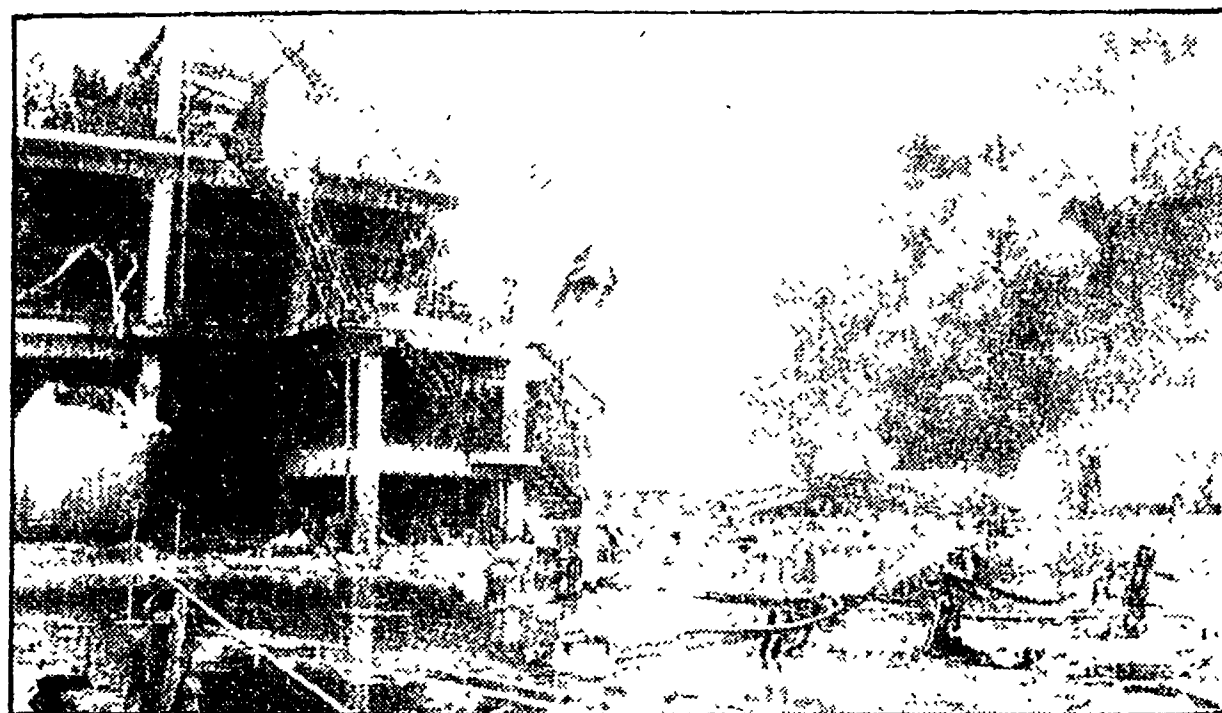


Dopo una tragedia del 1974 una rigorosa proposta di legge

Come in Inghilterra si vogliono controllare gli impianti pericolosi



Quanto rimase dello stabilimento di Flixborough dopo l'esplosione del 1974.

Centrali nucleari: pro o contro? L'accesso al confronto tra i sostenitori e gli oppositori dell'energia nucleare ha reso maggiormente coscienti i cittadini sull'entità delle conseguenze che possono aver per la popolazione e per l'ambiente.

Si deve prendere atto della esistenza di una serie di industrie in cui il verificarsi di un incidente può comportare elevati rischi, per molte persone contemporaneamente e per l'ambiente.

Non è corretto generalizzare i dati relativi ad altri Paesi; bisognerebbe infatti tener conto della distribuzione territoriale delle industrie pericolose, dell'affidabilità dei sistemi di sicurezza e della organizzazione dei controlli. Pur con questa limitazione, in base a fonti americane o del Regno Unito, risulta logico attendersi, a titolo di esempio: per esplosioni o incendi: da cento morti in una volta a duecento; per cadute di dighe: da mille morti in una volta ogni cento anni; per cadute di dighe: da mille morti in una volta ogni cento anni; per cadute di dighe: da mille morti in una volta ogni cento anni.

Non mancano gli esempi di disastri accaduti realmente, come quelli di Flixborough, Gran Bretagna (giugno 1974), dove vi furono 28 morti ed un centinaio di feriti nello scoppio di una fabbrica chimica, la Nypro. L'incidente si produsse in una giornata non lavorativa altrimenti le vittime avrebbero potuto essere 280. Ma vi è anche una cronaca dolorosa di centinaia e migliaia di morti provocati da miniere e dighe.

Sorge quindi l'esigenza di adeguare gli strumenti di prevenzione, per far fronte a quelli che ormai vengono definiti come «grandi rischi».

