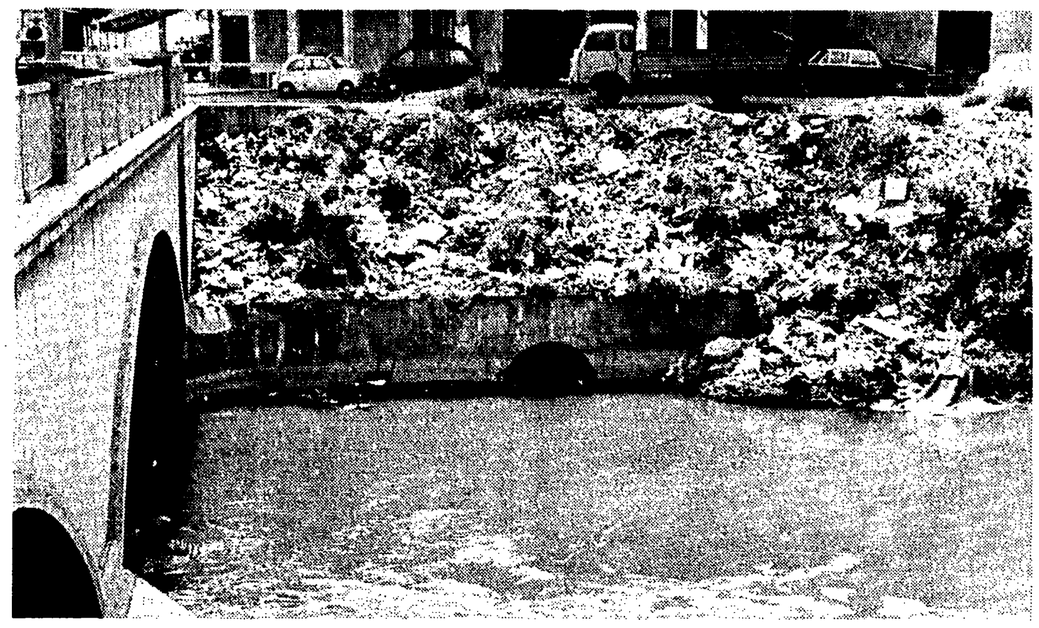
Drammatici risultati di un'indagine della Regione

IL PIEMONTE VA VERSO IL DISASTRO ECOLOGICO

Il progresso industriale ha accentuato l'arretratezza delle strutture civili - Votata all'unanimità in Consiglio regionale una mozione del PCI per immediate iniziative concrete - Gli scarichi industriali inquinano persino la Dora, il Sesia e il Ticino - Oltre al lago d'Orta, già «morto», inquinati il lago Maggiore e quelli di Avigliana e di Viverone



La Dora a Torino serve da scarico di rifiuti di ogni genere. L'inquinamento delle acque dei fiumi piemontesi crea grossi problemi non solo per l'agricoltura, ma anche per l'approvvigionamento idrico della città che devono cercare altrove l'acqua potabile.

DALLA REDAZIONE

TORINO, 14 gennaio

Il Piemonte va incontro al disastro ecologico. Il grido di allarme emerge da una indagine sulla diffusione degli inquinamenti promossa dalla Regione e alla quale sono stati interessati tutti i 1029 comuni piemontesi. I risultati, raccolti e pubblicati recentemente in volume, hanno permesso di redigere una vera e propria mappa del Piemonte inquinato. Non c'è metro quadrato, si può dire, dell'intero territorio regionale che risulti salvaguardato dal preoccupante fenomeno. Tutti i corsi d'acqua denunciano tassi d'inquinamento più o meno gravi. Un avvelenamento progressivo che ha ormai intaccato su vaste zone le falde acquifere e il suolo. Assai diffuso risulta anche l'inquinamento atmosferico, particolarmente accentuato nei grandi agglomerati urbani dove si condensano elevate quantità di anidride solforosa e ossido di carbonio, liberati dagli scarichi degli impianti di riscaldamento, dagli autoveicoli e dagli impianti industriali.

