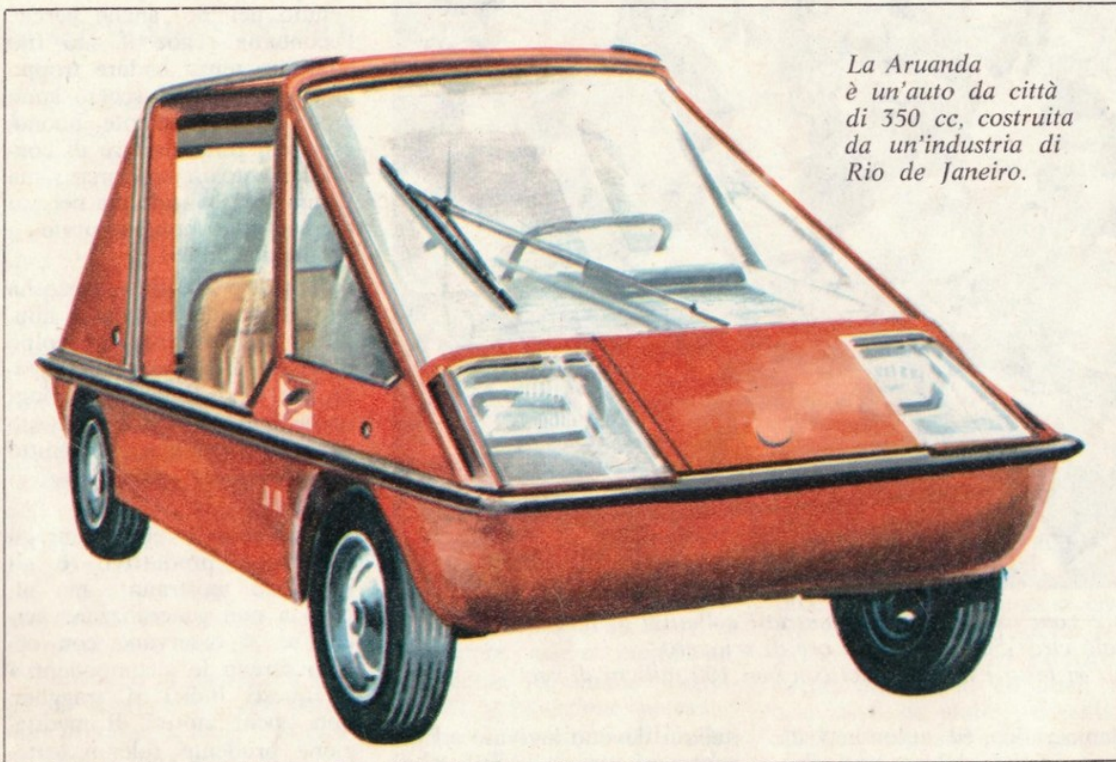


**PREVISIONI
1967**

Domenica del Corriere 8 1 1967

AUTO: IL TRAFFICO SATURO IMPONE SOLUZIONI NUOVE

di FRANCO BANDINI



*La Aruanda
è un'auto da città
di 350 cc, costruita
da un'industria di
Rio de Janeiro.*

dale. Ci si sta accorgendo di quanti luoghi comuni si sono accumulati su questo aspetto della motorizzazione, e si stanno indirizzando gli studi in modo appropriato. Fino ad oggi ai margini delle strade sono andati accumulandosi cartelli, segnalazioni, indicazioni dei più vari tipi: le strade si sono ricoperte di righe, strisce, zebre, ed i codici di articoli, commi, richiami, con migliaia di circolari interpretative. Ora il pallone comincia a sgonfiarsi: in America si è constatato che c'è una saturazione anche in questo settore, e si è proposto di smobilitare la « giungla dei cartelli ». Rimarranno solo quelli che hanno contribuito effettivamente a migliorare lo andamento della circolazione, e spariranno quelli che vi hanno recato un intralcio o non si sono rivelati di alcuna utilità. Similmente, verranno abolite quelle norme inutili, che contribuiscono ad appesantire il bagaglio di nozioni che l'au-

E' molto probabile che gli storici futuri assegnino al 1967 il valore di « anno chiave », per quel che riguarda la complicata, tumultuosa e fecondissima vita dell'automobile. A poco più di settanta anni dal suo ingresso, quasi in sordina, nella società dell'uomo moderno, questo mezzo di trasporto sembra aver attinto i limiti della sua massima espansione, pratica e psicologica: la crisi che sta tormentando Stati Uniti e Gran Bretagna è soltanto in parte industriale, poiché per la prima volta nella storia di queste nazioni, il pubblico manifesta una forte tendenza a rallentare sulla strada degli acquisti sempre crescenti. La densità del traffico è ormai così alta, che gli svantaggi dell'andare in macchina cominciano a superare i vantaggi.

