio che amministrativo – avrebbe dovuto tenere giustamente conto delle esigenze sociali del territorio ma, alla fine, il risultato apparve di fatto non in linea con i livelli di specializzazione qualitativa necessari e dichiarati esplicitamente nel progetto. Il prodotto – l'Alfasud – era sostanzialmente valido dal punto di vista tecnico e centrava a pieno l'obiettivo prefissato sulla carta, quello di dare vita ad una berlina due volumi a trazione anteriore, motore 1200cc, quattro porte, che rappresentasse il meglio nel suo settore. La realtà delle cose però non coincise con il progetto originario, generando non solo volumi di vendita inferiori alle aspettative ma una preoccupante carenza qualitativa negli allestimenti, determinati da problemi vari in sede di produzione.

Il caso Alfa Sud coincide con il momento in cui l'ingerenza politica deborda oltre i confini fino a quel momento rispettati. Detto in breve – e con altre parole – l'intera operazione fu ideata e voluta dal *management* Alfa, Luraghi in testa, ma la realizzazione non prese la direzione prevista e programmata. A tutto questo si aggiunse un problema scottante che investiva ovviamente non solo l'Alfa Romeo ma l'intero sistema industriale italiano dall'autunno caldo in poi: le lotte sindacali e l'estremizzazione politica che caratterizzò lo scenario complessivo a partire dalla fine degli anni Sessanta.

Nel caso specifico dell'Alfa le rivendicazioni sindacali sfociarono in vere e proprie “azioni di boicottaggio” della produzione, di arresto della linea di montaggio, dell'uso di strumenti di lotta all'interno delle fabbriche a dir poco “non ortodossi” come “gambizzazioni”, rapimenti, intimidazioni e minacce che, con gli occhi di oggi e il senno del poi, hanno il sapore del vero e proprio autolesionismo. Il risultato non poteva che essere quello di un calo della produttività e della qualità, con tutte le deleterie conseguenze del caso. Se fino a quel momento la casa del Biscione aveva generato profitti prontamente reinvestiti in sviluppo e ricerca (oltre che nella creazione di un nuovo e moderno complesso industriale quale quello – appunto – dell'Alfa Sud) dagli anni Settanta le cose cambiarono drammaticamente.

L'onda lunga del lavoro tecnico diede ancora dei frutti di eccellenza: all'aggiornamento dei modelli su base Giulia (nel 1971 GT e spider furono proposte anche con la motorizzazione 2000cc alle quali si affiancava la sostituta della 1750, ancora una volta senza rivali nelle rispettive categorie) si aggiunse nel 1972 la presentazione di una nuova berlina di classe superiore, l'Alfetta. Linea squadrata, motore 1800cc bialbero, la novità principale stava nell'adozione di un raffinato schema mutuato dall'esperienza agonistica cosiddetto transaxle (motore anteriore e cambio posto sull'assale posteriore) per una perfetta distribuzione dei pesi e un conseguente comportamento su strada da primato. Ancora una volta l'Alfa Romeo dimostrava la sua superiorità tecnica, ma era l'inizio della fine.

Due anni più tardi, nel gennaio 1974, Giuseppe Luraghi fu messo in minoranza con una spregiudicata manovra politica e costretto alle dimissioni: era giunto il momento del dominio della politica nelle scelte manageriali con conseguenze disastrose sia dal punto di vista del prodotto che da quello dei risultati finanziari. Nel medio periodo, e grazie al primato tecnologico, le vetture milanesi continuarono ancora per anni a reggere brillantemente il confronto della concorrenza più agguerrita, BMW in testa, ma anche Fiat che, almeno nei settori di nicchia, aveva presentato modelli validi, tra i quali la 124 nelle varianti coupé e spider. Questa superiorità fu però possibile solo grazie a quanto era stato fatto in precedenza e con costi sempre più insostenibili, aggravati non solo dalla conflittualità sociale, ma anche dalla crisi petrolifera che non poteva non colpire un brand con le caratteristiche dell'Alfa Romeo.

Vero è che case altrettanto toccate dalla congiuntura internazionale e dalla conflittualità sociale fecero scelte strategiche ben diverse da quelle dell'Alfa Romeo (e su questo vale la pena di interrogarsi) la quale decise di porre un freno tanto netto quanto deleterio agli

investimenti nella ricerca e nello sviluppo. È il caso, per fare ancora una volta il confronto con il concorrente principale a livello europeo, della tedesca BMW che, sia pure tra mille difficoltà, proprio negli anni Settanta iniziò un cammino destinato a trasformarla in un'azienda leader capace di proporre vetture che riuscirono a coniugare prestazioni e qualità costruttiva con risultati evidenti nel decennio successivo e ancor più ai giorni nostri.

Se si guarda con attenzione alla seconda metà degli anni Settanta, l'Alfa Romeo basa i suoi ultimi successi "apparenti" su modelli che prendono vita da progetti nati in precedenza. La novità proposta nel 1977 con il nome importante ed evocativo di Nuova Giulietta sostituì la ormai decisamente anziana Giulia presentata ben 15 anni prima, e già questo è un segno di come fossero cambiate le cose dalle parti di Arese. La vettura era certamente valida e moderna con la sua linea "a cuneo" ma i motori 1300 e 1600 avevano potenza e caratteristiche praticamente identiche ai precedenti montati sulla Giulia e il resto della meccanica era di fatto quella dell'Alfetta apparsa cinque anni prima. Si "vive di rendita", insomma, e se ciò è sufficiente ancora a reggere il confronto nell'immediato con la concorrenza, è chiaro che la mancanza di una strategia a medio e lungo termine (per non parlare di un costo industriale sempre più inaccettabile) sarà tra le principali ragioni che finirono per trascinare l'azienda in un baratro.

