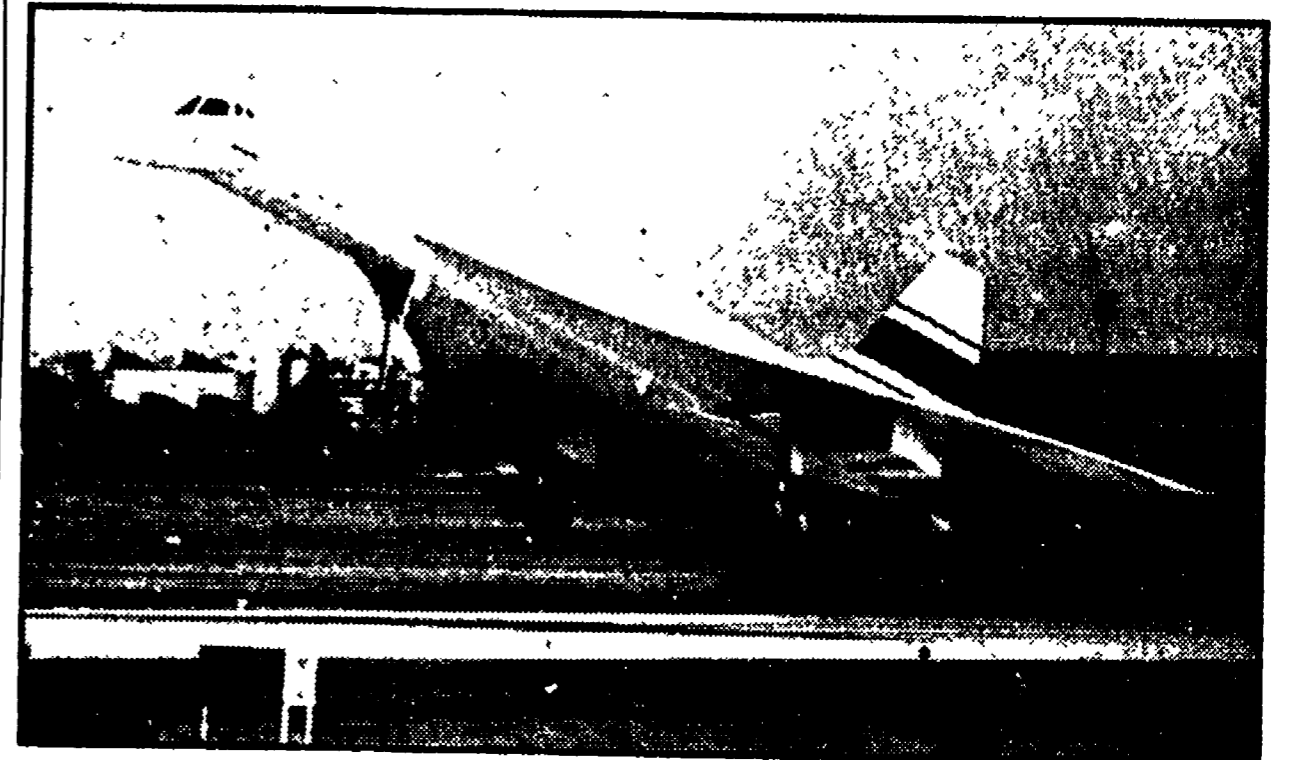


Le polemiche sul rifiuto americano al Concorde

I JET SUPERSONICI APRIRANNO UN'ERA NUOVA AI VOLI SPAZIALI

L'opinione dei tecnici è che nonostante tutto i nuovi aerei superelevati costituiranno la spina dorsale del traffico commerciale futuro - La differenza tra la grande « macchina » anglo-francese, quella sovietica e i jumbo - Gli USA disturbati dalla concorrenza europea



Il fatto che le compagnie aeree di bandiera americana abbiano annullato le loro opzioni sugli aerei « Concorde », i supersonici di realizzazione anglo-francese, ha destato una certa sorpresa, per i termini perentori in cui è stato presentato, piuttosto che per la sua sostanza. Negli ambienti dell'aviazione civile, infatti, se ne parlava da tempo, e più volte, negli anni scorsi, prese di posizione, critiche, veri e propri attacchi, avevano recato forti colpi alla esistenza stessa del supersonico anglo-francese, la cui realizzazione ha richiesto più tempo del previsto, ed è costata ben oltre i preventivi.

