Come affrontare il problema del traffico congestionato nelle grandi città

Trasporto gratuito: le scelte di Bologna

Occorre tendere a una pianificazione a livello nazionale - La mancata volontà del governo Gli investimenti - Due fasce orarie (per tutti i cittadini e per i soli studenti) - La questione delle corsie riservate, dei sensi unici, dell'aumento degli autobus - Istituire un fondo nazionale

BOLOGNA, 16 gennaio

Rilancio del trasporto pubblico per contrastare il traffico caotico delle nostre città; servizio gratuito: ecco i temi all'ordine del giorno, soprattutto dopo l'annuncio dato dall'Amministrazione comunale di Bologna di voler attuare le prime misure di trasporto gratuito, in determinate ore di punta della giornata.

Il recente provvedimento dei nove giorni di trasporto gratuito adottato dalla Giunta comunale capitolina è — a nostro giudizio — non collegato a due questioni fondamentali che sono: i provvedimenti di traffico tesi al riordino globale delle città (in questo caso Roma) ed il potenziamento dell'azienda di trasporto attraverso un'adeguata politica di investimenti, sia del parco rotabile che degli impianti fissi.

Nel corso di queste ultime settimane siamo stati tempestati, da parte di diverse città italiane, di richieste sull'impostazione data dalla Giunta comunale e dall'azienda municipale di Bologna alla politica dei trasporti, a ulteriore chiarimento delle dichiarazioni ufficiali rilasciate al riguardo; questo fatto, di per sè, denota la risonanza dei provvedimenti annunciati, ora all'esame della città attraverso un'ampia consultazione con i quartieri, le organizzazioni sindacali ed economiche.

Occorre sottolineare, come considerazione di carattere generale, che tutti i provvedimenti che le singole comunità locali intendono adottare, devono essere sempre concepiti in modo organico, ma anche come azione di lotta, per tendere cioè a una pianificazione dei trasporti a livello nazionale con le relative articolazioni regionali e comprensoriali.

Allo stato attuale possiamo affermare che una precisa volontà politica da parte del governo, tesa ad affrontare in modo organico e funzionale la questione dei trasporti, ancora non si manifesta, e questa affermazione è suffragata in parte dal fallimento del programma quinquennale 1966-1970, come lo stesso ministero al Bilancio sottolinea nell'allegato n. 2 del «documento programmatico preliminare», ed in secondo luogo dalle ipotesi che vengono formulate, sempre dallo stesso ministero, nel capitolo concernente i trasporti.

Si indicano infatti per i fabbisogni generali, nel periodo 1971-80, 22.829 miliardi (ai prezzi del 1970); per quanto attiene il quinquennio 1971-75, nelle ipotesi programmatiche di investimenti, si prevedono globalmente 6.146 miliardi, ma nella scomposizione dei diversi modi di trasporto e relative infrastrutture risulta in modo appariscente che si continua sulla vecchia strada. Infatti, per le ferrovie si ipotizzano 1.215 miliardi di investimenti; per i porti 374 miliardi; per gli oleodotti 82 miliardi; per i trasporti metropolitani 286 miliardi; per gli aeroporti (esclusi i velivoli) 89 miliardi; per i centri merci 50 miliardi; per la viabilità (comprendente le autostrade, le strade nazionali, la viabilità metropolitana e locale) 4.050 miliardi.

Questi dati dimostrano che non si intende affatto cambiare politica. Le stesse ipotesi di investimento vengono in parte ridimensionate in un'altra tavola («ipotesi tendenziali degli investimenti in infrastrutture di trasporto per il periodo 1971-75») dove gli investimenti scendono da 6.146 a 5.540 miliardi. Ci pare del resto che una corretta politica dei trasporti vada impostata sulla base di una pianificazione nazionale, regionale e comprensoriale, correlata con l'assetto urbanistico del territorio. Ciò, bene inteso, non significa che occorre aspettare la pianificazione globale, alle sue diverse scale, per attuare gli interventi; si tratta di definire un modello, all'interno del quale operare con interventi a breve e medio termine, per fare in modo che le risorse destinate ai trasporti costituiscano il conseguimento di obiettivi che si collochino nel quadro di una riforma generale e pianificata dei trasporti.

