Il 1973 è stato per lo sport un anno avaro, drammatico e luttuoso

Thoeni Merckx Dibiasi Gimondi protagonisti col velista Tabarly

Il « Giro del mondo » è la maggior regata del secolo - Fiasconaro, la Calligaris, Agostini e Aldo Montano sono le altre « stelle » dello sport italiano umiliato dai suoi isterici dirigenti - Cruijff miglior calciatore europeo - La squamosa coscienza di Rous ha impedito all'URSS di arrivare alle finali di Monaco - I grandi morti di quest'anno

L'indomabile Tabarly è stato il protagonista sportivo del 1973, un'annata deprimente purtroppo. Pochi lo conoscono dalle nostre parti, parliamo subito di lui. E' un bretone, fa parte della Marina da guerra francese come tenente di vascello, con un soldo di tremila franchi al mese, ma invece di cannoni, di siluri, di missili, si interessa di velieri. Ha il compito di partecipare, anzi di vincere, possibilmente, a regate oceaniche. Ci riesce di frequente.

Il segreto di Eric Tabarly è la sua possanza atletica, la sua tenacia, la sua conoscenza del mare, dei venti, delle vele, degli scafi, delle manovre, degli uomini che navigano con lui. Al largo, nelle tempeste, Tabarly può restare giorni e giorni senza dormire. Con le mani d'acciaio, con i suoi muscoli, con la volontà, egli può controllare una randa che tre saldi marinai non saprebbero domare. Pare davvero un grande, vecchio, rude capitano dei fieri tempi di Joseph Conrad, quelli che a vela percorsero le rotte del *te* e della *lana* lungo i *Quaranta Ruggenti*, intorno a *Capo Horn*, con i loro « clipper » favolosi, capaci di sfidare gli oceani e gli arcigni dei.

Di giorno Tabarly, serio e silenzioso, scruta il cielo, fiuta il vento, usa il sestante, mentre di notte, come un fantasma, passeggia sul ponte. Resta per ore immobile, muto sotto le stelle, quando ci sono, con gli occhi puntati sull'infinito. Lo « skipper » Tabarly ha cura dei suoi uomini, ama il suo veliero come fosse una creatura adorabile, anche se la sua voce è aspra ed imperiosa, anche se i suoi occhi sono freddi come l'aria gelida dell'Atlantico meridionale, dell'Indiano, del Pacifico verso Capo Horn, tomba delle navi e dei loro valorosi equipaggi. Essere morbosamente legato alla nave ed alla sua gente capitava a tutti i veri marinai. Essi guardavano la polena e lo scafo, gli alberi e le sartie, i pennoni e le vele dei loro velieri con occhi orgogliosi. Forse i giovani d'oggi, che navigano comodamente a motore, non possono capire. Trovarsi con una vela gonfia di vento sopra la testa non è affatto la medesima cosa che sentire un arnese che scaracchia sotto i piedi, oppure dietro la schiena.

Abbiamo parlato di Tabarly e delle vele oceaniche per far intendere ai tifosi degli sports facili e più pooplari, del calcio per esempio, ciò che stanno passando proprio in questi giorni, magari nel momento che leggete, i coraggiosi protagonisti della più grande avventura agonistica del 1973, il *Giro del Mondo* a vela in quattro tappe, da Portsmouth, Inghilterra, a Portsmouth, per circa 50 mila chilometri. Non è una bazzecola come una partita di *foot-ball*, magari a Wembley contro l'Inghilterra in rovina, si tratta anzi della prima competizione del genere in questo secolo ed in ogni precedente epoca: Il « giro » è una corsa lunghissima, drammatica, eccitante, rischiosissima. Per il francese Eric Tabarly, comandante del « Pen Duick VI », ritenuto il levriero dei mari, si sta persino tramutando in una sfida all'impossibile.

Il velista francese Eric Tabarly (a sinistra) e il calciatore olandese Johan Cruijff, «miglior calciatore del 1973 ».

