Un documento del Comitato Direttivo Nazionale

Proposte UISP per elevare lo sport a servizio sociale

Sollecitati il più ampio dibattito e il contributo di tutte le forze sportive e democratiche per la definitiva soluzione del problema - Le proposte formulate

ROMA, 21 febbraio

Nella sua ultima riunione il C.D.N. dell'UISP ha dibattuto il problema dell'elevazione dello sport a servizio sociale ed ha elaborato tutta una serie di proposte sintetizzate nel documento che pubblichiamo. Presentando il documento alla stampa, i dirigenti dell'UISP hanno tenuto a sottolineare la disponibilità dell'Unione a considerare le proposte formulate come base per un discorso da fare, un dibattito da sviluppare con tutte le forze sportive, associative, politiche e parlamentari interessate a dare validità sociale allo sport italiano, discorso necessario per poter giungere al più presto a proposte legislative tali da risolvere definitivamente il problema in modo democratico e rispondente alle moderne esigenze di tutti i cittadini.

Per favorire lo sviluppo del dialogo e la sua concretizzazione in proposte definitive, l'UISP sta già lavorando ad una propria proposta di progetto di legge come suo originale contributo al dibattito fra le varie forze disposte a confrontarsi sul problema sportivo così come esso si presenta oggi in Italia.

In altre parole, i dirigenti dell'UISP interesseranno tutti i cittadini e tutte le forze sportive e politiche alle proposte che essi ritengono le più valide per far fare allo sport italiano quel salto di qualità indispensabile per farne quel pubblico servizio che deve essere e che non è.

Ecco il documento del C.D.N. dell'UISP:

«L'esigenza di creare le condizioni organiche per uno sviluppo della pratica sportiva, come servizio sociale aperto a tutti i cittadini, si pone oggi con un risalto che nel più recente passato ha rari precedenti nel nostro Paese.

Una serie di spinte, di varia natura, provenienza ed indirizzo, hanno investito il dibattito politico-sportivo in termini nuovi rispetto alla sottovalutazione, all'indifferenza e agli equivoci di cui è stato finora oggetto, frutto di una concezione errata che ha voluto e vuole vedere lo sport come un fatto semplicemente tecnico, neutrale e distaccato dai grandi problemi che costituiscono il quadro complessivo di qualunque società, indipendentemente dalle impostazioni della sua gestione economico-politica.

In Italia, la mancanza di una politica sociale avanzata ha determinato, da una parte, una condizione di sottosviluppo della pratica sportiva e, ad apparente compensazione, una dilatazione dello sport spettacolare e professionistico che incrementa il numero dei «tifosi», frena la crescita di una autentica coscienza sportiva, tende, con il suo contenuto evasivo e falsamente neutrale, a rappresentare un momento di mediazione dei conflitti di classe insieme a tutti gli altri elementi che compongono il vasto quadro della industria culturale.

I lavoratori, i giovani e le forze avanzate del Paese, avvertono però sempre più il nesso tra l'esigenza di un avanzamento generale della condizione economica e sociale e l'attuazione di una vasta e profonda politica di riforme qualitative.

La riforma sportiva è parte integrante di questa politica, in quanto coincide con una serie di altre riforme: urbanistica, sanitaria, scolastica, tributaria, finanza locale, sviluppo del Mezzogiorno, ecc.

Tali riforme non sono, rispetto a quella sportiva, dei semplici presupposti di cui si deve attendere una ipotetica attuazione per poter procedere al rinnovamento sportivo; è vero, invece, che una impostazione corretta di un servizio sociale sportivo può incidere sulla battaglia più generale per la trasformazione della società italiana, così come l'innesto di questo problema completa ed arricchisce le proposte di riforma che dovranno intervenire negli altri campi della vita sociale.

E' chiaro, perciò, che un obiettivo del genere non è raggiungibile con uno schieramento «qualsiasi» di tipo neutralistico, bensì con l'impegno di forze sportive ed associative, politiche e sindacali, capaci di battersi anche su questo terreno con una reale volontà rinnovatrice.

