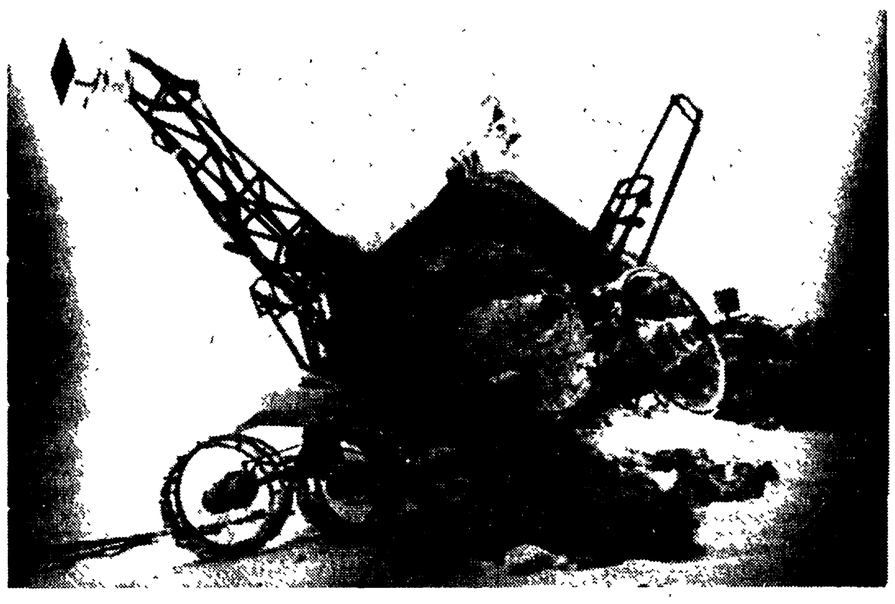
Positivi commenti alla nuova eccezionale impresa sovietica

«Lunakod 2»: un nuovo passo verso stazioni lunari fisse

La stazione semovente guidata da una équipe di «autisti» sistemata nella sala comando terrestre - Migliorate tutte le attrezzature tecniche e scientifiche - In diretta, attraverso una serie di schermi televisivi, le immagini dell'ambiente lunare - Il prelievo di campioni di rocce e di polvere - Lanciato «Cosmos 544»



Un prototipo del «Lunakod 2» durante le prove a terra.

DALLA REDAZIONE

MOSCA, 21 gennaio

Superato l'ostacolo di un fondale polveroso ed evitata una collusione con il modulo di allunaggio, «Lunakod 2» — l'apparecchio automatico semovente sbarcato sul satellite martedì 16 con il «Lunik 21» — ha già percorso 1148 metri nel giro di sei ore, allontanandosi di 1050 metri dal modulo di allunaggio e si avvia ad iniziare il vero e proprio programma di ricerche fissato dagli scienziati e registrato nel «computer» che si trova all'interno del contenitore.

La nuova ed eccezionale impresa, si rileva a Mosca, è destinata a protrarsi per un lungo periodo di tempo in quanto al «Lunakod 2» è affidato il compito di verificare tutta una serie di analisi e di rilevamenti già effettuati dal «Lunakod 1», che lavorò sul satellite dal novembre 1970 al settembre 1971.

Intanto negli ambienti scientifici sovietici si mettono in rilievo alcune particolarità della nuova macchina. In primo luogo (come hanno fatto notare anche la *Pravda* e le *Isvestia*) si fa rilevare che tutte le attrezzature tecniche e scientifiche sono state sensibilmente migliorate, tenendo conto delle esperienze accumulate con il «Lunamobile» precedente. C'è poi un particolare di estremo interesse che si riferisce al sistema di teletrasmissione a terra e del quale parla la *Pravda* in un commento all'impresa.

La stazione semovente è infatti guidata da una *équipe* di autisti che — sistemati nella sala comando del centro di direzione terrestre — seguono le evoluzioni del «Lunakod» attraverso una serie di schermi televisivi i quali ricevono, in diretta, le immagini dell'ambiente che circonda il «Lunakod». L'autista è così seduto dinanzi allo schermo ed è come se guidasse una normale automobile. Egli è in grado di effettuare tutte le manovre che gli vengono suggerite dagli scienziati e di mettere in moto, contemporaneamente, le attrezzature destinate sia alla trivellazione che al prelievo di campioni di rocce o di polvere.

