Un convegno della FAST a Milano

Ma è davvero pericolosa quella foresta?

«Ecologi» e «tecnologi» si sono affrontati in un dibattito che solo in parte ha contribuito a chiarire i problemi della distruzione del patrimonio boschivo e del consumo di legname

MILANO — Persino il titolo del convegno (organizzato dalla FAST, la Federazione delle associazioni scientifiche e tecniche) nascondeva l'insidia del dubbio e della provocazione: «La tua casa - Il nostro ambiente». Dove ciascuno potrebbe, a piacere, individuare un'evidente contrapposizione fra i due possessivi; oppure un più sottile antagonismo nel rapporto casa-ambiente; ovvero, ancora, porre l'accento sul valore «congiuntivo» dei due termini interpretando il rapporto non più come dicotomia ma, forse più ingenuamente, come binomio.

Se alle difficoltà interpretative del tema si aggiunge la presenza, più suggerita che espressamente indicata, di un terzo termine, il legno, assunto quale polo di ulteriori e più complessi rapporti del tipo Naturale-Artificiale; o anche Uomo-Natura (ma anche il più pretenzioso Bene-Male andrebbe a pennello) si capisce come fin dalle prime battute l'argomento del convegno sia andato dilatandosi a dismisura fino a configurare una vera e propria esplosione.

Il conflitto è stato aspro e combattuto. Tutte (ma proprio tutte) le armi a disposizione dei due eserciti contrapposti sono state usate: matematica, fisica, chimica, geometria analitica per attenerci alle scienze esatte. Ma anche la filosofia ha scoccato strali acuminati dall'arco delle analisi estetiche del prof. Gillo Dorfles. E come difendersi dalle interpretazioni «psicologiche» in merito alla «dinamica psico-sociale del conflitto legno-non legno»?

Difficile fare ordine. Difficile, anche, sottrarsi al fascino di un'epica che ha visto contrapposti i più valenti e preparati guerrieri delle due parti in lotta per la sopravvivenza: Ecologia o Tecnologia? Il dilemma (artificioso a nostro avviso) ovviamente non è stato risolto.

Chi ha tentato di dribblare, di mediare, di comporre i contrasti, o più semplicemente di applicare una rigida neutralità, è stato irrimediabilmente messo da parte. Nella contesa fra un gruppo nutrito di esperti, docenti universitari, tecnici chi non ha preso decisamente partito per l'una o l'altra fazione, ha per ciò stesso cessato di esistere: si è autoescluso dalla Storia.

E anche dalle favole. Sì, perchè tra le possibili ottiche interpretative del titolo (proposta? tema? argomento? indice? suggerimento?) del convegno non poteva mancare (tale almeno ci è parso) l'approccio psicanalitico alla materia. Se ne è incaricato il prof. Ruggiero Romano dell'Ecole Pratique des Hautes Etudes en Sciences Sociales di Parigi il quale a proposito di favole e collocandosi decisamente su posizioni «tecnologiche» ha detto pressappoco quanto segue: non è vero che le foreste sono buone. Non è vero che i boschi siano salubri e facciano bene alla salute. Oppure, affermativamente: la Natura è oscena e brutta, come le foreste. Tant'è vero che nel Medio Evo, a foreste lussureggianti corrispondevano orribili pestilenze, fame generalizzata, febbri micidiali e elevato tasso di mortalità. L'uomo moderno e contemporaneo ha il grande merito di aver imbrigliato e piegato alle sue esigenze l'orribile Natura e le sue putrescenti manifestazioni come le foreste tropicali, i boschi e così via.

Non per niente, ha proseguito il relatore, (ecco la favola) il lupo mannaro presente sotto varie forme in quasi tutti i patrimoni favolistici popolari, proviene sempre dalla foresta, vista come ricettacolo di ogni male e come entità malefica antagonista dell'uomo.

Di rincalzo, l'architetto Ettore Sottsass, noto designer milanese, ha affermato testualmente e perentoriamente: «La foresta non è un paradiso perduto. In Nuova Guinea la foresta uccide e rende impossibile la vita persino agli indigeni. Ci sono serpenti, paludi, animali feroci o velenosi. Il clima è insopportabile»

A questo punto la demonizzazione della foresta e della Natura è completa. Nessuno dei presenti al convegno ha trovato la forza di suggerire la sollecita, conseguente e totale eliminazione delle foreste equatoriali, tropicali, subtropicali e continentali.