Il Paese che ha affrontato con maggior determinazione questo problema è la Gran Bretagna che, partendo dal 1974, proprio a seguito dell'incidente di Flixborough, ha rinnovato profondamente l'assetto legislativo riguardante

la prevenzione dei rischi professionali ed è arrivata nel 1978 ad una proposta di legge per la prevenzione dei grandi rischi. Anche se tale legge non sia ancora stata approvata per le vicende politiche di quel Paese, essa costituisce un esempio molto importante di quella regolamentazione alla quale è auspicabile si arrivi.

La proposta inglese (Hazardous Installations Regulations 1978) prevede in sintesi i seguenti punti: la classificazione delle sostanze pericolose in quattro gruppi, distinguendo tra sostanze tossiche, estremamente tossiche, altamente infiammabili e altamente reattive; la definizione per ciascun gruppo di un livello per il quale è richiesta la notifica

ed un altro per il quale è richiesta una indagine dei rischi, in relazione alla quantità detenute o lavorate; l'attribuzione all'Esecutivo per la salute e sicurezza dei poteri per l'acquisizione delle informazioni dettagliate sugli impianti pericolosi e la responsabilità di sovrintendere alla definizione dei rischi e di dare prescrizioni tecniche vincolanti; le modalità per la definizione dei rischi.

Per l'indagine di rischio viene richiesto uno studio dettagliato che comprende: la rappresentazione schematica di ogni impianto, la capacità produttiva e i dati del processo produttivo necessari ad identificare le sorgenti dei rischi; i fattori che possono deter-

minare un rilascio catastrofico di energia o di sostanze tossiche, le misure di prevenzione adottate e la valutazione della quantità massima di sostanze o di energia che potrebbero essere rilasciate in caso di incidente catastrofico;

la struttura organizzativa, dell'industria, la qualificazione e l'esperienza del personale; i dati sull'ammontare e la distribuzione della popolazione nelle vicinanze degli impianti;

la valutazione quantitativa del rischio e delle probabilità di accadimento; il processo di controllo e di manutenzione di persone la cui salute o sicurezza potrebbe essere danneggiata;

la documentazione relativa alla progettazione, all'esercizio ed alla manutenzione; l'elenco dei sistemi di protezione del personale dagli effetti connessi con i rilasci;

La proposta di legge non poteva non trovare forti opposizioni da parte di coloro che vedono l'accrescersi dei controlli dello Stato sui processi produttivi come una limitazione della libertà d'impresa, per cui si spiegarono che anche in Gran Bretagna, dove la pressione dell'opinione pubblica è forte, si sia arrivati ad una situazione di impasse, soprattutto dopo la vittoria elettorale dei conservatori.

Bisogna rendersi conto, però, che con la diffusione casistica e incontrollata dell'industrializzazione e con l'invecchiamento degli impianti i rischi per la popolazione tendono ad aumentare. Non vi sono soltanto rischi sanitari, perché il verificarsi di grossi incidenti comporta lunghe fermate degli impianti e costi rilevanti anche in termini economici per la collettività.

Lo Stato deve rinnovarsi in conformità con l'evoluzione del sistema produttivo e, soprattutto in Italia, è necessario collegare ogni ulteriore sviluppo industriale a reali capacità di controllo (basti pensare alle difficoltà di applicazione anche solo della legge Merli). La riforma sanitaria ha «in nuce» gli elementi per una tale evoluzione, ma per realizzarla è necessario, da una parte, che i vari organismi di controllo efficienti, ben organizzati e capaci di adattare il loro funzionamento alla realtà operativa (in questo caso un ruolo importante dovrebbe avere l'Istituto superiore per la prevenzione e la sicurezza del lavoro) ma, d'altra parte, è necessario che si faccia strada un nuovo modo di condurre le aziende industriali.

Antonio Cardinale
(Esperto di sicurezza degli impianti nucleari)

Allarmanti indagini a Firenze e Bologna

Tisana di tiglio con parti di piombo

Nei corpi umani del XX secolo si accumula questo metallo in misura cinquecento volte superiore rispetto a 1600 anni fa

Da uno studio condotto negli Stati Uniti sarebbe risultato che nel corpo umano nel XX secolo vi è stato un accumulo di piombo 500 volte superiore a quello riscontrato negli scheletri di esseri umani vissuti nel IV secolo.