Già nella prima fase della missione Luna — cioè quella che fu portata avanti col «Lunakod 1» — gli «autisti» ebbero modo di sperimentare la grande validità delle telecamere incorporate nel contenitore e in grado di eseguire determinati spostamenti. Ma questa volta — e in questo consiste la novità — una delle telecamere è stata piazzata su una «giraffa» snodabile che svetta sulla stazione automatica. In pratica, quindi, l'«autista» riceve immagini più ampie ed è in grado di scorgere eventuali ostacoli con qualche secondo di anticipo. Può, infine, operare cambiamenti più rapidi di immagine e investigare tutt'intorno al «Lunamobile».

Il nuovo sistema di «visione» non va sottovalutato, in quanto una delle maggiori difficoltà incontrate la volta scorsa fu proprio quella della mancanza di mobilità delle apparecchiature televisive.

Altro particolare sul quale pongono l'accento i commentatori sovietici si riferisce alla potenza della stazione «Lunik 21» e alle grandi capacità di trasporto del modulo di allunaggio. Si fa infatti notare che in futuro il modulo, invece di recapitare sul suolo lunare un apparecchio semovente, potrebbe portare un telescopio ottico, una stazione sismica oppure una vera e propria trivella capace di sondare il suolo e inviare a terra le analisi relative.

Il successo della missione, quindi — se abbiamo ben compreso il senso dei commenti sovietici — non sta più tanto nel fatto che il «Lunakod» funziona e supera gli ostacoli, quanto nell'essere riusciti a stabilire un collegamento diretto permanente Terra-Luna. Ciò significa, stando alle notizie di cui si dispone, che oggi sul suolo lunare funziona una stazione semovente, ma domani potrebbe iniziare la sua attività una grande stazione fissa dotata di apparecchiature automatiche che potrebbero fornire, in continuazione, una messe eccezionale di informazioni. Tutta l'attività — come già avviene col «Lunakod» — sarebbe quindi svolta senza l'ausilio dei cosmonauti, con un risparmio economico inimmaginabile.

Sempre per quanto riguarda l'attività spaziale dei sovietici c'è da segnalare che ieri è stato lanciato il «Cosmos 544».

Carlo Benedetti

TELERADIO

radio TV PROGRAMMI

TV nazionale

9,45 Trasmissioni scolastiche
12,30 Sapere
Seconda puntata di «Monografie»
13,00 Ore 13
13,30 Telegiornale
14,00 Una lingua per tutti
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
Settima puntata di «Viaggio in Estremo Oriente»
19,45 Telegiornale sport
Cronache italiane
20,30 Telegiornale
21,00 Là dove scende il fiume
Film. Regia di Anthony Mann. Interpreti: James Stewart, Arthur Kennedy, Julie Adams, Rock Hudson. Discepolo di Howard Hawks, Anthony Mann fu uno dei protagonisti della migliore tradizione del cinema hollywoodiano. Artigiano di indiscutibile talento, confezionò numerosi western «classici» in cui rifulsero le sue qualità nel migliore dei modi. Questo film, è di «normale amministrazione», ma valgono comunque le premesse fatte.
22,50 Prima visione
23,00 Telegiornale

TV secondo

21,00 Telegiornale
21,20 I dibattiti del Telegiornale
Programma a cura di Gastone Favero
22,20 Stagione sinfonica TV
Musiche di Wolfgang Amadeus Mozart. Violinista Yehudi Menuhin. Direttore d'orchestra Herbert von Karajan. Orchestra sinfonica di Vienna

radio

PRIMO PROGRAMMA

GIORNALE RADIO - Ore 7, 8, 12, 13, 14, 15, 17, 20, 21, 23; 6: Mattutino musicale; 6,42: Almanacco; 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; 13,15: 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: Intervallo musicale; 19 e 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 e 30: 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, 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 nostra; 9,50: Sister Carrie; 10,05: Canzoni per tutti; 10,35: Dalla vostra parte; 12,10: Trasmissioni regionali; 12 e 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: Cararai; 17,30: Speciale GR; 17,45: Chiamate Roma 3131; 19,30: Radiosera; 19,55: Canzoni senza pensieri; 20,10: Le voci; 22,50: Supersonic; 22,43: Il Fiacre n. 13; 23,05: Jazz dal vivo; 23,25: Musica leggera.