Per quanto riguarda specificamente l'impostazione che a Bologna si è voluto dare al problema, è lungi da noi il pensiero che i provvedimenti proposti alla città rappresentino una riforma dei trasporti; essi vanno intesi come rimedi che, come vedremo, hanno però una loro organicità. Si tratta di affrontare e cercare di risolvere il problema della congestione del traffico, dando priorità al trasporto pubblico, al fine di conseguire una inversione della tendenza in atto, cioè quella dell'uso irrazionale e sproporzionato dell'automobile, favorendo la mobilità delle persone.

Il trasporto gratuito che viene proposto alla città di Bologna è relativo a due fasce orarie così distinte: dall'inizio del servizio alle ore 9 e dalle ore 17 alle 20, per tutti i cittadini senza distinzione; in più una fascia oraria (dalle ore 12 alle 15) per i soli studenti, al momento del loro rientro a casa dalla scuola.

Le misure di trasporto gratuito sono una componente dell'insieme dei provvedimenti, che si traducono certamente anche in un costo aggiuntivo (sotto forma di minori entrate) di 1.045 milioni (calcolato dal 1° marzo al 31 dicembre prossimi); anche se il discorso va affrontato assieme a quello della contemporanea azione di riordino globale del traffico della città. Ecco perchè le proposte sono relative all'attuazione di corsie riservate per i mezzi pubblici, per un complesso di 50-55 km; di sensi unici alternati, per un totale di oltre 100 km; di interruzioni di flusso di traffico in determinati punti della città per impedirne l'attraversamento; di tariffe orarie in progressivo aumento nei parcheggi situati nel centro storico; di istituzione di parcheggi nelle vicinanze dei capolinea dell'azienda pubblica; dell'estensione della pedonalizzazione, e altre misure ancora.

Le corsie riservate, in particolare, ma anche i sensi unici, comporteranno un aumento della percorrenza di 1 milione e 400 mila km/vettura senza aumento di personale e di mezzi, il che consente di far fronte ad una domanda aggiuntiva — valutabile nella misura del 10-15 % — con il massimo di utilizzazione del parco circolante; si prevede inoltre un aumento di altri 1.700.000 km/vettura con il potenziamento dei servizi e dei mezzi. Questo è solo una parte dell'obbiettivo che ci proponiamo di raggiungere, in quanto riteniamo che le misure inerenti al traffico che andremo ad adottare, finita la consultazione, consentano una domanda aggiuntiva che dovrebbe raggiungere, nel corso del 1972-73, il 30 % in più dell'attuale utenza; soltanto quando questo incremento sarà conseguito e consolidato potremo parlare di reale inversione della tendenza, riconducendo l'uso dell'automobile ad una dimensione più razionale ed economica.

Perchè tale fine sia conseguibile è però necessario che l'Amministrazione comunale, assieme all'azienda, potenzi fortemente il parco circolante. A questo proposito la Commissione amministratrice dell'azienda bolognese ha già deliberato (con l'approvazione del Consiglio comunale) l'acquisto di 194 nuovi autobus per un importo di 4 miliardi e 584 milioni, oltre che l'acquisto di macchinette per la riscossione automatica del prezzo dei biglietti per un importo di altri 493 milioni.

E' evidente che un potenziamento di tali dimensioni avrà dei riflessi positivi anche sull'occupazione, componente non trascurabile in questo momento di difficoltà economiche e di aspro attacco ai livelli salariali dei lavoratori, dato che l'azienda dovrà assumere, al momento in cui avrà tutti i mezzi a disposizione, ben 700 nuove unità lavorative.

Inoltre, un'azienda che venga così rapidamente potenziata per renderla rispondente a nuove esigenze di mobilità, con un parco di così vaste dimensioni, non può non prevedere, nel contempo, un altro tipo di investimento: quello degli impianti fissi, i quali devono essere concepiti in modo moderno e funzionale, dal deposito all'officina a tutte le altre infrastrutture. A questo scopo sono stati previsti 4 miliardi di investimenti.

Da tutto quanto detto si comprende come l'amministrazione comunale democratica di sinistra della città di Bologna pone oggi il problema del trasporto gratuito; vale a dire nel contesto di un disegno più generale anche se di carattere locale, che oltre ad avere un aspetto fortemente sociale ha in sè gli elementi utili per la disincentivazione dell'uso dell'automobile, procurando un risparmio per la comunità pari a 15 miliardi annui (a non voler considerare il vantaggio per la salute pubblica). Ci è stato detto che questa politica è rivoluzionaria per la vita della città e che comporta un notevole aumento del disavanzo. Abbiamo replicato che non si può restare inerti ad assistere ad una dilatazione costante del disavanzo, ma che è preferibile (oltre che doveroso) che tale aumento sia il frutto di una precisa scelta politica.