Vediamo, in una rapida sintesi, la situazione dei corsi d'acqua, limitandoci a quelli principali. Lo Scrivia presenta inquinamenti lungo tutto il suo corso, per scarichi industriali di vario tipo. Alcuni centri abitati (Tortona, Arquata, Serravalle) che si servono delle sue acque per il rifornimento idropotabile, hanno dovuto in qualche caso spostare od approfondire i pozzi, intaccati dalle sostanze inquinanti. La situazione del torrente appare in progressivo peggioramento.

Gravissima è la situazione del Bormida. Gli scarichi di uno stabilimento chimico di Cengio, che produce coloranti, mettono nel fiume forti quantità di sostanze fenoliche e solforose: l'acqua cambia colore, risulta imbevibile ed i prodotti agricoli della valle (ortaggi, frutta) assumono un odore sgradevole per l'inquinamento trasmesso al suolo dalle acque d'irrigazione. Il pesce che sopravvive in queste condizione assume un sapore disgustoso.

Danni ai campi

Il Belbo presenta inquinamenti causati soprattutto dagli scarichi di industrie enologiche e di distillerie della zona di Canelli; il Tanaro presenta una situazione di particolare gravità a monte di Mondovì per gli scarichi industriali e di liquami biologici; la Stura di Demonte presenta fenomeni gravi su tutto il suo bacino per gli inquinamenti provocati dalle cave e dai cementifici. La polvere di silice impermeabilizza l'alveo dei corsi d'acqua rendendolo progressivamente avverso alla vita acquatica. Sensibili e preoccupanti anche i danni segnalati all'agricoltura: i depositi di silice sui foraggi pare abbiano effetti negativi sull'apparato digerente dei bovini; si teme che a lunga scadenza possa essere compromessa la stessa fertilità dei terreni.

Anche il Pellice è inquinato da scarichi industriali, così come, ed in misura ancora più grave, il Sangone, specie nelle zone di Beinasco e Nichelino. Fenomeni analoghi sono emersi per la Dora Riparia, da Avigliana alla foce, per la Stura di Lanzo, da Lanzo alla foce, per la Dora Baltea, da Aosta a Chatillon.

Non si salva neppure il grande fiume, il Po. Gli inquinamenti di maggior rilievo si verificano nel tratto che attraversa l'area torinese, da Moncalieri verso valle, a causa di massicci scarichi biologici e industriali. Il fiume, a detta dei tecnici, possiede ancora notevoli capacità di autodepurazione, tuttavia qualche problema comincia a presentarsi soprattutto per l'uso delle sue acque a scopo idropotabile. La stessa città di Torino deve proporsi lo spostamento del suo impianto di potabilizzazione, attualmente situato a valle di Moncalieri, cioè in una zona del fiume che presenta uno dei più elevati indici di inquinamento.

Proseguendo in questo ideale giro del Piemonte dell'inquinamento fluviale, il rapporto della Regione segnala ancora il Cervo e i suoi tributari, nel Biellese, nei quali si scaricano i residuati delle lavorazioni tessili ricchi di sostanze acide e di detersivi usati su scala industriale; il Sessera e il Sesia, inquinati, a valle di Borgosesia, dagli scarichi delle cartiere; l'Agogna e il Terdoppio, nel Novarese, divenuti ormai collettori delle fogne civili e industriali di mezza provincia; il basso Toce e i suoi affluenti, per inquinamenti da cromo. Anche il tratto piemontese del Ticino denuncia inquinamenti ad opera soprattutto di scarichi biologici.

I laghi muoiono

Drammatica appare la situazione dei laghi piemontesi. Il lago d'Orta è «morto» per l'immissione di forti sostanze organiche dovute soprattutto a scarichi industriali; il lago Maggiore denuncia l'accumularsi di un processo inquinante determinato dalla grande quantità di scarichi domestici provenienti da tutti i centri rivieraschi; analoghi fenomeni denunciano il lago grande di Avigliana e il lago di Viverone.