La cosa non stupisce se si considera la massiccia contaminazione ambientale da piombo prodotta sia dalle attività industriali sia dal traffico automobilistico. Nelle grandi città la principale sorgente di tale inquinamento è costituita dal traffico automobilistico, essendo stato calcolato che ogni autoveicolo emette nell'atmosfera mediamente in un anno 1 chilogrammo di piombo metallico. Mentre per gli scarichi industriali sono norme di legge che fissano limiti precisi (concentrazione media delle emissioni pari a 0,01 mg/M³ e quello di punta fino a 0,05), la nostra legislazione trascura completamente di fissare limiti per il piombo emesso nei gas di scarico dagli autoveicoli e derivanti dai composti di questo metallo con cui si additano le benzine. Tenuto conto che le disposizioni italiane ammettono contenuti di Pb. di gr. 0,635/litro nella benzina normale e di gr. 0,800/litro nella gas super, è stato calcolato che annualmente vengono scaricate dai motori nelle nostre strade oltre 10.000 tonnellate di piombo.

Per situazioni a rischio professionale si sono state istituite regionali tendenti a definire i limiti del rischio stesso; considerato che ogni cittadino non dovrebbe essere esposto a contaminazioni ambientali che elevino il livello del piombo nel sangue oltre 60 microgrammi/100 ml. per gli uomini e oltre 40 microgrammi/100 ml. per le donne, essendo queste più sensibili agli effetti tossici e per la possibilità di danno al prodotto del concepimento, la Regione Emilia Romagna ha ritenuto di indicare, tra i vari parametri biologici di riferimento per il controllo della intossicazione da piombo, i valori di contenuto di piombo nei capelli superiori a 40 microgrammi per gli uomini e a 36 microgrammi per le donne. Estremamente dettagliato è un poster curato dalla Clinica del lavoro dell'Università di Milano, con il patrocinio della Regione Lombardia, che fornisce un quadro completo della intossicazione da piombo inorganico per quanto riguarda le fonti, i meccanismi della azione tossica e gli effetti clinici, i provvedimenti preventivi e curativi; in tale stampo vengono assunti i seguenti valori limite di Pb. negli ambienti di lavoro e 2 microgrammi/M³ (media annuale).

nell'atmosfera aperta delle zone di grande traffico. Ma qual è il riflesso di questo problema sulla salute della collettività in genere? Vale la pena di ricordare che, in questo caso, ogni cittadino è esposto, oltre che all'inquinamento atmosferico diretto da piombo prodotto dalle emissioni industriali e dal traffico automobilistico, anche a quello indiretto derivante dall'ingestione di alimenti vegetali inquinati sia per l'assorbimento dal terreno sia per la deposizione su di essi del Pb. atmosferico; gli alimenti in scatola possono risultare contaminati allorché la salatura delle scatole venga fatta con leghe contenenti Pb. oltre i limiti stabiliti dalla legge; i recipienti a elementi contenuti da piombo sia a seguito della contaminazione atmosferica diretta dell'uso, sia perché tenuti in recipienti a elementi contenuti da piombo sia a seguito della ingestione di alimenti vegetali inquinati.

Recentemente la «Società Botanica Italiana» ha informato la Regione e il ministero della Sanità dell'alto inquinamento da piombo riscontrato nelle diverse parti delle piante di tiglio (solamente raccolte e utilizzate a scopo medicinale); nel corso del 1978 a Firenze sono state svolte indagini su tigli costeggianti arterie urbane di grande traffico, evidenziando valori eccezionali di piombo particolarmente nelle foglie delle parti più basse e della infiorescenza; il valore della chimica (da 50 a 100 parti per milione), con valori ancora superiori (132 p.p.m.) nelle foglie dei tigli sofferenti.

Nel giugno di quest'anno il Laboratorio di igiene e profilassi della provincia di Bologna ha prelevato fiori di tiglio sui viali della circoscrizione della città di Bologna, in strade di grande traffico a 10 metri e in una strada a scarso traffico del comune di Pianoro.

I valori di piombo evidenziati dalle analisi indicano la notevole quantità del metallo depositata sulle infiorescenze, solitamente raccolte da terra per essere utilizzate nell'erboristeria per tisane, infusi, sciroppi e che, pertanto, possono costituire un pericolo di intossicazione alimentare; da ricordare che il valore massimo di piombo ingeribile con gli alimenti è stato stabilito dalla Commissione mista FAO/OMS, in 3 mg. alla settimana per peso corporeo di 70 kg.

BOLOGNA: viale Popoli: 132 mg./kg. di fiori; viale Aldini: 123 mg./kg. di fiori; viale Filadelfia: 122 mg./kg. di fiori; viale S. Stefano: 119 mg./kg. di fiori; INOLA: 418-783 mg./kg. di fiori. PIANORO: 3 mg./kg. di fiori.

Occorre giungere alla regolamentazione della raccolta delle parti delle piante di tiglio destinate a uso medicinale; i fiori non debbono essere raccolti da terra ma solo sulla pianta e, in ogni caso, debbono essere presi in considerazione solo i tigli non costeggianti arterie di grande traffico.