Basti ricordare che se la Amministrazione comunale (e l'azienda di trasporto) di Bologna non adottasse alcun provvedimento di potenziamento del servizio, di misure per il traffico, ecc., il disavanzo passerebbe comunque da 5 miliardi e 555 milioni del 1971 a 8 miliardi e 800 milioni nel 1972 (e avremmo la congestione); mentre, con i provvedimenti sopra citati, il disavanzo salirebbe a 10 miliardi e 800 milioni.

Si pone a questo punto il grosso problema del finanziamento del servizio in quanto servizio sociale. E' necessario istituire un fondo nazionale per i trasporti locali, con un minimo di 300 miliardi annui, da assegnare alle Regioni, che a loro volta dovranno destinarli alle aziende pubbliche perchè affrontino in modo nuovo e con ampio respiro il problema dei trasporti pubblici, sgravando le Amministrazioni locali da un onere che non può oltre pesare sui loro bilanci.

Lo strumento decisivo per risolvere il problema dei costi dei trasporti è quello del prelievo fiscale, imputando alle attività industriali, commerciali, alle società immobiliari, a coloro cioè che traggono profitto dallo sviluppo dei trasporti, le adeguate tassazioni: vale a dire con le necessarie differenziazioni di aliquote tra le grandi, medie e piccole aziende.

Per concludere ci auguriamo che l'impostazione data alla nostra città possa influenzare positivamente le altre Amministrazioni locali e relative aziende di trasporto affinchè vengano adottati provvedimenti che abbiano una loro organicità e coerenza in relazione al problema che dobbiamo risolvere.

DOMENICO DE BRASI
(Presidente dell'ATM di Bologna)

Otto persone fermate dai CC

Sparatoria davanti a un night di Roma

ROMA, 16 gennaio

Una misteriosa sparatoria è avvenuta questa notte davanti a un noto locale notturno della capitale. Per il momento non si sa se si è trattato di un regolamento di conti o della prosecuzione di una lite scoppiata all'interno del *night*. I carabinieri hanno sequestrato una pistola ed hanno fermato otto persone. Il fatto è avvenuto verso le 4,30 in via XX Settembre, al momento della chiusura del «Maxim» un *night* di proprietà di Giorgio Martina.

Secondo una prima ricostruzione dei fatti sarebbe scoppiata una lite tra due persone appena uscite dal locale. Sono quindi intervenuti altri frequentatori del «Maxim» ed è nata una zuffa fra i gruppi di spalleggiatori dei due che avevano preso a litigare. Ad un certo punto è stato sparato un colpo di pistola in aria a scopo intimidatorio; alcuni attimi dopo, da parte di una persona che pare si trovasse a bordo di una «Mini Minor», sono stati sparati altri due colpi di arma da fuoco.

Un uomo ha telefonato ai carabinieri i quali, quando sono arrivati sul posto, hanno trovato solo alcune persone che avevano partecipato alla zuffa. La «Mini», nel frattempo si era allontanata. Tutti i presenti sono stati fermati e condotti negli uffici del Nucleo investigativo di piazza S. Lorenzo in Lucina, dove sono avvenuti i primi interrogatori. Sul luogo della rissa sono stati trovati un solo bossolo di una pistola calibro 7,65 e una pistola della quale uno dei fermati ha tentato di disfarsi.

TELERADIO

radio TV PROGRAMMI

TV nazionale

10,30 Trasmissioni scolastiche
12,30 Sapere
Replica della seconda parte di «La civiltà dell'Egitto»
13,00 Inchiesta sulle professioni
13,30 Telegiornale
14,00 Una lingua per tutti
Corso di francese
15,00 Trasmissioni scolastiche
17,00 Il gioco delle cose
Programma per i più piccini
17,30 Telegiornale
17,45 La TV dei ragazzi
Immagini dal mondo - Il ragazzo di periferia
18,35 Tuttilibri
19,15 Telegiornale sport
Cronache italiane
20,30 Telegiornale
21,00 Il massacro di Fort Apache
Film. Regia di John Ford. Sagra militarista che vede un testardo ufficiale, il generale Turner, degradato a ruolo di colonnello e trasferito in un fortino nella zona degli Apaches. Turner è furioso per la umiliante prova subìta, e provocherà un conflitto, aperto con i pellerossa, che si risolverà in un massacro per i suoi soldati. Ma, alla fine, il comandante verrà considerato un eroe, salvando così il buon nome della pazzia militarista statunitense. Gli interpreti sono John Wayne, Henri Fonda, Shirley Temple e Pedro Armendariz
23,05 Prima visione
23,15 Telegiornale