Le proposte dell'UISP, per una ristrutturazione dello sport italiano, vogliono corrispondere a criteri che tengano soprattutto conto dei processi di decentramento politico, in atto nel Paese.

La configurazione degli strumenti dell'intervento pubblico in materia sportiva deve, partendo dall'istituzione della Regione, definire i compiti da assegnare alle forze interessate: la Regione e gli Enti locali, gli Enti di propaganda ed Associazioni di tempo libero, i sindacati, il CONI, lo Stato. Tutto questo, per affermare un concetto di priorità, oltre che di recupero, dello sviluppo della pratica sportiva di massa in confronto alla dilatazione e alla canalizzazione dell'impegno, anche finanziario, tuttora concentrato prevalentemente sullo sport professionistico o campionistico, che ha fagocitato in 20 anni danaro pubblico per migliaia di miliardi (contributi agli spettacoli professionistici, da parte dello Stato, degli Enti locali, di Aziende ed Enti di turismo e simili; finanziamento del CONI, costruzione di impianti colossali; contributi alle attività agonistiche delle Forze Armate, della Polizia, dei Carabinieri, della Finanza, dei VV.FF., ecc.).

Ne deriva che in Italia oltre il 97% della popolazione non ha possibilità concrete di praticare una qualunque attività sportiva. E' questo, perciò, lo spazio cui deve rivolgersi l'intervento pubblico, con un discorso di qualità che colga i contenuti di uno sport diverso dalle concezioni correnti; di uno sport che, già soltanto nel problema delle gestioni, non alieni l'uomo dalla realtà sociale in cui vive ma rappresenti invece uno strumento di partecipazione attiva.

Per questi motivi l'UISP ribadisce le caratteristiche del suo impegno, che la contraddistinguono anche rispetto ad altre organizzazioni di propaganda sportiva, proponendo le basi di una soluzione legislativa e programmatica, corrispondente a tre criteri fondamentali:

a) riformare la legislazione sportiva in modo da assegnare alle *Regioni* e agli *Enti locali* e, parallelamente, alle forze sportive ed associazionistiche di base, poteri reali di gestione dello sport;

b) istituire, a livello statuale, un organismo rappresentativo di tutte le forze interessate, che coordini la gestione dei mezzi e l'indirizzo degli investimenti in favore dello sport;

c) nell'ambito di un rafforzamento quantitativo dell'intervento pubblico, invertire l'attuale rapporto tra i mezzi finanziari di cui usufruisce lo sport-spettacolo e la mancanza di investimenti per lo sviluppo della pratica sportiva di massa sia per quanto riguarda le scelte riferite agli impianti sportivi (assicurando la realizzazione, a livello di quartiere e comprensorio, di una rete d'impianti polivalenti adatti alla pratica di massa e alla formazione sportiva e culturale dei giovani), sia per quanto riguarda il sostegno organizzativo e finanziario delle attività sportive a carattere sociale, ricreativo e associativo.

Basi strutturali per la riforma sportiva

Il cardine dell'articolazione di una struttura sportiva rinnovata e democratica è la *Regione*.

Costituzione di comitati regionali dell'educazione fisica e dello sport

Costituire in ogni regione a statuto ordinario, sulla base di poteri legiferanti sulla materia da attribuire agli istituti regionali, il *Comitato regionale dell'educazione fisica e dello sport*, con i seguenti compiti:

a) operare con impegno prioritario e prevalente, per lo sviluppo della pratica sportiva giovanile e di massa, attraverso gli *Enti locali* e la opera degli *Enti di propaganda* ed *Associazioni di tempo libero*;

b) vigilare ai fini del non impiego di pubblico denaro a sostegno di attività sportive professionistiche o semiprofessionistiche o comunque di spettacolo sportivo in funzione della commercializzazione dello sport.