Ecologia e crisi del petrolio

Due alberi sottili e flessibili, uno scafo lungo metri 22 e 25 centimetri, quindi un fuscello per gli oceani, il « Pen Duick VI » è il veliero più veloce della piccola armata delle grandi vele che punta su Capo Horn, a sud dello Stretto di Magellano, con meta Rio de Janeiro. La tappa dall'Australia al Brasile, la terza, risulta lunga 8.370 miglia marine, oltre 15 mila chilometri, quindi almeno tre volte il *Tour de France*. Nell'Atlantico il « Pen Duick VI », incappato in una bufera di vento, ebbe l'albero di maestra spezzato. Non si arrese. Approdò a Cape Town, nel Sud Africa, con 20 giorni di ritardo. Vincitore della prima tappa fu l'inglese « Adventure » della *Royal Navy*: i tempi compensati della classifica escono da una complicata formula algebrica. Durante la seconda tappa verso Sydney, quella della fascia ventosa dei *Quaranta Ruggenti*, il « Pen Duick VI », navigando costantemente nella burrasca, riuscì a ricuperare parte del tempo perduto, ma probabilmente non basterà per vincere la regata del secolo.

L'astioso oceano Indiano è fatto per i forti marinai, ebbene l'inglese Paul Waterhouse, caduto in acqua dalla barca italiana « Tauranga », e il francese Dominique Guillet, « skipper » dello « 33 Export », strappato dal timone da una ondata gigantesca, lo erano. Ma non ebbero fortuna. Sono rimasti vittime dei *Quaranta Ruggenti* che non perdonano a chi precipita nell'oceano tumultuoso. E' una legge impietosa, dipende dall'acqua gelida che uccide quasi all'istante, come dagli abissi infiniti che, al pari di una calamita, attirano sul fondo. Waterhouse, caporale del *7° Dragoni*, e Guillet, lo « zingaro dei mari », devono essere morti ancora prima di saperlo.

La tappa da Sydney, Australia, a Rio de Janeiro, Brasile, si è iniziata sabato 29 dicembre. Il « Pen Duick VI » di Tabarly, con il suo immenso, colorato « spinnaker » gonfio di vento del Pacifico, presa risolutamente la testa, scomparve come un fantasma, nell'infinito, in direzione di Capo Horn, il mostro dello Stretto di Drake, dove si scatenano venti terrificanti, dove il mare è corto, duro e flagellatore implacabile, dove vagano banchi di ghiacci e si può morire contro uno scoglio nero. Magari gli altri rivedranno il « Pen Duick VI » a Rio, fra qualche settimana.

Tabarly e un corridore infaticabile ed i suoi compagni, fra questi il giovane Marc Pajot, medaglia d'argento a Kiel nel 1972, e l'abate Michel Barrè, uomo calmo, tenace e con mani di ferro che diventano preziose nelle manovre, accettano con disciplina le fatiche continue, i sacrifici spartani ed ogni rischio, quando il « Pen Duick VI » s'infila arditamente nelle tempeste per avere più vento. Alle spalle del frettoloso veliero incalzano gli inglesi, soprattutto il « Great Britain II » di Chay Blyth, il capitano dei paracadutisti che attraversò l'Atlantico ai remi di una scialuppa; quindi gli altri francesi « Kriter » e « Grand Louis », poi il messicano « Sayula II », attuale « leader » nella classifica generale, diciamo la maglia gialla del *Giro*, infine gli italiani, cioè il « Tauranga » di Erik Pascoli, lo « Cserb-Koala 50 » di Doi Malingri e Carlo Mauri, il « Guia » di Giorgio Falck. L'industriale milanese ha però ingaggiato il parigino Jerome Poncet, un marinaio professionista.

In primavera, dopo Rio, avremo l'ultima tappa con traguardo finale sulla Manica, dove lo scorso 8 settembre ebbe inizio il *Giro del Mondo*. Sarà quasi maggio, in Italia le folle tifose orchestrate dalla solita stampa interessata parleranno, naturalmente, di *Scudetto*, oppure si illuderanno di acciuffare, 36 anni dopo, quella *Coppa del Mondo* che la Nazionale di Vittorio Pozzo vinse due volte consecutive sia pure con l'aiuto degli oriundi. Dati i tempi, pure i protagonisti della lunga avventura del *Giro del Mondo* riceveranno parecchie sterline distribuite dalla *Whitebread*, la birra che piacerebbe persino alla regina Elisabetta, però la grande regata ha anche un significato positivo in questo momento di crisi del carburante e di follia ecologica. Non vi è sport più genuino e sano, in questa epoca così torbida, della vela. Non avvelena mari, laghi ed oceani come fanno i motori, potrebbe diventare il divertimento estivo di tanta gente e dei giovani in particolare. Imparerebbero tante cose utili, ne guadagnerebbe la salute, risparmierebbero denaro.