Questa « rinuncia » delle compagnie aeree è un colpo che giunge nella stessa direzione. La situazione è complessa, anche se si esprime in termini semplici: l'Europa punta verso il supersonico civile di dimensioni limitate (circa 120 passeggeri) ma di velocità elevatissima (oltre 2500 chilometri l'ora), mentre l'America preferisce i jumbo, da 8-900 all'ora, ma capaci di portare quasi 500 persone, e punta su un aereo più piccolo, ma sempre molto grande, e cioè da 300 passeggeri circa.

Nelle dichiarazioni delle compagnie americane si dice che l'autonomia di 6500 chilometri del Concorde sarebbe troppo limitata. La cosa lascia perplessi, in quanto le lunghe linee a funzione non hanno tratte più lunghe di così (anzi, sono di alcune centinaia di chilometri più corte). Parlano pure di non-economia del progetto, quanto a consumo di carburante, incidenza dell'equipaggio, costi di manutenzione.

Sulla questione dei consumi il Concorde consuma un po' di più, se comparato ad un aereo subsonico, ma non in misura tale da renderlo « antieconomico ». Non è affatto detto che pagano il travolto atlantico o un viaggio aereo molto lungo, sia disposto a pagare un modesto supplemento pur di non perdere il tempo, meno della metà del tempo. Non dimentichiamo che il tempo di una parte notevole delle persone che abitualmente si servono dell'aereo è costoso e notevolmente. In campo di roviario, anche se il paragone non può dirsi calzante al cento per cento, numerosi sono i vantaggi di un viaggio supplemento rapido, o addirittura viaggiano in vagone letto, a costi superiori di una notte di viaggio normale, pur di guadagnare una giornata o parte di essa. Sbbene, con un Concorde, sarebbe possibile, in un'ora, di fare un viaggio Europa-America e viceversa, avendo il tempo di partecipare ad una riunione di lunga durata, o di una lunghetta generica, la durata di un'ora, e di guadagnare poco più di due ore e mezza.

Quanto, infine, ai costi di manutenzione, è molto difficile prevedere se un apparecchio non ancora in funzione, e affermare che sono senz'altro tali da renderlo antieconomico.

La presa di posizione delle compagnie americane presenta dunque delle ombre, che fanno seguito alla rinuncia, avvenuta dopo lunghissimi discorsi, da parte delle industrie aeronautiche americane a costruire un supersonico che, nei progetti impostati ed elaborati fino ad un punto, avrebbe avuto un progetto via via presi in considerazione sono stati, per la cronaca, tre), avrebbe dovuto portare il doppio di passeggeri del Concorde e volare a oltre 3000 chilometri all'ora.

Ma, soprattutto, il supersonico mette in gioco una tecnica totalmente nuova, che darà, come sempre si è verificato nella storia del progresso, risultati diretti sempre migliori, ed anche risultati indiretti, che saranno di grande utilità pratica in altri campi: materiali e trattamenti nuovi, nuove tecniche di lavorazione, nuovi strumenti per la navigazione aerea e per i collegamenti con le basi terrestri, nuovi automatismi, motori di caratteristiche totalmente nuove e così via.

Una strada tecnicamente nuova, come ci ha insegnato la storia passata, porta sia a risultati diretti che ad una proiezione di risultati indiretti, tutti positivi, che, sulla distanza, danno risultati economicamente molto interessanti, anche se le spese e gli investimenti in bilancio, sul momento, di valori troppo elevati, addirittura scoraggianti.

Collegamenti a grandi distanze

Nuovo Molnia per la TV lanciato dai sovietici

MOSCA. 3. È stato lanciato oggi, in URSS, il nuovo satellite di comunicazione Molnia-1. È destinato ad assicurare l'esercizio del sistema di radio collegamenti telefonici a lunga distanza, come pure a trasmettere i programmi della televisione dell'URSS ai vari punti della rete « orbita » situati nelle regioni dell'estremo Nord, della Siberia, dell'estremo oriente e dell'Asia centrale.

Il satellite è stato immesso su un'orbita fortemente ellittica con un apogeo di 39.200 chilometri nell'emisfero boreale e con un perigeo di 470 nell'emisfero australe. Il periodo di rotazione del satellite è di 11 ore 43 minuti, l'inclinazione dell'orbita di 65 gradi.

