Ipotesi e obiettivi di un nuovo modello di sviluppo

Quando la sfida si chiama energia

Impensabile una strategia nel settore che non avvii a soluzione le contraddizioni del nostro sistema produttivo
Qualità e quantità degli investimenti
«Politica dell'austerità», consenso e partecipazione
Studio del Centro documentazione e ricerche per la Lombardia

Per gentile concessione dell'editore Franco Angeli, pubblichiamo parte del capitolo conclusivo del volume Energia ottanta - Crisi energetica e proposte per lo sviluppo, *che riporta i risultati di uno studio condotto da un gruppo di lavoro del Centro documentazione ricerche per la Lombardia.*

Dopo la prima crisi energetica del 1973, la seconda, sviluppatasi a cavallo tra la fine del 1978 e l'inizio del 1979, ha tolto ogni illusione sulla natura della crisi stessa. Siamo di fronte ad una crisi strutturale, che investe la possibilità stessa di un autentico sviluppo non solo nei Paesi industrializzati, ma — a maggior ragione — nelle aree deboli del pianeta. L'attuale scarsità economica del petrolio mette infatti in evidenza l'improponibilità di un modello di sviluppo, come quello capitalistico, esteso a tutto il mondo. Se già oggi questo modello, applicato a poco più del 17% della popolazione mondiale, mette in crisi l'intero pianeta, sarebbe inimmaginabile un consumo annuo di energia pro-capite di 8 tep (tonnellate equivalenti petrolio, *n.d.r.*) — vicino cioè a quello degli Stati Uniti — in tutti i Paesi: ciò equivarrebbe ad un consumo globale pari a circa 32 miliardi di tep all'anno contro i 6,45 miliardi nel 1977, obiettivo palesemente impraticabile in assoluto ed *a fortiori* con un modello di consumi basati prevalentemente su fonti non rinnovabili.

E' pertanto evidente che le prospettive di sviluppo dei Paesi industrializzati, come di quelli in fase di industrializzazione ed in fase pre industriale, sono legate ad una futura riduzione nei primi della domanda di energia (soprattutto in termini di fonti non rinnovabili). Ciò non significa affatto una riduzione percentualmente eguale per tutti i Paesi, come si è proposto anche a livello dell'Agenzia internazionale dell'energia; le diminuzioni nei consumi dovrebbero colpire maggiormente i Paesi con più elevata domanda pro-capite (a partire dagli Stati Uniti) ed essere altrettanto selettive all'interno dei singoli Paesi. Considerazioni analoghe valgono anche per gli Stati dell'Europa orientale, caratterizzati da uno sviluppo «energy intensive».

L'obiettivo è insomma quello di disaccoppiare per quanto possibile i fattori economici e sociali che intervengono a determinare una politica dello sviluppo dalla domanda di energia che essi hanno storicamente stimolato. La sostituzione di fonti energetiche con altre, le politiche di conservazione dell'energia, mutamenti nella natura delle produzioni (o dei prodotti) e dei consumi, un diverso assetto territoriale, una politica dei prezzi e delle tariffe congruente con le azioni e gli obiettivi testé indicati, rappresentano appunto gli strumenti per realizzare il massimo disaccoppiamento possibile.

In questo studio si è cercato di analizzarli e di quantificarli per la realtà italiana (ben consci, però, della dimensione internazionale dei problemi).

Da quanto elaborato appare innanzitutto evidente la necessità di rinunciare ad un approccio solo settoriale per una minimizzazione indiscriminata ed acritica di tutti i consumi, in quanto l'onere finanziario dell'intervento in campo energetico non lascia dubbi in proposito: il problema delle scelte energetiche è in larga misura quello della riconversione e del rilancio di una parte cospicua della struttura industriale italiana. Secondo questo approccio, la politica energetica non va adattata alle contingenze, ma va «ripensata» all'interno di un rilancio della politica industriale in grado di delineare, attraverso gli strumenti della programmazione, i contorni di una nuova struttura economica congruente con l'accresciuto costo delle materie prime. Si è constatato da più parti che i problemi più pesanti dell'economia italiana (investimenti, occupazione, Mezzogiorno) non possono essere risolti senza una riprogettazione delle strutture portanti del sistema economico: la politica energetica rappresenta uno dei nodi critici da cui partire. Risulta quindi chiaro quanto sia perdente la tendenza a valutare l'intervento nel settore in termini di un semplice incentivo al risparmio, senza andare ad individuare e risolvere le debolezze intrinseche del sistema produttivo.

