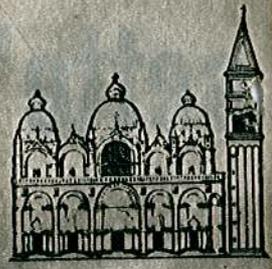


QUATTORRUOTE
INCHIESTE

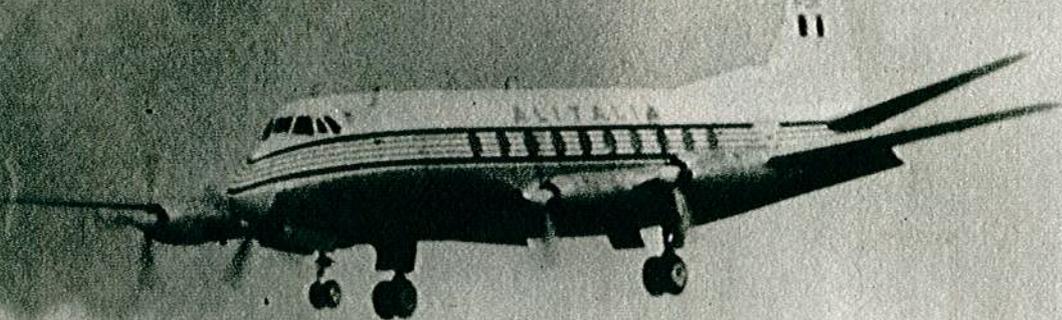


da piazza del Duomo a piazza San Marco

Una "GIULIA T.I."

e arriva a Venezia con 43 minuti di vantaggio





sfida un "VISCOUNT"

Si fa più in fretta ad andare da Milano a Venezia in aereo o in automobile? In automobile. Così è stato dimostrato in modo ufficiale con tanto di notaio e testimoni.

Il giorno 16 maggio una Alfa Romeo « Giulia T.I. » ha battuto il « Viscount » dell'Alitalia che giornalmente fa servizio su questo percorso.

Ha dato lo spunto a questa singolare prova un brano dell'editoriale pubblicato nel fascicolo di maggio della nostra rivista.

Il nostro direttore aveva scritto: « ... Chi non riconosce i vantaggi dell'automobile e preferisce altri mezzi è naturalmente padrone di usarli. Si aggiunga che l'automobile è il mezzo ideale per spostamenti brevi, mentre per i lunghi tragitti notturni è meglio il treno, per i viaggi veloci per destinazioni lontane è meglio l'aereo ».

L'ultima frase aveva trovato in disaccordo alcuni lettori che avevano scritto affermando che l'aereo non è un mezzo adatto solo a lunghi percorsi. Anzi, per coprire anche brevi distanze, è il mezzo di trasporto moderno e ideale. Più comodo e più rapido.

Le lettere ricevute il direttore le aveva mandate a quelli del « servizio inchieste », con un laconico appunto: « rispondere ».

La discussione « su come e cosa rispondere » fu lunga.

Per l'aereo, inteso come mezzo ideale di trasporto, era indiscutibilmente questione di gusti. Per la comodità si poteva anche essere d'accordo. Per la rapidità avevamo dei dubbi. Pensavamo che una vettura di brillanti prestazioni, guidata da un buon pilota, avrebbe potuto, su strade moderne, cioè su autostrade, essere « più veloce » di un aereo.

Perché non tentare una prova? Il percorso poteva essere Milano-Venezia. Il risultato della sfida avrebbe risposto

alle obiezioni dei lettori. E per la vettura? Anche a questo proposito la discussione non fu breve. Logicamente occorre un'auto da turismo di serie che riassume le caratteristiche ideali per una prova del genere. Non un « razzo », ma neppure un'auto di « temperamento » pacifico. Un'automobile dal motore capace di resistere alle sollecitazioni di un veloce percorso autostradale, e con tenuta di strada e freni di assoluta sicurezza. La scelta cadde sulla « Giulia T.I. ». Una vettura di caratteristiche sportive, ma ben adattate a un'auto di uso « turistico ». Logicamente per la prova la macchina doveva essere strettamente di serie, nuova, ma già rodada.