L'avventuroso *Giro del Mondo* a vela rimane, forse, l'unico aspetto positivo di un'annata sportiva nera, da dimenticare. Negli stadi del *foot-ball* come nei ring della *boxe*, lungo le strade del ciclismo e sulle piste bianche della neve dove ormai primeggiano il denaro e gli interessi più contorti, è stato un susseguirsi di scandali, di polemiche velenose, di chiassate. Il petroliere Albino Buticchi, che si sta rivelando il peggior presidente del Milan dopo Felice Riva, e l'arbitro Lo Bello, il rissoso pugile Monzon e il suo « patron » Tito Lectoure, sul quale peserebbero, in Argentina, pesanti accuse, l'attore Alain Delon, diventato impresario, e il mago Helenio Herrera, una lingua di bronzo, il tennista Panatta, fluttuante fra ragazzine e tardone, l'invincibile (o quasi) Eddy Merckx, privato del trionfo nel *Giro della Lombardia* per accusa di « doping », e il dirigente brasiliano Joao Havelange, che sarebbe un « corruttore » di arbitri, l'*Hilton Hotel*, sconcio mercato di schiavi moderni dove i *club* calcistici si dannano ed i loro presidenti scalano l'Himalaya dei debiti, il Cagliari e la Roma, il Milan e l'Inter, la Lazio e il Napoli, il Torino e la Juve con la violenza dei loro più fanatici tifosi, infine il baronetto britannico Stanley Rous, dittatore della FIFA, sono finiti, con altri, nelle non invidiabili pagine delle cronache negative. Neppure l'atletica leggera, la cosiddetta reginetta degli stadi, si è salvata.

L'astista Renato Dionisi riceve, sottobanco, robusti «rimborsi» spese come del resto tanti altri « dilettanti » di ogni Paese, incominciando dagli statunitensi. Tutti, ormai, sono diventati dei professionisti dello sport e a sua volta lo sport è spettacolo prima di tutto. Il verbo olimpionico di Pierre De Coubertin riposa dimenticato in una cassa di zinco calata nella tomba di famiglia. L'ultima stagione si era iniziata brillantemente per Marcello Fiasconaro, l'oriundo tornato dal Sudafrica. Una notte di primavera, nell'Arena di Milano, il gagliardo giovanotto galoppando come un purosangue catturò il record mondiale sugli 800 metri con il tempo di 1'43"7, ritenuto straordinario dagli intenditori. Purtroppo l'*exploit* rimase isolato, anzi venne rovinato dalle isteriche intemperanze dei dirigenti della squadra azzurra partecipante, ad Oslo, alla qualificazione per la *Coppa Europa*.

Dino Zoff quasi come Yachine

Quel brutto episodio di pessima educazione accadde qualche settimana dopo nello stadio norvegese sotto l'occhio della televisione europea. Un vecchio *starter* pignolo e bisbetico credette opportuno squalificare Fiasconaro sui blocchi di partenza, il professor Cacchi ed i suoi colleghi dirigenti fecero la solita scena disgustosa. L'unico a comportarsi con « fair-play », con signorile freddezza, fu proprio Marcello, educatosi all'autocontrollo alla scuola del *rugby*, e appunto questo sport virile, ma corretto, viene molto trascurato in Italia. Da noi si preferisce il *foot-ball*, spesso così sguaiato dentro e fuori gli stadi. Il 1974 sarà l'anno della *Coppa del Mondo*, la prima della nuova serie. Il trofeo stavolta è opera dello scultore milanese Silvio Gazzaniga, mentre quello finito in uno scrigno brasiliano era stato modellato da Abel Lafleur, francese. A Monaco di Baviera e dintorni sono ammesse 16 Nazionali. Per la prima volta, dal 1950, viene bocciata l'Inghilterra, mentre l'Unione Sovietica è incappata nelle ire e negli intrallazzi politici di Sir Stanley Rous, l'antico arbitro diventato il pontefice, onnipotente e conservatore, del calcio mondiale di cui il fiorentino Franchi è il machiavello. Per uno strano sorteggio l'URSS dovette affrontare il Cile, che ha nell'oriundo italiano Cazzelli il suo miglior giocatore. Dopo il « golpe » d'autunno del generale Pinochet e degli altri massacratori, la partita divenne moralmente impossibile perchè lo stadio di Santiago era stato tramutato in una prigione, in un posto di tortura, in un lago di sangue. Ecco ciò che non ha capito la squamosa coscienza di Stanley Rous che, magari, si illude di rimettere in corsa l'Inghilterra.