TERZO PROGRAMMA

ORE 9,25: Trasmissioni speciali; 9,30: Etnomusicologia; 10. Concerto di apertura; 11: La Radio per le Scuole; 11,30: Tutti i Paesi delle Nazioni Unite; 11,40: Musiche italiane d'oggi; 12,15: La musica nel tempo; 13,30: Intermezzo; 14,30: Polifonia; 15: Il Novecento storico; 16: Rosina, Opera comica in 2 atti; 17,25: Fogli d'album; 17,45: 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: La scelta.

Televisione svizzera

Ore 18,10: Per i bambini: Ghirigoro: 19,05 Telegiornale. 19,15 Con gli sci giù dall'impossibile - TV Spot; 19,40 Obiettivo Sport. 20,40. I cari bugiardi (a colori). 21,10. Enciclopedia TV. Le maschere italiane (a colori). 22,05: In Eurovisione da Parigi: Gala dell'Unicef. Spettacolo di balletti: Pas de deux dal «Cigno nero» (Claire Motte - Cyrille Atanassoff) - Balletto reale di Copenaghen (Fleming Flindt) - Le Silfidi (Carla Fracci e Paolo Bortoluzzi) - Balletto nazionale jugoslavo (Branko Krsmanovic) (a colori). 23,10 Telegiornale.

Televisione jugoslava

Ore 17,40. Notiziario, 17,45 Din, don, dan, 18 Giardinetto TV Gli sci magici; 18,15 Le cronaca. 18,30: Il pensiero marxista, 19 Diamoci del tu, 19,45 Cartoni animati; 20 Telegiornale, 20,30: Ritratti; 21: Aleksej Arbuzov, «Quei bei compleanni», tele-dramma, 22 Telegiornale

SECONDO PROGRAMMA: ore 20 25 Gioco con la partecipazione dei telespettatori, 21,15 Shane, telefilm 21,30 Il mondo intorno a noi. 21,45 Il film della settimana.

Televisione Capodistria

Ore 20: L'angolino dei ragazzi, cartoni animati della serie. «Una risata in testa» (a colori). 20,15: Telegiornale, 20,30: Musicalmente, il complesso «Mladi Levi», spettacolo musicale (a colori). 21,20: Cinecritica «In barca a Vienna», III puntata, documentario (a colori).

Radio Capodistria

Ore 7: Buon giorno in musica; 7,30: Notiziario; 7,40: Buon giorno in musica; 8 Musica del mattino; 8,40: Piccola scena radiofonica: «Mamma, che caos», di Marijan Marinc; 9,20 Intermezzo musicale; 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. Quattro passi con...; 16,30: Notiziario; 16,40: Canta il coro del gruppo folcloristico di Dignano, diretto da Bruno Svich; 20. Buona sera in musica; 20,30: Notiziario, 20,40 Palcoscenico operistico; 21,30: Chiaroscuri musicali, 22: Canzoni, canzoni..., 22,30: Notiziario; 22,35: Grandi interpreti: Wolfgagn Schneiderhan - violino

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

LA VETTURA FRANCESE STA INCONTRANDO VIVO SUCCESSO IN ITALIA

Con la «R5» la prova più lunga

Un originale sistema per il lancio della nuova macchina - Si è potuto valutarne appieno i pregi e non sono sfuggiti i difetti - Per le sue prestazioni e dimensioni è buona per l'uso cittadino ed extraurbano

Se le prenotazioni continueranno al ritmo attuale e se le previsioni dei concessionari si dimostreranno esatte, almeno il 40 per cento delle automobili che la Renault venderà quest'anno in Italia saranno «R 5», trasferendo così da noi il successo che la vetturetta della Regie ha già incontrato in Francia, oltre che in Inghilterra, Spagna, dove è stata eletta «vettura dell'anno». Merito della linea e delle caratteristiche di questa automobile che si presta bene sia all'uso urbano che a quello extraurbano, certamente, ma merito anche dell'ufficio pubblicità della Renault-Italia che ha ideato per la «R 5» un sistema di lancio senza precedenti.