Analizzare le ragioni profonde di tutta questa vicenda – come scrivevamo all'inizio – significa confrontarsi con una serie di problematiche che vanno decisamente molto al di là della semplice curiosità per appassionati. C'è stato un momento in cui le aziende a partecipazione statale in Italia funzionavano – e davano risultati importanti sia dal punto di vista della qualità del prodotto che da quello finanziario – almeno fino a quando l'ingerenza politica non ha sconfinato in campi che non le appartengono, allontanando uomini capaci e imponendo scelte industriali insostenibili. Una vicenda quale quella dell'Alfa Romeo chiama in causa protagonisti che hanno un nome e un cognome, molti dei quali ancora in vita, e questa è la ragione principale per cui nessuno ha affrontato una seria ricerca su tale argomento.

Un'intera classe dirigente con delle responsabilità precise e individuabili, insieme ad un sindacalismo estremista ai limiti dell'autolesionismo, hanno di fatto distrutto una realtà industriale di successo che per decenni è stata il punto di riferimento per molti che, da quella lezione, hanno imparato cosa fare e cosa non fare. Limitarsi a chiamare in causa – per il caso della crisi dell'Alfa Romeo – "la congiuntura internazionale e la crisi petrolifera" è una sciocchezza che non ha bisogno neppure di essere commentata: basta guardare allo strepitoso sviluppo della tedesca BMW che negli stessi anni del progressivo declino della casa milanese iniziò – vale la pena di ripeterlo – un processo di crescita tecnologica che la porterà sempre di più, dai tardi anni Settanta in poi, ad una posizione di leadership assai salda ancora oggi.

Il caso Alfa si intreccia in modo indissolubile con la storia politica e sociale di alcuni decenni chiave della storia contemporanea italiana e gli ingredienti sono tali da farne un caso paradigmatico attraverso il quale misurare l'ascesa e il declino non solo dell'azienda, ma di un intero sistema. Perché l'ingerenza della politica, la forza delle lobby su di essa, il sindacalismo e le rivendicazioni sociali, le scelte sconsiderate estemporanee hanno molto a che vedere con una crisi generale che si trascina da tempo e sul quale lo storico deve interrogarsi. Ecco allora che dietro delle vetture di successo non c'è solo una questione per appassionati di auto ma molto di più. Ricostruire davvero la storia dell'Alfa Romeo, analizzare i motivi di determinate scelte industriali, comprendere fino in fondo le ragioni e le differenze di scelte strategiche prima vincenti e poi distruttive, misurare quanto e come un sindacalismo estremista ha condizionato l'intera vicenda e perché esso non è riuscito ad essere

lesivo per un'azienda privata quale la Fiat tanto quanto lo è stato per l'Alfa Romeo, significa porre delle domande e dare delle risposte a quesiti chiave capaci di restituire un quadro complessivo che, lo sottolineiamo per l'ennesima volta, non è solo quello di un'esperienza industriale, ma lo spaccato e lo specchio di una società intera.

In tal senso crediamo siano ormai maturi i tempi per una lettura storica incentrata sul caso Alfa Romeo, a partire dagli anni Cinquanta fino alla crisi della fine dei Settanta: un trentennio durante il quale si consuma l'ascesa e il declino di un'azienda di successo (di proprietà dello Stato) colpita a morte per una serie di ragioni ben precise e destinata, come noto, a finire nelle mani della Fiat.

Giornaledistoria.net è una rivista elettronica, registrazione n° ISSN 2036–4938. Il copyright degli articoli è libero. Chiunque può riprodurli. Unica condizione: mettere in evidenza che il testo riprodotto è tratto da www.giornaledistoria.net.

Condizioni per riprodurre i materiali --> Tutti i materiali, i dati e le informazioni pubblicati all'interno di questo sito web sono "no copyright", nel senso che possono essere riprodotti, modificati, distribuiti, trasmessi, ripubblicati o in altro modo utilizzati, in tutto o in parte, senza il preventivo consenso di Giornaledistoria.net, a condizione che tali utilizzazioni avvengano per finalità di uso personale, studio, ricerca o comunque non commerciali e che sia citata la fonte attraverso la seguente dicitura, impressa in caratteri ben visibili: "www.giornaledistoria.net". Ove i materiali, dati o informazioni siano utilizzati in forma digitale, la citazione della fonte dovrà essere effettuata in modo da consentire un collegamento ipertestuale (link) alla home page www.giornaledistoria.net o alla pagina dalla quale i materiali, dati o informazioni sono tratti. In ogni caso, dell'avvenuta riproduzione, in forma analogica o digitale, dei materiali tratti da www.giornaledistoria.net dovrà essere data tempestiva comunicazione al seguente indirizzo redazione@giornaledistoria.net, allegando, laddove possibile, copia elettronica dell'articolo in cui i materiali sono stati riprodotti.