Il nesso tra inquinamento e malattie

Un ambiente bonificato per l'uomo

Nel 1978, in Lombardia, si sono registrati 22020 casi di decessi per tumori, pari al 25,78 per cento del totale dei morti. I casi di malattia dell'apparato digerente sono al 4° posto per importanza nella graduatoria delle cause di morte nella regione Lombardia (6 e 24 per cento). La frequenza relativa dei nuovi casi di tumori maligni diagnosticati nella provincia di Varese, nel '76, segnalati al Registro Tumori, vede le neoplasie maligne (cancro) dello stomaco al secondo posto sia tra gli uomini che le donne, rispettivamente con il 12,3 e il 10,1 per cento sul totale dei tumori. Cosa indicano questi dati? Che, per anticipare una conclusione, è necessaria una seria bonifica ambientale.

E' noto che la maggior parte delle acque per uso potabile delle principali città industriali (Milano, Brescia, Bergamo, ecc.) contengono alcune sostanze chimiche, derivati clorurati, come per esempio il tetracloruro di carbonio, il cloroformio, ecc. dichiarati, nella letteratura scientifica, cancerogeni. Si sa inoltre che l'80 per cento dei tumori trova origine nelle incongrue condizioni ambientali e soprattutto nell'inquinamento dell'aria, dell'acqua, degli alimenti.

Per combattere queste «pestilenze» moderne occorrono inteventi organici di prevenzione primaria, cioè di risanamento ambientale, particolarmente di bonifica degli ambienti di lavoro, bloccando anche l'uso indiscriminato di sostanze chimiche, spesso tossiche per l'uomo, in agricoltura. Il Servizio sanitario nazionale, il Piano sanitario regionale, le stesse Unità sanitarie locali devono recuperare e sviluppare le esperienze già fatte dai servizi locali di prevenzione, soprattutto nei settori dell'igiene industriale e della medicina del lavoro. Così come vanno organizzati e potenziati i presidi multizonali di prevenzione.

Infatti i futuri laboratori di sanità pubblica devono aggregare e riordinare tutte le funzioni svolte dai Laboratori provinciali di igiene e profilassi, dalle sezioni diagnostiche degli istituti zooprofilattici, nonché dalle sezioni mediche, chimiche ed antinfortunistiche dell'Ispettorato provinciale del lavoro, dall'ENPI, dall'Associazione nazionale controllo combustione (ANCC).

Questi presidi multizonali alle dirette dipendenze dell'Unità sanitaria locale in cui sono ubicati, svolgono attività integrativa di laboratorio al servizio delle Unità sanitarie locali inserite nella zona di influenza delimitata dal Piano sanitario regionale.

Le Regioni sono pure interessate al riordino di tutta la normativa nazionale in materia di igiene e sanità pubblica, nonché del settore della prevenzione e della sicurezza sui luoghi di lavoro.

Fondamentale appare inoltre la necessità di organizzare una attività di educazione sanitaria, e quindi anche di educazione alimentare. Esistono infatti complessi collegamenti ed influenze tra cancerizzazione e nutrizione, anche se i diversi fattori quantitativi e qualitativi sono difficili da determinare. In particolare è stata evidenziata l'associazione tra l'alta frequenza di diversi cancri, e soprattutto di tumori estranei all'apparato digerente, con l'obesità dell'uomo. Così come esiste una correlazione tra ricchezza in calorie del regime alimentare e frequenza del cancro della mammella della donna (G. Mathé).

In questa fase importante di attuazione della legge di riforma sanitaria bisogna pertanto dare più ampio spazio alle attività di prevenzione e di tutela dell'ambiente in modo da mettere il nostro Paese alla pari con le nazioni più civili e impegnate a meglio proteggere la salute pubblica.

Vittorio Carreri

(dirigente il Servizio di Igiene pubblica della Regione Lombardia)

L'appassionante ricerca su materia e antimateria
L'antinucleo creato in laboratorio
Gli studi del 1905 e la teoria della relatività particolare di Einstein

Se esiste la galassia ci sarà anche l'antigalassia?

Risale al 1905, con la fondazione della relatività particolare di Einstein, il concetto secondo il quale materia e energia sono fondamentalmente equivalenti per cui l'una può trasformarsi nell'altra; e risale a un famoso studio teorico del fisico inglese P.A.M. Dirac condotto nel 1929 la prima idea secondo cui quando la natura realizza la trasformazione di una certa quantità di energia nella materia equivalente lo fa a condizione di creare contemporaneamente materia e antimateria in eguale proporzione.