A bordo del satellite, oltre all'apparecchiatura necessaria alla trasmissione dei programmi televisivi e alla realizzazione del collegamento radio a più canali su lunghe distanze, è stata installata l'antenna; di un complesso di comandi e misuratori, come pure del sistema di orientamento, di correzione dell'orbita di alimentazione energetica del satellite.

L'apparecchiatura installata a bordo del satellite funziona regolarmente.

Proseguono battaglia parlamentare e vertenza benzina

Benzina: enormi sprechi a spese del contribuente

Il governo propone di finanziare 10 mila punti di vendita deficitari garantendo i profitti delle società con un regalo fiscale di 300 miliardi

La discussione parlamentare sul « regalo » di 300 miliardi ai petrolieri ha condotto, questa settimana, a due risultati: l'impegno del governo a riesaminare entro sei mesi l'intera politica dei costi petroliferi; rinvio del rincarato già deciso per il gas per autoveicoli. Prosegue la discussione sui problemi di fondo, al tratta di evitare nuovi costi all'economia italiana e di togliere potere ai gruppi anglo-americani che dominano il mercato dell'energia in Italia — e due questioni in particolare sono aperte: la minaccia dei gruppi privati di razionare la distribuzione di prodotti petroliferi e la mancata soluzione dei problemi contrattuali posti dal gestione sul problema di distribuzione dei carburanti. Su questo punto interviene il segretario dell'organizzazione autonoma di categoria.

I motivi che sono all'origine dell'agitazione promossa dai gestori di impianti stradali di carburanti investono tutto l'orientamento governativo sui prodotti petroliferi. Il Parlamento sta discutendo il disegno di legge 757 sulle modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e del gas metano; nella relazione che accompagna il disegno di legge è detto che « per consentire l'assunzione dei compensi per i gestori di impianti di distribuzione stradale di carburanti, si è reso indispensabile riconoscere i maggiori costi di distribuzione accertati dal Comitato interministeriale prezzi nella misura di lire 1,25 al litro, pari a lire 171 per quintale, lasciando a carico delle aziende petrolifere la relativa differenza ».

La formula viene adottata può trarre in inganno perché lascia credere che a tutti i gestori di impianti stradali verrà riconosciuto un aumento di lire 1,25 al litro mentre non è così.

Questo problema è un po' il nocciolo della questione sollevata dalla FAIP e che investe tutta la linea seguita dalle società petrolifere con le quali il governo succeduti in questi anni.

Infatti la costruzione di oltre 40 mila punti di vendita, di varia natura e con caratteristiche prevalentemente nei centri urbani, ha comportato costi irrazionali che si ripercuotono sino al momento della raffinazione petrolifera, vengono programmati in funzione di questa pleiade distributiva.

Questi enormi investimenti sono uno spreco ma consentono alle società petrolifere di vantare alti costi che richiedono, a loro parere, il riconoscimento di un maggior margine di guadagno esistente.

Per quanto riguarda la distribuzione al pubblico assistiamo alla esistenza di circa 10 mila punti di vendita che hanno un volume di carico marginale di circa 150-200 mila litri annui e che sono, quindi, improduttivi. Per sostenere questa parte di rete di vendita, necessaria solo ai fini di prestigio, di concorrenza e di presenza dei petrolieri stranieri e nostrani, le società riconoscono, ai gestori, compensi maggiori a quelli medi guai esistenti. Questo porta il compenso da lire 9 alle 10, 11 e 12 lire per litro; senza un siffatto sostegno economico non sarebbe possibile il mantenimento di questi impianti più improduttivi, sollevando, di fatto, le società petrolifere dagli attuali oneri.