TV secondo

21,00 Telegiornale
21,15 Controcampo TV
«Quale patria?»: questo il tema del dibattito odierno, affidato, come al solito, ai ben noti «esperti» della TV, che «faranno luce» sul nobile concetto
22,15 Stagione sinfonica
«Requiem tedesco opera 45 per soli, coro e orchestra» di Johannes Brahms. Direttore Lorin Maazel. Solisti: Caterina Ligendza soprano e Ingvar Wixell baritono

Televisione svizzera

Ore 18,10: Per i piccoli (fino ai 7 anni): Lavoricchio - Il Capitano Domenico assume un secondo (a colori); 19,05: Telegiornale; 19,15: Bilder auf deutsch; 19,50: Obiettivo sport, 20,20: Telegiornale, 20,40: Quiz al volante; 21,20: Enciclopedia TV «Quando l'uomo scomparve»; 22,15: Jazz club, 22,35 Algeria nove anni dopo (a colori); 22,50: Telegiornale.

Televisione jugoslava

Ore 17,45: Tre borsaioli; 18,10: Attraverso la Slovenia; 18,25: In autobus; 19: I giovani ai giovani, 20: Telegiornale; 20,35: J. Mortimer: Viaggio intorno a mio padre, 21,50: Diagonali culturali; 22,40: Notiziario.

Radio Capodistria

Ore 7: Notiziario; 7,10: Buongiorno in musica; 7,30: Radio e TV oggi; 7,35: Buongiorno in musica; 8: Le cenerentole, a cura di M. Gabriella Lugli; 8,15: Fogli d'album musicale; 8,45: Voi a scuola e fuori: «Come studio?»; 9,15: La mia poesia: «Janez Menart»; 9,30: Ventimila lire per il vostro programma, presenta Luciano Minghetti; 10: Notiziario; 10,05: Intermezzo musicale; 10,15: E con noi...; 10 e 25: Ascoltiamoli insieme; 11: Musica; 11,15. Canta il Supergruppo con l'orchestra Natale Massara; 11 e 30: Ouverture e intermezzi da opere; 12: Musica per voi; 12,30: Giornale radio; 12,45: Musica per voi; 13: Brindiamo con...; 13,07. Musica per voi; 13,30: Longplay club; 14: Notiziario; 14,05: Lunedì sport; 14,15: Polche e valzer con complessi sloveni; 17: Notiziario, 17,10: I vostri cantanti, le vostre melodie; 18: Canta il coro «Scott Allison»; 18,15: Discorama; 19. Canta France Gall; 19,15: Notiziario; 22,15: Orchestre nella notte; 22,30: Ultime notizie; 22,35: Gran di interpreti: il violinista Yehudi Menuhin.

radio

PRIMO PROGRAMMA

Giornale radio: Ore 7, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 17, 20, 23; 6: Mattutino musicale; 7,45: Leggi e sentenze; 8,30: Le canzoni del mattino; 9,15: Voi ed io; 11,30: La radio per le scuole; 12,10: Smash!; 13,15: Hit Parade; 13,45: Il pollo (non) si mangia con le mani. Galateo e controgalateo; 14: Buon pomeriggio; 16: Programma per i ragazzi: Appuntamento con la musica; 16,20: Per voi giovani; 18,40: I tarocchi; 18,55: Italia che lavora; 19,10: L'approdo; 19,40: Country e Western; 20,15: Ascolta, si fa sera; 20,20: Andata e ritorno; 20,50: Sera sport; 21,15: Libri - stasera; 21,55: Concerto sinfonico diretto da Silten Ehrling; 23,25: Discoteca sera.