Che cosa sia l'antimateria si può immaginare pensando che le particelle che la costituiscono hanno massa uguale a quella delle normali particelle materiali mentre altre proprietà sono di segno opposto. Ad esempio un antielettrone ha la stessa massa dell'elettrone mentre la carica elettrica è uguale ma di segno opposto.

L'idea avanzata da Dirac fu confermata sperimentalmente nel 1932 quando il fisico americano C.D. Anderson mostrò che nei raggi cosmici (particelle che attraversano alla velocità della luce gli spazi interstellari) esistono degli antielettroni.

Naturalmente si pensò che nei raggi cosmici esistessero anche degli antiprotoni ma non si riuscì a metterli in evidenza. Si potè invece crearli in laboratorio usando macchine acceleratrici molto potenti: fu il fisico italiano Emilio Segre il primo a creare un antiprotone, nel 1955, con la potente macchina da 2 miliardi di elettronvolt di Berkeley.

Nel 1965 un gruppo di fisici europei riuscì a creare addirittura un antinucleo composto l'antideutone e nel 1971 i fisici sovietici crearono, con la macchina acceleratrice di 70 miliardi di elettronvolt di Serpukov (Mosca) un antinucleo ancora più complesso: l'anti-elio-tre, formato da due antiprotoni e un antineutrone.

Nel luglio di quest'anno è stata compiuta un'esperienza di fondamentale importanza la quale completa quella di Anderson del 1932 perchè ha mostrato l'esistenza degli antiprotoni fra le particelle dei raggi cosmici. Il fisico americano M.R. Golden ne ha individuati infatti una trentina con uno strumento particolare alloggiato in un pallone che ha volato per 8 ore all'altezza di 35 km sopra il Nuovo Messico e il Texas.

L'idea che la natura può creare delle particelle materiali a partire dall'energia equivalente e che, quando ciò accade, crea anche le corrispondenti antiparticelle (in eguale quantità) è stata di un'importanza immensa per l'intera fisica poichè ha messo in evidenza un comportamento della natura caratterizzato dal massimo di simmetria e ha sollecitato l'idea che se nell'universo esiste la materia (quella che ci è familiare e comune) probabilmente esiste anche l'antimateria ossia le antistelle, gli antipianeti, con gli antiuomini, le antigalassie. Si è giunti perfino a pensare che devono esistere in quantità uguale ai corrispondenti oggetti di materia normale proprio per rispettare l'esigenza di simmetria che la natura sembra voler rispettare con tanto rigore nei suoi processi di trasformazione.

Ora è da tener presente che materia e antimateria non possono coesistere in uno stesso luogo perchè se vengono a contatto si annichiliano istantaneamente producendo la quantità di energia dalla quale possono essere formate nel processo inverso. Pertanto se nell'universo esiste antimateria deve essere ben separata dalla materia. Si può pensare che una stella è abbastanza separata dalle altre da poter evitare l'annichilazione se è costituita di antimateria; c'è stato chi ha pensato che perfino nel sistema solare potrebbero esservi corpi di antimateria; la Luna ad esempio.

Se ciò fosse vero, quando la nostra prima sonda si è posata sul suolo lunare sarebbe saltata in aria per l'enorme energia prodotta dalla conseguente annichilazione. Il fatto che non sia successo nulla di tutto questo è la riprova più evidente che la Luna (lo stesso vale naturalmente per Venere e Marte) è fatta di materia del nostro stesso tipo.

Nessuno scienziato prima del primo lancio temeva veramente una eventualità del genere poichè motivi relativi alla teoria dell'evoluzione del nostro sistema solare e anzi della nostra stessa galassia escludono che esista antimateria in proporzioni significative nell'ambito galattico.

Se nell'universo esiste l'antimateria occorre ricercarla nelle altre galassie ma è molto difficile individuare quale meccanismo ha separato e tenuto separate materia e antimateria quando l'universo era assai più compatto di adesso. Dal punto di vista osservativo è difficile individuare l'eventuale presenza di antigalassie perchè la luce che emetterebbero non è distinguibile da quella delle stelle normali.