Contro questa tesi è insorta la categoria dei gestori che, oltre a contestare le conclusioni errate alle quali è giun-

Prestigio

Il supersonico civile, non è nato a caso; indubbiamente, costruire aerei tanto avanzati costituisce motivo di prestigio per le industrie aeronautiche anglo-francesi che per quella sovietica. Ma costituisce anche una « risposta » alle crescenti richieste che al sistema civile aereo si vuole il traffico passeggeri (e anche merci) che su di esso si riversa con volumi sempre più massicci. La stessa americana a queste difficoltà, è stata la progettazione e la costruzione di aerei molto grandi, capaci, quindi, di trasportare in un solo volo molti più passeggeri. La risposta europea, che si farà sentire nei prossimi anni, è di rendere più che doppia la velocità di un aereo, di dimensioni meno grandi. Con ambedue le soluzioni, un solo aereo trasporta più passeggeri nelle 24 ore, o perché ne porta di più, o perché, o perché può compiere più viaggi. La scelta europea non si affermerà certo senza difficoltà: i problemi che si presentano sono stati, finora, risolti. Del resto, non sono stati poi quel successo tecnico ed economico che i costruttori si attendevano, basti pensare che i tempi di carico-scarico, di rifornimento di carburante e altri materiali, di ispezioni e controlli si sono rivelati assai superiori a quanto previsto, e non sembra si riesca a riportarli entro i limiti previsti.

Finanziamenti

Per questi progetti, però, era stato richiesto un massiccio finanziamento statale, in quanto nessuna delle tre industrie in gioco riteneva di poterlo sostenere; ed il finanziamento non venne concesso.

Non è azzardata l'ipotesi che l'industria americana, che detiene un quasi-monopolio nella fornitura di aerei al mondo capitalistico, disturba, anche se in modo modesto, dall'industria inglese e francese (Caravelle, Trident eccetera), cerchi per questa via di eliminare un concorrente che potrebbe dare, con una formula e prestazioni del tutto nuove, seri fastidi, come avviene a suo tempo con il Concorde.

È molto difficile, infatti, che il sovietico TU 141, anche quando sarà costruito in serie, possa introdursi in forza su quel mercato.

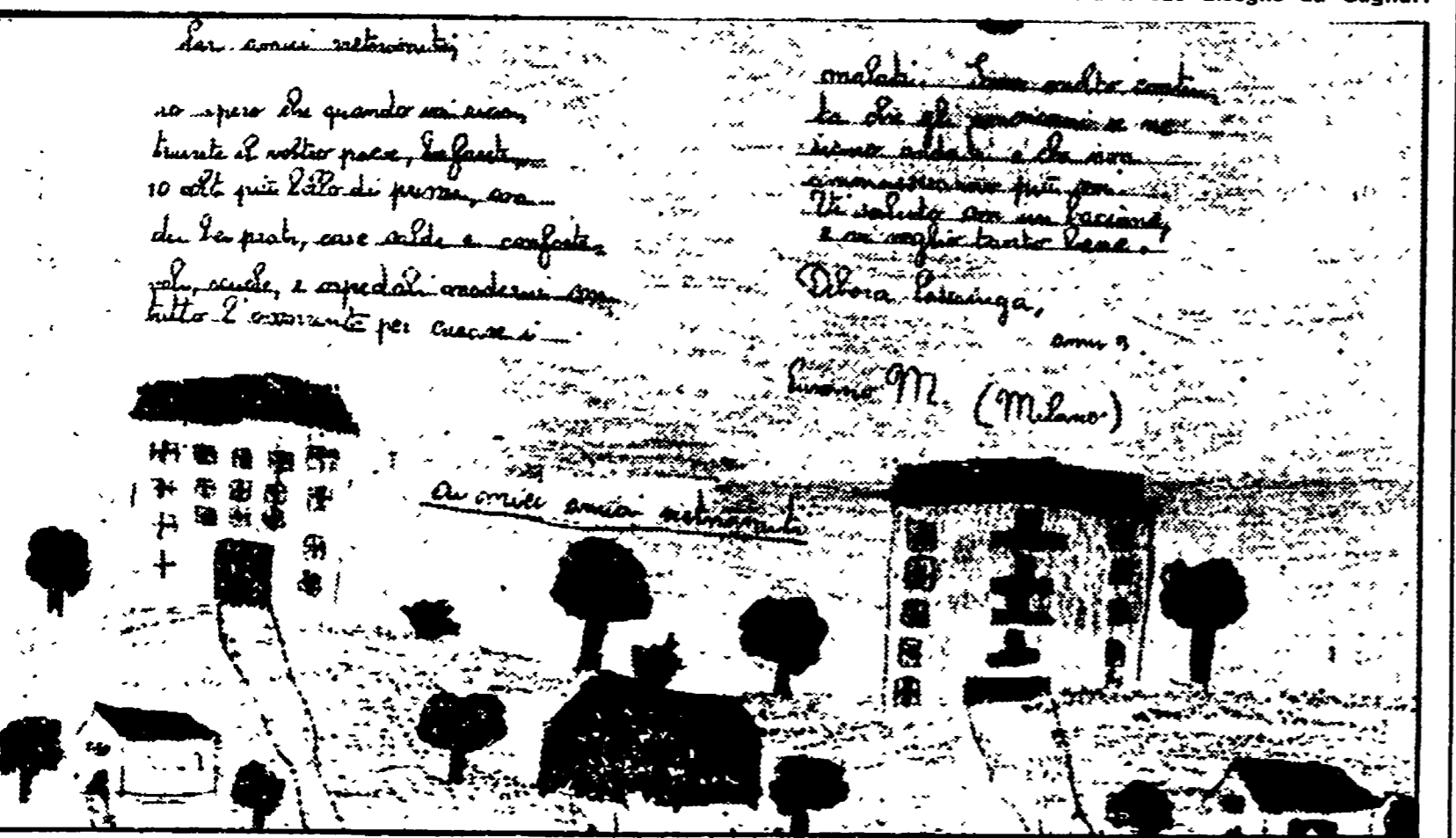
Le imprese costruttrici di aerei, come le compagnie che