Se è certamente vero che la causa di fondo di questa situazione va individuata nell'accelerato processo di industrializzazione registrato dalla nostra regione, l'inchiesta ha fatto anche emergere come il carattere incontrollato di questo sviluppo, determinato da scelte e interessi privati, abbia concorso a mettere in serio pericolo la stessa preservazione dell'ambiente. Sintomatici sono ad esempio i dati relativi alle infrastrutture civili dei comuni, strumenti indispensabili per combattere e prevenire gli inquinamenti e le loro conseguenze. Ebbene, dall'indagine è emerso che solo il 48 per cento dei comuni è fornito di un acquedotto che serva l'intero territorio comunale e un altro 42 per cento ha una rete solo parziale. Il restante 10 per cento non ha acquedotto. Si ha quindi una notevole diffusione della captazione diretta di acqua potabile in pozzi privati (fenomeno diffuso nel 63 per cento dei comuni piemontesi), che sono ovviamente i più esposti ai pericoli d'inquinamento.

Non meno preoccupanti appaiono i dati relativi alle fognature. Ne risultano dotati il 76 per cento dei comuni della regione, l'8 per cento dei quali ha però solo la fognatura bianca. Ciò significa che in circa un terzo dei 1209 comuni del Piemonte lo smaltellamento dei liquami domestici avviene unicamente per scarichi individuali. Una pratica, questa, assai diffusa anche nei comuni che sono dotati di fogna, poichè solo nel 9 per cento dei casi la rete fognaria serve l'intero territorio.

Ne esce, insomma, il quadro di una regione nella quale il progresso industriale ha accentuato l'arretratezza civile, con tutte le conseguenze non solo sociali ed economiche, ma anche ecologiche che ora si devono registrare. La situazione va affrontata con urgenza. L'esigenza è sottolineata nelle pagine di presentazione dell'indagine, è già stata fatta propria dal Consiglio regionale che in una mozione proposta dal PCI e approvata alla unanimità rivendica una nuova legislazione per la difesa ecologica, con ampi poteri alle Regioni, e impegna la Giunta regionale a promuovere la costituzione di consorzi intercomunali per la costruzione di una rete di impianti di depurazione degli scarichi urbani e di inceneritori dei rifiuti solidi.

Ezio Rondolini

TELERADIO

radio TV PROGRAMMI

TV nazionale

9,45 Trasmissioni scolastiche
12,30 Sapere
Replica della prima parte di «Monografie»
13,00 Ore 13
13,30 Telegiornale
14,00 Una lingua per tutti
Corso di francese
15,00 Trasmissioni scolastiche
17,00 Gira e gioca
Programma per i più piccini
17,30 Telegiornale
17,45 La TV dei ragazzi
«Immagini dal mondo»; «Le avventure di Robin Hood»
18,45 Tuttilibri
19,15 Sapere
Sesta puntata di «Viaggio in Estremo Oriente»
19,45 Telegiornale sport - Cronache italiane
20,30 Telegiornale
21,00 La fonte meravigliosa
Film. Regia di King Vider. Interpreti: Gary Cooper, Patricia Neal, Raymond Massey, Robert Douglas.
Fumetto sentimentale con una patina di attualità, questo «La fonte meravigliosa» narra di un giovane architetto piuttosto anticonformista e del suo travagliato idillio con una brillante giornalista, sposata con il suo più acerrimo nemico. Gli ingredienti della retorica hollywoodiana ci sono tutti, il risultato è scontato.
22,50 Prima visione
23,00 Telegiornale

TV secondo

21,00 Telegiornale
21,15 I dibattiti del Telegiornale
Programma a cura di Gastone Favero
22,20 Stagione Sinfonica TV
«Il primo classicismo viennese».
Musiche di Wolfgang Amadeus Mozart. Direttore d'orchestra Istvan Kertesz.

radio

PRIMO PROGRAMMA

GIORNALE RADIO - Ore: 7, 8, 12, 13, 14, 15, 17, 20, 21, 23; 6: Mattutino musicale; 7,45: Leggi e sentenze; 8,10: Lunedì sport; 8,30: Le canzoni del mattino; 9: Io e gli autori; 9,15: Voi ed io; 10: Speciale GR; 11,30: Via col disco!; 12,44: Made in Italy; 13 e 15: Hit Parade; 13,45: Spazio libero; 14,05: Zibaldone italiano; 15,10: Per voi giovani; 16,40: Ragazzi insieme; 17,05: Il girasole; 18,55: Intervento musicale; 19,10: Italia che lavora; 19,25: Momento musicale; 20,20: Andata e ritorno; 20,50: Sera sport; 21,15: L'Approdo; 21,45: Auditorium; 23,10: Discoteca sera.