Il clamore di questi titanici scontri fra Naturale e Artificiale, fra Uomo e Natura, è stato spesso interrotto da un flusso benefico e rigeneratore di dati, cifre, statistiche sulle disastrose condizioni del nostro patrimonio forestale e sulla produzione e consumo di legname in Italia e nel mondo.

In queste occasioni il tono del convegno si è decisamente sollevato. Occorre partire dal concetto che esiste una certa equivalenza fra legno e petrolio. Non fosse altro perchè i due elementi non esistono in quantità infinita e prima o poi, se usati senza validi criteri economici, il pianeta finirà per andare «in riserva», sia di legno che di petrolio. Inoltre (altra affinità) sia il legno che il petrolio provengono dalla stessa fonte: le foreste; anche se nel caso del petrolio si tratta di foreste ormai scomparse da millenni.

Ma ci sono anche notevoli differenze una delle quali è nettamente in favore del legno. Quest'ultimo, infatti, contrariamente al petrolio, può riprodursi. Le piante, come è noto, crescono spontaneamente, poichè non necessitano di alcun intervento umano per il loro ciclo biologico.

Il problema è di non abbattere più alberi di quanto sia compatibile con i ritmi e i tempi di crescita dei medesimi. Ma pare che le statistiche siano allarmanti. Dal momento che nel mondo, in 70 anni, sono stati distrutti per vari motivi 19 milioni di chilometri quadrati di foreste. Vale a dire il 37% dell'intero patrimonio forestale planetario. Parallelamente sono aumentati del 140% i terreni aridi o desertici. E il processo continua

Per tornare al nostro Paese c'è da rilevare che su circa un sesto dell'intero territorio nazionale italiano (50 mila chilometri quadrati) grava una minaccia di erosione. Certo, le piante possono ricrescere. Ma i ritmi biologici vegetali non sono paragonabili a quelli umani. Prima che un pioppo sia utilizzabile occorrono dagli 8 ai 12 anni. Per un eucalipto 10-15 anni. Per i pini esotici bisogna aspettare 20-25 anni.

In compenso l'Italia produce solo il 26% del fabbisogno nazionale di legname. E si spiega. Dal momento che fino a due secoli fa nel nostro Paese c'erano foreste e boschi per 15 milioni di ettari. Oggi ne restano solo 6 milioni, per di più in gran parte di scarsa qualità e poco o per niente utilizzabili.

Allora? Occorre sostituire il legno con i prodotti sintetici: è stata questa l'indicazione ripetuta spesso al convegno. E riecco il conflitto fra Naturalità e Innaturalità, fra legno e non-legno. Il legno è naturale? La plastica è innaturale? «I prodotti sintetici sono derivati dal petrolio che è un prodotto naturale. Quindi sono naturali tutte le materie plastiche» dicono i Tecnologi.

«Allora — ribattono gli Ecologi — la discriminazione potrebbe consistere nella presenza o meno di una lavorazione della materia; un'asse di legno piallata deve quindi appartenere di diritto al regno dell'artificiale poichè l'unica, vera "forma naturale" del legno è l'albero. Ma tutto ciò è evidentemente assurdo».

E' noto a tutti che la Natura non produce tavoli, nè sedie o armadi. E allora il vetro e il ferro? Fanno parte dell'Innaturalità o della Naturalità?

La domanda non ha trovato risposta negli atti del convegno.

Elio Spada

Un nuovo tipo di intervento chirurgico contro le asciti

Come alleviare i disagi dei malati di cirrosi

GROSSETO — *Tra le relazioni presentate al IV Congresso della Società di ricerche in chirurgia, svoltosi nei giorni scorsi a Firenze, ha suscitato grande interesse quella presentata dal prof. Renato Magaldi, primario chirurgo dell'ente ospedaliero di Grosseto sulle possibilità di trattamento chirurgico delle asciti ribelli alle normali cure mediche. Una speranza, dunque, per i numerosi ammalati di cirrosi, di cui le asciti sono la grave conseguenza. Ne abbiamo parlato con lo stesso prof. Magaldi.*

Può dirci come si è giunti ad affrontare il problema della ascite sotto il profilo chirurgico?