L'ipotesi di partenza, che è stata poi verificata sui singoli problemi nel corso del lavoro, è stata la convinzione che progettare un intervento in campo energetico comporta da un lato il farsi carico della soluzione delle contraddizioni del sistema produttivo e decisionale, in quanto energia, produzione, pubblici poteri sono intrinsecamente connessi; dall'altro una attenzione ai collegamenti fra scelte energetiche, sviluppo del territorio, riorganizzazione a livello sociale ed istituzionale.

Il risultato complessivo — per la politica di sviluppo da noi delineata — corrisponde ad un insieme di investimenti tra il 1979 ed il 1980 pari a circa 116.000 miliardi di lire. Nella cifra, certamente per difetto sulla base delle motivazioni esposte nello studio, sono inclusi anche investimenti di solito non classificati come «energetici», come quelli relativi al settore trasporti; anche con questa precisazione, però, l'impegno risulta davvero rilevante. Esso equivarrebbe infatti a circa il 37% degli investimenti netti per lo stesso periodo, se questi rimanessero al tasso verificatosi fra il 1964 ed il 1972, e cioè all'11% in media del reddito nazionale. Si tratta chiaramente di una quota degli investimenti complessivi difficilmente sostenibile, in quanto andrebbe a detrimento di altri investimenti indispensabili, per cui la realizzazione degli obiettivi fissati richiede un incremento nella frazione del reddito nazionale destinata agli investimenti rispetto al periodo post-miracolo economico e pre-crisi energetica.

D'altra parte, l'incidenza degli investimenti energetici sul reddito nazionale può anche risultare maggiore delle percentuali da noi fornite, nella misura in cui sarà minore la crescita economica, data la loro solo parziale comprimibilità. Piaccia o non piaccia, ciò significa che saremo costretti in futuro ad una corsa contro il tempo, dove il successo si misurerà nella capacità di operare radicali trasformazioni all'interno di una difficile crisi. D'altronde quest'ultima, come già si è verificato negli anni scorsi, non si identifica con una stagnazione generalizzata, bensì con una dinamica distorta e distorcente, ma in grado di trasformare radicalmente la società, se pure con un segno negativo. L'aumento degli squilibri economici e sociali, interni ed internazionali, le spinte corporative ed i sintomi di disgregazione sociale, il crescere della violenza e dell'autoviolenza (si pensi alla droga), lo spettro della guerra, marcano l'evoluzione di una crisi incapace di stabilizzare il sistema, ma non per questo ininfluente.

L'alternativa sta appunto in un progetto coerente e consapevole, in una «politica dell'austerità» che sappia trasferire certe risorse verso certi investimenti con il consenso e la partecipazione delle masse. Né le difficoltà riguardano solo la sfera politica e del coinvolgimento delle forze sociali. A parte la congruità fra fini e mezzi, che ci siamo sforzati di definire, non si può infatti trascurare la considerazione che l'impegno previsto rimane percentualmente e in assoluto assai rilevante, tenuto in particolare conto della notevole frazione che deve essere trasferita attraverso istituzioni pubbliche e delle loro attuali lentezze e rigidità operative, che vanno pertanto superate.

Poiché la restante parte, pur non trascurabile, va mobilitata a livello diffuso fra moltissimi soggetti economici e sociali, decisive, accanto alla capacità di sensibilizzazione e mobilitazione, diventano anche la qualità e la quantità dei diversi tipi di incentivi e di risorse da prendi sporre. D'altra parte proprio questa entità dell'impegno configura i provvedimenti per l'energia e per i trasporti come lo strumento più rilevante di politica economica anche per gli effetti di rimodellamento sull'insieme della società che possono avere. In sintesi, governare la transizione ad una società energeticamente più equilibrata comporta scelte qualitative e quantitative dell'ordine di grandezza qui delineato. Si possono certamente criticare e modificare i singoli numeri o le singole proposte da noi avanzati. Ma la grandezza ed il segno complessivi dello sforzo richiesto al Paese ci sembrano fuori discussione.