Se la Nazionale di Valcareggi ha battuto gli inglesi prima a Torino, quindi a Wembley, parecchio merito bisogna darlo al portiere Zoff, classificato al secondo posto nel *Ballon d'Or* europeo dietro all'olandese Johan Cruijff. L'unico portiere che ottenne il Trofeo lanciato nel 1956, è stato il sovietico Lev Yachine nel 1963, quindi Dino Zoff ha sfiorato una straordinaria impresa. Il *Super Prestige Pernod*, per i ciclisti, ha premiato Merckx; premiati pure lo spagnolo Luis Ocaña, vincitore del *Tour de France*, e Felice Gimondi, campione del mondo. La nuotatrice Novella Calligaris, il tuffista Klaus Dibiasi, lo sciatore Gustav Thoeni, il motociclista Giacomo Agostini, i pugili Bruno Arcari e Calcabrini, lo schermidore Mario Aldo Montano, il velista Straulino sono state, in particolare, le altre consolazioni degli sportivi italiani in questo 1973, apparso avaro e luttuoso. I grandi morti si chiamano difatti Jules Ladoumègue e Paavo Nurmi, Abebe Bikila e Fred Apostoli, François Cevert, Jarno Saarinen e Renzo Pasolini, ai quali bisogna unire i due poveri marinai scomparsi nell'oceano Indiano irato, gelido, implacabile.

Giuseppe Signori

Hockey su ghiaccio

Passo falso del Cortina che cede il primo posto

La sconfitta del Cortina Doria ad opera di un Alleghe Carpenè ben quadrato e guidato da un Tiller in giornata di grazia, costituisce la sorpresa della seconda di ritorno del campionato di hockey su ghiaccio di serie A. Con questa sconfitta gli ampezzani cedono la prima piazza alla coppia Gardena A&O e Bolzano Coca Cola, entrambe vittoriose, rispettivamente per 8-2 sul Merano Jagermaister e per 7-2 sull'Auronzo.

Il terzetto delle inseguitrici — si fa per dire, in quanto staccate di 5 punti — è sempre quello costituito da Diavoli Milano, Merano e Alleghe. Di queste tre squadre i Diavoli godono un leggero favore di pronostico per la conquista del quarto posto, avendo i milanesi già disputato i confronti diretti sul campo delle avversarie nel girone di andata, che dovranno pertanto ora passare sulla pista del Palaghiaccio, campo che si è sempre dimostrato ostico sia agli altoatesini che ai bellunesi.

Tra le rimanenti compagini del campionato ottima la prova del Brunico sulla difficile pista di Asiago (2-2) e quella dei giovanissimi del Latemar che, contro i Diavoli, hanno disputato una partita ricca di agonismo tanto da mettere in forse il risultato (3-4), obbligando il bravo portiere dei Diavoli, Viale, a superarsi per difendere l'esiguo vantaggio.

La classifica: Bolzano e Gardena p. 19; Cortina 18; Diavoli, Merano e Alleghe 13; Brunico 7; Asiago 4; Latemar e Auronzo 2.

g. m.

In quattromila alla maratona di S. Silvestro

Pippo Cindolo fa meglio di tutti

ROMA, 30 dicembre

La nona maratona di S. Silvestro (corsa con un giorno di anticipo rispetto alla tradizione) è stata vinta da Pippo Cindolo dell'Alco Rieti. Distanziato di 5'22" è giunto secondo Umberto Risi, già vincitore di sette edizioni (tutte quelle precedenti meno quella dell'anno 1971 vinta da Arese); i due svedesi Holmnaes e Larsson, confermando che la loro presenza a Roma non era un fatto... turistico, si sono classificati nell'ordine dopo i due italiani.