Vi è anche la necessità di mettere in atto i programmi di sorveglianza biologica della popolazione contro il rischio di intossicazione da piombo, promossi dalla CEE e di cui si sta interessando l'Istituto superiore di Sanità.

Antonio Faggioli
(Ufficiale sanitario del Comune di Bologna)

In Italia 500 mila menomati

Nei quartieri poveri il maggior numero di handicap psichici

Campania, la regione più colpita - Le condizioni economiche e sociali e la prevenzione

Le cause più frequenti degli handicap psichici sono in gran parte legate alla gravidanza, al parto e alla fase neonatale, cioè al cosiddetto periodo «perinatale».

Al secondo posto, dopo le cause perinatali, vengono le cause genetiche, cioè legate a difetti dei geni o dei cromosomi che programmano lo sviluppo del nostro corpo e del nostro cervello; infine, vi sono handicap caratterizzati da una insufficienza mentale lieve, tipica dei bambini cresciuti in ambienti in cui vi è uno stato di privazione culturale o affettiva.

Considerando cosa avviene in Italia per gli handicap perinatali, quelli più frequenti, e ci si potrà rendere conto di quanto chiaramente di quali siano le loro cause. Nel 1978 il numero di abitanti della Campania rappresentava meno del 10 per cento del totale nazionale mentre il numero delle nascite era superiore a quello del resto del Paese, aggirandosi sul 13 per cento. A questa più elevata natalità ha corrisposto una mortalità perinatale elevatissima.

Gli studi dell'organizzazione mondiale della Sanità indicano che per ogni soggetto che muore in epoca neonatale precoce ve ne è un altro che sopravvive con degli handicap gravi; se si applicano queste stime alla Campania, bisogna allora calcolare che nella nostra regione sono nati da 1200 a 2500 bambini con handicap permanenti. Questo significa che circa un sesto di tutti i bambini handicappati italiani nasce in Campania.

Ma non bisogna dimenticare che esistono anche molte forme di gravi handicap da cause genetiche e cromosomiche — come la sindrome di Down o mongolismo — e che queste possono essere individuate con semplici analisi durante la gravidanza e permettere un aborto precoce.

In Italia gli handicappati sono circa mezzo milione: in termini di costi economici ed emotivi è meno grave prevenire che assistere per tutta la vita a un handicappato e la sua famiglia. In sostanza, come per altre malattie, la prevenzione è una strategia migliore dell'assistenza e della medicina curativa. Anche perché per molti handicap, contrariamente a quanto si sostiene spesso sulla base di un ambientalismo superficiale, il recupero e le terapie offrono scarsi risultati.

Alberto Masani

Tra le cause che si traducono in gravi rischi nel periodo perinatale ve ne sono alcune che agiscono durante la gravidanza, come le cattive condizioni socio-economiche della madre, l'età avanzata o il giovane della madre, l'elevato numero dei figli, le malattie materne e la malnutrizione; queste cause giocano un grande ruolo in zone depresse come la Campania. Al momento del parto e subito dopo di esso i fattori principali di rischio per il neonato sono legati alla rottura precoce delle membrane, al parto prolungato e alla nascita prima del termine.

Di queste diverse cause la nascita prima del termine (prematilità) ed i disturbi della circolazione e respirazione del feto e del neonato (asfissia) sono responsabili di circa 3/4 delle morti perinatali e di circa 4 handicap su 5 che derivano da cause perinatali. E' facile vedere che la nascita prima del termine è un vero e proprio «boom» dei motori e delle «tre ruote» (più 115,2% in quantità e più 124,2% in valore).

Un'ultima notazione riguarda le biciclette: ne sono state esportate molte di più nel '79 (più 22,8% in quantità ed in valore).

Analizzando le singole «vetture» che compongono il flusso complessivo delle esportazioni, si nota che nel primo semestre del 1979 si è avuto un vero e proprio «boom» dei motori e delle «tre ruote» (più 115,2% in quantità e più 124,2% in valore).

Un'ultima notazione riguarda le biciclette: ne sono state esportate molte di più nel '79 (più 22,8% in quantità ed in valore).

Un'ultima notazione riguarda le biciclette: ne sono state esportate molte di più nel '79 (più 22,8% in quantità ed in valore).

Alberto Oliverio

MOTORI Rubrica a cura di Fernando Strambaci

Cicli e moto: aumenta l'«import»

A fronte di un andamento complessivamente stabile, la scorsa del mercato del ciclo e del motociclo, è andata delineandosi, tuttavia, nel corso del 1979, la tendenza a fare maggiormente ricorso in Italia alle importazioni, pur in presenza di un «export» che ha mantenuto una dinamica sostenuta.