gestiscono le varie linee, hanno il profitto dei prossimi cinque o dieci anni, e si preoccupano fino ad un certo punto di un futuro più avanzato. Può anche darsi che, oggi come oggi, il Concorde possa essere, in quanto tale, e per la rivoluzione organizzativa che la sua adozione comporterebbe, più costoso e meno remunerativo. Ma sia il Concorde che il TU 141 sono i capostipiti di una nuova generazione di aerei, che si fanno, più economici, più pratici, nella seconda metà degli anni '70, e certamente negli anni '80.

È possibile affermarlo con tutta tranquillità: in innumerevoli casi, nel corso del progresso, non solo di mezzi di trasporto, ma di altre macchine, di impianti diversi, di procedimenti industriali, gli inizi non sono stati facili, le spese sono state superiori a quanto preventivato, e i risultati economici, in principio inferiori a quanto previsto o sperato.

Coi tempi, però, perfezionamento dopo perfezionamento, il progresso ha sempre dettato la sua legge. E così sarà per l'aereo civile supersonico, che non « esisterà » il subsonico, ma gli si affiancherà in una serie di servizi ove si rivelerà decisamente più pratico, più economico, più efficiente.

Continua il grandissimo successo dell'appello «Un disegno per i bambini del Vietnam» «Vogliamo aiutarvi a ricostruire il vostro Paese»



Avevamo promesso di consegnare ai compagni vietnamiti un album coi disegni che i bambini avrebbero inviato all'«Unità» per i loro coetanei del Vietnam. Ci accorgiamo adesso invece che dovremo modificare la parte tecnica della nostra iniziativa: i disegni sono tanti da riempire 10-20 album, forse di più. Ai compagni vietnamiti daremo tutti i disegni, nessuno escluso, ma certamente dovremo raccogliergli in modo diverso che non in un album. Non si tratta solo di dimensioni materiali: l'appello ai bambini italiani perché mandassero un disegno per il Vietnam ha avuto una tale risposta di massa da diventare un nuovo fatto politico, serio, importante.

La novità non consiste solo nel grande numero dei bambini che hanno inviato il disegno (non siamo neppure in grado di precisare oggi il numero, perché non riusciamo a tener dietro al ritmo di arrivo delle buste: ci vorrà ancora qualche giorno per poter terminare il solo bilancio numerico), ma nelle forme che l'iniziativa ha assunto.

Non azzardata l'ipotesi che l'industria americana, che detiene un quasi-monopolio nella fornitura di aerei al mondo capitalistico, disturba, anche se in modo modesto, dall'industria inglese e francese (Caravelle, Trident eccetera), cerchi per questa via di eliminare un concorrente che potrebbe dare, con una formula e prestazioni del tutto nuove, seri fastidi, come avviene a suo tempo con il Concorde.

È molto difficile, infatti, che il sovietico TU 141, anche quando sarà costruito in serie, possa introdursi in forza su quel mercato.

Le imprese costruttrici di aerei, come le compagnie che