Il problema di correggere l'ascite in maniera chirurgica non è nuovo. Fu già impostato agli inizi del secolo da alcuni chirurghi che cercarono di drenare direttamente nel sistema venoso il liquido endoaddominale che si forma in eccesso nei pazienti affetti da cirrosi, ma fu solo dopo gli anni '60 che questa possibilità iniziò a concretizzarsi: si pensò allora di servirsi, per questo drenaggio, di un sistema valvolare unidirezionale.

In che cosa consiste questo apparato valvolare?

Si trattava allora di valvole ad una via opportunamente inserite per mezzo di tubi, rispettivamente nella cavità peritoneale e in una vena, che consentivano il passaggio del liquido ascitico nel sistema venoso.

E quali erano i risultati?

Piuttosto modesti in quanto questi apparati valvolari dovevano essere ulteriormente perfezionati. Inoltre la scelta della vena non era la più adatta

Attualmente che progressi si sono avuti?

Recentemente l'americano LeVeen ha messo a punto una valvola, che ora si trova in commercio anche in Italia, di rara perfezione per assicurare questo drenaggio, mentre viene scelta la vena giugulare interna per arrivare col tubo venoso fisso alla cava superiore.

In che cosa consiste quindi l'intervento chirurgico?

Come abbiamo accennato, la valvola (di polipropilene) contiene alle due estremità un tubo addominale multiforato ed un tubo venoso. Con una incisione al di sotto del margine del fegato si inserisce il tubo addominale nella cavità peritoneale ove viene assicurato con un sutura a «borsa di tabacco». La valvola viene invece fissata al di sopra del peritoneo nel contesto dei muscoli retti. Un tunnel sottocutaneo, praticato da questa incisione fino a sopra la clavicola consente il passaggio del tubo venoso che, previa incisione trasversale un dito sopra la clavicola, si introduce nella vena giugulare interna isolata spinaendolo per almeno 7-8 centimetri onde venga ad alloggiarsi nella vena cava superiore.

Questo sistema «guarisce» la cirrosi?

No, assolutamente. Risolve tuttavia il problema emodinamico e nello stesso tempo migliora le condizioni generali del paziente e risolve in buona parte l'insufficienza epatica e quella renale, che assai spesso si accompagnano.

I pazienti quindi si giovano molto di questa operazione?

Certamente. Nella nostra esperienza abbiamo pazienti a distanza di un anno, 10 mesi, 8 mesi, dall'intervento che stanno bene ed hanno ripreso le loro normali occupazioni. Naturalmente la nostra esperienza si limita ad un controllo che non supera l'anno, avendo iniziato ad intervenire chirurgicamente con questa tecnica dal novembre dello scorso anno.

Secondo l'esperienza di LeVeen, si può affermare che la sopravvivenza sia di qualche anno?

Sì. L'esperienza di LeVeen è iniziata nel 1974 ed esistono pazienti che vivono da quel periodo.

Qual è il caso più difficile che le è capitato?

Quello di un paziente che abbiamo operato in coma profondo, senza nemmeno l'ausilio dell'anestesia locale, essendo insensibile agli stimoli dolorifici, che attualmente sta bene — a distanza di otto mesi — e da circa quattro mesi ha ripreso la propria attività di impiegato.

L'intervento viene eseguito in anestesia generale o locale?

Trattandosi di un intervento privo di shock eseguito in pazienti in gravi condizioni si preferisce l'esecuzione in anestesia locale.

Esistono complicazioni?

Non ne abbiamo avute, ma possono verificarsi. Adottando tuttavia una tecnica corretta dovrebbero essere molto rare ed eventualmente non in stretta relazione con l'applicazione dello «shunt-peritoneo venoso continuo». L'esperienza futura ci dimostrerà la validità di questa metodica chirurgica che comunque ci sembra che già da ora abbia notevolmente allungato la vita di questi pazienti che la terapia medica non riesce a migliorare a lungo termine.