Le immatricolazioni di motocicli a due e tre ruote e nuovi di fabbrica nel primo semestre dell'anno appena trascorso risultano complessivamente aumentate rispetto al 1978, pur essendo sempre inferiori a quelle registrate nei primi sei mesi del '77. Secondo i dati forniti dall'Associazione nazionale del ciclo, motociclo e accessori, nel primo semestre del 1979 le immatricolazioni sono state 68 mila 762, contro le 56.899 del corrispondente periodo del 1978 e le 72.308 di gennaio-giugno del 1977. L'evoluzione del mercato sembra quindi riacostarsi a livelli soddisfacenti, comunque più elevati del 78.

Per avere un quadro completo della situazione nel settore è però opportuno fare il punto sulle esportazioni e sulle importazioni da e per il nostro Paese.

La «Red» ha la carrozzeria rossa bordeaux, con fasce laterali paracolpi e cerchi ruota beige. Anche qui, striscia in tinta unita la «Brown» sui parafranghi. All'interno i rivestimenti dei sedili sono in tessuto spigato beige e marrone, con fascia centrale verticale e schienale in finta pelle beige. Anche la moquette sul pavimento è beige, come pure il rivestimento della plancia, i fianchetti posteriori, i pannelli porta (questo ultimo con fascia superiore in tessuto spigato), il pianetto sottolento, le alette paracolpi. Il padiglione è beige.

La 126 «Brown» è di colore marrone piuttosto scuro, con fasce laterali paracolpi e cerchi ruota beige. Anche qui, striscia in tinta unita la «Brown» sui parafranghi. All'interno i rivestimenti dei sedili sono in tessuto spigato beige e marrone, con fascia centrale verticale e schienale in finta pelle beige. Anche la moquette sul pavimento è beige, come pure il rivestimento della plancia, i fianchetti posteriori, i pannelli porta (questo ultimo con fascia superiore in tessuto spigato), il pianetto sottolento, le alette paracolpi. Il padiglione è beige.

Si tratta, ovviamente, di valutazioni che non possono snuare la portata delle nostre esportazioni in questo settore, ma che, al tempo stesso, pongono nel dovuto rilievo l'accresciuta consistenza dell'«import», soprattutto in settori terminali, anche se l'ammontare globale delle importazioni corrisponde al tutto al meno di un quinto di quello delle esportazioni.

Per completare il «panorama» sulla situazione del settore, sarà opportuno «sbirciare» fra le statistiche che vedono quali sono i prodotti che maggiormente hanno risentito dell'evoluzione dell'intercambio.

Le importazioni di «motocicli», ad esempio, nel gennaio-giugno del 1979 hanno segnato un incremento rilevante tanto in quantità (più 63,4%) che in valore (più 95,1), mentre, nello stesso tempo, proprio per questo stesso tipo di prodotto, le esportazioni, nel primo semestre dell'anno passato hanno segnato un calo sensibile (meno 57,8 in quantità e meno 7,7 in valore).

In aumento risultano le importazioni di motocicli (più 14% in quantità e più 26,6 in valore), mentre sul fronte dell'«export» anche in questo caso si è avuto un incremento, sia pure di entità modesta (più 1,9 in quantità e più 2,7 in valore).

Analizzando le singole «vetture» che compongono il flusso complessivo delle esportazioni, si nota che nel primo semestre del 1979 si è avuto un vero e proprio «boom» dei motori e delle «tre ruote» (più 115,2% in quantità e più 124,2% in valore).

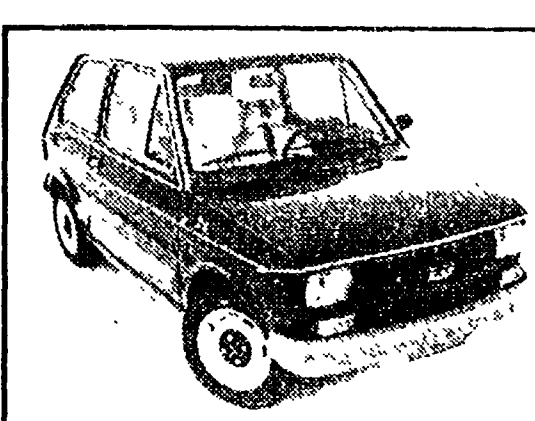
Un'ultima notazione riguarda le biciclette: ne sono state esportate molte di più nel '79 (più 22,8% in quantità ed in valore).

Un'ultima notazione riguarda le biciclette: ne sono state esportate molte di più nel '79 (più 22,8% in quantità ed in valore).

Alberto Oliverio

In attesa delle «Panda» altre due versioni «126»

Si tratta dei modelli 650 «Red» e «Brown» - Presentano allestimenti molto curati e una più ricca dotazione di accessori di serie



In alto vista esterna e vista dell'abitacolo della Fiat 126 Personal 650 «Red»; in basso la 126 Personal «Brown».