La maratona di S. Silvestro non voleva essere, e non è stata, soltanto un fatto puramente agonistico. Senza metter minimamente in ombra la impresa dei grandi, che nella competizione si sono comportati da par loro, questa spigliata manifestazione podistica organizzata dal Cus Roma è stata un fatto sportivo straordinario, riuscendo in pieno nello scopo che crediamo si proponesse: « essere un festival del podismo e smitizzare lo sport »

Con tali propositi gli organizzatori battono la grancassa da anni e — confermando il costante crescendo registrato di edizione in edizione — quest'anno hanno ricevuto l'iscrizione di oltre 5 000 tra donne, uomini, giovani e anziani.

Nella mischia, senza pretese, c'erano anche Abdon Pamich, Bomba (che in corsa si è rivelato più forte di Pamich), Taddeo Biagioli, il cantautore Antonello Venditti, e Orchidea De Santis, con loro una miriade di personaggi, dal magistrato ai giovani della « Castello » che portavano uno striscione sul quale avevano scritto il loro messaggio per uno sport per tutti.

La partenza doveva avvenire alle ore 10 precise, ordinata da uno sparo di cannone; ma quando davanti ai concorrenti si è portata la TV è incominciato quello strano fenomeno esibizionistico dal quale ne è nata una spontanea partenza. Trattenere tale marea d'altronde a quel punto non era certamente impresa facile: tanto più che l'auto con la cinepresa muovendosi se li portava dietro tutti protesi alla ricerca di un attimo di notorietà.

Al traguardo degli otto chilometri la moltitudine è piombata quasi al completo. Gli svedesi Holmnaes e Larsson, con Cindolo, già si erano avvantaggiati mentre, poco distanziato, Risi organizzava la sua difesa. Dentro lo stadio delle Tre Fontane, dove entravano soltanto quelli che volevano terminare lì la loro fatica, per primo c'è arrivato lo studente 17enne Paolo Giani.

Al traguardo successivo, quello del primo passaggio dalle Terme di Caracalla, giungevano quindi per primi, in linea tra loro (a sottolineare il disimpegno agonistico della loro esibizione) Trambaiolo, Arese e Del Corso.

Tra coloro che proseguirano invece la strada della maratona i due svedesi continuavano a condurre con Cindolo opportunisticamente « nascosto » tra loro.

Una volta giunti nuovamente in vista dello stadio delle Tre Fontane all'EUR, dal terzetto di battistrada Cindolo è partito deciso all'attacco iniziando la fuga che lo avrebbe portato a trionfare sul traguardo finale. Allo stadio delle Terme di Caracalla, nel frattempo, giungevano intanto numerosi concorrenti per il traguardo del km 22,500.

La prima delle ragazze a portare a termine la prova su questa distanza risultava così Patrizia Giammaria e dopo di lei giungeva Daniela Di Loreto e alla fine delle statistiche si poteva apprendere che Muscardini, studente di Civitavecchia, classe 1956 e Maialetti, commerciante di Roma, classe 1911, erano il più giovane e il più anziano giunti sul traguardo di «Mezzocammino». Mentre gran parte di quei 4 000 partiti dal Colosseo si erano ormai tramutati in entusiasti spettatori appariva nello stadio Cindolo a godersi il meritato applauso e l'abbraccio della moglie.

Eugenio Bomboni

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

Irrisolto il problema dei gas di scarico

Ancora lontano il motore pulito

Diversi tipi di marmitte antinquinanti, ma nessuna veramente soddisfacente

Prima che scoppiasse la crisi dei rifornimenti di petrolio una notizia ha diffuso il panico nell'industria automobilistica americana e ha dato un duro colpo a chi sperava di poter risolvere senza grossi traumi il problema dell'inquinamento derivante dai gas di scarico delle automobili: si è scoperto che le nuove marmitte antinquinamento a catalizzatore (per lo studio e lo sviluppo delle quali la industria automobilistica americana ha investito centinaia di milioni di dollari, ottemperando alle disposizioni antinquinamento imposte dalla *Environmental Protection Agency* per il 1976) hanno una indubbia efficacia nel ridurre alcuni gas nocivi, quali gli ossidi di carbonio e di azoto, normalmente presenti nei gas di scarico, ma producono contemporaneamente un altro grave tipo di inquinamento.