Franco Dallavalle
G. B. Zorzoli

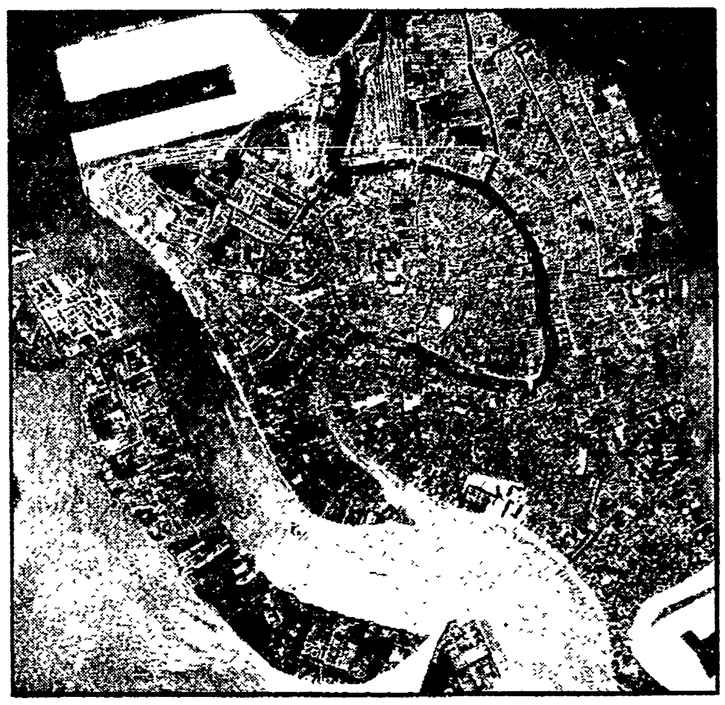
La cartografia, strumento indispensabile per la programmazione

Se il territorio parla il linguaggio dell'uomo

Ricostruita come in un mosaico l'«immagine» di una regione, dalla viabilità alla vegetazione, dalle montagne agli insediamenti urbani
La mancanza di tecnici qualificati nel settore

Cos'è ma, soprattutto, a cosa serve la cartografia? Una testimonianza storica di questa disciplina scientifica la troviamo a Parma, culla della cartografia nata in Austria. Uno spaccato della cultura che ha informato la cartografia era esposto fino a ieri l'altro (la mostra sarà ospitata da altre città) a Palazzo Pilotta: mappe, carte, atlanti e antichi incunaboli dei secoli XIV, XV, XVI, XVII, XVIII e XIX. Risaltava una pianta della città di Parma del 1460 dalle dimensioni notevoli per quell'epoca: 92 x 59 cm. E' la prima in assoluto precisavano gli organizzatori, che descrive graficamente il territorio del comune con le mura, i fiumi, i monti e i castelli; di appena 40 anni più giovane una grande carta nautica che rappresenta il mare Mediterraneo; i fiumi sono tracciati con molta approssimazione e (curiosità che si può riscontrare in tutte le carte dei secoli XV e XVI) manca il fiume più grande d'Italia, il Po.

Il «vuoto», l'«approssimazione» lasciano ora il posto alla completezza e alla precisione, cioè ad uno strumento divenuto sempre più indispensabile per la programmazione. Regione ed Enti locali, infatti, si servono (e si serviranno) della cartografia come punto di riferimento e come strumento operativo per scelte di carattere territoriale, economico, sociale e paesaggistico. Purtroppo le Regioni che già possono contare, anche solo in parte, sulla cartografia sono ancora poche (una decina), ma i risultati fin qui ottenuti accorciano la distanza — enorme fino a pochi anni fa — che c'è fra l'Italia e altri molti Paesi decisamente all'avanguardia in questo settore, pur esistendo da noi una dozzina di enti pubblici interessati a produrre cartografie, a scopi militari e civili.



Un'eccezionale fotografia di Venezia ripresa da 2000 metri per la formazione della cartografia regionale.

Accanto a carte, non proprio precise e aggiornate, non costruite come si fa, invece, adesso per la pianificazione a livello comunale, comprensoriale e regionale, abbiamo avuto fino agli inizi degli anni Settanta ricerche sul nostro territorio limitate a «campioni». Che tipo di lavoro c'è da alcuni anni a questa parte alle spalle di una carta geografica che si può consultare comodamente a casa, stabilendo con precisione distanze e conteggiando persino il consumo di benzina percorrendo una strada invece di un'altra?