SECONDO PROGRAMMA

GIORNALE RADIO - Ore: 6,30, 7,30, 8,30, 9,30, 10,30, 11,30, 12 e 30, 13,30, 15,30, 16,30, 17,30, 18,30, 22,30, 24; 6: Il mattiniere; 7,40: Buongiorno; 8,14: Tre motivi per te; 8,40: Galleria del melodramma; 9,15: Suoni e colori dell'orchestra; 9,35: Una musica in casa vostra; 9,50: Il Signore di Ballantrae; 10,05: Canzoni per tutti; 10,35: Dalla vostra parte; 12 e 10: Trasmissioni regionali; 12,40: Alto gradimento; 13,35: Passeggiando fra le note; 13,50: Come e perchè; 14: Su di giri; 14,30: Trasmissioni regionali; 15: Punto interrogativo; 15,40: Carerai; 17,30: Speciale GR; 17,45: Chiamate Roma 3131; 19,30: Radiosera; 19,55: Canzoni senza pensieri; 20,10: Vecchio Piemonte; 20,50: Supersonic; 22,43: Il Fiacre n. 13; 23,05: Jazz dal vivo; 23,25: Musica leggera.

TERZO PROGRAMMA

ORE 10: Concerto di apertura; 11: La Radio per le Scuole; 11,40: Musiche italiane d'oggi; 12,15: La musica nel tempo; 13,30: Intermezzo; 14,30: Polifonia; 14,55: Il Novecento storico; 16: L'impresario; 17: Le opinioni degli altri; 17,20: Classe unica; 17,40: 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: L'«Amleto» di Gordon Craig al teatro d'arte di Mosca.

Televisione svizzera

Ore 18,30: Ghirigoro - 19,05: Telegiornale; 19,15: Per un pugno di vento, documentario; 19,40: Obiettivo sport; 20,20: Telegiornale; 20 e 40: I ceri bugiardi, gioco a premi condotto da G. Marchetti, E. Tortora, W. Valdi (a colori); 21,10: Enciclopedia TV, musica popolare; 22,05: Incontri, fatti e personaggi del nostro tempo: «Sandro Pertini»; 22,40: Vita di studente, balletto su musiche di F. Smetana (a colori); 23,15: Telegiornale.

Televisione jugoslava

Ore 17,40: Notiziario; 17,45: Dindon dan, programma di marionette; 18: Giardinetto TV: inventiamo domande e risposte; 18,15: La cronaca; 18,30: Il vostro consigliere; 19: I giovani per i giovani; 19,45: Cartoni animati; 20: Telegiornale; 20,30: Ritratti: il dottor Jovan Petrovic; 21: Drago Ivanisevic: Lenin in Africa, teledramma; 21,55: Telegiornale. 22,15: Concerto della filarmonica di Zagabria.

SECONDO PROGRAMMA (sperimentale): ore 20,35: Teledramma; 21,35: Sulle orme del progresso; 22,25: Notiziario.

Televisione Capodistria

Ore 20: L'angolino dei ragazzi. Cartoni animati della serie «Una risata in testa» (a colori); 20,15: Telegiornale; 20,30: Musicalmente. Leo Martin. Spettacolo musicale (a colori); 21,15: Cinenotes. «In barca a Vienna». Seconda puntata. Documentario (a colori).