La disponibilità di un numero limitato di vetture ha suggerito infatti, quattro mesi fa, un'iniziativa che si è dimostrata efficacissima: invece di consegnare una vettura ad ogni concessionario perchè potesse metterla in mostra, si è preferito affidare le «R 5» disponibili, poco più di un centinaio, ad altrettanti giornalisti dell'automobile di tutta Italia per la consueta prova su strada, senza però limitare a pochi giorni, come è di prammatica, la disponibilità della vettura.

Il risultato è stato che per tre mesi in tutta Italia si son viste circolare «R 5» che nessun concessionario era in grado di consegnare e che i giornalisti si sono trasformati, volenti o nolenti, in propagandisti della vetturetta francese; propagandisti tanto più convincenti in quanto non interessati a magnificare la bontà del prodotto e quindi in grado di elencarne pregi e difetti che, crediamo, mai come in questa prova sono stati meglio verificati, proprio perchè la «R 5» la si è potuta provare nelle normali condizioni di utilizzazione di una vettura.

Un esempio: il lunotto della «R 5», se si viaggia su strade bagnate dalla pioggia quando ha appena cessato di piovere si imbratta al punto da impedire completamente la visibilità posteriore. E' un difetto che non è presente in tutte le vetture e che sembra dipendere dalla collocazione dei paraspruzzi; si elimina infatti quasi completamente staccando i paraspruzzi — che in Italia non sono obbligatori — e si risolve comunque installando un retrovisore esterno. Ma è un difetto del quale, appunto, ci si sarebbe potuti non accorgere se la prova si fosse svolta, come di consueto, nei pochi giorni che solitamente le Case riservano per le prove delle macchine: una settimana senza pioggia ed ecco che tutti i giornali avrebbero magnificato l'ottima visibilità esterna della «R 5» che invece, proprio per le ragioni che si è detto, ottima non è.

Vero è invece che il giudizio complessivamente molto positivo che si dà della vettura assume maggior valore in considerazione della lunga durata della prova.

Vediamo quindi questa utilitaria punto per punto, ricordando che l'auto della prova era una «R 5 TL» equipaggiata con un 4 cilindri di 956 cc, con una potenza massima di 44 CV DIN a 5.500 giri.

MOTORE: sufficientemente potente agli alti regimi ha una ripresa un po' scarsa, specie se raffrontata a quella di modelli analoghi. Abbastanza silenzioso alle basse e medie velocità, diventa rumoroso oltre i 120 chilometri orari. La velocità massima al tachimetro (142 chilometri orari) risulta superiore a quella indicata dalla casa. Consumo di carburante alquanto contenuto: 1 litro ogni 11,7 chilometri viaggiando su autostrada «a tavoletta».

FRIZIONE: molto dolce e progressiva.

CAMBIO: innesto delle marce, sincronizzate, un po' duro ma preciso; assolutamente non rumoroso; ben scalati i vari rapporti (nel modello il cambio «R 5 TL» è a cloche).

GUIDA: l'assetto è eccellente. Il raggio di sterzata è piuttosto ampio. Fin troppo precisa la guida per la sensibilità del volante.

FRENI: ridotto sforzo al pedale, buon potere frenante; buona la stabilità della vettura, sia su strada asciutta che su strada bagnata. I freni fischiano sia a caldo che a freddo.

SOSPENSIONI: molto confortevoli su ogni tipo di strada.

TENUTA DI STRADA: molto buona in ogni condizione.

CARROZZERIA: dell'insonorizzazione si è detto; il confort sui sedili anteriori è buono se non si pesa più di 70 chili; se si supera questo peso i sedili cominciano a cigolare. Meglio i sedili posteriori, che sono più rigidi. L'accessibilità è buona ai sedili anteriori, discreta a quelli posteriori. Facilmente accessibile il bagagliaio, molto ben utilizzabile con schienale posteriore abbattuto (505 dmc). Eccellente la soluzione del pannello, asportabile, per coprire il contenuto del bagagliaio. Rifiniture di buon livello e, particolarmente apprezzabili, per quel che si riferisce alla carrozzeria, i paraurti in materiale sintetico che resistono ad impatti sino a 15 chilometri orari evitando danni alla carrozzeria.