Qualcuno potrebbe pensare che gli antiprotoni scoperti nella recentissima esperienza americana sui raggi cosmici siano un indice assai chiaro dell'esistenza di antimateria nel nostro stesso sistema galattico. In realtà quegli antiprotoni debbono essere interpretati come prodotti da eventi particolarmente energetici cui i raggi cosmici normali danno luogo, nelle loro interazioni con la materia interstellare analoghi in un certo senso a quelli che si realizzano nei nostri laboratori quando si producono le antiparticelle.

Resta intatta ad ogni modo l'importanza della recente scoperta americana in quanto conferma sperimentalmente quanto ci attendevamo dalle nostre conoscenze teoriche; essa apre inoltre un importantissimo canale di conoscenze sul comportamento quantitativo dei raggi cosmici estremamente necessario per comprendere diversi aspetti ancora problematici sulla loro origine e sul loro modo di propagarsi nello spazio.

Alberto Masani

Una centrale a vento

Sull'isola di Ouessant, in Francia, all'estremità della Bretagna, un'elica di 18 metri catturerà il vento dell'Atlantico per trasformarlo in energia elettrica. Installata su un pilone di 30 metri di altezza fornirà una forza media di 100 chilowatt con un vento a 45 chilometri orari e 140 Kw con venti di forza maggiore. Sarà naturalmente un'energia integrativa di quella prodotta da cinque gruppi elettrogeni ora in funzione per fornire l'energia necessaria all'isola. Non si tratta certo di una forma di produzione di elettricità in alternativa al sistema tradizionale, ma certo una originale soluzione ecologica che — dicono i tecnici — potrebbe essere alla base di uno sviluppo tecnico per lo sfruttamento dei venti.

La protezione di una specie decimata in Italia

Che il lupo ritorni sulle nostre montagne

Si devono modificare profondamente le leggende negative esistenti su questo animale

Un feroce predatore o un nostro compagno nella natura? Sul lupo si è detto e scritto tanto, anche di recente, in modo spesso errato, per cui non è inutile cercare di «smitizzare» questa figura, anche perché la discussione sulla sopravvivenza di una specie animale coinvolge vasti e acuti problemi ambientali, ecologici e di tutela del territorio.

La distribuzione e la consistenza numerica del lupo in Italia negli ultimi cinquant'anni sono considerevolmente mutate a seguito di molti fattori, primo fra tutti la lotta spietata che questa specie ha subito per la caccia, i bocconi avvelenati, le tagliole, ecc. Allo sterminio diretto si sono pure pesantemente sommate le conseguenze delle profonde alterazioni ambientali, dovute alla crescente presenza e opera dell'uomo in molti distretti montani peculiari per il lupo, al disboscamento, alla scarsità o totale assenza di prede selvatiche, ecc. Il lupo si è pertanto trovato a dover dipendere in buona parte, per l'alimentazione, dal bestiame domestico ed in particolare dagli ovini; da qui la relazione che si è stabilita tra il lupo e la pastorizia, tanto che il declino degli allevamenti ovini e della pratica della transumanza, almeno come veniva esercitata un tempo, ha influenzato in maniera diretta la distribuzione della specie in certe regioni, come ad esempio in Puglia, si è quindi verificato un progressivo restringimento della loro area di diffusione, ridotta ai massicci montuosi e, più di recente, a seguito della diminuita disponibilità di prede ovine in certi settori dell'Appennino, anche verso zone più basse, in Lazio, per esempio, a nord di Roma, in pieno «Agro romano».

Un'inchiesta faunistica organizzata dal 1971 al 1973 dall'Istituto nazionale di biologia della selvaggina e dal Museo civico di Storia naturale di Milano ha costituito la prima ricerca particolareggiata a carattere nazionale, che ha consentito di definire un quadro abbastanza dettagliato della distribuzione della specie in Italia in quel periodo. Nello stesso 1973 è stato avviato dal World Wildlife Found e dal Parco nazionale d'Abruzzo uno studio, svolto poi sul piano operativo da Erik Zimen e Luigi Boitani, tendente a raccogliere dati approfonditi sull'ecologia ed etologia dei lupi in Italia, nonché a stabilire il loro numero e la recente distribuzione. Secondo le più aggiornate ricerche, il limite settentrionale dell'area di distribuzione del lupo è costituito dai monti Sibillini e quello meridionale dai monti della Sila, ma in questa vasta area la presenza effettiva è ristretta in genere a zone di montagna isolate tra loro. Nel complesso la popolazione di lupi in Italia viene stimata in circa un centinaio di capi.