Radio Capodistria

Ore 7: Buon giorno in musica; 7,30: Notiziario; 7,40: Buon giorno in musica; 8: Musica - mattino; 8,40: Angolo dei ragazzi; 9: Balletti da opere; 9,30: Ventimila lire per il vostro programma; 10: Di melodia in melodia; 10,15: E' con noi... 10,30: Notiziario; 10,35: Intermezzo musicale; 10,45: Vanna, un'amica, tante amiche; 11,15: Ascoltiamoli insieme; 12 - 14: Musica per voi; 12,30: Giornale radio; 13: Brindiamo con...; 14: Disco più, disco meno; 14,15: Ti ricordi? 14,30: Notiziario; 14,35: Lunedì sport; 14,45: Longplay club; 15,30: Discorama; 16,30: Notiziario; 16,40: Canta il coro «Aquilee» di Basiliano, diretto da Bruno Sebastianutto; 20: Buona sera in musica; 20,30: Notiziario; 20,40: Palcoscenico operistico; 21,30: Chiaroscuri musicali; 22: Canzoni, canzoni...; 22,30: Grandi interpreti: Karl Richter - organo.

RI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MO

Al Salone Nautico di Genova

Neglette le barche «popolari»

Perché erano scarsamente rappresentati i piccoli cantieri - Troppo spazio agli importatori

Il XII Salone Nautico di Genova ha chiuso i battenti da un mese, tuttavia ci sembra opportuno qualche commento sulla organizzazione della mostra, anche in base a notizie che ci sono pervenute a chiusura avvenuta.

I piccoli cantieri che costruiscono con metodi artigianali erano quasi del tutto assenti. Peraltro la loro mancata presenza al Salone, in alcuni casi, non è imputabile ai costruttori ma agli stessi organizzatori della rassegna, che talvolta hanno rifiutato lo spazio espositivo affermando che era già stato distribuito tutto. La scusa potrebbe anche essere presa come valida, se non esistessero degli elementi sufficienti per definirla un vero e proprio pretesto.

La Scandinavian Motor Boats, che importa scafi stranieri, tra l'altro assai costosi, disponeva — ad esempio — di un intero padiglione. Il figlio del presidente della Federazione Italiana Vela, Carlo Croce, ha ottenuto a sua volta ben tre *stands* per esporre le proprie barche a vela di importazione.

Questi sono solamente due esempi di come lo spazio del Salone sia stato distribuito nient'affatto in base ad un criterio di appoggio alla cantieristica italiana (come invece dovrebbe essere). In pratica al Salone sembra ci possano andare solo quelli che hanno dietro le spalle un bel po' di milioni, o almeno una solida raccomandazione.

Considerati questi fatti, immediatamente viene da chiedersi che ruolo giochi in tutto questo l'UCINA (Unione cantieri e industrie nautiche e affini) che è l'organizzatrice del Salone. Non si capisce infatti perchè questo ente, in fin dei conti, deputato a promuovere lo sviluppo nautico in Italia, agisca in base a schemi abbastanza incomprensibili sotto questo punto di vista.

Se per incrementare la nautica italiana si intende favorire l'importazione di barche straniere (a scapito della nostra industria) che costano dai cinque milioni in su, allora vuole proprio dire che il presidente dell'UCINA, Gian Pietro Baglietto, non sa spiegarsi bene nei suoi discorsi inaugurali, perchè dal discorso di apertura del Salone si era capito se non il contrario, almeno qualche cosa di molto diverso.

Chi si è recato a visitare la rassegna di Genova ha senz'altro notato che il padiglione C, dove erano esposti i *motoryachts* da oltre quindici metri, era senz'altro il migliore come illuminazione e disposizione degli *stands*.

A nostro avviso le imbarcazioni di questo tipo si potrebbe anche fare a meno di esporle, perchè rasenta davvero l'inverosimile che il 60 per cento di un padiglione sia occupato da quattro o cinque barche in tutto, che possono interessare poche decine di persone. A questo punto giova forse ricordare che il presidente dell'UCINA fabbrica appunto *motoryachts* per nababbi

Considerato l'andazzo di Genova, non si può assolutamente prevedere fino a quando in Italia si continuerà a considerare la nautica solo come un fenomeno di élite, visto che le barche esposte a Genova sono in gran parte irraggiungibili come prezzo.