Il catalizzatore al platino, al quale era affidata la speranza di una risoluzione stabile e definitiva del problema, favorisce imprevedibilmente la conversione in acido solforico dello zolfo contenuto nella benzina. Dalle marmitte, di conseguenza, esce acido solforico, finemente vaporizzato, in una concentrazione che è dalle 3 alle 15 volte superiore al massimo livello considerato accettabile per la salute pubblica.

L'EPA, che sta sottoponendo il nuovo tipo di marmitte a prove e misurazioni, sta raccogliendo dati per uno studio che sarà pubblicato, si prevede, in aprile. Se il responso sarà negativo, questa parte del programma antinquinamento andrà, è il caso di dirlo, in fumo.

Sembra quindi che il gas di scarico delle automobili si mostri refrattario ad un efficace intervento antinquinante; per lo meno, ci si trova di fronte a difficoltà che, se non sono insuperabili, esigeranno tuttavia una ulteriore, lunga fase di ricerche e di investimenti; per molto tempo ancora, perciò, dovremo fare i conti, soprattutto nelle città, con le marmitte delle automobili.

Già abbiamo raggiunto livelli preoccupanti. Nelle città, ai margini delle isole pedonali (ove però non si respira certamente aria di bosco) non è necessario essere provvisti di sofisticati strumenti di misurazione per cogliere la gravità del problema. Basta utilizzare il proprio naso e la propria gola per avvertire, particolarmente quando il traffico è più intenso, la sgradevole sensazione di essere costretti a respirare immersi in un'atmosfera che non è respirabile. La sensazione è penosa, si avrebbe voglia di trattenere il respiro, di camminare in apnea, mentre lunghe file di auto, in marcia o ferme ad un semaforo, emettono dai loro nerastri, borbottanti tubi di scappamento, un flusso continuo che appesta l'aria e i polmoni.

L'incremento del traffico esalta questo tipo di inquinamento non soltanto per l'aumento numerico delle marmitte ma anche perché, congestionando le vie di scorrimento, viene ridotta la velocità media, si moltiplicano e si prolungano i tempi di sosta; le numerose accelerazioni che si rendono necessarie in questo tipo di traffico producono poi una emissione quantitativamente maggiore dei gas nocivi.

Per la tutela della salute pubblica si rende inevitabile l'adozione di misure adeguate: l'alternativa, altrimenti, è quella della riduzione pressoché totale del traffico automobilistico, indipendentemente dalle attuali limitazioni determinate dalle difficoltà di approvvigionamento di carburante.

Intervenendo sui gas di scarico con apposite marmitte non si può risolvere radicalmente il problema, a meno che (ma per diversi anni ancora ciò sarà molto difficile) non si riesca a far uscire dalle stesse aria pura. Così stando le cose è evidente che una riduzione della quantità dei gas nocivi risolve ben poco se poi esistono zone dove il traffico raggiunge livelli altissimi.

Anche il discorso antinquinamento deve dunque passare necessariamente attraverso una diversa programmazione e strutturazione del territorio che eviti il concentramento di esagerati insediamenti produttivi ed abitativi, ma decentri razionalmente i naturali punti di convergenza del traffico automobilistico in modo da evitare quegli intasamenti che non solo sono dannosi per la salute pubblica, ma oggettivamente abbassano, se non annullano, il grado di utilità dell'automobile, rendendo problematici e lentissimi gli spostamenti al volante.

All'interno di una simile impostazione deve trovare (e lo si può fare fin da ora) uno spazio sempre più massiccio il trasporto pubblico, organizzato su di una rete efficiente, competitiva rispetto al trasporto individuale, sia per quanto riguarda i tempi, sia per quanto riguarda i costi.