Personal, attraenti, confortevoli: con il varo delle due nuove versioni 650 «Red» e «Brown», le «126» FIAT sembrano liberarsi della veste tradizionale della vettura di città caratterizzata solo dalla praticità e dall'economicità. La prossima uscita della «Panda», che dovrebbe essere commercializzata alla fine di febbraio e alla quale competerà un ruolo di primo livello di vettura per famiglia e di vettura «tuttofare», permette infatti alla «126» — osservata la FIAT — di specializzarsi più liberamente nel ruolo di vettura cittadina, di seconda vettura ecc.

La 126 «Red» ha la carrozzeria rossa bordeaux, con fasce laterali paracolpi e cerchi ruota beige. Anche qui, striscia in tinta unita la «Brown» sui parafranghi. All'interno i rivestimenti dei sedili sono in tessuto spigato beige e marrone, con fascia centrale verticale e schienale in finta pelle beige. Anche la moquette sul pavimento è beige, come pure il rivestimento della plancia, i fianchetti posteriori, i pannelli porta (questo ultimo con fascia superiore in tessuto spigato), il pianetto sottolento, le alette paracolpi. Il padiglione è beige.

La 126 «Brown» è di colore marrone piuttosto scuro, con fasce laterali paracolpi e cerchi ruota beige. Anche qui, striscia in tinta unita la «Brown» sui parafranghi. All'interno i rivestimenti dei sedili sono in tessuto spigato beige e marrone, con fascia centrale verticale e schienale in finta pelle beige. Anche la moquette sul pavimento è beige, come pure il rivestimento della plancia, i fianchetti posteriori, i pannelli porta (questo ultimo con fascia superiore in tessuto spigato), il pianetto sottolento, le alette paracolpi. Il padiglione è beige.

Si tratta, ovviamente, di valutazioni che non possono snuare la portata delle nostre esportazioni in questo settore, ma che, al tempo stesso, pongono nel dovuto rilievo l'accresciuta consistenza dell'«import», soprattutto in settori terminali, anche se l'ammontare globale delle importazioni corrisponde al tutto al meno di un quinto di quello delle esportazioni.

Per completare il «panorama» sulla situazione del settore, sarà opportuno «sbirciare» fra le statistiche che vedono quali sono i prodotti che maggiormente hanno risentito dell'evoluzione dell'intercambio.

Le importazioni di «motocicli», ad esempio, nel gennaio-giugno del 1979 hanno segnato un incremento rilevante tanto in quantità (più 63,4%) che in valore (più 95,1), mentre, nello stesso tempo, proprio per questo stesso tipo di prodotto, le esportazioni, nel primo semestre dell'anno passato hanno segnato un calo sensibile (meno 57,8 in quantità e meno 7,7 in valore).

In aumento risultano le importazioni di motocicli (più 14% in quantità e più 26,6 in valore), mentre sul fronte dell'«export» anche in questo caso si è avuto un incremento, sia pure di entità modesta (più 1,9 in quantità e più 2,7 in valore).

Analizzando le singole «vetture» che compongono il flusso complessivo delle esportazioni, si nota che nel primo semestre del 1979 si è avuto un vero e proprio «boom» dei motori e delle «tre ruote» (più 115,2% in quantità e più 124,2% in valore).

Un'ultima notazione riguarda le biciclette: ne sono state esportate molte di più nel '79 (più 22,8% in quantità ed in valore).

Alberto Oliverio



In alto vista esterna e vista dell'abitacolo della Fiat 126 Personal 650 «Red»; in basso la 126 Personal «Brown».

La 126 «Brown» è di colore marrone piuttosto scuro, con fasce laterali paracolpi e cerchi ruota beige. Anche qui, striscia in tinta unita la «Brown» sui parafranghi. All'interno i rivestimenti dei sedili sono in tessuto spigato beige e marrone, con fascia centrale verticale e schienale in finta pelle beige. Anche la moquette sul pavimento è beige, come pure il rivestimento della plancia, i fianchetti posteriori, i pannelli porta (questo ultimo con fascia superiore in tessuto spigato), il pianetto sottolento, le alette paracolpi. Il padiglione è beige.

La 126 «Brown» è di colore marrone piuttosto scuro, con fasce laterali paracolpi e cerchi ruota beige. Anche qui, striscia in tinta unita la «Brown» sui parafranghi. All'interno i rivestimenti dei sedili sono in tessuto spigato beige e marrone, con fascia centrale verticale e schienale in finta pelle beige. Anche la moquette sul pavimento è beige, come pure il rivestimento della plancia, i fianchetti posteriori, i pannelli porta (questo ultimo con fascia superiore in tessuto spigato), il pianetto sottolento, le alette paracolpi. Il padiglione è beige.