Paolo Ziviani

Il telerilevamento via satellite

Quando la terra viene «letta» dallo spazio

Si possono cominciare a gestire le risorse terrestri dallo spazio. Il nuovo sistema ha un nome preciso: *telerilevamento*. Infatti ad un paio di satelliti sono affidate la raccolta, la elaborazione e la diffusione di dati che per quantità e qualità vengono considerati di eccezionale importanza. Il progetto, ora tradotto in realtà dopo parecchi anni di studi, è siglato TERRA, cioè *Tecniche di elaborazione e rilevamento delle risorse ambientali*.

La grossa mole di lavoro svolta — è stato spiegato a Bologna dai dirigenti della Telespazio durante un incontro con i giornalisti e amministratori — viene messa a disposizione delle Regioni e dei privati, soprattutto delle istituzioni per le loro strategie e i loro interventi di sviluppo da collegare alla programmazione nazionale. I satelliti messi in orbita dalla Nasa in tre esemplari — luglio 1972, febbraio '75 e nel marzo di quest'anno — sono denominati *Landsat*. Sono divenuti, dopo opportuni perfezionamenti — altrettante fonti di informazioni obiettive e sinottiche ed insieme strumenti di singolare duttilità. I dati elaborati, in modo molto sofisticato, possono essere trasformati a seconda delle esigenze dell'operatore che li ha richiesti: per lo studio degli ambienti agricolo, idrologico e marino.

Come, dove e — più precisamente — perchè avviene il telerilevamento? Prima ancora di tentarne una spiegazione sarà bene precisare che per «telerilevamento» va inteso un gruppo di tecniche di osservazione e di caratterizzazione degli oggetti attraverso la misura — a distanza delle radiazioni dagli stessi oggetti riflesse o emesse nel visibile e nell'infrarosso.

L'osservazione delle radiazioni elettromagnetiche che interagiscono sulla superficie terrestre o che da questa sono prodotte — suolo, vegetazione, acqua, neve, ecc. — si presti ad una migliore conoscenza del nostro ambiente e dei molti fenomeni che lo caratterizzano, sia naturali che antropici, imputabili all'uomo.

I *Landsat* 1 e 2 seguono un'orbita quasi polare, viaggiano ad una altitudine di 900 chilometri, con un angolo di 90 circa rispetto all'equatore. Questo percorso consente ai satelliti (la stazione del Fucino, nell'Abruzzo-Molise, è considerata la più importante della rete Nasa) di «fotografare» quasi l'intero globo almeno una volta ogni diciotto giorni; ogni nove giorni se consideriamo che i satelliti in orbita sono due. Mentre però le macchine fotografiche costituiscono gli strumenti di uso più comune per fissare a distanza le caratteristiche degli oggetti, nel telerivamento vengono impiegati censori multispettrali e telecamere, installati a bordo di satelliti (nella fattispecie i *Landsat*) come di aerei, di razzi-sonda e di palloni. Durante una recente dimostrazione, svoltasi a Bologna si è potuto osservare in particolare che i due satelliti «pettinano» la Terra utilizzando ognuno un registratore magnetico a larga banda, quattro diverse antenne (una di esse è per la raccolta dei dati) un multispettrale e tre telecamere. Questi ultimi tre strumenti consentono di osservare simultaneamente una area di 185 x 185 chilometri. Non utilizzano, però, pellicole: le immagini captate vengono focalizzate su una superficie fotosensibile e scandite da un fascio elettronico il quale produce un segnale video, trasmesso, poi, alla stazione ricevente via radio.

L'intera operazione apre tre possibilità: mette a disposizione di grandi utenti, che provvedono per proprio conto alle successive elaborazioni, i dati grezzi; elabora parzialmente i dati per conto di utenti medi, per esempio società di consulenza; elabora completamente i dati e realizza studi pilota per conto, ad esempio, di enti e organi regionali.