Non è necessario fare molti calcoli per evidenziare i vantaggi che il trasporto pubblico presenta per la collettività: si ricordi che un pullman può trasportare comodamente al suo interno 60 persone che, altrimenti, considerando una densità media di due persone per vettura, sarebbero distribuite su una trentina di auto, con tutto quello che ne consegue sia per quanto riguarda la mobilità del traffico, sia per quanto si riferisce all'inquinamento prodotto.

Questo non significa certamente abolire l'automobile: il trasporto pubblico, per quanto efficiente, non potrà mai coprire tutta quella gamma di impiego per la quale si presta invece egregiamente l'automobile privata, dotata di una maggiore flessibilità d'uso. Ma la sopravvivenza dell'automobile, almeno per l'automobile a motore a scoppio, a scadenza più o meno lunga, è legata strettamente al realizzarsi delle condizioni suaccennate: i micidiali ingorghi che, per ore ed ore, intrappolano di quando in quando gli automobilisti nelle grandi città sono un pallido esempio di quanto potrebbe accadere, in un futuro non molto lontano, se non si interviene tempestivamente

In attesa di queste soluzioni non è fuori luogo ricordare che l'uomo è dotato di due gambe che non servono necessariamente soltanto per pigiare l'acceleratore, il freno e la frizione.

O. I.

Era esposta al Salone di Milano

La più piccola motocicletta

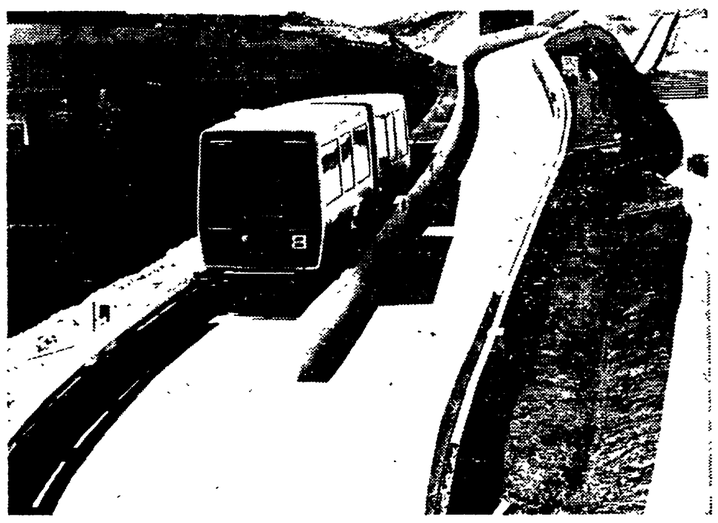
La crisi dei carburanti potrebbe aprirle la strada del successo

In occasione del recente Salone del ciclo e motociclo di Milano l'attenzione dei visitatori era rivolta soprattutto alle moto di media e di grossa cilindrata. Ma il pubblico si è soffermato — già era nell'aria la crisi dei prodotti petroliferi — anche negli stands che esponevano biciclette e ciclomotori di piccola cilindrata. La motocicletta ritratta nella foto, costruita dalla Franco Morini, è equipaggiata con un motore di soli 48 cc., pesa in tutto 28 kg. e può trovare agevolmente posto nel bagagliaio di un'automobile.

Per gli spostamenti nel più grande aeroporto del mondo

Decine di treni-navetta guidati solo da un computer

Il sistema trasporta in un'ora 9.000 passeggeri, 6.000 valigie e 35 mila Kg. di posta su una rete di 21 chilometri



Decine di treni-navetta formati di due carrozze elettriche « guidate » solo da un computer smistano nel massimo aeroporto del mondo, quello di Dallas - Forth Worth inaugurato in ottobre, circa 9.000 passeggeri, 6.000 valigie e 35 mila kg. di posta ogni ora su una rete di 21 chilometri.

Le 68 carrozze del sistema viario aeroportuale « Airtrans » sono dotate di motori ASEA a c.c. da 60 HP, che imprimono alle vetture una velocità di 25 km./h. Le carrozze corrono su speciali ruote gommate entro una guida ad « U » in cemento (nella foto qui sopra).

Delle 68 carrozze, 51 sono adibite ai passeggeri e le altre ai bagagli a parte e alla posta. Le carrozze passeggeri ospitano 40 persone ciascuna: 16 nei posti a sedere e 24 in piedi, con ampio spazio per i bagagli a mano.