Un apparecchio scrivente avrebbe registrato tempo, velocità e spazi. A garanzia della veridicità dei dati, un notaio avrebbe sigillato l'apparecchio, alla partenza, ed estratto il disco rilevatore a fine gara.

Dalle parole ai fatti.

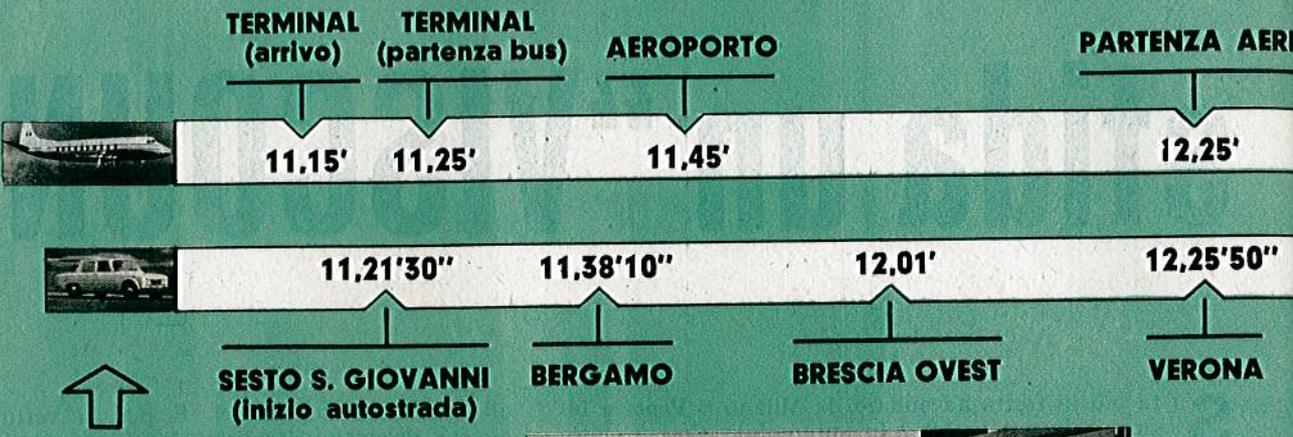
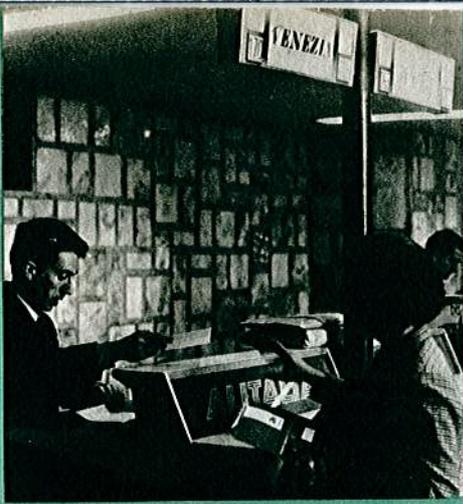
16 maggio, piazza del Duomo, ore 11,05. La « Giulia » prende il via sotto la pioggia. Alla guida il nostro redattore Raffaele Mastrostefano. Come passeggeri il nostro collaudatore Giulio Pusinanti e il fotografo Luigi Villa. In città, data l'ora c'è molto traffico. La « Giulia » morde il freno. Ci sono i limiti di velocità da rispettare. In 17 minuti al casello dell'autostrada di Sesto San Giovanni. Coda per il biglietto. Lungo la Milano-Bergamo: un susseguirsi di fabbriche, di officine, di impianti. La fascia industriale di Milano ormai arriva a Bergamo. Si viaggia sui 150 all'ora. Sempre molto traffico. Una vettura improvvisamente inizia un sorpasso. Taglia la strada alla « Giulia ». La solita manovra inconsulta che causa tante disgrazie.

Ecco Bergamo: sono le 11,38. Il fondo è ancora bagnato. Large pozzanghere. Sulla sinistra le Prealpi. Le cime bian-



UNA «GIULIA T.I.» SFIDA UN «VISCOUNT»

I tempi della prova



Attenti controlli prima della partenza: olio, acqua, pneumatici e pieno di « Extra ».

che di neve. La primavera di quest'anno! Ancora traffico. Sorpassi a ripetizione. Si attraversa il ponte sull'Oglio. I lavori, iniziati 5 anni fa, continuano... Si transita su carreggiata unica. Così anche sugli ultimi cinque chilometri prima di Brescia.

Alt al casello di Brescia. Prima biglietteria. Sono le 11,58. Si sono percorsi 96 chilometri. 12,01 Brescia ovest: seconda biglietteria. Per un unico percorso autostradale l'incongruenza di due biglietti. Si corre sulla « Serenissima ». Le nuvole vanno diradandosi. Sulla destra, la torre a ricordo della battaglia di San Martino.

Davanti alla « Giulia » due vetture. Quasi accodate. E la distanza di sicurezza? Pochi ci pensano. Specie sull'autostrada. Un cartello annuncia Peschiera. Di che colore saranno, oggi, le acque del canale del Garda? Un rapido sguardo. La fuggevole visione di un verde profondo, scuro. Lucidissimo in superficie.

Una vettura in sosta sulla banchina. Il cofano motore sollevato. Ha « fuso »? L'errore di molti sull'autostrada. Andare sempre a « tavoletta ». La strada è un susseguirsi di



AEROPORTO
(arrivo aereo)

AEROPORTO
(partenza bus)

VENEZIA
(p.le Roma)

13,25'

13,45'

14,00'

14,15'

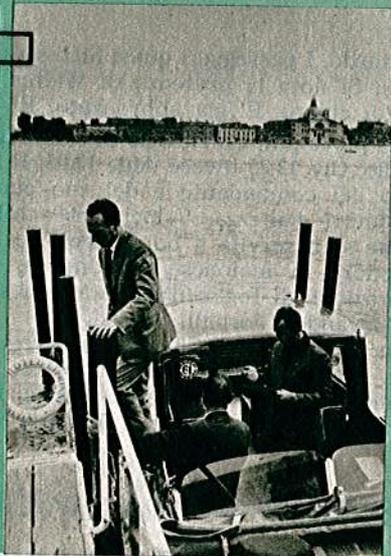
12,44'10" 12,55'40" 13,06'20" 13,17' 13,32'

VICENZA
OVEST

PADOVA
OVEST

MESTRE
(termine
autostrada)

VENEZIA
(p.le Roma)



lievi saliscendi. Ai lati la distesa verde e ininterrotta dei frutteti. Mancano completamente le aree di servizio. C'è da augurarsi di non aver bisogno di niente lungo questa «Serenissima».

Verona: 12,25. Il fondo adesso è asciutto. Il cielo chiaro. Vicenza ovest: 208 chilometri dalla partenza. Sono le 12,44. Si attraversa una lunga galleria. Intense luci gialle la rischiarano completamente.

Il motore è sui 5500/6000 giri. Padova. Tira un forte vento laterale. Bisogna correggere continuamente la traiettoria. Di nuovo traffico. La spia della riserva inizia a lampeggiare. Il pieno di «Extra» è ridotto a circa 10 litri. Il consumo si è aggirato sui 13 litri ogni 100 km.

Ecco Mestre. Termina l'autostrada. Uno sguardo ai cronometri: 13,06, al contachilometri: 268. La media autostradale è stata di circa 146 chilometri/ora. Il ponte della Libertà. Unisce Venezia alla terraferma. Un susseguirsi di pali ferroviari. Il limite di velocità è 70. Non basta ad evitare frequenti disgrazie. I pali andrebbero proprio allontanati o protetti. Si entra a Venezia. Piazzale Roma:

ore 13,17. La media oraria complessiva è stata di 127 chilometri/ora. Si parcheggia la «Giulia». Finale della gara: in motoscafo. Si avanza lentamente. Limite da rispettare: otto chilometri. Nei canali stretti si tiene la sinistra. Perché i gondolieri remano a destra. I colori della laguna! Soffusi e splendenti. Piazza san Marco: sono le 13,32. Tempo complessivo 2 ore e 27 minuti. Nessun rumore. Perfino il tubare dei piccioni sembra vago e lontano. Le due e un quarto. Arrivano «quelli» dell'aereo. L'attesa è stata di 43 minuti.

Ecco il loro viaggio.

Piazza Duomo ore 11,05. Il taxi parte. A bordo la nostra redattrice Clelia d'Onofrio e il nostro fotografo Roberto Dri. Destinazione: il terminal dell'Alitalia. Alla Stazione Centrale. Si «accettano» i passeggeri fino alle 11,15. L'autista fa miracoli. Il traffico è intenso. In dieci minuti alla «Centrale». Si consegna il bagaglio. Sul «bus» alla volta di Linate. E' quasi al completo. Appena venti minuti di percorso tra un traffico caotico. Ore 11,45: aeroporto di Linate. Lunga sosta. Nessun altoparlante spiega i motivi

TRENT'ANNI FA



Tra l'Alfa e l'aereo c'era una ruggine di vecchia data. Dal 1931. L'8 dicembre di quell'anno, all'aeroporto del Littorio di Roma, si svolse una serata gara tra una vettura Alfa Romeo 8 cilindri di 2300 di cilindrata guidata da Tazio Nuvolari, e un biplano da turismo Caproni 100 bis, pilotato dall'aviatore Vittorio Suster.

Si dovevano compiere cinque giri di pista: un totale di circa venti chilometri.

L'Alfa fu battuta per due secondi. La media oraria tenuta dai due veicoli in gara si aggirava sui 164 chilometri.

Passarono gli anni, trentadue. Veramente molti. Poi la rivincita. Questa volta l'Alfa è arrivata 43 minuti prima dell'aereo.

Valeva la pena aspettare tanti anni.

del ritardo. I passeggeri quasi tutti stranieri. In rassegnata attesa. Si nota la presenza di Walter Chiari: è tutto vestito di chiaro. E' già abbronzato. E' in compagnia.

Non piove più. Un riflesso di sole. Finalmente sull'aereo. Decollo. Ore 12,25 invece delle 12,05. Il rituale benvenuto a bordo del comandante e del suo equipaggio. Si vola a 3000 metri d'altezza. Velocità 500 chilometri/ora. La colazione sarà servita a bordo. Pollo e arrosto in gelatina. Pomodoro in maionese, gardeniera. Formaggio, dolce. Decorazione di foglie d'insalata. L'hostess cammina su e giù. Bevande. Giornali. Sorrisi.

Tra poco si vedrà Chioggia. L'aereo comincia ad abbassarsi. Tutti guardano fuori. A bassa quota sulla laguna. C'è un riflesso che abbaglia. Allacciarsi le cinture di sicurezza. Non fumare. L'aeroporto «Marco Polo». Atter-

raggio perfetto: ore 13,25. C'è vento. Arriva il bagaglio. Bisogna portarlo fino al bus. Passano venti minuti. Finalmente si parte: ore 13,45. Terminal di piazzale Roma: sono le due. Qualche minuto per il ritiro della valigia. In motoscafo verso piazza san Marco. Sono le 14,15. Dalla partenza all'arrivo 3 ore e 10 minuti. Salutano già da lontano «quelli» della «Giulia»

Raccontato l'esito della prova passiamo a chiarire, al fine di evitare malintesi e polemiche, lo spirito e le condizioni della gara. Non si trattava di battere alcun record di velocità, ma di compiere una prova di percorso *rispettando le norme di circolazione*. Del resto non sarebbe proprio stato nel carattere della nostra rivista, che svolge attraverso le sue pagine una continua campagna a favore della sicurezza stradale e che organizza su questo tema diversi congressi, effettuare un esperimento che avrebbe potuto procurare incidenti o causare situazioni pericolose.

La testimonianza che durante la «galoppata» non si siano tenute, specie nei percorsi urbani, velocità pericolose la offre il disco che ha registrato i tempi, le velocità, i chilometri percorsi, attraverso una speciale apparecchiatura scrivente sigillata dal notaio Roberto Manfredini alla partenza. All'arrivo a Venezia si è provveduto a disinserire il tachigrafo in modo che sul disco non venisse registrato il viaggio di ritorno. A Milano il notaio ha tolto i sigilli ed estratto il disco con le rilevazioni.

D'altra parte se avessimo contravvenuto a qualche norma del Codice e fossimo incappati nei rilievi di una pattuglia della Vigilanza Urbana o della Polizia Stradale (incontrate spesso durante il viaggio), si sarebbe perso tempo a conciliare la contravvenzione: meglio rispettare i limiti di velocità, evitare i sorpassi pericolosi e rallentare quando la prudenza lo imponeva.

Cosa si è voluto dimostrare con questo esperimento? Il risultato della gara dimostra che l'automobile offre rispetto all'aereo, nei percorsi di limitata lunghezza, qualche vantaggio. Vantaggio che, esclusi i percorsi lenti puramente turistici, non sussisterebbe più se il servizio aereo accelerasse l'imbarco, il ritiro e la consegna dei bagagli, se i collegamenti tra i «terminal» e gli aeroporti fossero

FACCIAMO I CONTI

Per un giudizio complessivo sulla convenienza di usare, per particolari esigenze, l'aereo o l'auto, sul percorso Milano-Venezia, occorre tener presente anche il fattore economico. Ecco un confronto delle spese da noi sostenute: i costi si equivalgono, ma sull'auto c'è posto per cinque persone.

AEREO

| | |
|-------------------------|-----------|
| Tariffa per due persone | L. 16.910 |
| Taxi | » 400 |
| Mancia facchino | » 300 |
| | <hr/> |
| | L. 17.610 |

«GIULIA T.I.»

| | |
|-------------------------------------------|-----------|
| Km. 279 x L. 46 (tabelle costi esercizio) | L. 12.850 |
| Autostrada | » 1.500 |
| Colazione per due persone | » 3.000 |
| | <hr/> |
| | L. 17.350 |

più rapidi. (A questo proposito: che ne è stato del progetto di collegare a Milano il « terminal » con l'aeroporto con una ferrovia monorotaia?).

Si dirà: se l'aereo non avesse ritardata la partenza di circa 20 minuti il vantaggio della « Giulia » sarebbe sceso a 23 minuti. Precisiamo che da nostre informazioni l'aereo Milano-Venezia è partito nei giorni precedenti a quello della prova sempre in ritardo.

Inoltre a favore dell'automobile c'è la completa autonomia di orari, che invece vincolano i viaggi in treno e in aereo. Ragione importantissima per i viaggi improvvisi, urgenti. I minuti che non si possono perdere, le partenze che non si possono ritardare. Se per un impegno si fosse dovuto partire a mezzogiorno il primo aereo per Venezia l'avremmo trovato alle 15,15.

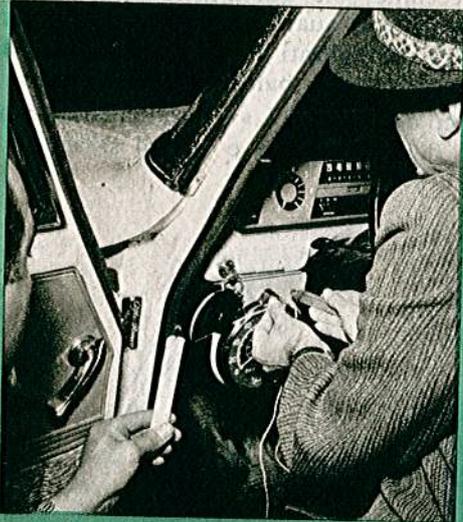
Altra obiezione potrebbe essere quella che, per una par-

tenza urgente, il passeggero potrebbe recarsi direttamente all'aeroporto con un taxi. Innanzitutto, il vantaggio di tempo sarebbe, rispetto all'arrivo del bus, di circa 15 minuti (questo per Milano), e sarebbe a carico del passeggero la spesa del taxi.

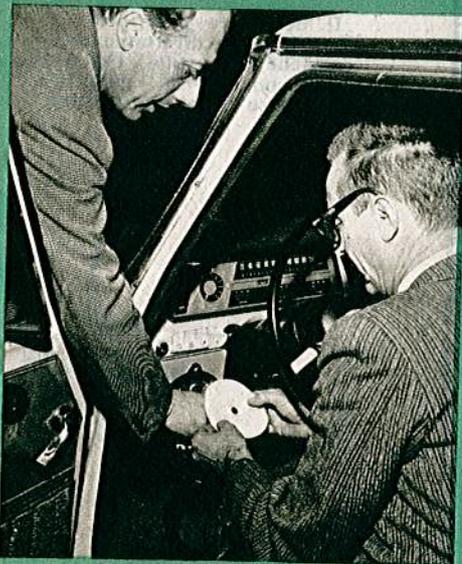
Anche questa volta abbiamo risposto ai quesiti dei nostri lettori con dati di fatto, con una prova basata su una esperienza diretta. Speriamo di essere stati esaurienti.

E speriamo bene anche per i prossimi « interrogativi » sui quali essi vorranno chiarimenti. A questo proposito una preghiera. Se il nostro direttore, nel suo sconfinato amore per le automobili dovesse proclamare, per esempio, che la « Campagnola » è il mezzo ideale per compiere la traversata del Monte Bianco... non avanzino dubbi. Gli credano, per favore, sulla parola.

R. M. - C. d'O.



Il notaio sigilla il tachigrafo Kienzle all'inizio della prova.

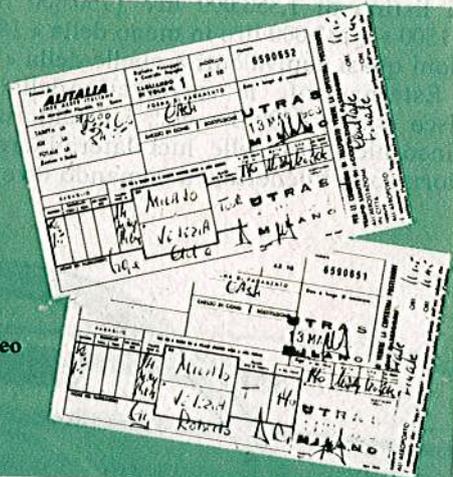


Il notaio estrae il disco sul quale sono registrati tempi, velocità, chilometri della prova.

I documenti della prova

I biglietti dell'aereo

Il disco del tachigrafo autenticato dal notaio.



STUDIO NOTABILE
DOIT. VITO BORGOMANERI
DOIT. ROBERTO MANFREDINI
Via Feltrina 16 - MILANO
Telefono 843.144 - 843.085

Milano, 17 maggio 1963

CERTIFICAZIONE

Attesto, per averne effettuato il controllo e la sigillatura che questo è il disco del tachigrafo "Kienzle", montato sulla vettura Alfa Romeo "Giulia T.I.", sul quale sono registrati tempo, velocità e percorso della prova eseguita il giorno 16 maggio 1963 nel tratto Milano (Piazza del Duomo) - Venezia (Piazza Roma).



[Handwritten signature]