Sempre a Bologna si sono potute vedere alcune «riprese»: l'area coperta della stazione di Fucino (l'Europa e tutti gli stati del bacino del Mediterraneo), la composizione colore di una visione dell'Etna, le componenti principali di una veduta della laguna di Venezia (l'analisi mette in evidenza i diversi livelli di torbidità dell'acqua e l'andamento delle correnti), l'esame della geomorfologia del terreno e della estensione degli specchi d'acqua in Lombardia, le caratteristiche morfologiche dell'arco alpino e l'estensione del manto nevoso nel periodo estivo e la classificazione tipologica di una zona del Lazio.

Questi dati possono essere integrati con altri, raccolti da un satellite metereologico — il *Meteosat* — lanciato per uno studio sistematico dei fattori climatici e per la valutazione della loro influenza sulla disponibilità di risorse idriche per l'irrigazione.

Le esperienze più rilevanti si sono avute finora principalmente in quattro direzioni dove, poi, si sono avute concrete applicazioni: in agricoltura dove ha permesso la compilazione di inventari dei terreni e delle coltivazioni, la classificazione dei suoli, la previsione di sviluppo dei raccolti e della produzione con un'analisi dei cicli fenologici (i fenomeni della vita animale e vegetale in relazione alle stagioni); in idrologia con la valutazione delle risorse idriche tramite una migliore conoscenza delle acque superficiali e la stima delle riserve potenziali costituite da ghiacciai e nevai; in oceanografia con lo studio delle correnti costiere, con la individuazione dei sedimenti sospesi e con la batimetria sotto costa; infine in geologia con la identificazione di caratteristiche geomorfologiche e con la produzione di mappe geologiche.

Gianni Buozzi

notizie in breve

Una diversa chirurgia contro un tumore dell'intestino

Una nuova chirurgia, messa a punto a Genova per la prima volta al mondo, potrà alleviare le sofferenze di quanti sono colpiti da un particolare tipo di tumore alla parte terminale dell'intestino, noto come «diverticolite ulceromorragica», «poliposi del colon» e «malattia di Grohn».

L'intervento consiste nella asportazione completa dell'ultimo tratto di intestino, ed evita la riformazione della poliposi, la sua cancerizzazione, ed elimina le emorragie. Il nuovo sistema, denominato «ileocanalestomia», è stato ideato dal prof. Erminio Cariati di Cosenza, docente di chirurgia toracica all'università di Genova e dal direttore della clinica chirurgica «R», prof. Egidio Tosatti.

Un pace-maker dall'Olanda

Un nuovo tipo di pace-maker (stimolatore cardiaco) attualmente in fase sperimentale in due ospedali romani, sta per essere messo a disposizione dei pazienti che hanno disfunzioni nel ritmo cardiaco. I risultati di questi esperimenti, durati alcuni anni, verranno resi noti nel corso del secondo congresso sulle cardiostimolazioni in programma a Roma nei giorni 7, 8 e 9 dicembre. Le caratteristiche sono state anticipate alla stampa nel corso di una visita in Olanda negli stabilimenti dove viene prodotto il nuovo tipo di stimolatore cardiaco. La denominazione tecnica dell'apparecchiatura elettronica è *Medtronic ST 69*.

In particolare lo *ST 69*, con batterie al litio della durata media di dieci anni e di ridotte dimensioni, potrà essere applicato a pazienti di qualsiasi età.

Come ottenere precise analisi del sangue

Un sistema di misurazione con cui si può precisare la concentrazione di diverse sostanze nel sangue con una esattezza molto superiore ai mezzi tradizionali è stato sviluppato dal dottor Nils Kaiser dell'«Istituto Max Planck» di fisica del plasma, presso Garching, nella Germania federale. Il sistema è basato su di una lastra irradiata da un laser. Per conoscere il contenuto di alcool nel sangue basterà premere le labbra sulla lastra per avere sul momento il dato richiesto. Con lo stesso apparecchio si possono determinare il contenuto di zuccheri, grassi, acido urico. Anche i diabetici hanno la possibilità di misurare più volte al giorno il contenuto di glucosio nel loro sangue allo scopo di regolare la alimentazione ed il fabbisogno di insulina.

motori

Dalla Peugeot un furgone da 130 chilometri orari

Le caratteristiche della «Fourgonnette» che ha la meccanica e il motore Diesel della 304 - Innovazioni ad altri modelli a gasolio della Casa francese

La Peugeot ha arricchito la propria gamma di vetture Diesel con un furgone denominato «Fourgonnette». Il nuovo veicolo utilizza la meccanica e la sagoma della 304 break, da cui si differenzia esternamente solo per il rivestimento in lamiera al posto dei vetri laterali posteriori e per l'assenza delle due porte, sempre, ovviamente, sui lati posteriori. Il retro è rimasto invece invariato, col portellone munito di vetro.