ACCESSORI: più che soddisfacenti per il tipo di vettura. Lo specchietto esterno dovrebbe essere previsto di serie.

Complessivamente, quindi, la «R 5» è una buona vettura, ottima per l'uso in città grazie anche alle sue dimensioni contenute e alla sua maneggevolezza e buona anche per l'uso extraurbano.

Il suo prezzo, con l'entrata in vigore dell'IVA, è di 1.245.440 lire nella versione «TL» e di 1.118.880 nella versione «L».

L'ampio vano per i bagagli, facilmente accessibile grazie all'ampio portellone posteriore, è uno dei punti di forza della «Renault 5». Nelle foto del titolo: la vetturetta vista anteriormente e posteriormente.

La prova della nuova moto Benelli «250 2 C»

Una «quarto di litro» buona per la città ma con difetti quando si va fuori

Questa motocicletta consente riprese stupefacenti - Inadeguato l'impianto di illuminazione Consumi elevati - Ovviati gli inconvenienti potrà competere anche con la concorrenza

La nuova «quarto di litro» Benelli apre un nuovo e costruttivo discorso nelle medie cilindrate. La prima cosa che si nota osservando da vicino la «250 2 C» è l'indiscussa armonia delle linee che donano alla macchina una grazia ed una aggressività tutta sua. Si resta soprattutto stupiti nel constatare che si tratta di una moto di soli 250 cc e non di una macchina di ben maggior cilindrata; questa sensazione permane anche una volta che si è in sella. Le finiture e la strumentazione sono di grande qualità e di ottima fattura. La posizione di guida è del tipo turistico-sportiva e permette un buon dominio della macchina su qualsiasi tracciato.

L'armoniosa linea della Benelli «250 2 C».

Il motore di questa Benelli è un bicilindrico a due tempi di 250 cc capace di sviluppare una potenza di 25 HP a 6500 g/m che in quinta si tramutano in una velocità di oltre 140 km. orari. Ma, a parte le punte velocistiche, la «250 2 C» stupisce ed entusiasma per la sua maneggevolezza e per il suo sprint; il suo baricentro estremamente basso e l'intero insieme della macchina uniti, come abbiamo detto, alla prontezza di tutti gli organi meccanici, permettono di sgusciare nel traffico con stupefacenti riprese mozzafiato.

Le cose, invece, cambiano quando si decida di viaggiare fuori città per fare del turismo a largo e medio raggio. Bisogna sempre mantenere il motore al disopra dei 5.000 giri, altrimenti la resa non è del tutto soddisfacente. Le cose peggiorano al sopraggiungere del buio; incomprensibilmente la «250 2C» monta una ridicola batteria a 6 V che non è assolutamente in grado di fornire sufficiente corrente ai gruppi ottici. Il faro anteriore di generosissime dimensioni si trasforma in un inutile fronzolo e per avere una discreta visibilità bisogna viaggiare costantemente a pieni giri.

A questi inconvenienti si può tuttavia ovviare sostituendo la batteria con una più idonea e di maggior potenza restando sempre ovviamente nelle 6 V.

Altro grosso difetto, per fortuna in fase di soluzione, è rappresentato dal consumo. Non si fanno più di 15 km. con un litro e considerando il costo della miscela l'uso della «250 2C» diventa piuttosto dispendioso. Come abbiamo detto si sta studiando un nuovo tipo di alimentazione con serbatoio dell'olio separato e ciò ridurrebbe sensibilmente i costi.

Tirando le somme, la «250 2C» è una ottima moto per l'uso cittadino mentre ha mostrato alcune manchevolezze nel turismo a medio e largo raggio. Manchevolezze facilmente rimediabili che porterebbero la nuova nata pesarese ad un livello altissimo, ponendola in diretta concorrenza con le motociclette straniere della stessa categoria e soprattutto con quelle giapponesi. Di assi nelle manica la «250 2C» ne ha parecchi e non ultimo l'interessantissimo prezzo di 470.000 lire.