Si tratta, ovviamente, di valutazioni che non possono snuare la portata delle nostre esportazioni in questo settore, ma che, al tempo stesso, pongono nel dovuto rilievo l'accresciuta consistenza dell'«import», soprattutto in settori terminali, anche se l'ammontare globale delle importazioni corrisponde al tutto al meno di un quinto di quello delle esportazioni.

Per completare il «panorama» sulla situazione del settore, sarà opportuno «sbirciare» fra le statistiche che vedono quali sono i prodotti che maggiormente hanno risentito dell'evoluzione dell'intercambio.

Le importazioni di «motocicli», ad esempio, nel gennaio-giugno del 1979 hanno segnato un incremento rilevante tanto in quantità (più 63,4%) che in valore (più 95,1), mentre, nello stesso tempo, proprio per questo stesso tipo di prodotto, le esportazioni, nel primo semestre dell'anno passato hanno segnato un calo sensibile (meno 57,8 in quantità e meno 7,7 in valore).

In aumento risultano le importazioni di motocicli (più 14% in quantità e più 26,6 in valore), mentre sul fronte dell'«export» anche in questo caso si è avuto un incremento, sia pure di entità modesta (più 1,9 in quantità e più 2,7 in valore).

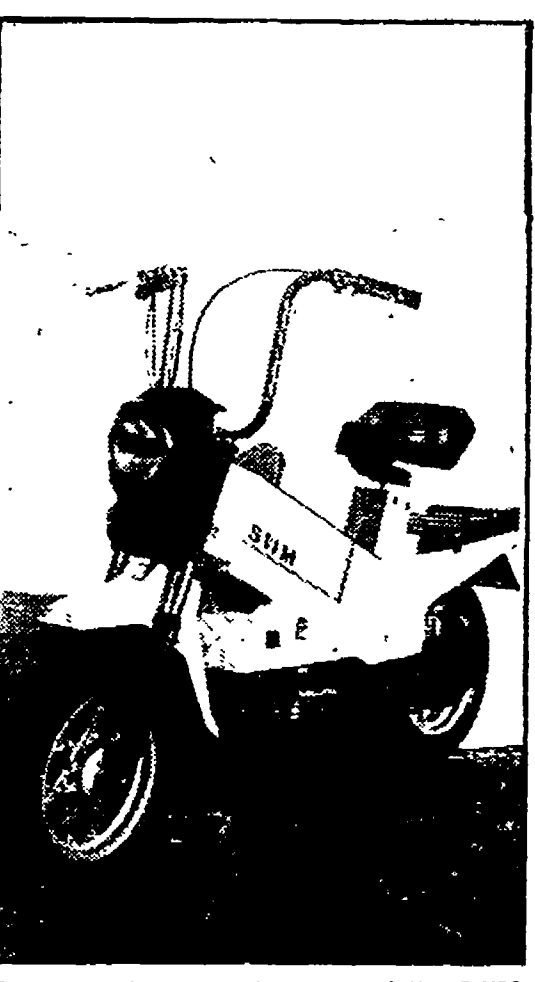
Analizzando le singole «vetture» che compongono il flusso complessivo delle esportazioni, si nota che nel primo semestre del 1979 si è avuto un vero e proprio «boom» dei motori e delle «tre ruote» (più 115,2% in quantità e più 124,2% in valore).

Un'ultima notazione riguarda le biciclette: ne sono state esportate molte di più nel '79 (più 22,8% in quantità ed in valore).

Alberto Oliverio

Un nuovo piccolo ciclomotore come accessorio dell'auto

Lo ha presentato la SWM all'ultima esposizione del ciclo e motociclo - Le caratteristiche tecniche del mezzo - Imminente la commercializzazione



Il nuovo piccolo ciclomotore della SWM.

Un nuovo ciclomotore di minime dimensioni è stato presentato dalla SWM in occasione della 46ª edizione dell'Esposizione Internazionale del Ciclo e Motociclo. Si tratta del modello «VK Serie La», caratterizzato per la sua carrozzeria in plastica antiurto e antigraffio. I pneumatici da 300x19" dovrebbero garantire, secondo la Casa, una perfetta stabilità al ciclomotore che, abbinato alle dimensioni estremamente ridotte (0,72x1,43x1,20) lo rendono particolarmente adatto al traffico cittadino. C'è inoltre la possibilità di abbassare il manubrio in modo tale da poter sistemare il ciclomotore nel bagagliaio di una automobile e quindi di utilizzare le «due ruote» nel traffico cittadino dopo aver parcheggiato la macchina alla periferia della città. In altre parole, un accessorio dell'automobile.

La commercializzazione dovrebbe essere imminente.