La «Fourgonnette» è l'unico mezzo del genere con motore Diesel (cilindrata 1357) e, evidentemente, anche uno dei più economici, considerato che oltre ai grossi vantaggi dovuti al minor costo del carburante e al minor consumo (6,6 litri per 100 km) paga un bollo di sole 7660 lire, essendo escluso dalla supertassa.

La meccanica, come detto, è quella della 304, quindi motore anteriore a quattro cilindri in linea con potenza massima di 45 CV DIN a 5000 giri, coppia massima kgm 7,85 a 2500 giri, valvole in testa, albero a camme comandato da doppia catena con tendicatena idraulico automatico. Testata, blocco cilindri, scatola del cambio-ponte in lega di alluminio; lubrificazione forzata; filtro olio sul circuito principale. Capacità carter (cambio-differenziale) cinque litri. Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata con ventilatore automatico elettromagnetico.

La frizione è a doppio diaframma con comando meccanico, il cambio, con leva sul pavimento, è a quattro marce tutte sincronizzate.

La carrozzeria è portante, l'avantreno a ruote indipendenti con triangolo inferiore a molla elicoidale, il retrotreno a ruote indipendenti sempre parallele, bracci oscillanti, molle elicoidali; barra antirollio e ammortizzatori idraulici telescopici anteriormente e posteriormente. Freni a disco idraulici sulle ruote anteriori e a tamburo su quelle posteriori; doppio circuito frenante, servofreno e compensatore di frenata.

Uno speciale trattamento preserva la carrozzeria dalla corrosione, mentre i paraurti sono garantiti contro la ruggine grazie allo impiego di acciaio inossidabile. I proiettori trapezoidali sono regolabili, il parabrezza è a espulsione.

Il volume del vano di carico è di 1540 decimetri cubi, la lunghezza totale del veicolo è di m 4,01, la larghezza di m 1,57, l'altezza da terra a veicolo carico di cm 42. La carreggiata anteriore è di m 1,37 e quella posteriore di m 1,29, il passo di m 2,59. Il peso a vuoto è di kg 915, la portata di kg 400, la capacità del serbatoio di 42 litri.

Anche la velocità è quella delle altre 304, e cioè 130 kmh, mentre il prezzo è inferiore: 5 milioni e 700 mila lire (IVA compresa) contro i sei milioni 140.000 della break e i 6.085.000 della berlina.

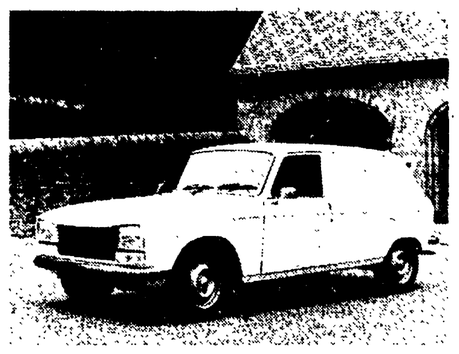
In occasione della presentazione della «Fourgonnette» sono state illustrate le modifiche apportate ad alcune vetture della gamma Diesel Peugeot. Le innovazioni più importanti riguardano le 504 berlina e break (cilindrata 1948) e la 504 familiare (cilindrata 2304). Nelle prime il motore è stato corredato di una nuova pompa iniezione differenziata con la quale si è ottenuto una minor rumorosità del propulsore al minimo e un miglioramento complessivo del rendimento, specialmente per quanto riguarda la ripresa. Sono stati inoltre variati i rapporti del cambio, il cui comando è ora a cloche (prima era sul volante). Infine, si è provveduto al rinnovo della selleria, i cui rivestimenti presentano nuovi disegni così come di nuovo disegno è il cruscotto.