SECONDO PROGRAMMA

Giornale radio: Ore 6,30, 7,30, 8,30, 9,30, 10,30, 11,30, 12,30, 13,30, 15,30, 16,30, 17,30, 19,30, 22,30, 24; 6: Il mattiniere; 7,40: Buongiorno; 8,14: Musica espresso, 8,40: Galleria del Melodramma; 9,14: I tarocchi; 9,35: Suoni e colori dell'orchestra; 9,50: «Zia Mame»; 10,05: Canzoni per tutti; 10,35: Chiamate Roma 3131; 12,10: Trasmissioni regionali; 12,40: Alto gradimento; 13,50: Come e perchè; 14: Su di giri; 14,30: Trasmissioni regionali; 15: Disco su disco; 16: Cararai; 18,15: Primo piano; 18,40: Punto interrogativo; 19: 07 e gli altri; 20,10: Supercampicnissimo; 21: I dischi di Supersonic; 22,40: «Goya»; 23,05: Chiara fontana; 23 e 20: Musica leggera.

TERZO PROGRAMMA

Ore 10: Concerto di apertura; 11: L'opera sinfonica di Claude Debussy; 11,45: Musiche italiane d'oggi; 12,10: Tutti i Paesi alle Nazioni Unite; 12,20: Archivio del disco; 13: Intermezzo; 14 Liederistica; 14 e 30: Interpreti di ieri e di oggi; 15,30: «Passione secondo San Marco», di J. S. Bach; 16,25: Musiche di F. Schubert; 17: Le opinioni degli altri; 17,20: Fogli d'album; 17 e 45: Scuola materna; 18: Notizie del Terzo; 18,45: Piccolo pianeta; 19,15: Concerto di ogni sera; 20: Il melodramma in discoteca; 21. Il giornale del Terzo - Sette arti; 21,30. «Guss», di Anne Caprile.

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

Un settore in sviluppo

Nella nautica +37,5 per cento

Consuntivi e prospettive alla vigilia del salone internazionale di Genova

Le prospettive per il salone nautico internazionale 1972, che si terrà a Genova dal 29 gennaio al 7 febbraio, sembrano essere senz'altro favorevoli grazie anche al fatto che la nuova legge sulla nautica, chiarendo numerosi punti sino a ieri oscuri riguardanti tanto le norme di circolazione quanto quelle che regolano la costruzione delle imbarcazioni, ha tolto utenti e industriali dalla situazione di imbarazzo generata dalle vecchie norme, oramai del tutto inattuali.

Occorre inoltre considerare il notevole sforzo dell'industria nautica italiana, che si è portata in quest'ultimo periodo ad un altissimo livello sia di progettazione che di realizzazione dei prodotti.

A questo fatto non è rimasto insensibile il mercato, dove si è visto un sensibilissimo accrescimento delle vendite, anche per quanto riguarda l'esportazione. Nel 1971 si sono prodotte in Italia 47.450 imbarcazioni con un salto del 37,5 per cento in più rispetto al '70. Di queste ben 34.000 sono state assorbite dal mercato interno.

Il settore nautico più in espansione, e perciò più rappresentato a Genova, sarà quello della nautica «popolare», intendendo con questo termine tutta quella parte della produzione che riguarda gli scafi fino a 1 milione di lire circa, motore compreso. L'industria si è data molto da fare in questo senso presentando una serie di novità anche tecniche di rilievo, vedi ad esempio gli scafi in ABS costruiti in grande serie. Si tratta di barche che vengono a costare sulle 800.000 lire con il motore fuoribordo da 15-20 hp.

A proposito di fuoribordo, va rilevato che la produzione sarà orientata su modelli di tipo più «concreto», destinati al grande pubblico; le potenze più curate dalle case saranno quelle fino ai 20 hp. cioè esenti dalla patente di abilitazione. Forse la nostra industria motoristica ha finalmente capito che è meglio puntare su modelli di sicuro successo col grosso pubblico, piuttosto che sprecare soldi e tempo con prestigiosi motori fuoribordo di potenza elevata destinati ad un mercato limitato e particolare, peraltro già coperto da anni dalle fabbriche americane che vantano una potenza produttiva in certi casi di oltre 20 volte superiore alla nostra.

Il salone di Genova 1972 si apre quindi all'insegna di una maggiore maturità nel settore sia da un punto di vista legislativo che di produzione, e perciò sotto prospettive di sviluppo più valide ed attuali.