Il *Comitato regionale dello sport* assolverà ai suoi compiti secondo le leggi regionali e quelle più generali dello Stato, e con articolazioni a livello delle Amministrazioni provinciali e comunali.

Il *Comitato* è nominato dall'*Assemblea regionale*, cui spetta anche il compito della vigilanza.

La definizione come compiti del CONI e delle Federazioni sportive — lasciando a queste la loro autonomia tecnica — del coordinamento e l'organizzazione delle attività agonistiche in funzione della preparazione e partecipazione ai Giochi Olimpici e alle competizioni internazionali, si può e si deve ottenere operando in due direzioni:

1) formulazione immediata di leggi e di una programmazione regionali che privilegino lo sport servizio sociale;

2) mediante la riforma della legge n. 426 del 16 febbraio 1942 (vedi presupposto d) di modifica legislativa).

Composizione dei Comitati Regionali

Il *Comitato regionale della educazione fisica e dello sport dovrà essere così composto*

— assessore regionale allo sport che lo presiede,

— assessori allo sport delle *Amministrazioni provinciali e dei Comuni* capoluogo di provincia della Regione,

— rappresentante regionale del CONI;

— i rappresentanti regionali degli *Enti di propaganda* e delle *Associazioni di tempo libero;*

— i rappresentanti regionali delle *Confederazioni sindacali;*

— rappresentante regionale degli insegnanti di educazione fisica.

Partecipano al *Comitato regionale dell'educazione fisica e dello sport* anche gli assessori regionali, o loro delegati, alla sanità, all'urbanistica, alla pubblica istruzione, al turismo, in quanto settori connessi con lo sviluppo sportivo.

Il *Comitato regionale dello sport* può nominare un *Esecutivo* (7-11 persone), la cui composizione deve tenere particolare conto delle rappresentanze delle forze sportive e associative. L'*Esecutivo* può consultare, ogni qualvolta lo ritenga necessario, i rappresentanti delle Federazioni sportive o altre rappresentanze di esperti su particolari problemi.

Mezzi finanziari

Costituzione di un fondo unico nazionale per l'educazione fisica e lo sport tramite le seguenti entrate:

1) fondo statale previsto dalla programmazione economica nazionale per la costruzione degli impianti sportivi e di ricreazione;

2) fondo ordinario del bilancio dello Stato.

Riferimenti indicativi di entrate del bilancio statale

Gettito totale del concorso pronostici Totocalcio.

Quote degli utili Lotto e Lotterie.

Quote dei gettiti erariali da biglietti per lo spettacolo sportivo.

Ripartizione dei mezzi finanziari

E' di competenza del *Comitato nazionale dell'educazione fisica e dello sport* ripartire i mezzi finanziari del fondo unico nazionale.

Questi vanno indirizzati con la seguente priorità:

— alle regioni per i loro compiti istituzionali;

— agli *Enti di propaganda* e alle *Associazioni di tempo libero*, riconosciuti da apposita legge, per lo sport di massa e le attività sportive sociali di loro competenza;

— al CONI per l'attività olimpica e per le altre attività di sua competenza.

Mezzi finanziari per le Regioni

Fondo regionale da prevedere nei bilanci regionali.

Fondo stanziato dal Comitato Nazionale.

Mezzi finanziari per le Province e per i Comuni

Fondi provinciali e comunali da prevedere nei bilanci provinciali e comunali.

Fondi stanziati dalla Regione per le varie province e comuni.