La principale novità della familiare sono i sette posti distribuiti in tre ordini di sedili. Due persone stanno sul sedile davanti, tre in seconda fila e due in terza. La panchetta di quest'ultimi due posti è ribaltabile per far posto all'occorrenza al piano carico. In tal modo il volume del bagagliaio passa da 435 a 980 decimetri cubi.

Il prezzo della familiare è di L. 8.965.000 (IVA compresa) e quello della break di 8.175.000 lire; quelli della 504 GL e della 504 D sono rispettivamente di 8.895.000 e di 7.935.000 lire.

G. C.

● La Chevette è attualmente in America la vettura più venduta tra le «subcompact». Nel 1973 le consegne di Chevette sono aumentate dell'87% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente e le vendite alla fine del corrente anno dovrebbero raggiungere le 285.000 unità. Per far fronte alla sempre crescente domanda, le Chevette verranno prodotte, a partire dal prossimo febbraio, anche nello stabilimento di Lakewood oltre che in quello di Wilmington. In questo modo la produzione totale risulterà aumentata di oltre il 60%.



Dall'alto in basso: la nuova Peugeot 304 «Fourgonnette»; la 504 Break GL modello 1979; la 304 berlina GL.

Importiamo veicoli italiani

Dopo due anni di vuoto, pubblicato dall'UNRAE il volume «L'auto estera in Italia»

Centotrentasei pagine di saggi e tabelle, venticinque pagine di dati statistici dettagliatissimi sul settore dell'automobile in Italia e nel mondo. Questo il contenuto dell'edizione 1978, uscita in questi giorni, dell'*Auto estera in Italia*, il volume edito dall'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri.

La pubblicazione, che ha spunti di interesse anche per coloro che non sono strettamente addetti ai lavori, raggruppa i dati sull'andamento del mercato automobilistico dal 1974 al 1978, colmando una lacuna che era stata provocata dal ritardo nella elaborazione dei dati statistici relativi al mercato italiano, ritardo che aveva impedito la stampa del volume nelle edizioni 1976 e 1977.

Questa edizione fornisce quindi un completo panorama del mercato delle autovetture e di quello dei veicoli industriali negli ultimi quattro anni e non manca di dati inediti e, in qualche caso, davvero singolari. Sfogliando il volume si scopre, ad esempio, che in Italia sono state immatricolate nel 1977 1 milione 219.172 autovetture, che 442.756 sono di produzione straniera, ma che tra i veicoli importati ce ne sono anche 7300 di marche italiane.

L'auto estera in Italia contiene anche, per la prima volta, i dati delle immatricolazioni con targhe CD (corpo diplomatico) ed EE (escursionisti esteri), suddivise per marca, per tipo e per nazionalità del richiedente.

Nel volume, inoltre, il mercato italiano e mondiale dei veicoli industriali viene presentato con informazioni statistiche nuove, attraverso la selezione della produzione dei veicoli commerciali da quella dei veicoli industriali propriamente detti.

Spigolando tra le cifre si scopre anche che 338 miliardi vengono spesi in Italia dalle case costruttrici estere per acquisti di materiali ed equipaggiamenti destinati a propri veicoli, che in tre anni gli occupati nelle case importatrici sono aumentati del 29 per cento, che gli investimenti in Italia nel 1976 e nel 1977 sono stati pari a 180 miliardi.

La Chrysler Simca Horizon eletta vettura dell'anno

Il premio «Vettura dell'anno», attribuito sin dal 1963 da una giuria di giornalisti europei specializzati, è stato assegnato per il 1978-1979 alla Chrysler Simca Horizon. Il trofeo, che viene considerato la più alta ricompensa alla quale un costruttore possa ambire, viene assegnato ogni anno tenendo conto delle caratteristiche di sicurezza e di comfort, nonché delle prestazioni, delle innovazioni tecniche, della competitività e del valore, in funzione del prezzo di vendita di tutte le auto prese in considerazione.

La giuria di quest'anno era composta da 53 giornalisti specializzati, 7 dei quali italiani, di 16 Paesi europei.