Di fronte ad una situazione che rischiava di determinare la completa estinzione di questo animale sono state avviate diverse iniziative da parte del ministero dell'Agricoltura, delle Regioni, dell'Istituto nazionale di biologia della selvaggina, delle associazioni protezionistiche e di quelle venatorie, nonché di noti naturalisti, nell'intento di realizzare da un lato i presupposti per una protezione assoluta degli ultimi lupi e dall'altro di sensibilizzare l'opinione pubblica, un'azione, quest'ultima, piuttosto difficile. Non bisogna dimenticare infatti che l'atteggiamento dell'uomo verso il lupo è sempre stato caratterizzato da un odio tanto irragionevole quanto ingiustificato, all'origine di storie e leggende che hanno sempre più contribuito a creare una vera e propria «psicosi» del lupo. Evidentemente, anche questo ha influito negativamente sulla riuscita del programma di protezione, sebbene siano stati ottenuti incoraggianti risultati.

Il primo provvedimento di tutela diretto nei confronti di questa specie risale al 1971, quando con un decreto ministeriale ne veniva stabilito il divieto assoluto di caccia; una recente legge del 1977 ha accentuato il principio di salvaguardia, elevando il lupo tra le specie oggetto di protezione rinforzata. Tra i provvedimenti di tutela indiretti il più significativo è forse quello che contempla l'uso di mezzi selettivi nel controllo degli animali selvatici che, moltiplicandosi eccessivamente, arrecano danni alle attività umane (agricoltura, allevamenti zootecnici, piscicoltura, ecc.). Ciò ha scongiurato infatti l'impiego dei bocconi avvelenati e delle tagliole, che non di rado erano i maggiori imputati della uccisione di specie già minacciate, quali appunto il lupo o l'avvoltoio.

Per una più completa azione di protezione, a questi provvedimenti andrebbero affiancati altri interventi a vasto raggio, inseriti in progetti di razionale gestione del territorio.

Si offrirebbe così al lupo, in un ripristinato equilibrio, una serie di prede selvatiche appropriate, che certamente preferirebbe. Il lupo potrebbe così ritornare a modi di comportamento atavici, quali la caccia in branco.

D'altra parte i danni per la natura imputabili al lupo sono di ben modesta entità se confrontati a quelli dovuti ai cani semi-selvatici che in numero enorme gravitano non solo intorno ai centri abitati, ma anche in montagna.

Uno zoologo, Luigi Boitani, ha spiegato che: «I cani semi-selvatici sono più prolifici dei lupi; un possibile incrocio con un lupo porta ad un'ibridazione della prole e conseguente diretta minaccia all'integrità della specie; i cani sono più abituati alla presenza umana, temono meno l'uomo e sono, quindi, più "coraggiosi" in sua presenza; essi godono di una notevole immunità, potendo avvicinarsi all'uomo senza destare sospetti; sono meno abili nella caccia alla selvaggina e devono, quindi, ripiegare su prede più facili, come gli animali domestici; possono riunirsi in grossi branchi che, mancando di qualsiasi forma di ordinamento sociale, possono raggiungere un alto numero di individui e, quindi, un forte potenziale aggressivo».

Bisogna ora continuare quello sforzo che ha avuto parziali risultati per documentare all'opinione pubblica la vera «immagine» di questo animale.

Mario Spagnesi

(Istituto nazionale di biologia della selvaggina)

Aumentato il prezzo medio delle medicine

I medicinali sono aumentati dal primo dicembre di 240 lire in media; sono infatti passati da circa 1104 lire a 1340, come prezzo medio per confezione. Le prime confezioni dei 25 mila medicinali con la indicazione del prezzo fissato lo scorso ottobre dal Comitato interministeriale prezzi (CIP), che li vede aumentati mediamente del 21,3 per cento a partire dallo scorso primo dicembre, sono ormai in vendita.

L'aumento, che non riguarda però i prodotti da banco, cioè quelli acquistabili direttamente dalle aziende e controllato dal CIP, non è stato indifferenziato per tutti i medicinali. Quelli con prezzi inferiori a 500-1000 lire, che in genere sono in commercio da più tempo e hanno subito il blocco dei prezzi mantenuto praticamente dal 1969, hanno avuto gli aumenti percentuali più elevati. L'Optalidon, il famoso antinevralgico, è passato, ad esempio, da 150 a 630 lire.