Presupposti di modifiche legislative per la riforma sportiva

Le proposte dell'UISP, per la ristrutturazione dell'intervento pubblico in materia sportiva, richiedono le seguenti modificazioni della relativa legislazione vigente:

a) attribuzione di poteri legiferanti sulla materia alle regioni;

b) nel contesto della legge istitutiva dei *Comitati dell'educazione fisica e dello sport*, si rende necessario il riconoscimento giuridico degli *Enti di propaganda sportiva*, onde permettere loro le funzioni previste nell'ambito dei *Comitati dell'educazione fisica e dello sport* ai vari livelli, attraverso la possibilità di accedere ai relativi finanziamenti;

c) nell'ambito di una necessaria riforma della finanza locale, prevedere oltre all'abolizione dell'art. 91 dell'attuale legge comunale e provinciale, poteri di intervento diretto da parte dell'*Ente locale* non solo sul piano delle realizzazioni degli impianti, ma anche sul piano dell'incremento delle attività sportive di base intese come servizio sociale da promuovere tramite i *Comitati provinciali e comunali dell'educazione fisica e dello sport;*

d) conseguenzialmente alla applicazione per legge dei punti *a), b)* e *c),* adeguamento della legge n. 426 del 16 febbraio 1942, istitutiva del CONI, che fissi come compito ed attribuzione dell'Ente il controllo delle attività sportive agonistiche in funzione della preparazione e partecipazione ai Giochi Olimpici e alle competizioni internazionali; che abroghi l'esclusiva dei poteri, attualmente deferiti al CONI, di «sorveglianza, di tutela, di coordinamento e di disciplina dell'attività sportiva comunque e da chiunque esercitata»,

e) nel quadro della riforma democratica della scuola e dell'Università, soppressione del carattere privato e adeguamento degli ISEF agli indirizzi generali della riforma;

f) il servizio di tutela sanitaria delle attività sportive a carattere sociale dovrà essere espletato dalle *Unità Sanitarie Locali* e quindi collegato alla riforma sanitaria nazionale.

g) rivedere tutto il sistema del *Credito Sportivo*, tenendo conto della realtà determinata dalla costituzione dei *Comitati dell'educazione fisica e dello sport.*

h) per quanto riguarda il sistema assicurativo e previdenziale antinfortunistico, attualmente espletato dalla *Sportass*, si rende necessario l'adeguamento del suo meccanismo e del suo controllo rispettivamente alla riforma sanitaria nazionale e alla costituzione dei *Comitati dell'educazione fisica e dello sport;*

i) per lo sviluppo dello sport nella scuola e nelle Forze Armate le iniziative, i programmi e gli interventi finanziari devono essere di competenza dei ministeri della Pubblica Istruzione e della Difesa, che opereranno in modo aperto alla collaborazione dei *Comitati dell'educazione fisica e dello sport*

Costituzione del Comitato nazionale dell'educazione fisica e dello sport

Il *Comitato nazionale della educazione fisica e dello sport* assumerà funzioni di coordinamento, di indirizzo generale, di collegamento con la programmazione nazionale, di applicazione a livello nazionale, di applicazione a livello nazionale delle linee risultanti dal complesso delle scelte periferiche, di ripartizione dei mezzi finanziari, lasciando alle regioni, alle province e ai comuni la massima autonomia di elaborazione e di realizzazione.

Composizione del Comitato Nazionale

Il *Comitato nazionale dell'educazione fisica e dello sport* sarà così composto:

— un Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri che lo presiede,

— gli assessori regionali allo sport delle regioni italiane;

— un rappresentante nazionale dell'UPI;

— un rappresentante nazionale dell'ANCI;

— i rappresentanti nazionali degli *Enti di propaganda sportiva* e delle *Associazioni di tempo libero;*

— il rappresentante nazionale del CONI;

— i rappresentanti nazionali delle *Confederazioni sindacali;*

— un rappresentante nazionale degli insegnanti di educazione fisica.

Partecipano al *Comitato nazionale* anche i rappresentanti dei ministeri: Pubblica Istruzione, Sanità, Lavori Pubblici, Programmazione Economia, Difesa, Lavoro, Turismo in quanto settori connessi con lo sviluppo sportivo.

Il *Comitato* è nominato dal Parlamento, cui spetta anche il compito della vigilanza.

Il *Comitato nazionale dell'educazione fisica e dello sport* può nominare un *Esecutivo* (11-15 persone), la cui composizione deve tenere particolare conto delle rappresentanze delle forze sportive e associative. L'*Esecutivo* può consultare, ogni qualvolta lo ritenga necessario, i rappresentanti delle Federazioni sportive o altre rappresentanze di esperti su particolari problemi.