E. C.

A Vogosce

Nuova fabbrica di auto Unis-VW

L'accordo di cooperazione tra l'impresa jugoslava e la Casa tedesca

A Vogosce, vicino a Sarajevo, la capitale della Bosnia-Erzegovina, è in costruzione un nuovo stabilimento automobilistico, frutto della cooperazione tra l'impresa jugoslava Unis (che ha fornito il 51 per cento del capitale) e la tedesca Volkswagen (che ha fornito il restante 49 per cento).

Lo stabilimento produrrà su licenza della casa di Wolfsburg ed è previsto che già nell'ottobre di quest'anno sia in grado di fornire le prime automobili al mercato.

Per il primo anno la capacità di produzione è stata prevista in limiti piuttosto modesti (diecimila unità), ma il programma di investimenti e di sviluppo è tale che entro il 1978 da Vogosce dovrebbero uscire 60 mila autoveicoli all'anno dei diversi tipi prodotti dalla Volkswagen.

Lo stabilimento jugoslavo produrrà anche i prezzi di ricambio e gli attrezzi accessori.

Il contratto tra la Unis e la Volkswagen è stato concluso per la durata di 15 anni. Con esso la Volkswagen viene ad inserirsi direttamente sul mercato jugoslavo, dove già operano (attraverso la formula della cooperazione) la Fiat e la Citroën.

Lo stabilimento della «Crvena Zastava» di Kragujevac, che lavora su licenza Fiat, rimane tuttavia e rimarrà il più importante della Jugoslavia, con una produzione prevista per quest'anno di 130 mila autoveicoli e con un programma di 400 mila unità per la fine del 1975.

Costituito a Napoli

Comitato giuridico per la difesa ecologica

NAPOLI, 21 gennaio

Un gruppo di magistrati napoletani si è riunito in un «Comitato giuridico per la difesa ecologica» con il compito di denunciare all'opinione pubblica gli scandali edilizi e i danneggiamenti ecologici nella città di Napoli.

Il primo documento stilato dal comitato giuridico riguarda la recente richiesta fatta dalla Giunta comunale di Napoli perchè sia apportata una variante al Piano regolatore approvato da appena 8 mesi, onde lasciar costruire grossi palazzi nella zona di Posillipo. Si tratta di una zona destinata a parco pubblico, e si tratta di quella collina che minaccia costantemente l'incolumità dei propri abitanti con continue frane, crolli e sprofondamenti dovuti allo scempio edilizio; la stessa proposta è stata fatta dalla Giunta per un'altra area, alla Salita Due Porte all'Arenella.

Nel loro lungo documento i magistrati si richiamano alla relazione della commissione ministeriale di inchiesta su Napoli, ricordando che in tre anni si sono avuti, per disastri vari, 11 morti e 40 feriti, nonchè 4 mila dissesti stradali ed edilizi.

Nel gruppo dei magistrati c'è anche il dottor Raffaele Raimondi, giudice penale, autore di un «Vademecum del cittadino contro gli inquinamenti e l'edilizia abusiva».

Contro la proposta di variante per costruire a Posillipo, il gruppo consiliare del PCI, con interventi in commissione urbanistica e recenti interrogazioni, ha preso aperta posizione contro ogni ulteriore manomissione della collina e aggravamento del suo stato di pericolosità.

Grave lutto del compagno Bruno Drusilli

BOLOGNA, 21 gennaio

E' deceduto la scorsa notte il padre del compagno Bruno Drusilli, del direttivo bolognese del PCI, per i postumi di un grave incidente.

Il segretario della Federazione, Vincenzo Galetti, a nome dei comunisti bolognesi, ha inviato al compagno Drusilli un fraterno, commosso telegramma di condoglianze.

Al cordoglio si associano la redazione bolognese dell'«Unità» e i compagni dell'apparato della Federazione del PCI.