I dati tecnici essenziali del «VK Serie La» sono: motore della Minarelli, due tempi, con cilindrata di 49,6 cm. cubi; potenza 1,3 CV a 4000 giri/min. Il carburatore è un Dell'Orto SIA/14/12. L'alimentazione avviene a mezzo di miscela benzina-olio al 4 per cento; il cambio è monomarcia e la frizione automatica ad espansione. Il telaio è in monostato, il «punto» di acciaio; la forcella e gli ammortizzatori sono di tipo telescopico.

La capacità del serbatoio è di l. 2,8; i freni sono a tamburo, anteriore e posteriore; il peso totale a vuoto del ciclomotore è di 46 kg. e il passo di 99 cm.

U. D.

Occorre prudenza guidando su neve e ghiaccio

La regola principale è quella della dolcezza di guida - Quando usare contemporaneamente i pedali dell'acceleratore e del freno - In qualche occasione uscire di strada è un vantaggio

L'Italia «nella morsa del freddo» (secondo un titolo di cui abusano molti quotidiani) ha messo numerosi «autobus» di neve e ghiaccio, sia per quanto riguarda la manutenzione della vettura (serrature bloccate dal gelo, batterie messe a terra dal freddo, radiatori danneggiati da mancante o insufficiente antigelo), sia per quanto riguarda il comportamento di guida. Ghiaccio e neve, infatti, sono comparsi anche in regioni dove la loro presenza è del tutto inusuale, rendendo così ancora più difficile il problema di guida. Ecco alcune regole da osservare per evitare guai e incidenti.

Qualche consiglio elementare può aiutare chi, per ragioni geografiche, non ha troppa confidenza con questi elementi. La regola principale su strada innevata o ghiacciata è quella della dolcezza di guida: bisogna dimenticare le accelerazioni brusche e le brusche frenate e manovrare lo sterzo con movimenti dolci e gradualmente, senza strappi e senza salti. E' importante evitare di bloccare le ruote, e, se possibile, meglio provare in seconda. Non ne gode la frizione ma ci sono maggiori probabilità di muoversi.

E' ovvio che la velocità va mantenuta entro limiti di estrema prudenza; tutto ciò che si fa per frenare o per il meglio che non si presenta un ostacolo improvviso, una curva presa troppo a lungo, una lastra di ghiaccio: solo allora — troppo tardi forse per rimediare — ci si accorge che la velocità era in realtà eccessiva.

E' bene ricordare anche che un colpo brusco di acceleratore farà slittare le

ruote motrici come per un colpo di freni (attenti dunque ai cambi di marcia e ai sorpassi). Nel caso si debba frenare, bisogna farlo dolcemente, scalando — senza strappi — le marce. E' importantissimo evitare di bloccare le ruote, e, se possibile, meglio provare in seconda. Non ne gode la frizione ma ci sono maggiori probabilità di muoversi.

E' ovvio che la velocità va mantenuta entro limiti di estrema prudenza; tutto ciò che si fa per frenare o per il meglio che non si presenta un ostacolo improvviso, una curva presa troppo a lungo, una lastra di ghiaccio: solo allora — troppo tardi forse per rimediare — ci si accorge che la velocità era in realtà eccessiva.

E' bene ricordare anche che un colpo brusco di acceleratore farà slittare le

ruote motrici come per un colpo di freni (attenti dunque ai cambi di marcia e ai sorpassi). Nel caso si debba frenare, bisogna farlo dolcemente, scalando — senza strappi — le marce. E' importantissimo evitare di bloccare le ruote, e, se possibile, meglio provare in seconda. Non ne gode la frizione ma ci sono maggiori probabilità di muoversi.

E' ovvio che la velocità va mantenuta entro limiti di estrema prudenza; tutto ciò che si fa per frenare o per il meglio che non si presenta un ostacolo improvviso, una curva presa troppo a lungo, una lastra di ghiaccio: solo allora — troppo tardi forse per rimediare — ci si accorge che la velocità era in realtà eccessiva.

E' bene ricordare anche che un colpo brusco di acceleratore farà slittare le

mion — c'erano nebbia e ghiaccio — non ha toccato il freno e si è buttato sul prato.

Una tecnica — non difficile ma nella quale naturalmente sarebbe bene esercitarsi prima — è quella del «punto» o, sulle macchine nelle quali questa manovra non è agevole, quella di accelerare col piede destro e frenare col sinistro contemporaneamente. Dosando freno e acceleratore si evita che le ruote si bloccino e che la vettura sbandi.

Il consiglio di non frenare vale anche quando l'automobile è già in fase di sbandata: frenare aggraverebbe le conseguenze. Meglio «lavorare» di volante sterzando dolcemente nella stessa direzione in cui si sta spostando la coda della vettura.

Q. I.