M. Q.

Nuovo presidente alla General Motors-Italia

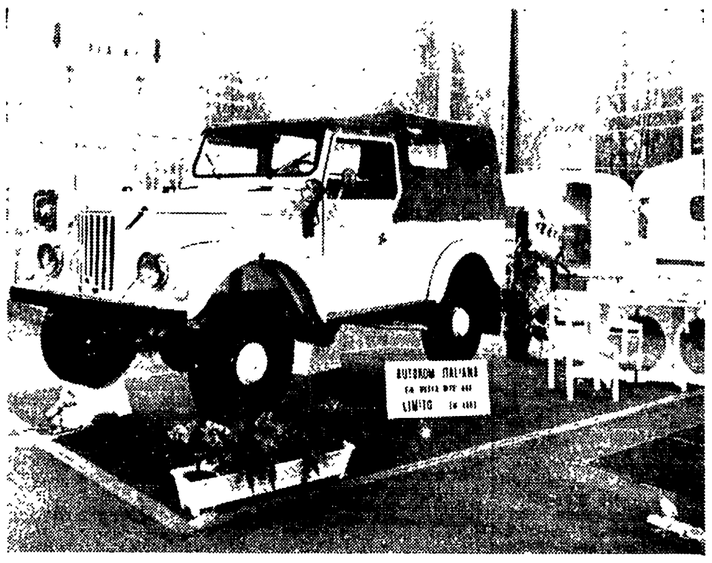
Il dottor Carlo Peano è stato nominato presidente della General Motors-Italia, in sostituzione del signor Rudolph H. Boniface che, a sua volta, è stato *nominato direttore generale* vendite per l'interno e per l'estero della Adam Opel di Rüsselsheim.

La nomina a presidente della G.M.-Italia del dottor Peano assume particolare importanza se si considera che per la prima volta la General Motors affida un incarico di tanto rilievo ad uno dei dirigenti italiani della società.

Importata dalla Autorom di Limito

Dalla Romania in Italia una nuova «fuori strada»

Questo autoveicolo per trasporto promiscuo è molto interessante sia per le prestazioni che per il prezzo



La famiglia dei «fuori strada» circolanti in Italia si è arricchita di un nuovo modello dalle interessanti caratteristiche. Si tratta della «ARO M-461C» 4x4, un autoveicolo per trasporto promiscuo costruito in Romania ed importato nel nostro Paese dalla Autorom Italiana di Limito (Milano).

La «ARO M-461C» aveva fatto la sua prima comparsa in Italia in occasione del recente Salone dell'automobile di Torino. Ora è stata avviata la distribuzione ad un prezzo molto interessante, se si considerano le prestazioni di questo autoveicolo. La «ARO M-461-C», infatti, viene a costare in strada e completa di tutti gli accessori 2.100.000 lire.

Ecco i dati tecnici essenziali: tipo della struttura: telaio; carrozzeria aperta; posti sedile anteriore n. 2, totali n. 8. Dimensioni: lunghezza m. 3,865; larghezza m. 1,720; altezza minima dal suolo a pieno carico m. 0,21; passo m. 2,335; carreggiata anteriore 1,465; carreggiata posteriore m. 1,435; diametro di volta m. 11,500. Peso con conducente kg. 1.620; portata di sole cose kg. 580.

La «ARO M-461-C» 4x4, come indica la sigla, è un autoveicolo a quattro ruote motrici. Il motore, anteriore, è un 4 tempi 4 cilindri di 2512 cc. Eroga una potenza massima di 77 CV (DIN) a 4000 giri/minuto. La sua potenza fiscale è di 23 CV. Il raffreddamento è ad acqua con pompa e radiatore. Il cambio di velocità è a 4 marce avanti (II, III e IV sincronizzate) più retromarcia.

La velocità massima di questa «fuori strada» rumena è piuttosto elevata (127 km. orari) mentre i consumi (il serbatoio è capace di 70 litri di benzina normale) sono piuttosto contenuti: 13 litri di benzina ogni 100 chilometri secondo le norme CUNA.

NELLA FOTO: la «fuori strada» rumena esposta al Salone dell'auto di Torino.

L'apparato MA.PE.ZA utilizzato su una Ducati

Provata con successo a Monza una motocicletta a iniezione

«Minimo» a 400 giri a freddo - Il brevetto dell'ing. Mastropaolo è già stato utilizzato su automobili di serie

Sulla pista stradale dell'Autodromo di Monza una motocicletta Ducati di 750 cc. ha realizzato un *exploit* tecnico, alla guida di un pilota collaudatore della stessa casa motociclistica bolognese: il veicolo, di stretta produzione di serie, è stato dotato di un nuovo apparato di alimentazione a iniezione del noto inventore milanese ing. Giancarlo Mastropaolo, che ha utilizzato un suo brevetto.