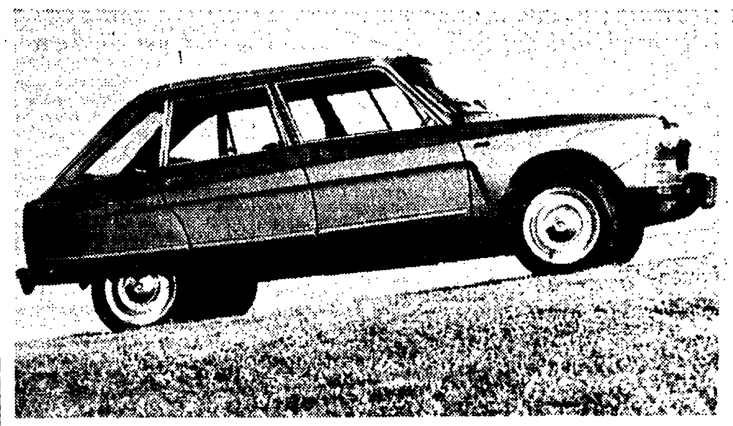
E' certo tuttavia che la situazione continuerà a rimanere tale fino a che a dirigire l'associazione dei costruttori ci saranno persone che sembrano pensare piuttosto che allo sviluppo della nautica popolare, soprattutto ai fatti propri. Non tutti sanno che il bilancio dell'UCINA come è stato denunciato da «Vela e Motore», non è mai stato reso pubblico, anche se le entrate non mancano: lo spazio espositivo al Salone di Genova costa 29.000 lire al metro quadrato, i biglietti di ingresso 500 lire l'uno; inoltre ci sono le quote associative versate dai cantieri, tutto questo, a dire il vero, è proprio strano per un'associazione eletta fino allo scorso anno ad Ente Morale e che riceve spesso il plauso del governo per il suo operato.

m. q.

Prima novità 1973 della Citroën

Potenziata la «Ami 8»

La «Ami Super» può raggiungere i 130 chilometri orari

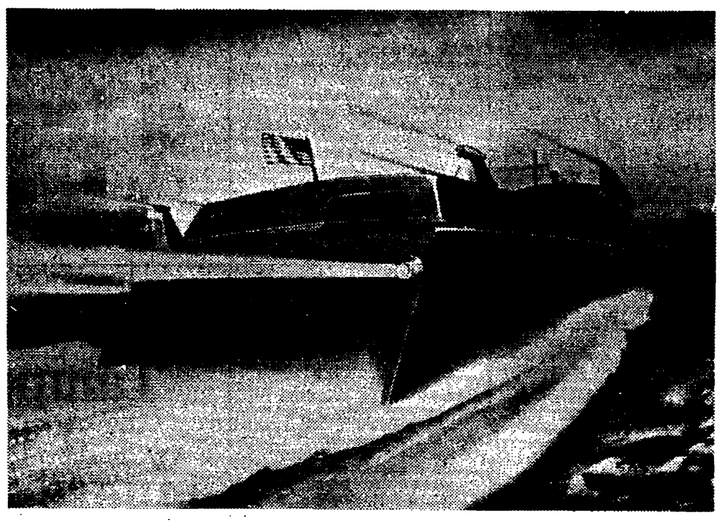


Prima novità automobilistica dell'anno in Francia. La Citroën ha presentato la «Ami Super», (nella foto) una versione potenziata della «Ami 8». Grazie al motore di 1053 cc che sviluppa una potenza di 53,5 CV (DIN) questa tutt'avanti può raggiungere i 130 chilometri orari. In considerazione delle aumentate prestazioni sull'avantreno sono stati montati freni a disco «ventilati».

L'applicazione ai trasporti terrestri della tecnologia spaziale

Traversata dell'Atlantico in 30 ore con le navi a «razzo d'acqua»

Un progetto della NR per adattare agli scafi le turbopompe dei razzi «Saturno» - Il principio del «tubo per innaffiare il giardino»



Il disegno di una nave a getto d'acqua: un'immagine ormai nemmeno molto avveniristica.