Tutto muove da una foto scattata da bordo di un aereo che mediamente vola ad un'altezza di 2000 metri conservando una perpendicolarità assoluta. Sul velivolo, dotato di attrezzature sofisticate, si trovano oltre al pilota, un navigatore e un fotografo. Durante un solo volo vengono scattate anche 9.500 foto; ogni fotogramma «fissa» una fetta di territorio grande circa 900 ettari. La serie di fotogrammi (siamo nell'ordine del centesimo di secondo) saranno poi letti successivamente, in una fase chiamata stereoscopica; collegato al lettore di fotogrammi c'è un pantografo incaricato di disegnare la carta dal mosaico di decine di migliaia di riprese, frutto di una «aratura» del territorio regionale.

Si può così ricostruire una regione, o meglio la sua immagine, non tanto su dati oggettivi, quanto sull'uso che di quell'ambiente fa e dovrà fare la gente che la popola. Ecco perché alla cartografia in genere s'accompagnano le «carte tematiche», cioè quelle che si occupano di temi specifici come il territorio, la viabilità, la vegetazione, la montagna, la stabilità dei suoli, eccetera. La loro lettura consente, poi, di ipotizzare interventi di riequilibrio, considerando le «vocazioni» del territorio preso in esame (a questo proposito si fa l'esempio delle colture). Di queste «carte» l'Emilia-Romagna, da sola, ne metterà insieme almeno 2000 a scala 1 : 5.000, 1 : 10.000, 1 : 15.000 e 1 : 25.000.

Qui come del resto nel Friuli, in Lombardia, Marche, Toscana, Valle d'Aosta, Umbria e in altre regioni il lavoro avviato anni fa, con la spesa di alcuni miliardi, è in fase avanzata: il territorio ha cominciato a parlare lo stesso linguaggio dell'uomo perché la cartografia costituisce un prezioso bagaglio di conoscenza, insostituibile non solo per gli addetti ai lavori; aver rinunciato prima a questo strumento ha significato non pochi danni e il massimo spazio per scelte politiche ed economiche unilaterali e legate a grossi interessi. Quindi non solo da oggi cartografia e territorio, tecnica e programmazione, scienza e politica dovevano essere considerati binomi inscindibili: se le «carte tematiche» e la programmazione le avessimo avute 10, 20 anni fa, avremmo meglio utilizzato il nostro suolo, con interventi organici a tutto vantaggio di una economia che non teneva conto dei fenomeni fisico-ambientali e, pertanto, delle reali esigenze dell'uomo.

Dell'importanza, degli sviluppi della cartografia in Italia si è parlato nei giorni scorsi a Parma, al convegno dell'AIC dei tecnici qualificati del settore. Non sono mancate critiche anche severe a limiti e carenze che sembrano il frutto (o la coda) di una cattiva volontà politica, di una scarsa sensibilità oppure di una latitanza senza precise motivazioni. Mentre le Regioni si fanno carico della cartografia, servendosi di loro uffici, di altre istanze pubbliche e di imprese private, la scuola continua a discriminare nel suo insegnamento questa disciplina. Quando va bene la considera un sottoprodotto della geografia. E' stato fatto un esempio molto significativo: chi si laurea in ingegneria, architettura o agraria, legge o consulta con molta difficoltà una carta ed oggi si assiste ad una mancanza di tecnici qualificati da inserire negli enti pubblici o in strutture private ed alla ricerca continua, ma spesso vana, di esperti del settore.

A questo problema se ne lega automaticamente un altro: mentre si ha sempre più bisogno di carte dettagliate, il servizio geologico italiano può contare solamente su una sessantina di dipendenti, su attrezzature superate e sulla mancanza di corsi d'aggiornamento degli esperti per i quali, inoltre, è difficile ottenere autorizzazioni per recarsi nei Paesi dove la cartografia è maggiormente sviluppata. Infine bisogna aggiornare l'attuale legislazione, definendo meglio i compiti di enti e servizi (tappa importante: il completamento della carta scala 1 : 50.000 dell'Istituto Geografico Militare che effettua riprese anche a scopi civili), mentre le Regioni devono sempre più contare su uno scambio delle rispettive esperienze.