La realizzazione tecnica è particolarmente interessante perchè per la prima volta in Italia una motocicletta di serie viene alimentata a iniezione fornendo ottime prestazioni, soprattutto a basso regime di giri. Infatti, con l'avviamento a freddo, il propulsore della Ducati è andato immediatamente *in moto mantenendo* un regime di circa 400 giri.

E' noto che tentativi (in Giappone e in Germania) per lo sfruttamento dell'iniezione nei motori di motocicli sono stati ripetuti varie volte; ma i risultati sono stati modesti o negativi del tutto, salvo che per motori cosiddetti «spinti», cioè di macchine da competizione, il cui regime minimo però non poteva scendere sotto i 1500 giri.

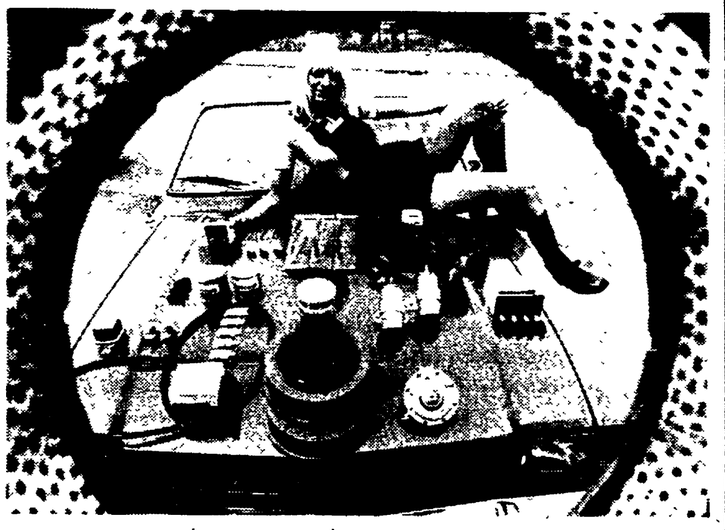
Durante la prova, compiuta in discrete condizioni di pista ma interrotta dopo una dozzina di giri per il sopravvenire di foschia eccessiva, la Ducati a iniezione MA.PE.ZA. ha superato la velocità di 220 chilometri all'ora, sul rettifilo delle tribune centrali, dimostrando inoltre un altro pregio del sistema iniettore: la cosiddetta «elasticità» a ogni incremento, con passaggi facili, cioè senza «buchi» o evanescenze, tra marcia e marcia.

L'ing. Mastropaolo, intervistato dopo la prova, ha precisato che il nuovo apparato è una elaborazione di quelli da lui precedentemente realizzati e che all'ultimo Salone dell'automobile di Torino erano stati montati con la sigla M.P.Z. su una Fiat «500», su una Innocenti «Mini Cooper» e su una Alfa Romeo «Giulia 1600». Lo stesso apparato — ha aggiunto l'inventore — è stato adottato dal noto costruttore livornese Giotto Bizzarrini su una Fiat «128».

La prova eseguita a Monza a titolo sperimentale è stata ottenuta con un apparato bicilindrico di 90 gradi a iniezione indiretta sulla valvola di aspirazione, completo, oltre che di pompa, di condotti di aspirazione e di portainiettori.

LANCIATA IN ITALIA L'«OPERAZIONE MOTORCRAFT»

Nel nostro futuro c'è almeno un pezzo di ricambio della Ford



Nel suo tradizionale discorso di fine d'anno Henry Ford II ha esaminato i dati della produzione automobilistica mondiale e delle vendite che hanno fatto registrare lo scorso anno livelli mai raggiunti: quasi 30 milioni di unità tra autovetture ed autocarri sul mercato occidentale, con un aumento del 10 percento rispetto al 1970 ed un aumento dell'8 per cento rispetto al record precedente realizzato nel 1969. Per quel che si riferisce alla sola Ford Motor Company, il presidente del consiglio di amministrazione della società ha rilevato che sono stati venduti oltre 4.900.000 vetture ed autocarri Ford, superando sia le cifre del 1970 che quella record (4.800.000 unità) del 1969. Al di fuori degli Stati Uniti, la Ford ha venduto più di un milione e mezzo di autoveicoli, assicurandosi una notevole fetta delle vendite nei vari mercati.