Tra le vetture presentate alla stampa specializzata prima del primo novembre 1978, diciassette sono entrate in classifica e la Simca Horizon si è piazzata al primo posto al termine di un duello serrato con la FIAT Ritmo, giunta seconda.

La consultazione, organizzata dal mensile *Quattroruote* in collaborazione con altre cinque pubblicazioni specializzate europee, ha visto così premiare per la terza volta in cinque anni una vettura di costruzione francese. La Chrysler Simca Horizon ha ottenuto complessivamente 251 punti; 239 punti sono andati alla FIAT Ritmo, 181 all'Audi 80, 145 alle Opel Senator e Monza, 134 alla Peugeot 305, 112 all'Alfa Romeo Giulietta, 104 alla Renault 18 e 57 alla BMW 323i.

Mentre *Quattroruote* annunciava l'assegnazione del premio «Vettura dell'anno» alla Horizon, la Chrysler Italia comunicava che la duecentomillesima Horizon sarà fabbricata fra qualche giorno nello stabilimento di Poissy, a conferma che non erano avventate le previsioni, fatte in occasione del lancio della vettura, di oltre 200 mila unità prodotte nell'anno.

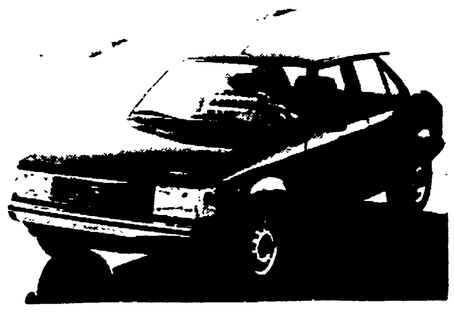
Le tappe più importanti nella produzione della Horizon sono state: *2 gennaio:* inizio della produzione al ritmo di 40 vetture al giorno; fine gennaio: con un record nell'incremento di cadenza produttiva, dalle linee dello stabilimento di Poissy escono 750 vetture al giorno; *14 giugno:* meno di 5 mesi dopo la commercializzazione, che ha avuto inizio il 23 gennaio, viene prodotta la Horizon numero 100 mila; *dopo nove mesi:* prodotte 150.600 unità.

Alla fine del mese di ottobre, 75.500 Horizon risultavano immatricolate sul mercato francese. La ripartizione nei vari modelli era la seguente: versione LS: 14,5 per cento, versione GL: 37 per cento, versione GLS: 48 per cento.

Le immatricolazioni del modello SX non sono ancora note per il mese di ottobre, mentre gli ordini per questa versione nello stesso mese hanno rappresentato l'11,3 per cento del totale.

Alla fine del mese di ottobre risultava esportato il 47,5 per cento della produzione.

In Italia, dove la commercializzazione ha avuto inizio a metà del mese di marzo, le Horizon vendute a concessionari a fine anno saranno 27 mila, 12 mila in più di quanto annunciato alla stampa al momento della presentazione.



Uno dei modelli della gamma Chrysler Simca Horizon.

Due quinti delle auto di notte all'aperto

Oltre due quinti (42 per cento) delle autovetture italiane vengono lasciate all'aperto, di notte, nei mesi estivi (27 per cento in una area pubblica, cioè in strada, e 15 per cento in una area privata: un cortile, un giardino, ecc.); il 52 per cento delle autovetture sta di notte in un locale chiuso (45 per cento in un vano con una o due vetture e il 7% in autorimesse pubbliche o private con tre o più autovetture) e il 5 per cento sotto una tettoia o un portico.

Nei mesi invernali la percentuale di autovetture che passano la notte all'aperto diminuisce leggermente (dal 42 al 37 per cento).

Vengono lasciate all'aperto anche d'inverno il 34 per cento delle automobili nell'Italia settentrionale, il 39 per cento nell'Italia centrale e il 41 per cento nell'Italia meridionale; il 34 per cento nei piccoli e medi centri (sotto i 100 mila abitanti) e il 50 per cento nei grandi centri urbani e inoltre il 43 per cento delle vetture di piccola cilindrata (sotto i 1000 cc), il 34 per cento delle vetture di media cilindrata e il 25 per cento delle vetture di grossa cilindrata (oltre 1500 cc).

Rubrica a cura di Fernando Strambaci