IL COMITATO DIRETTIVO NAZIONALE DELL'U.I.S.P.

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

Quali i propulsori del futuro?

Auto a benzina fino al 2000

Il Wankel è il motore che, globalmente, più si avvicina a quello ideale

Almeno fino all'anno 2000 gli attuali motori alternativi a benzina continueranno ad essere i protagonisti del trasporto su strada. Queste le conclusioni alle quali sono approdati i partecipanti ad una riunione organizzata a Milano dallo «Automobile speciale», dall'ACI e dalla BP Italiana su tema «Auto e propulsori del futuro». Più precisamente, i tecnici dell'industria automobilistica, di quella petrolifera ed anche i rappresentanti di numerosi enti pubblici presenti alla discussione, sono convinti che i veicoli a propulsione elettrica, oppure mossi da motori a gas liquido, da turbine a gas o da propulsori ibridi (benzina-elettricità, per esempio), non potranno trovare altro che qualche applicazione particolare.

Naturalmente, anche se non enunciato nel tema del dibattito, il problema principale era quello dell'inquinamento e delle possibilità di risolverlo; altrettanto naturalmente i rappresentanti delle case automobilistiche hanno dimostrato il loro scetticismo sulla possibilità di sostituire gli attuali motori alternativi a benzina con altri propulsori non inquinanti.

Per le Case il massimo obiettivo realizzabile è quello di ridurre l'inquinamento, senza rinunciare ad un tipo di propulsione più che collaudata.

La discussione si è svolta sulla base di una approfondita relazione di John D. Savage, vice direttore del Servizio tecnico della BP, che ha tracciato un quadro della situazione e delle possibili alternative, concludendo con l'affermazione che le vetture elettriche potranno essere usate per il traffico urbano, che le turbine a gas potranno essere impiegate per il trasporto pesante e per grossi veicoli industriali, che i gruppi ibridi potranno essere usati per il trasporto collettivo misto urbano ed extraurbano, ma che i motori a benzina, per la loro versatilità, continueranno ad assolvere un ruolo di primo piano.

I tecnici intervenuti nella discussione sono stati, chi più chi meno, dello stesso avviso, anche se qualcuno — come il prof. Quaggiotti, dell'Università di Padova — ha sostenuto che, in capo a dieci anni, sarà il motore rotativo Wankel ad offrire la soluzione del problema di un propulsore in grado di assicurare il meglio in fatto di autonomia, di velocità, di «pulizia» e di economia di esercizio.

Per avere un quadro, sia pure teorico, delle ragioni che hanno portato i partecipanti al convegno alle conclusioni di cui si è detto, sarà bene rifarsi ad un raffronto tra i vari tipi di motori esposto da John D. Savage.

Il relatore ha attribuito 100 punti ad un motore ideale ipotetico suddividendoli in questo modo: guidabilità 14 punti, costo iniziale 12 punti, costo di conduzione 12, costo di manutenzione 5, facilità di manutenzione 5, durata 5, sicurezza 14, rumore 9, inquinamento 12, rapporto potenza - peso - dimensioni 7, semplicità 5.

Rispetto al motore ideale ipotetico, i vari tipi di propulsore hanno ottenuto questo punteggio: Wankel 85 punti, benzina 81, diesel 77, turbina a gas 75, Stirling (un motore ad aria calda concepito da Stuart nel 1816 ed ora perfezionato dalla Philips) 72, batteria 70, vapore 68, ibrido 64, pila a combustibile 63.

E' evidente che una diversa attribuzione dei punteggi parziali ideali muterebbe decisamente la classifica. Savage, infatti ha attribuito il punteggio maggiore (14 punti) alla guidabilità e alla sicurezza, assegnando soltanto 12 punti alle caratteristiche di antinquinamento che, nel motore ideale, presuppongono la totale assenza di emissioni di ossido di carbonio, di idrocarburi incombusti e di ossido di azoto.