Le strade / Il traffico

Un'autostrada inutile per tutti: la Trento-Vicenza-Rovigo

Già la prima idea, maturata mentre era in costruzione quella del Brennero, di questa nuova autostrada da Rovigo a Trento per Vicenza, incontrò ostilità. L'arteria venne persino ridicolizzata, battezzando la nuova autostrada col nome di «PI-RU-BI» (Piccoli Rumor-Bisaglia, i tre patrocinatori esponenti dc delle tre province interessate).

Una rivista specializzata («Strade e Traffico»), piuttosto sensibile al fascino dell'impresa autostradale, critica la decisione formendo di questa iniziativa politico-imprenditoriale, la seguente versione: «Si discute ancora nel Veneto ed in particolare nel Trentino sulla autostrada Trento-Vicenza-Rovigo, dello sviluppo di 133 chilometri, concessa dall'ANAS all'apposita società il 30 settembre 1970, per un costo totale di 73 miliardi di lire. L'autostrada viene definita del tutto inutile, dato che nel frattempo sono continuati i lavori per la costruzione della nuova superstrada della Valsugana che connetterà rapidamente Trento a Bassano del Grappa e quindi alle zone vicentine, oltre che a quelle padovane, veneziane e trevigiane. Il Consiglio provinciale di Trento ha a suo tempo aderito all'iniziativa, perchè sembrava difficile restarne fuori; ma nessuno riteneva utile od urgente la realizzazione di questa autostrada che tra l'altro si mette in concorrenza con l'Autostrada del Brennero in uno dei suoi tronchi (il Trento-Verona) di più modesti volumi di traffico e pone vari problemi di ordine paesaggistico».

■ Il servizio ferroviario che collega con carrozze dirette Calalzo con Roma sarà mantenuto tutti i giorni fino al prossimo 14 aprile. Ciò contrariamente a quanto è stato pubblicato sull'orario ufficiale delle Ferrovie dello Stato. Gli orari dei convogli con carrozze dirette sono questi: partenza da Calalzo alle ore 17,08 e arrivo a Roma alle 8,20; partenza da Roma alle 22,15, arrivo a Calalzo alle 10,10.

■ L'«Alpen-Express», che collega Roma con Monaco e Copenaghen, dal prossimo giugno, cioè con l'entrata in vigore dell'orario estivo, abbrevierà i suoi tempi di percorrenza. Impiegherà cioè mezz'ora in meno nel senso Roma-Copenaghen e abbrevierà di ben un'ora e mezzo il tempo di percorrenza inversa. Inoltre l'«Italien-Holland Express», tra Roma e Amsterdam e il Roma-Stoccarda risparmieranno entrambi mezz'ora di viaggio nel due sensi.

■ Nelle stazioni termali della Germania occidentale saranno organizzati centri di noleggio di biciclette non solo per limitare il rumore e l'inquinamento, ma anche per favorire, in accordo con la medicina, questo sport che, tra l'altro, migliora le condizioni della circolazione del sangue.

■ Lo scalo aereo milanese è conteso dalle due società aeree canadesi «Air Canada» e «CP Air». La battaglia tra le due compagnie si è sviluppata da quando l'Italia ha ottenuto per la sua compagnia di bandiera lo scalo di Toronto, concedendo in cambio per reciprocità la possibilità di atterraggio a Milano. Ognuna delle due compagnie canadesi vanta un diritto sul nuovo scalo. «Se lo scalo dovesse essere assegnato alla "CP Air" — ha detto il presidente dell'altra compagnia canadese — l'"Air Canada" non soltanto perderebbe una fonte notevole di entrate, ma vedrebbe preclusa l'espansione della propria rete verso il Medio Oriente e l'Africa».

■ Nell'Unione Sovietica è stata positivamente impiegata una nuova fibra artificiale che viene utilizzata come materiale legante per il cemento impiegato nella pavimentazione stradale. L'uso di questa fibra, il terilene, prodotta in uno stabilimento della Bielorussia, ha dato ottimi risultati soprattutto dove è stata utilizzata per le autostrade, eliminando il prodursi di crepe e cedimenti provocati dalle gelate o dai carichi pesanti.

■ In un anno, fra il '71 e il '72, il parco dei veicoli circolanti in Italia è aumentato dell'8,54 per cento. Oggi sulle nostre strade circolano 17 milioni, 705 mila veicoli a motore.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**