I medicinali con prezzo superiore alle 4 mila lire hanno, invece, subito qualche riduzione. Gli antibiotici, ad esempio, compresi tra le 1500 e le 7000 lire sono stati ridotti da un minimo di 100 lire ad un massimo di 1000 lire: il «Ceporex», un antibiotico contro le bronchiti e l'influenza, è passato da 5 mila 840 lire a 5 mila 680 lire; il «Cheforal», antibiotico per le affezioni polmonari, costa con i nuovi prezzi 5 mila 680 lire contro le 6 mila 540 precedenti, ossia più di 900 lire in meno.

Quando il freddo «paralizza» il motore

Le precauzioni da adottare

Guidando in inverno in luoghi dove la temperatura è molto rigida — per esempio in alta montagna — può accadere che il motore perda gradatamente di potenza e si fermi. Fra i tanti motivi che possono averne provocato l'arresto uno è proprio il freddo.

E' un fenomeno — gli inglesi lo chiamano con una parola sola «icing» — che colpisce più facilmente le vetture con propulsore in posizione anteriore. E si capisce il perché: il calore sviluppato dal motore non è sufficiente a scaldare l'aria gelida che investe il vano motore. A lungo andare si formano così sui condotti di aspirazione e sul carburatore formazioni di ghiaccio. Anche le tracce di acqua presenti nella benzina possono gelare occludendo i condotti degli spruzzatori.

Per prevenire questi inconvenienti è necessario anzitutto essere certi che il filtro dell'aria sia sulla posizione invernale. In caso contrario, l'aria verrebbe aspirata direttamente dalla parte anteriore del vano motore, senza alcun preriscaldamento e questo spiegherebbe la «paralisi» del motore.

Possono essere anche utili le mascherine protettive di gomma (forse è l'unico caso — quello cioè di temperature veramente molto basse — in cui questi accessori presentano una qualche utilità). Come rimedio di emergenza può essere applicato anche un pezzo di cartone, un giornale, un foglio di plastica.

Altro rimedio di urgenza: quello di fermarsi prima che il motore si arresti e, a vettura ferma, far scaldare bene il vano motore. Quindi partire viaggiando a velocità moderata (l'uso delle marce basse a un regime di giri elevato tende a surriscaldare il motore; in questo caso un comportamento altrimenti da evitare può essere utile, purché non si esageri) e ripetendo frequentemente le soste.

Naturalmente gli effetti di questo «congelamento» si fanno sentire di più se l'auto non è in perfette condizioni: con un carburatore non tarato a dovere, un minimo non a punto, l'impianto elettrico non in ordine.

Va ricordato anche che in alta montagna un minor rendimento del motore può essere, entro certi limiti, normale, dovuto alla diversa pressione atmosferica.

Una cosa da «non» fare quando il motore va giù di giri (o quando non tiene il minimo) è quella di viaggiare con lo «starter» in funzione: una percentuale eccessiva di benzina nella miscela trasuda nei cilindri e finisce nella coppa dell'olio diluendo quest'ultimo e diminuendone notevolmente le qualità lubrificanti. I danni provocati possono essere molto gravi.

Nella cattiva stagione è bene preoccuparsi anche di un «accessorio» al quale di solito l'automobilista dedica scarsa attenzione. Ci riferiamo al tergicristallo, il cui buon funzionamento è essenziale durante la guida in caso di nevicate, di nebbia e, naturalmente, di pioggia.

La sua manutenzione è assai semplice. Basta controllare di tanto in tanto lo stato delle spazzole sostituendole ad ogni inizio di inverno e comunque se sono screpolate o hanno perso la loro morbidezza (cosa che accade regolarmente dopo un'estate passata all'aperto).

Per certi modelli si trovano in commercio le sole spatole di gomma, con una spesa minima; per altri è necessario cambiare le intere racchette e la spesa è di alcune migliaia di lire.

I punti mobili e gli snodi dei tergicristallo vanno lubrificati di tanto in tanto; in modo che i movimenti avvengano col minore attrito possibile; in caso contrario si può sovraffaticare il motorino, che in certi casi potrebbe bruciarsi.