E' chiaro che se il punteggio massimo fosse stato assegnato all'assenza di gas nocivi di scarico la graduatoria sarebbe mutata a vantaggio delle auto a batteria o a pila combustibile che, secondo la suddivisione di Savage, hanno a questo proposito 12 punti così come il motore ideale ipotetico.

Si aggiunga poi che i punteggi assegnati ai vari tipi di motore per quel che si riferisce alle caratteristiche antinquinanti, considerano i vari tipi di propulsore in perfetto stato di funzionamento, cosa che non avviene nelle auto con motore a benzina, altro che nel loro primo periodo di vita, a meno che non si proceda ad una frequente e rigorosa manutenzione.

Il problema vero è che, con le industrie automobilistiche organizzate così come sono, una globale riconversione è oggi impensabile. Anche se tutte sono in grado di provare di aver investito milioni e miliardi per studiare il «motore pulito», quello sporco è ancora il più redditizio.

Nel settantacinquesimo dell'azienda ungherese

Diecimila autobus l'anno in programma alla Ikarus

Nel 1948 se ne produceva uno al giorno - Da settecento a diecimila operai - Una produzione di grande prestigio

Ecco l'ultimo prodotto della Ikarus, un autobus con aria condizionata, montato su chassis della austriaca Steyer. Si fanno subito notare la linea sobriamente elegante e le vetrate panoramiche da gran turismo.

Ikarus, la grande fabbrica ungherese di autobus, ha compiuto 75 anni, avviandosi a raggiungere l'ambizioso obiettivo di produrre diecimila autobus l'anno — ancora nel 1948 non si raggiungeva la produzione di un autobus al giorno — e collocandosi tra le più importanti fabbriche di autobus dell'Europa.

Il grande sviluppo della Ikarus è avvenuto in questi ultimi venticinque anni. Ancora nel 1946 la fabbrica non occupava più di settecento operai; oggi ne ha quasi diecimila.

Ikarus è un nome prestigioso nel campo dei trasporti pubblici: è da questa fabbrica, per esempio, che è uscito il primo autobus con carrozzeria autoportante, la cui costruzione in serie è iniziata nel 1949.

Gli Ikarus 55 autoportanti, a motore posteriore, fecero sensazione ai saloni internazionali dell'automobile di Ginevra e di Parigi nel 1954.

Oggi, su una superfice di 643 mila metri quadrati, la Ikarus produce ben undici tipi di autobus, dai *mini* di 8,5 metri ai *maxi* di 18 metri di lunghezza.

L'ottanta per cento della produzione della fabbrica ungherese viene esportata, in tutte le parti del mondo.

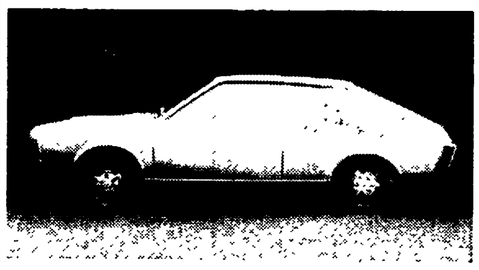
In questi ultimi anni è stata ricercata ed ampiamente utilizzata la cooperazione internazionale: così sono stati esportati nel Medio Oriente autobus Ikarus con motore Saurer; così l'ultimo prestigioso tipo di carrozzeria è stato montato su uno chassis Steyer e su uno chassis della svedese Volvo.

A. B.

Sarà presentata in ottobre

Ha piglio sportivo la «Renault 17»

E' equipaggiata col motore della «16 TS»



Una nuova vettura della Régie Renault farà la sua prima comparsa ufficiale in pubblico in autunno. Sede del lancio — com'è naturale, salvo che anche i costruttori francesi non seguano l'esempio di quelli tedeschi, che hanno rinunciato al Salone di Francoforte — il Salone automobilistico di Parigi, in calendario per il 7 ottobre.