Gianni Buozzi

motori

L'automobile «tira» di meno

Dopo il boom di vendite in Italia dei primi mesi del '79 si sta registrando una flessione nell'incremento

Le vendite di automobili, che nei primi mesi del 1979 avevano fatto segnare un vero e proprio «boom», cominciano a risentire, in Italia come all'estero, degli effetti della crisi energetica. Il mercato, insomma, sembra non tirare più come all'inizio dell'anno, confermando le previsioni formulate anche al Salone di Francoforte, di un rallentamento della domanda nel prossimo periodo.

In Italia la crescita delle vendite era a fine giugno del 13,59 per cento rispetto al primo semestre del 1978, mentre a fine agosto l'incremento allo stesso periodo dell'anno scorso risultava ormai solo dell'8,94 per cento (a fine luglio era del 9,22 per cento.

Un quadro abbastanza preciso della situazione delle vendite in Italia emerge dalla tabella diramata dall'agenzia ANSA e che riportiamo di seguito, nella quale sono riportate le consegne di automobili ai clienti da gennaio (il numero tra parentesi indica la posizione sul mercato)

Marche	genn.-agosto '79	genn.-agosto '78	var. %
FIAT	457.509 (1)	426.933 (1)	+ 7,16
RENAULT	93.881 (2)	78.822 (2)	+ 19,11
ALFA ROMEO	79.783 (3)	67.914 (3)	+ 17,48
CITROEN	55.311 (4)	55.461 (4)	— 0,27
TALBOT (Chrysler)	51.515 (5)	37.507 (7)	+ 37,36
FORD	49.651 (6)	50.073 (5)	— 0,84
VOLKSWAGEN	42.383 (7)	32.843 (9)	+ 29,05
AUTOBIANCHI	41.873 (8)	44.182 (6)	— 5,23
OPEL	34.446 (9)	36.465 (8)	— 5,54
INNOCENTI	23.750 (10)	21.450 (10)	+ 10,72
PEUGEOT	20.750 (11)	17.848 (12)	+ 16,26
LANCIA	14.486 (12)	18.476 (11)	— 21,60
B M W	13.898 (13)	15.043 (13)	— 7,61
MERCEDES	7.934 (14)	7.555 (14)	+ 5,02
B. LEYLAND	6.638 (15)	5.549 (15)	+ 19,63
VOLVO	5.459 (16)	3.442 (16)	+ 58,60
AUDI	5.175 (17)	2.654 (17)	+ 94,99
PORSCHE	566 (18)	352 (18)	+ 60,80
	1.005.008	922.567	+ 8,94

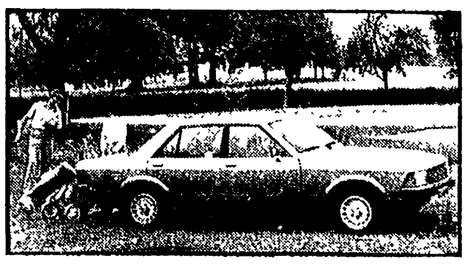
Come si è visto, dunque, le consegne di automobili nuove continuano ad aumentare, ma si avvertono alcuni cedimenti. Così la FIAT a fine giugno aveva fatto segnare un incremento del 16,56 per cento delle sue consegne che si è ora ridotto al 7,16 per cento.

Del minore incremento registrato dalla maggiore Casa italiana hanno approfittato le francesi: la Renault ha consolidato il proprio secondo posto nella graduatoria delle macchine più vendute in Italia; la Talbot (ex Chrysler) è salita dal settimo al quinto posto, scavalcando la Ford e l'Autobianchi, mentre la Citroën resta al quarto posto, ma sempre più incalzata dalla concorrenza. Al terzo posto resta invece l'Alfa Romeo che mantiene gli incrementi di vendita su buoni livelli. In marcato calo, invece, le vendite della Lancia che punta tutto per una ripresa sul prossimo lancio della «Delta», appena presentata a Francoforte dove si è rivelata essere la più interessante novità del Salone.

Ragguardevoli, infine, l'ascesa della Volkswagen — che è salita dal nono al settimo posto, superando la Opel che tenta ora un rilancio con la sua nuova «Kadett» — e della Audi che ha addirittura raddoppiato le vendite da un anno all'altro.

Ford Granada anticorrosione

L'ammiraglia modello '80 è la prima auto della Casa a beneficiare del nuovo sistema SFAC



Il modello '80 della Granada, l'ammiraglia della Ford.