E' anche importante che il braccio e la racchetta abbiano la giusta inclinazione — e quindi pressione — sul parabrezza ed una corsa non troppo breve né troppo lunga. Quest'ultima può essere facilmente modificata allentando il dado di fissaggio, regolando la posizione delle racchette, che in posizione di riposo devono trovarsi un paio di centimetri sopra la guarnizione di gomma del parabrezza, parallele a questo, e serrando nuovamente il dado.

La funzione del tergicristallo è stata resa più agevole dal lavavetro obbligatorio. Anche questo, però, ha bisogno di qualche cura, come la disincrostazione degli spruzzatori, che può essere fatta con un semplice filo di ferro sottile, il controllo periodico del livello del liquido e l'aggiunta di una soluzione anticongelante in inverno. Operazioni semplici, che possono però aiutare il tergicristallo a svolgere efficacemente il suo lavoro; lavoro gravoso quanto mai, se si pensa che in un anno ha spazzolato di un tergicristallo pulisce in media 60 chilometri quadrati di superficie.

Q. I.

La Renault preannuncia una nuova «granturismo»

Debutterà a marzo al Salone di Ginevra ma in Italia arriverà soltanto in autunno - Linea originale, diverse motorizzazioni e consumi contenuti le caratteristiche principali della «Fuego»

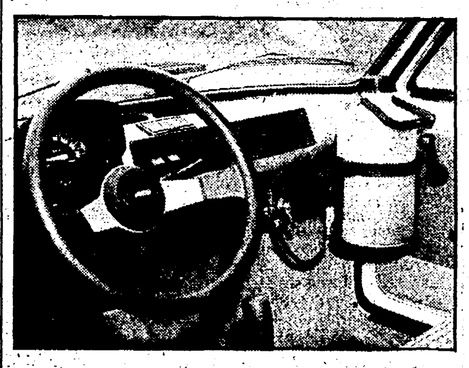
Le difficoltà nei rifornimenti petroliferi non frenano l'attività degli uffici progettazione delle case automobilistiche che continuano a sfornare a getto continuo nuovi modelli. La Renault ha annunciato in questi giorni che a marzo dell'anno prossimo, in occasione del Salone internazionale dell'automobile di Ginevra, presenterà in anteprima mondiale una nuova Gran Turismo.

La Renault, che pure ha diffuso la fotografia che pubblichiamo qui sopra, è stata molto parca di informazioni sulla nuova vettura. Si è limitata ad anticipare che si chiamerà «Fuego», che avrà quattro veri posti, che sarà equipaggiata con motori di cilindrate diverse, che avrà una vasta varietà di allestimenti e che sarà commercializzata in Francia nello stesso mese di marzo del 1980.

La vettura, che a quanto appare dalla foto avrà una sua ben marcata fisionomia, dovrebbe caratterizzarsi anche per i consumi relativamente contenuti. In Italia la «Fuego» dovrebbe arrivare tra il settembre e l'ottobre dell'anno prossimo.

La «Panda» non metterà fuori mercato la Fiat «126»

La vetturetta ha ulteriormente consolidato la sua percentuale nel settore A+B - Un viaggetto turistico con soli 15 litri di carburante Prodotti già mezzo milione di Fiat «900 T»



Una delle FIAT 126 utilizzate per la prova di consumo. Nella foto in alto: la disposizione del serbatoio supplementare da 5 litri utilizzato per la prova.

L'annuncio del prossimo lancio della FIAT «Panda» potrebbe rallentare le vendite della FIAT «126», nonostante la Casa torinese abbia assicurato che la più piccola delle FIAT non uscirà di produzione con l'introduzione del nuovo modello. Ecco, quindi, una messe di notizie sulla vetturetta che dal 1972 ad oggi è stata venduta in 1 milione e 300.000 esemplari.

La FIAT fa ufficialmente sapere che nei primi 11 mesi del 1979 sono state vendute 121.804 FIAT «126», che sempre nello stesso periodo le versioni *Black* e *Silver* hanno incontrato il favore di 57.223 utenti, che mentre nel 1978 la FIAT «126» si è accaparrata il 65,2 per cento del settore di mercato che gli esperti indicano come settore A+B, nei primi dieci mesi del '79 la percentuale è salita al 67 per cento.

Alle notizie ufficiali si accompagnano le indiscrezioni delle riviste specializzate che presentano fotografie della «126» con nuovi paracolpi in plastica e fascioni laterali di maggiori dimensioni.