La nuova Renault, com'è consuetudine della Casa, sarà contraddistinta soltanto da un numero, il 17.

Sulla nuova Renault la fabbrica francese è stata parca di informazioni, ma anche questo rientra nella consuetudine: di qui a ottobre si avrà modo di sapere tutto, o quasi tutto, sulla «R 17».

Come si vede dalla foto, si tratta di un coupé due porte di impostazione decisamente sportiva. Il motore e la trazione sono anteriori. Il propulsore è lo stesso che equipaggia la «16 TS», un quattro cilindri in linea, con valvole in testa, di 1567 cc di cilindrata.

Le informazioni diffuse dalla Renault non dicono se il motore, che sulla «16 TS» sviluppa 83 HP (DIN), è stato potenziato; potrebbe però esserlo, visto che l'annuncio della Casa ricorda che «una versione potenziata di questo motore equipaggiava le berlinette Alpine Renault che hanno trionfato al Rallye di Montecarlo, occupando i primi tre posti nella classifica assoluta».

Oltre che nella versione coupé, la «R 17» verrà prodotta anche in versione «hard top», ossia con tettuccio rigido asportabile.

In Francia il prezzo di vendita della nuova Renault, non ancora esattamente fissato, si aggirerà intorno ai 20 mila franchi (2 milioni 260 000 lire).

Le consegne della «R 17» cominceranno in ottobre in Francia e solo più tardi negli altri Paesi europei importatori di autovetture Renault. In Italia, comunque, la «R 17» si vedrà certamente al Salone di Torino.

Senza aumento di prezzo

Due retrovisori su tutte le Simca

Quello esterno è fissato alla portiera

La visibilità a bordo delle Simca 1000, delle Simca 1100 e delle Simca 1301 non è mai stata un problema. Ma dal 1° gennaio di quest'anno la Simca ha fatto un altro passo avanti nel campo della sicurezza. Tutte le vetture importate in Italia, dalla Simca 1000 LS alla Chrysler 180 montano ora di serie, e ovviamente senza alcun supplemento di prezzo, uno specchietto retrovisore esterno, oltre a quello interno in normale dotazione.

Il buon senso e l'esperienza hanno consigliato che la sistemazione avvenisse, anzichè sul parafango, sulla portiera anteriore sinistra, in modo che il guidatore seduto a bordo possa facilmente orientare lo specchietto retrovisore supplementare per trarne il massimo di efficacia.

Sempre per ragioni di sicurezza lo specchietto, molto ampio per garantire una perfetta visibilità, è stato realizzato in modo che può ruotare su se stesso in caso di urto, fino a portarsi sull'asse della portiera. Non costituisce così un ostacolo rigido che potrebbe pregiudicare la sicurezza altrui.

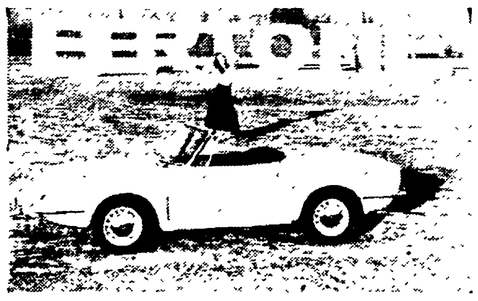
Con il nuovo accessorio, quindi, più tranquillità quando si circola nel traffico cittadino, quando si deve iniziare un sorpasso in autostrade, quando si traina una roulotte.

Forse a Ginevra la «tutt'avanti» che ne prende il posto

La «850» sul viale del tramonto sta per cedere il passo alla «127»

Quasi un giro di valzer. Malgrado le assicurazioni, più o meno ufficiali, la «850», nata sulle linee della FIAT nel maggio del 1964, chiude quest'anno il breve arco della sua vita. Sembra un necrologio!