I progettisti della Rocketdyne, una società del gruppo North American Rockwell Corporation (NR) stanno sviluppando un sistema di propulsione a getto d'acqua — detto anche «razzo ad acqua» — che dovrebbe permettere alle navi da carico di attraversare l'Atlantico in sole 30 ore.

Tale sistema — una applicazione marina della tecnologia aerospaziale — sarà usato come propulsore per vari tipi di scafi.

Il più grande di questi propulsori attualmente allo studio potrebbe sviluppare più di 30.000 cavalli, rendendo possibile alle navi da carico di planare attraverso l'Atlantico in 30 ore. Una versione di media potenza, 10.000 CV, potrebbe spingere ad alta velocità le petroliere, mentre la versione da 3.000 CV potrebbe equipaggiare i traghetti trasportanti centinaia di passeggeri.

Il sistema di propulsione a getto d'acqua, sostengono alla NR, dovrebbe essere molto sicuro ed economico: l'assenza di elica e la manutenzione ridotta al minimo dovrebbero costituire una garanzia di buon funzionamento in ogni condizione.

H.L. Barham, direttore del programma di sviluppo della propulsione a getto d'acqua, ha ricordato che tale tipo di propulsione è simile alla propulsione a razzo salvo che per l'assenza di combustione; funziona infatti «col principio del tubo per inaffiare il giardino: la spinta è ottenuta accelerando grandi quantità di acqua presa a bordo e scaricata a velocità elevata per ottenere una forza di reazione».

«L'acqua — ha dichiarato Barham — sarà aspirata ad una certa velocità e quindi pompata fuori ad alta velocità, per produrre la spinta necessaria a far avanzare lo scafo. Più di 378.000 litri d'acqua possono essere pompati ogni minuto a velocità d'uscita dell'ordine di 240 chilometri l'ora».

Della serietà del progetto fa fede il fatto che la Rocketdyne è uno dei più grandi fabbricanti mondiali di pompe ad alta velocità e ad alte prestazioni. Nel progetto per la propulsione a getto d'acqua confluisce quindi l'esperienza della costruzione e prova di più di 4.000 pompe di tutti i tipi, oltre, come si diceva, dell'esperienza aerospaziale.

«Il cuore di un motore a razzo è la turbopompa» — ha ricordato Barham — e nel *Saturno V*, il razzo del "progetto Apollo", un gruppo di cinque motori Rocketdyne F-1, spingeva le pompe a un regime di 757 mila litri al minuto».

La Rocketdyne ha cominciato a progettare il sistema a getto d'acqua nel 1967, utilizzando pompe a flusso assiale, messe a punto attraverso le applicazioni della tecnologia aerospaziale. Questa tecnologia ha contribuito al raggiungimento delle caratteristiche richieste per la propulsione a getto d'acqua quali la resistenza alla cavitazione, l'alto rendimento, l'altezza della colonna d'acqua e la portata.

● L'agenzia «Nuova Cina» ha reso noto che l'industria automobilistica cinese ha costruito un gigantesco autocarro-rimorchio, con 108 ruote, capace di trasportare un carico di 300 tonnellate. Il veicolo misura 21,3 metri di lunghezza e 3,37 metri di larghezza; può effettuare curve piuttosto acute ed è capace di muoversi su terreno fangoso.

Per identificare i copertoni difettosi e ritirarli

Negli Stati Uniti immatricolano anche i pneumatici delle auto

Uno schedario dei clienti anche per le «ricostruzioni» - La decisione del dipartimento per la sicurezza del traffico

Negli Stati Uniti il dipartimento per la sicurezza del traffico ha stabilito che i produttori, i ricostruttori ed i rivenditori di pneumatici tengano, per almeno tre anni, uno schedario dei loro clienti.

L'istituzione di un pubblico registro per i pneumatici è stata adottata per «identificare» quelli che, nuovi o ricostruiti, abbiano eventualmente qualche difetto di fabbricazione sfuggito ai normali controlli di produzione. Con tale iniziativa sarà possibile avvertire gli utenti e ritirare i copertoni difettosi, così come avviene talvolta in America per certe serie di automobili. Infatti mentre i proprietari di queste ultime sono individuabili, lo stesso non accadeva, almeno finora, per gli utenti dei pneumatici.