La «126», dunque, continuerà a vivere anche dopo l'avvento della «Panda» e la sua sopravvivenza sarà assicurata da due fattori: il prezzo più basso e l'economia di esercizio. A quest'ultimo proposito l'ennesima prova è stata fornita la scorsa settimana da un viaggetto turistico al quale si è prestato un gruppo di giornalisti specializzati ai quali erano state affidate «126» attrezzate con uno speciale serbatoio contenente 5 litri di benzina.

C'è stato chi, in condizioni di traffico particolarmente difficili, è riuscito a percorrere anche 100 chilometri senza dover ricorrere al serbatoio regolare. Le percorrenze più vicine alla realtà sono state comunque quelle intorno ai 14,5 chilometri con un litro di benzina, a dimostrazione del fatto che la «126», come è universalmente noto, è davvero una vetturetta economica.

Per restare in casa FIAT ricordiamo che è uscito in questi giorni dallo stabilimento di Sussara, il cinquecentomillesimo furgone FIAT «900 T».

Un traguardo di produzione notevole per un veicolo commerciale, grazie anche alla sua versatilità, che, nella versione pullmino, lo fa considerare una vera e propria grande automobile a 7 posti (la versione pullmino rappresenta circa un terzo delle vendite di «900 T» in Italia).

Nato negli anni 60 come «600 T», veicolo da trasporto con motore posteriore, evolutosi poi nell'«850 T», è divenuto «900 T» nel 1976.

Affermatosi in Italia nella fascia inferiore dei veicoli commerciali (la fascia cioè sino a 750 kg. di portata utile) questo furgone è rimasto praticamente solo — sino all'immissione sul mercato del «Fiorino» — a rispondere alle molte e svariate esigenze dell'utenza.

Dopo l'uscita del «Fiorino», il «900 T» continua a rappresentare in Italia circa il 47 per cento della sua categoria, mentre la quota FIAT complessiva ha raggiunto il 75 per cento.

Il «900 T» è disponibile in 11 versioni: un pullmino, quattro tipi di furgone (a porta scorrevole o a battente), tre furgoni a tetto rialzato e tre promiscui.

Jaguar: il fascino di un nome

Pochi forse sanno che la Jaguar nacque come fabbrica di sidecars per motociclette. A fondare l'azienda, che doveva diventare una delle più prestigiose nel campo dell'automobile, furono due soci: William Lyons e William Walmsley. Il primo, diventato baronetto, è tuttora presidente della società, mentre Walmsley, già nel 1934 (dodici anni dopo la nascita della prima officina, avvenuta nel 1922) si ritirò.

Tutto quanto riguarda la fabbrica di Conventry, la sua produzione, le sue vittorie sportive, tra cui ben cinque «24 Ore di Le Mans», i suoi momenti difficili e quelli lieti, sono raccontati in un bel libro di Piero Casucci: «Jaguar - il fascino di un nome». Un libro che, a differenza di altri del genere, fatti quasi esclusivamente di belle foto, è anche molto scritto.

La storia ripercorsa da Casucci è avvincente, anche perché finisce, e non poteva essere diversamente, per proiettarsi su tutta un'epoca, evidenziandone l'evoluzione sia tecnica che umana.

Assegnati i premi sicurezza

Quarta edizione dei premi biennali per la sicurezza automobilistica. Per il biennio 1978-1979 il Lloyd Adriatico li ha assegnati a Piero Taruffi per la categoria «informazione», alla Sabelt Britax per la categoria «progettazione», al pilota Arturo Merzario, ai carabinieri Giuseppe Maragliano, Ugo Vinco, Walter Marchetti e Antonio Vozzella e all'appuntato della Stradale Donato Lorusso per la categoria «solidarietà umana».

Il premio per la «progettazione» è stato assegnato alla Sabelt Britax «per i notevoli livelli tecnologici raggiunti nel campo della sicurezza automobilistica ed in particolare per aver ideato e realizzato tipi di cinture di sicurezza di validità tale ai fini della tutela personale che, adottate con successo nel settore agonistico, hanno ora trovato larga applicazione sulle vetture di serie».

I premi, consistenti in una targa d'argento della Città di Trieste e in una somma in denaro, sono stati consegnati ai vincitori nel corso di una cerimonia che si è svolta, presente un pubblico foltissimo, al Circolo della stampa di Milano.