In Italia, ma questi dati non sono stati riferiti da Henry Ford II, la Ford ha venduto circa 78 mila vetture, superando il livello raggiunto nel '70 (77.490 unità) che aveva più che raddoppiato il livello di vendite (32.883 unità) raggiunto nel 1969.

Ora la Casa americana si appresta a rastrellare nel nostro Paese un'altra notevole fetta del mercato automobilistico: quella rappresentata dalle parti di ricambio.

E' stato infatti calcolato dagli esperti della Ford che nel 1972 i possessori dei 12 milioni di vetture che costituiscono il parco automobilistico nazionale spenderanno oltre 260 miliardi per le loro macchine, cifra nella quale non sono comprese le spese per il carburante. L'assicurazione e la tassa di circolazione. A parte i pezzi che non possono essere forniti dal fabbricante, vi è un'infinità di altri ricambi, dai filtri dell'olio e dell'aria, alle cinghie, alle candele, alle spazzole rotanti, ai condensatori che sono comuni alla quasi totalità delle marchine.

Una fetta della torta, dunque, che fa gola alla Ford la quale, per accaparrarsene la più larga parte possibile ha lanciato l'«operazione Motorcraft», che consiste nella distribuzione e nella vendita in tutta Italia di 15 «linee» di parti di ricambio di più larga diffusione.

Alla Ford assicurano di essere in grado di servire in modo soddisfacente il 90 per cento degli automobilisti italiani per cui, se non avremo «una Ford nel nostro futuro» un ricambio Ford non ce lo toglierà nessuno.

NELLA FOTO: una bella ragazza posa sul cofano di una Ford vicina ad alcuni dei pezzi di ricambio che d'ora innanzi si troveranno in tutte le stazioni di servizio.

Le strade / Il traffico

Sempre in aumento la strage d'agosto

Nel 1971 ci sono stati 66 morti in più dell'anno precedente - Aumentati anche incidenti e feriti

L'agosto scorso è stato un mese micidiale. Sulle strade italiane sono stati registrati 1.049 morti e 23.433 feriti in 27.414 incidenti stradali. Sessantasei morti in più rispetto all'agosto del 1970.

L'aumento dei morti è stato pari al 6,7 per cento e il totale degli incidenti pari al 5,9 per cento in più rispetto allo scorso anno. I feriti sono saliti del 4,8 per cento. Lo dicono i dati ufficiali dell'Istituto di statistica e dell'ACI.

E' stata cioè una strage che dimostra come le campagne che invitano alla prudenza siano pressochè inascoltate e come la stessa mobilitazione massiccia della polizia stradale o dei carabinieri, che utilizzano persino gli elicotteri, non diano in pratica che scarsi risultati. L'esodo di Ferragosto e il rientro di fine mese, i milioni di persone, le centinaia di migliaia di macchine che si muovono tutte insieme incanalate sulle strade, rendono il periodo più intenso delle vacanze uno dei momenti più luttuosi per il traffico sulle arterie italiane.

● Le compagnie aeree di 122 Stati hanno trasportato nel 1971 quattrocentotrè milioni di passeggeri. In questa cifra sono compresi i viaggiatori trasportati dalle linee aeree sovietiche, ma non quelli della Repubblica popolare cinese che non partecipa all'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, pur avendo una sviluppatissima rete aerea.

● Le Ferrovie federali tedesche hanno ordinato la costruzione di quaranta carrozze-letto con aria condizionata e docce che potranno entrare in servizio nella prossima estate. Queste carrozze saranno equipaggiate con freni a disco per rendere più silenziose le frenate.

● Alla fine del 1971 la rete autostradale italiana ha raggiunto i 4500 chilometri, dopo l'apertura al traffico dei tratti Savona - Ponte S. Luigi, Forte dei Marmi - Marina di Carrara, Piacenza - Cremona - Brescia, Parma - Berceto - Pontremoli - La Spezia, allacciamento auto-Sole con l'auto-Brennero e il tratto Vipiteno - Brennero.

● La seconda Conferenza stradale africana si terrà a Rabat in Marocco dal 17 al 22 aprile 1972. La prima si svolse ad Addis Abeba nell'ottobre del 1969.

● Presso l'Università Bocconi di Milano, si terrà nell'anno accademico in corso un «Seminario sulle tecniche quantitative di programmazione dei trasporti», suddiviso in tre argomenti fondamentali: Programmazione matematica di una rete di trasporto; Teoria dei flussi di traffico; Il'affidabilità dei sistemi a progettazione integrata.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**