Sette anni, in confronto alla durata di certe «utilitarie» della casa torinese sono veramente pochi. Lo stesso destino è inevitabilmente riservato alle «derivate» della «850». Il coupe elaborato dal «Centro Stile FIAT» e lo «spider» disegnato e prodotto da Bertone (entrambi presentati al Salone di Ginevra nel 1965) si avviano anche loro a percorrere il viale del tramonto. Ancora una nota, con il coupe e lo spider la FIAT ha riadottato il vecchio stemma a cerchio di alloro che fu tipico delle vetture FIAT da competizione degli anni 20.



La centomillesima «FIAT 850 Spider» carrozzata da Bertone.

Se tutto procedera secondo il programma formulato dalla casa, e annunciato da Gianni Agnelli nel corso della conferenza stampa del 27 ottobre scorso alla vigilia del Salone Internazionale dell'Automobile di Torino, nelle prossime settimane (forse a Ginevra) vedrà la luce l'ultima nata negli stabilimenti Mirafiori: la «127». Si tratta di una «tuttavanti», con un motore di 900 cc. e ruote indipendenti. Due porte, lunga come la «850», più larga e più bassa. Velocità massima 140 km-ora e alcuni «specialisti» (?) hanno già persino stabilito il prezzo di listino: 900 mila lire.

Mentre la «850», in fondo una «600» maggiorata e quindi vecchia e sorpassata, si appresta ad entrare nell'archivio automobilistico, la Bertone, nelle scorse settimane, ha sfornato il centomillesimo esemplare della «850 spider». La cifra di centomila rappresenta un record a livello di carrozzerie e una componente importante di questo primato è da ascrivere al numero di «spider» assorbiti dal mercato statunitense, ove da ben quattro anni la «850» risulta la vettura italiana più venduta. Grazie a questa produzione la Bertone ha raggiunto il «tetto» delle 150 unità prodotte giornaliere.

Resta da aggiungere che lo spider FIAT carrozzato Bertone per essere esportato negli USA, dove esistono da alcuni anni norme severissime (quanto prima dovranno essere adottate anche nell'area del MEC), ha dovuto sottostare ad alcune modifiche per cui la FIAT per queste «derivate» ha predisposto un dispositivo contro l'inquinamento e un diverso impianto di frenaggio per la sicurezza.

Da parte sua Bertone ha montato sedili anatomici col poggia testa, inserito i ripetitori di direzione sulla fiancata anteriore e su quella posteriore, installato le luci di posizione colore arancione e apportato alcune modifiche alla strumentazione della plancia, alle pelletterie e ai rivestimenti interni.

Ancora sulla Bertone. Di recente è entrato in funzione un moderno impianto di verniciatura elettroforetica, per prevenire la corrosione delle scocche. Un problema, questo, di vitale importanza che sta assumendo proporzioni notevoli in seguito all'utilizzo in molti Paesi di prodotti antighiaccio a base di sali.

O. P.

IN SVIZZERA GLI INCIDENTI AUMENTANO PIU' DELLE AUTO

Un forte incremento del numero delle sciagure stradali e delle vittime è stato registrato in Svizzera nel 1970. Lo ha reso noto lo Ufficio federale delle statistiche di Berna.

Gli incidenti, 74.500 in totale, sono aumentati del 9,4 per cento in rapporto all'anno precedente, mentre il numero dei morti (1964) ha registrato un aumento del 7,4 per cento.

Trentacinquemila sono le persone rimaste ferite in incidenti della strada (4,4 per cento di aumento).

I danni materiali sono valutati a circa 220 milioni di franchi (circa 32 miliardi di lire).

Nello stesso periodo di tempo, il parco automobilistico svizzero è aumentato di circa il 7 per cento (1,67 milioni di autoveicoli), con una media di un veicolo ogni quattro abitanti.

L'Ufficio federale delle statistiche sottolinea che particolare preoccupazione suscitano i rapporti della polizia, che rivelano un notevole incremento del numero degli incidenti dovuti ad abuso di bevande alcoliche.