Lo stesso sistema potrebbe risolvere il problema di un collegamento di un aeroporto suburbano, come il Forlanini di Milano-Linate, con i grandi « terminal » cittadini e con la più vicina stazione della metropolitana, che potrebbe raggiungere in cinque minuti.

Una linea « Airtrans » potrebbe accelerare all'aeroporto di Fiumicino (Roma) i trasbordi dai « nazionali » agli « internazionali », e far risparmiare ai passeggeri fatiche e denaro (oggi si ricorre alle lunghe camminate oppure ai taxi).

Il biglietto unico « Airtrans », considerati i normali prezzi americani, costa una sciocchezza: 25 cents (150 lire), assai meno del prezzo di una corsa in taxi.

Le strade / Il traffico

Il 10 gennaio scade il bollo per le automobili

Il 10 gennaio scade per gli automobilisti possessori di medie e grosse cilindrate — che sono il 37 per cento circa — il bollo di circolazione.

Gli automobilisti proprietari di autovetture che non superano i 9 HP fiscali (che sono la maggioranza, pari al 63 per cento circa del complesso dei possessori di autoveicoli), avranno, invece, tempo fino al 10 febbraio 1974, un mese in più cioè, per pagare la tassa di circolazione. Alla stessa data è fissata anche la scadenza per i possessori di autobus, motoscafi, camion e motocicli

L'importo della tassa di circolazione annuale relativo alle più diffuse cilindrate è il seguente: L. 7.150 per la « 500 »; L. 10.720 per la « 600 »; L. 15.315 per la « 850 »; L. 18.375 per la « 1000 »; L. 21.740 per la « 1100 »; L. 27.560 per la « 1200 »; L. 32 155 per la « 1300 »; L. 39.805 per la «1500», L. 52.050 per la « 1750 »; L. 59 mila e 195 per la « 1800 ».

Secondo i dati elaborati dall'ISTAT — riferisce l'Adnkronos — a tutto il 1972 le autovetture che hanno pagato la tassa di circolazione risultano complessivamente 12 milioni 484 mila 313, gli autobus 36 mila 150, gli autocarri 979.270, le trattrici e le motrici per semirimorchi 16 mila 321, mentre i motocicli risultano 4 milioni 81 mila 572. Complessivamente, quindi, tra autoveicoli e motoveicoli risulta che nel 1972 hanno pagato la tassa di circolazione 17 milioni 597 mila 626 unità.

■ L'aeroporto di Fontanarossa è stato riaperto al traffico dopo l'inattività conseguente ad una serie di lavori per il rifacimento della segnaletica della pista ed il taglio di alcuni alberi che non consentivano la perfetta operatività del Vasis, un impianto indispensabile per i voli notturni.

L'aeroporto era stato chiuso ai voli notturni il primo dicembre scorso in seguito ad una protesta dell'Associazione dei piloti. I voli erano stati dirottati sull'aeroporto NATO di Sigonella. L'aeroporto di Fontanarossa oltre al Vasis dispone del «Vor», di un radar e di un radiofaro.

■ Le Ferrovie dello Stato hanno dato il via quest'anno ad un vasto programma per l'installazione nelle maggiori stazioni ferroviarie di un sistema di « teleprenotazione » e di « tele-biglietteria » mediante una serie di apparecchiature elettroniche. Il programma prevede l'attrezzatura con il nuovo sistema di un centinaio di stazioni ferroviarie ed il collegamento anche con alcuni « terminali » all'estero, uno dei quali già installato in Svizzera e due in via di sistemazione a Parigi e a Bruxelles. In pratica il viaggiatore potrà prenotare « elettronicamente », in un apposito ufficio, i posti a sedere sui treni ordinari, rapidi e TEE e, con lo stesso sistema, gli verrà rilasciato il biglietto di viaggio: il tutto, ovviamente, in tempi estremamente ridotti rispetto alle analoghe operazioni espletate presso gli sportelli.

Il primo impianto del genere è stato inaugurato il primo aprile scorso nella nuova biglietteria della stazione Termini, a Roma.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**