Il medesimo dipartimento ha disposto affinchè tutti i pneumatici prodotti o ricostruiti vengano identificati da un numero di serie composto con il codice del produttore, le misure del copertone e la settimana in cui il pneumatico è stato prodotto o ricostruito.

Se un pneumatico verrà trovato difettoso, tutti gli altri dello stesso tipo, prodotti dal medesimo fabbricante nella stessa settimana, verranno ritirati dal mercato. Il lavoro di registrazione degli utenti e dei copertoni acquistati, nonchè le ricerche necessarie per individuarli in caso di necessità è stato affidato ad un «Tire Safety Registry» (Registro per la sicurezza dei copertoni), un reparto appositamente costituito da una società per l'elaborazione elettronica di dati.

I rivenditori di pneumatici riceveranno dal «Registry» appositi moduli sui quali, ad ogni vendita, indicheranno il nome e l'indirizzo del cliente, il numero di codice del rivenditore e il numero d'identificazione dei pneumatici. I moduli compilati verranno inviati al centro dove saranno microfilmati, stampati e registrati su un nastro magnetico, mediante un lettore ottico. Il contenuto del nastro verrà elaborato da un sistema elettronico ed archiviato.

Quando si renderà necessario il controllo dei pneumatici l'elaboratore elettronico rintraccerà immediatamente i nomi e gli indirizzi di tutti gli acquirenti. Essi verranno immediatamente avvertiti e verranno loro fornite le opportune istruzioni per la consegna e la sostituzione dei pneumatici difettosi.

Nel 1972

Immatricolati 123 nuovi aeroplani

Centroventitrè nuove immatricolazioni di aeromobili civili, 111 trascrizioni di passaggi di proprietà, 54 cancellazioni dal registro: queste alcune delle cifre sull'attività svolta dal Registro aeronautico nazionale nel periodo che va dal primo gennaio al 19 dicembre 1972. Nello stesso periodo sono state, tra l'altro, effettuate 17 denunce di costruzione per un totale di 91 aeromobili, oltre a 455 «giornali di rotta», 8730 annotazioni sui certificati di navigabilità per avvenute modifiche tecniche degli aeromobili, 900 annotazioni di dichiarazioni di esercizio degli aeromobili, 73 emissioni di autorizzazioni per voli di trasferimento di aeromobili, 150 annotazioni di cambi di base aeroportuale, 475 dichiarazioni o certificazioni.

Prevista per questo mese la costruzione di 913.000 vetture

Produzione record negli USA

Il primato precedente (846.000 auto) è del gennaio 1969

Incoraggiati dal costante aumento delle vendite di nuove automobili, le case automobilistiche di Detroit hanno deciso di fare uscire in gennaio dalle loro catene di montaggio un totale record di 913.000 vetture, cioè il 27,8 per cento in più rispetto al gennaio 1972 quando per «alleggerire» gli inventari furono costrette a ridurre la produzione a 714.000 vetture. Questo anno, grazie al «boom» delle vendite, la situazione sembra invertita, con i fabbricanti d'automobili decisi a fronteggiare in tempo le richieste del mercato.

I distributori di nuove vetture disponevano al primo dicembre di circa 1.312.000 macchine, circa il 9 per cento in meno dello stesso periodo dell'anno precedente quando il ritmo delle vendite era di gran lunga inferiore: il che spiega la decisione delle «quattro grandi» di battere in gennaio ogni record produttivo.

Il primato precedente era stato stabilito nel gennaio 1969, quando dalle catene di montaggio uscirono in totale 846.000 vetture.

I piani relativi al primo trimestre del 1973, approvati lo scorso dicembre, prevedono per tale periodo la produzione globale di 2 milioni 617.000 vetture. Questa cifra rappresenta di per sè un primato, che però potrebbe subire ulteriori aumenti dato che la sola General Motors sembra decisa a produrre nel mese di gennaio almeno diecimila vetture in più di quelle già previste dal suo programma.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**