Anche la Ford ha deciso di lanciare sul mercato una nuova serie di auto «Anno '80» e lo ha fatto cominciando dalla sua «ammiraglia», la Granada. In questi giorni è infatti in distribuzione alle concessionarie della casa automobilistica la nuova versione della lussuosa berlina, che va ad affiancarsi alla Granada 2100 nelle versioni «L» e «GL», alla Granada 2000 con motore a benzina (versione «L», «GL», Familiare e Ghia) e alla Granada 2800 Ghia.

L'aspetto generale della nuova versione Granada «Anno '80» non ha subito variazioni di rilievo: i miglioramenti riguardano infatti l'imbottitura dei sedili, nuovi rivestimenti dei montanti anteriori, rifiniture in tessuto delle guarnizioni delle portiere (quest'ultime nelle versioni Ghia).

Sono stati inoltre introdotti i colori grigio scuro e marrone come tonalità base dell'abitacolo in tutte le versioni; nella Granada «base» vi è ora la moquette sull'intero pavimento, e nelle «L» e «GL» la qualità della tappezzeria stata migliorata. Una completa protezione di paraurti sulle «L» e «GL» e l'adozione di rostri anteriori e posteriori sulla «GL» conferiscono inoltre alla vettura una maggiore sicurezza.

L'innovazione forse più interessante è il nuovo sistema anti-ruggine messo a punto dalla Ford e che sarà introdotto su tutti i modelli in commercio, a partire, appunto, dalla Granada '80.

Il nuovo sistema (denominato «SFAC», Sistema Ford Anti Corrosione) contribuisce in misura sostanziale — afferma la casa automobilistica — a prolungare la vita del veicolo, consentendo quindi un maggior risparmio (minori spese di manutenzione e maggiore valore dell'auto usata).

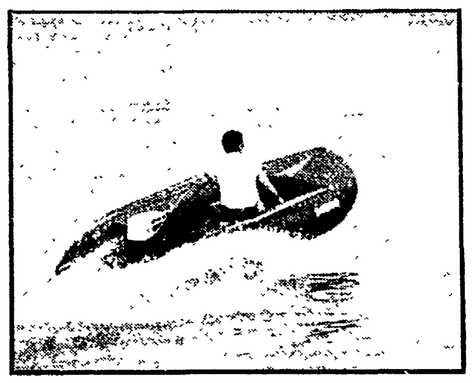
Lo «SFAC» è stato ideato per combattere il maggior pericolo per la carrozzeria di un'automobile, la ruggine: la corrosione del metallo avviene infatti sia per il troppo freddo sia per il troppo caldo (climi secchi o umidi, neve, aria salmastra in riva al mare, ecc.).

Il sistema anti-ruggine ideato dalla Ford consente adesso di minimizzare il pericolo che la carrozzeria dell'auto venga lentamente corrosa: il procedimento prevede una particolare cura nel montaggio e nella verniciatura (rinforzata) delle parti metalliche del veicolo, con iniezioni di cera liquida negli interstizi e ovunque gli agenti esterni possano far presa.

Il «sottoscocca» dell'auto viene inoltre trattato con una speciale cera isolante e protettiva, in modo da proteggerlo dalle scalfitture provocate dal pietrisco e da altri materiali stradali.

È arrivato il momento dell'alluminio per le barche di ridotte dimensioni

Sull'esempio americano la Sessa ha usato questo materiale per lo scafo «3,80 AL» Ma il gommone dimostra di essere intramontabile - Le caratteristiche dell'«SB 400»



I due più recenti modelli della Sessa di Arcore: a sinistra il canotto «SB 400», a destra lo scafo in alluminio marino «3,80 AL».

E' il momento dell'alluminio. Nei prossimi anni, la rivincita di questo metallo, nella nautica, soprattutto in quella più popolare e di ridotte dimensioni, potrebbe diventare un trionfo, sulle orme di quanto sta accadendo negli Stati Uniti. Le ragioni sono essenzialmente due: l'aumento del costo delle altre materie prime (vetroresina e simili, per non parlare del legno) e l'aumento dei costi di lavorazione che queste comportano, limitando seriamente la possibilità di automatizzare la produzione.