Per quanto a noi sembri il contrario, la saturazione italiana non è ancora a questo punto, ma dobbiamo tener presente che ci arriveremo presto: forse già questo 1967, in cui entrerà « in servizio » almeno un altro milione di vetture, sul milione e mezzo circa che verrà prodotto. Se torneranno da noi i ventisette milioni di stranieri che si son visti arrivare quest'anno, con circa sette-otto milioni di vetture, potremo far conto che sulle nostre strade, a luglio ed agosto, saranno in marcia contemporaneamente forse nove o dieci milioni di auto: moltissime, per noi. E forse troppe.

In realtà stanno determinandosi le premesse per nuove soluzioni del problema delle comunicazioni « individuali »: sono già nate le « vetture da città », monoposto o al massimo biposto, di scarso ingombro e basso costo. Son già fiorite ed ancor più fioriranno le auto elettriche che si presentano

con un biglietto da visita in perfetta regola e soprattutto su due aspetti drammatici della circolazione attuale: rumore ed inquinamento dell'aria. Ed in più i tecnici, nel buio dei loro antri di moderni stregoni, stanno pensando ad una radicale rivoluzione nel concetto stesso di circolazione: oggi ci spostiamo tutti su macchine private. Domani, forse, le strade saranno piene di automobilette semplicissime, elettriche, a gettone: voi scenderete in strada, salirete sulla prima che vi capita, abbandonata lì da pochi istanti da un altro cittadino, infilerete le vostre cent lire nella gettoniera, ed « acquisterete » due chilometri di percorso. Arrivati a destinazione, abbandonerete a vostra volta questa specie di taxi senza conducente.

Un meccanismo del genere si presta a forti obiezioni, ma può funzionare con una spesa

complessiva molto inferiore a quella che l'umanità affronta oggi, gettando via ogni anno milioni di automobili in perfetto stato, soltanto perché sono usciti nuovi modelli con qualche cromatura in più. Strano a dirsi, i « provos » olandesi stanno già battendo questa strada, ma con le biciclette: uno speciale loro statuto stabilisce la « proprietà collettiva » delle ventimila biciclette dipinte di bianco che essi hanno comperato e che dopo l'uso abbandonano regolarmente ai margini delle strade. Solo un « provos », nella civile Olanda, può usare biciclette bianche: per cui questi « capelloni » e « capellone » hanno realizzato all'interno del loro gruppo un tipo di servizio molto diverso da quello che noi conosciamo.

Il 1967 porterà ad una riconsiderazione, finalmente, del problema della sicurezza stra-

tomobilista deve inghiottire prima di sedersi al volante.

Soprattutto va facendosi strada la sensazione che l'umanità automobilistica sia divenuta adulta. Gli incidenti stanno diminuendo, nonostante il pauroso aumento del traffico: dopo aver negato il fenomeno, ora le autorità se ne stanno accorgendo, e ne trovano le spiegazioni in un mucchio di ragioni, meno che in quella vera. Come un bambino cade per terra sempre meno, via via che cresce, così l'automobilista impiega un certo numero di anni ad impadronirsi effettivamente del mezzo meccanico che l'industria gli mette in mano. Dapprima è un disastro: poi si comincia a capire qualcosa. Infine si è veramente padroni della docile, ma pericolosa tigre che cavalchiamo. Il 1967, anche per l'Italia, segnerà probabilmente il raggiungimento di questo importante traguardo: le tigri di casa nostra smetteranno di rugire a quel modo che ci ha tanto inquietato per il passato.

Un'ultima considerazione: nel 1967 potremo tirare i conti di quattro anni di scalata ai mercati internazionali. Sotto la spinta della recessione l'industria italiana, e quella automobilistica in particolare, si sono « buttate fuori », scoprendo alle volte con sorpresa quale è il prestigio delle nostre « firme ». Oggi il mercato estero assorbe più del 30 per cento della nostra produzione, in cifre tonde 370.000 vetture: ma i conti stanno lì a dimostrare che potremo arrivare, quest'anno, al 40%. E' un traguardo che dice come la nostra industria, anche dimenticando per un istante la sensazionale impresa dell'accordo con la Russia, abbia ormai una dimensione mondiale. ■



Questa è la nuova vetturessa elettrica che la Ford inglese starebbe per produrre.