Già dalla scorsa stagione, abbiamo cominciato a vedere sui nostri litorali gli scafi della Italmarine, montati in Italia ma importati dagli Stati Uniti e dal Canada. Ora l'ultima notizia, che fa pensare ad una affermazione dell'alluminio, viene dalla Sessa, già nota per la sua diffusa produzione di piccole imbarcazioni economiche da diporto e da pesca. L'azienda di Arcore ha deciso il lancio di una linea di barche in alluminio marino interamente progettate e costruite in Italia. Si tratta di una primogenitura in Europa, come tengono a sottolineare alla Sessa. Il primo modello presentato è il «3,80 Al», cui seguirà un «4,20».

Va da sè che i vantaggi per chi sceglesse un mezzo nautico di questo tipo sono principalmente economici. Il prezzo «annunciato in fase di lancio» è infatti di 500 mila lire. Ma non è da trascurare la convenienza di una barca leggera, (55-60 chilogrammi) che si contenta per navigare di una potenza minima (4 cavalli fino a un massimo di 15) con consumi di carburante davvero bassi, e che non ha bisogno di manutenzioni particolari.

Supponiamo di applicare al «Sessa Al 3,80» un Evinrude 4 o un Mercury di uguale potenza, solo per fare due esempi. Ci si può mettere in acqua con una spesa che — ai listini attuali — è attorno al milione di lire. Naturalmente, è opportuno aggiungere per evitare equivoci, che si deve sapere che cosa si può chiedere a una barca come questa, senza insomma sopravvalutare le sue prestazioni «marine». Adatta alla pesca, o anche alla gita familiare in acque interne o comunque ben riparate, è da scartare per chi volesse affrontare il mare allo scoperto o con tempo appena incerto.

Se l'alluminio si afferma nella nautica, il gommone continua ad essere intramontabile e, in molti casi, insostituibile. L'ultima conferma viene proprio da un'azienda come la Sessa, che finora si era tenuta «fuori» dalla concorrenza nel campo dei battelli pneumatici, dedicandosi a una produzione nautica «popolare» prevalentemente in vetroresina e, ora, in alluminio. E' di questi giorni la presentazione del «Sessa SB 400», un canotto di medie dimensioni e con caratteristiche tecniche tradizionali.

«Mi sono trovato spesso — spiega il dottor Radice della Sessa — nella condizione di consigliare, a chi mi chiedeva un mezzo capace di certe prestazioni, l'acquisto di un gommone. E naturalmente dovevo indicare i modelli di altri produttori». Si trattava quindi di una lacuna. E il fatto che un'altra azienda si veda costretta a inserirsi, con un battello suo, in un mercato già ingolfato di sigle, marchi e modelli dice molto sull'ampiezza della affermazione dei mezzi pneumatici presso una utenza che ha scoperto la nautica proprio grazie alla comodità e alla versatilità di queste camere d'aria.

Ricordiamo ancora una volta sinteticamente i vantaggi di un canotto: si può impacchettare durante l'inverno e per il trasporto, non richiede spazio e non ha necessariamente bisogno di un carrello (costoso) dietro l'auto essendo sufficiente il portapacchi; consente in acqua viaggi più impegnativi, tiene meglio il mare ed è più sicuro rispetto a mezzi di legno o vetroresina di uguali dimensioni; rende possibile il trasporto di persone e bagagli (per esempio per il campeggio nautico) che richiederebbero scafi rigidi di ben altre dimensioni e motori di ben altra potenza.

Il «Sessa SB 400» ha caratteristiche tradizionali: fabbricato con tessuto di nylon gommato hypalon, con incollaggi a freddo, ha i tubolari di tipo monoblocco senza giunzioni, la chiglia rigida consente di dare alla carena una forma a V pronunciata per una navigazione più morbida mentre la poppa è più piatta e portante.

Ed ecco gli estremi tecnici: lunghezza cm. 400, portata kg. 520, larghezza cm. 165, peso kg. 55, diametro tubolari cm. 48, potenza massima installabile 40 HP. Viene fornito con 3 sacche di trasporto, remi, gonfiatore, kit riparazioni, tappo autosvuotamento, anelli traino sci, capote di prua, tientibene e maniglie di prua e poppa. Il prezzo è 1.360.000 più l'IVA.

Quanto al motore da applicargli, alla Sessa assicurano che dieci cavalli bastano a farlo planare con tre persone a bordo. Ma a giudicare dalle dimensioni è un modello che è opportuno equipaggiare con un classico 20-25 cavalli.

G. BO.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci