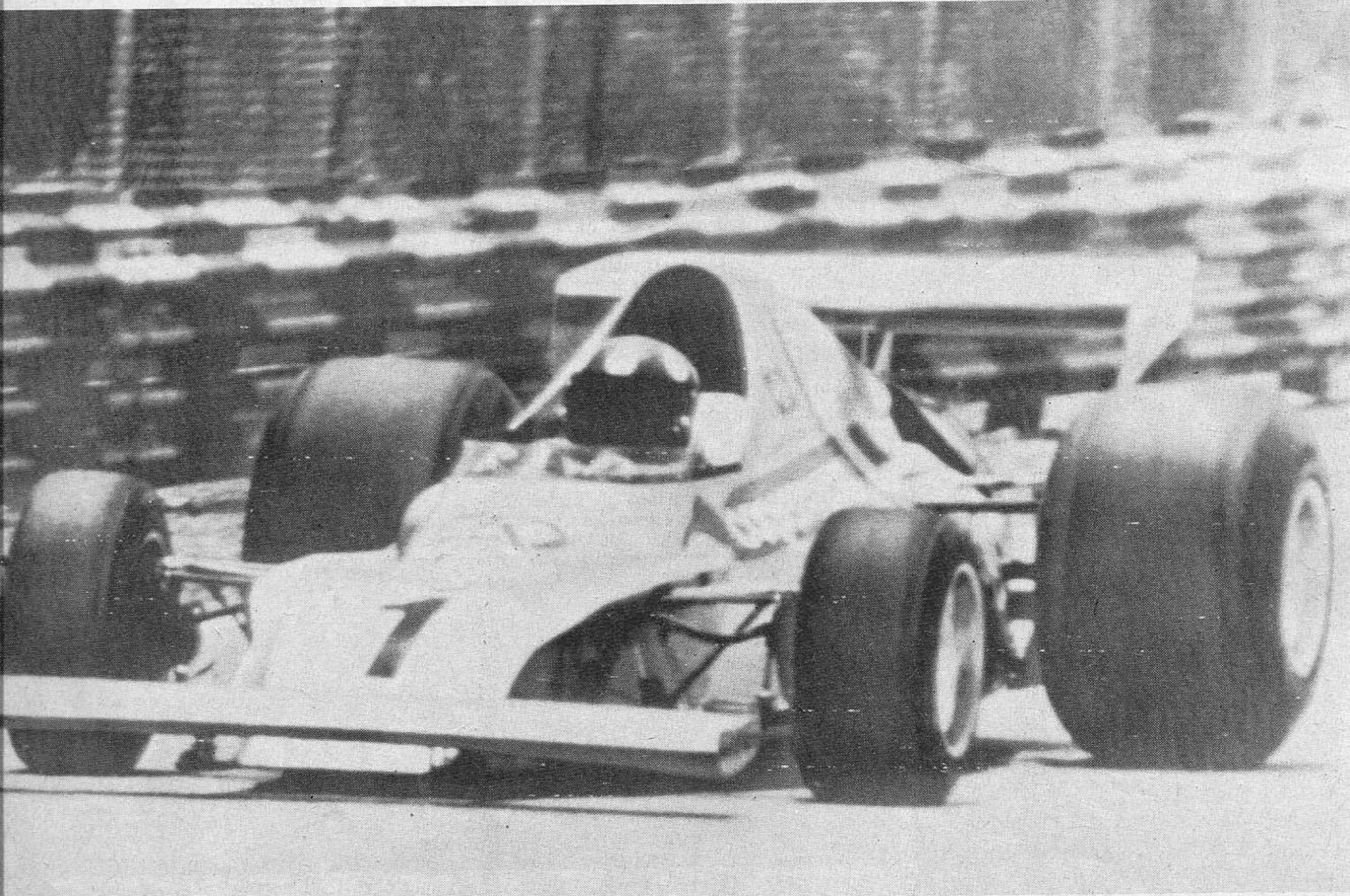


# Lo SHOW F. 1 in GIAPPONE trova entusiasti sul FUJI e qualche momento d'emozione

## FITTIPALDI «dirottato» in URSS!



Mentre Emerson era in Giappone a dare una « dimostrazione » di Formula 1 assieme ai più noti colleghi del « circus », suo fratello Wilson provava per la prima volta ad Interlagos, la nuova F. 1 brasiliana, la Copersucar

### Super-aero TYRRELL al Castellet

● E' confermato che dal 3 al 9 dicembre la Ferrari sarà sulla pista del Paul Ricard per continuare le prove della 312 T, ma non sarà sola perché hanno profittato dell'occasione anche la McLaren e la Tyrrell. La grossa notizia è che la TYRRELL porterà al Paul Ricard la settimana ventura due esemplari della macchina nuova che è stata costruita in fretta negli ultimi tempi e che dovrebbe avere molte innovazioni di carattere aerodinamico. Secondo le nostre informazioni la macchina nuova sarà già in gara nel Gran Premio di Argentina.

● Al Paul Ricard, nella settimana seguente a quella delle prove della Ferrari, andranno anche la HESKETH e la UOP-SHADOW, entrambe con novità nelle macchine per il 1975.

● E' dunque confermato che la YARDLEY si ritira dal patrocinio della F. 1, ma la notizia non giunge certamente come una sorpresa.

**A** partecipare alla dimostrazione erano state invitate sette squadre. La Surtees è stata poi scartata per varie ragioni, mentre la Ferrari ha rifiutato, preferendo dedicarsi alla messa a punto della macchina nuova. Sono quindi restati in cinque ad assicurare la loro presenza e quindi avremmo dovuto vedere qui Fittipaldi (McLaren), Peterson (Lotus), Reutemann (Brabham), Hunt (Hesketh) e Scheckter (Tyrrell).

Scheckter ha avuto difficoltà ad ottenere il visto « di lavoro », e quindi è stato sostituito da Depailler (e non Tambay come si diceva) che una settimana prima era stato sottoposto ad un intervento chirurgico per l'estrazione di una parte di metallo che i medici gli avevano applicato al ginocchio sinistro dopo la frattura riportata l'anno scorso, cadendo in moto.

Gli altri sono tutti arrivati regolarmente, anche se per Fittipaldi c'è stato un intermezzo poco gradevole, con un « dirottamento » a Leningrado, da Mosca, con una sosta a Leningrado di 16 ore che è stata molto scomoda.

La dimostrazione in sé è stata abbastanza agile

FUJI - Persino la montagna sacra dei giapponesi, il Fujijama che i credenti chiamano anche Fuji San, si è fatta bella per l'occasione, ed era splendida dietro il circuito del Fuji che ha ospitato una « dimostrazione » delle macchine di Formula 1. Avvenimento storico, non vi è dubbio, perché per la prima volta in assoluto i giapponesi hanno potuto vedere delle monoposto della formula maggiore, anche se non con una vera e propria corsa. Questa, indipendentemente dalla cronaca che è stata ovviamente condizionata dalle circostanze, è da considerarsi una giornata molto importante, perché anche per il Giappone si apre il capitolo delle corse maggiori e veramente internazionali. E' stata, insomma, il punto di partenza perché anche il Giappone si inserisca tra i paesi che ospitano i Gran Premi, e se c'è da dire qualcosa è che è sorprendente che ciò non sia avvenuto prima. Il Giappone, infatti, non è soltanto il secondo produttore di automobili del mondo, dopo gli Stati Uniti, ma è soprattutto un paese di gente appassionata e piena di entusiasmo, che non chiede altro che poter dimostrare la sua effettiva partecipazione agli avvenimenti dello sport. Come sia accaduto che fino ad oggi, e nonostante che la Honda abbia a sua tempo acceso la fiaccola, in Giappone non ci sia stata nessuna gara per la massima categoria, è un mistero che non riusciamo a spiegarci. Oppure lo potremmo spiegare molto bene esaminando la situazione locale delle organizzazioni automobilistiche, situazione che essendo vicina alla nostra per noi italiani è abbastanza afferrabile. Non per gli altri, comunque, ed infatti tutti coloro che sono venuti qui per questa occasione sono rimasti stupefatti nel constatare l'assurdità della ignoranza delle gare ad alto livello che è durata finora, contrapposta appunto alla « risposta » che la gente ha dato alla semplice enunciazione di una dimostrazione che non poteva essere gran cosa.

Ma lasciamo perdere le malinconie, sulle quali per altro avremo modo di ritornare, e vediamo cosa è accaduto.

L'idea di organizzare una gara di Formula 1, che potesse servire di base per la richiesta di una data nel calendario del campionato del mondo piloti, è nata qualche mese fa da un gruppo di attivi ed intelligenti uomini dell'ambiente sportivo giapponese, uomini che però avevano il gravissimo difetto di non essere nelle buone grazie dei dirigenti della JAF (Japan Automobile Federation), che è essenzialmente ente dei costruttori e che in realtà è una emanazione del controllo governativo sulla produzione e commercio.

Come accade anche da noi talvolta certe iniziative che non partono dall'automobile club che detiene il potere, il progetto ha trovato mille ostacoli, un vero e proprio boicottaggio che ha avuto toni anche grotteschi. Cosicché, dato che la CSI non può concedere autorizzazioni altro che tramite gli automobile clubs nazionali, ecco che la data per una vera gara non è stata ottenuta. Queste cose ve le avevamo puntualmente dette a suo tempo.

E' stato però aggirato l'ostacolo con la organizzazione di una « dimostrazione » che, se anche non ha avuto lo stesso valore di una gara, è servita a far conoscere ai giapponesi la Formula 1 e soprattutto a creare un precedente e le condizioni per una gara vera e propria in futuro. Adesso, infatti, anche per l'appoggio incondizionato dato dalla stampa, sarà difficile per la JAF rifiutare il suo molto onorevole benplacito.

Avremo quindi con tutta probabilità una gara fuori campionato nel 1975 ed una gara di campionato nel 1976.

e davvero dimostrativa. Dopo un'ora di prove, sabato, c'è stata la « gara » domenica che come si può pensare è stata pianificata, nel senso che i cinque avrebbero dovuto fare in modo di offrire una vasta gamma delle situazioni che si possono verificare in una gara di Formula 1. Le cose sono andate al di là delle stesse previsioni, perché oltre a quello che i cinque avevano previsto di fare sono accaduti avvenimenti impreveduti ed emozionanti, proprio come accade regolarmente nelle corse.

Peterson ha avuto una disavventura con i freni, Hunt ha fatto un testa-coda in uscita di curva che lo ha portato quasi ad urtare la barriera di protezione, e Fittipaldi ha creato una situazione emozionante ed anche delicata perdendo la presa d'aria del motore che è volata via proprio davanti alle tribune, costringendo Depailler ed Hunt che lo seguivano ad una bella acrobazia per evitare i pezzi di plastica sparsi sulla pista.

Tutto è però finito bene, e così c'è stata soddisfazione per tutti. Una bella giornata, insomma, per la storia delle corse di Formula 1 in Giappone.

Franco Lini

Per ridare una reale coscienza sportiva ai meriti (indiscutibili e inalienabili) di ENZO FERRARI, ma nel rispetto di chi davvero ha creduto e crede nella validità della sua passione cinquantennale, documentiamo tutti gli aspetti della tanto contestata « multa ACI »

# i karaliki

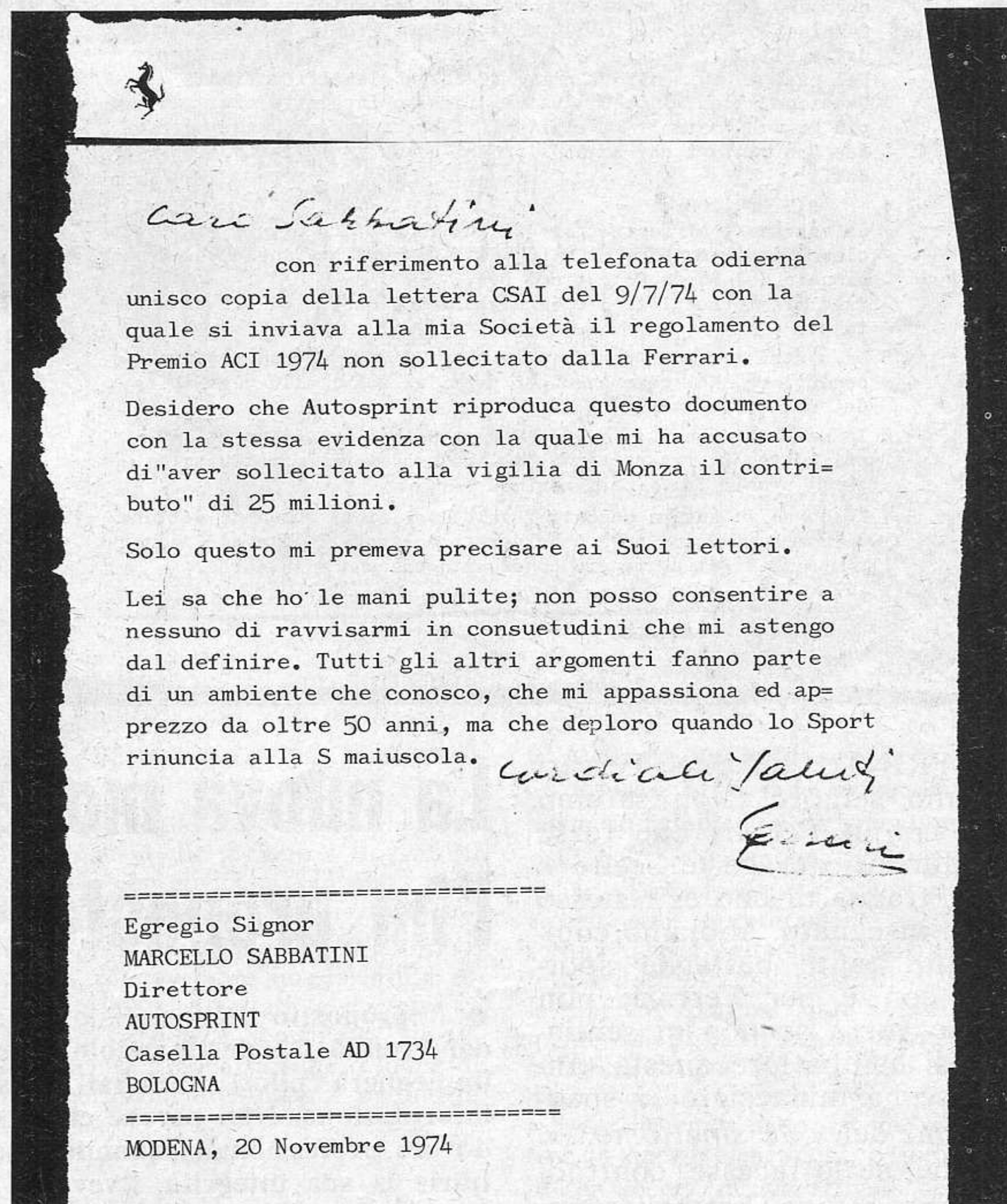
FATTI (e non polemiche bifronti) a cura di MARCELLO SABBATINI

## Saremo sempre col DRAKE di SALICE TERME

**E'** diventato abbastanza sorprendente come viene praticata la professione giornalistica in Italia. Ci sono giornali che, dopo aver ignorato fatti e notizie per diversi giorni, improvvisamente li scoprono in tutta la loro dimensione (polemica) ma non cominciano col raccontare i fatti, bensì col darne la opposta interpretazione a quella di chi ha solo rispettato un abituale dovere: quello dell'informazione (cominciando dalla presenza).

I lettori avranno capito che ci si riferisce alla « multa » dei 25 milioni al costruttore Ferrari da parte dell'ACI, per « non valorizzazione dei piloti italiani ». Il bello è che questi lancillotto a senso unico, invece di cominciare a documentarsi sui fatti reali, si sono limitati soltanto a echeggiare le proteste che il risentito Enzo Ferrari ha affidato per il momento ai canali ufficiosi.

Proprio giovedì, quando Ferrari ha telefonato in redazione per pretendere la smentita che riproduciamo appresso, addirittura in fotolito perché non vi potessero essere dubbi di sorta sul suo contenuto (e dimensione), abbiamo fatto presente all'irritato boss di Maranello che, anzitutto, occorre accer-



La lettera di ENZO FERRARI al direttore di AUTOSPRINT. L'allegato a questa lettera, col regolamento del Premio ACI '74 al Costruttore italiano ricevuto dalla CSAI in luglio, lo trovate riprodotto nella pagina seguente

tarsi sulla effettiva immediatezza della decisione. Facevamo cioè presente che, poiché l'ing. Rogano aveva frettolosamente affidato ai giornalisti — alla fine della conferenza stampa romana dell'altro venerdì — l'informazione della decisione presa dal Consiglio Esecutivo

all'unanimità (è giusto si dica) di assegnare il Premio ACI solo al costruttore che impiega piloti italiani, in mancanza di un comunicato scritto ci riservavamo di controllare quello che, peraltro prima di AUTOSPRINT, avevano scritto (pochi) altri giornali, cioè la

riferibilità di questo Premio-bloccato già al '74.

L'equivoco era facile perché, a parte l'accento nel regolamento del Gran Premio d'Italia, era mancata la pubblicazione ufficiale, come altre volte, del regolamento di questo Premio.

Ora Ferrari ci presenta un regolamento (senza data) inviatogli dalla CSAI il 9 luglio 1974, cioè improvvisamente a metà stagione e non, come nel passato, all'inizio dell'anno, quando queste destinazioni di soldi di un Ente Morale come l'ACI figuravano inserite nell'Annuario sportivo che viene inviato a tutti gli sportivi praticanti all'inizio dell'anno.

Forte di questo documento Ferrari, ci chiede dunque di smentire che egli abbia mai « sollecitato » alla vigilia di Monza detto contributo, come scritto nel nostro servizio da Genova la scorsa settimana. A parte che, si ripete, appare abbastanza singolare questa improvvisa decisione della CSAI di portare la Ferrari a conoscenza della esistenza del Premio anche per il 1974, proprio nei primi giorni di luglio, a breve distanza cioè da una visita di autorevoli personaggi del nostro sport, ci pare verificata in quei tempi a Maranello, c'è da dire che nessuno di noi pensava potesse essere considerato da « mani sporche » il fatto che Ferrari fosse ravvisato « in consuetudini che mi astengo dal definire ».

m. s.

CONTINUA A PAGINA 32

CONTINUAZIONE DA PAG. 31

## i karakiri

Non si capisce perché, da vent'anni e passa da che questo Premio esiste, da vent'anni e passa che Ferrari ha più volte e clamorosamente rivendicato il giusto diritto ad appoggiare concreti al suo sforzo per questo sport (e non gli sono certo mancati, anche quando nel 1957 c'è stato tout court da dividere a metà quello stesso Premio, che quell'anno spettava di diritto alla sola Maserati; ed era l'unica volta che l'aveva vinto!) improvvisamente adesso questo semplice accento diventava infamante!

### La smentita un anno dopo

Casomai questa smentita arriva con un anno di distanza. Perché anche l'anno scorso, a fine stagione, si ebbe una novità del genere. Se ne parlò pure a Mantova, quando proprio Rogano promise all'assemblea annuale CSAI che sarebbe stato studiato un diverso regolamento per l'assegnazione del Premio '74 al costruttore, tenendo presente l'impiego di piloti italiani (ci dovrebbero essere i verbali, se non i giornali...). Anzi, l'anno scorso notizia di questa richiesta di chiarimento, se il Premio gli spettasse, ce la dette lo stesso ingegner Ferrari e così ne scrivemmo.

Non si vede pertanto perché solo ora si dimostri tanto irritato; ora che il buon diritto a base di un regolamento nessuno può negarglielo e glielo nega. Deve solo attendersi una diversa impostazione per il futuro, senza più equivoci.

### Il gran «dispetto»

Ferrari dice che deplora quando «lo sport rinuncia alla S maiuscola». E chi potrebbe dargli torto? Tanto è vero che l'assemblea tutta degli sportivi d'automobilismo, nella riunione di Salice Terme dell'estate '72, gli dette osannante riconoscimento con cinque minuti di applausi quando andò alla tribuna A RINUNCIARE AL PREMIO COSTRUTTORE A FAVORE dei GIOVANI PILOTI ITALIANI, con la destinazione che la CSAI avesse preferito. Noi anche fummo in prima fila ad applaudirlo, come ripetemmo sulle stesse colonne di AU-

AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA  
COMMISSIONE SPORTIVA AUTOMOBILISTICA ITALIANA  
FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

Spec./1  
FERRARI S.p.A.  
Viale Trento Trieste, 31  
41100 - MODENA

OGGETTO: Premio Costruttori -

Accluso alla presente "in rinvio", per Vostra opportuna conoscenza, il Regolamento del Premio ACI 1974 per i Costruttori Italiani.

Con i migliori saluti.

IL SEGREARIO DELLA CSAI  
*Rogano*

#### PREMIO 1974 PER I COSTRUTTORI ITALIANI FORMULA 1

- Istituzione del premio**  
L'Automobile Club d'Italia istituisce, nel 1974, il premio "Costruttori" riservato ai costruttori italiani di monoposto Corsa F.1.
- Definizione del Costruttore**  
Per "Costruttore" si intende chi ha realizzato la vettura nella forma e nelle caratteristiche con le quali partecipa alle competizioni, anche utilizzando un motore costruito da terzi.
- Assegnazione del premio**
  - Il premio è costituito dall'ammontare di £.25.000.000.= pagabile al termine della stagione 1974. Il premio è limitato a due soli costruttori.
  - In nessun caso il premio eccederà l'ammontare di cui al precedente art. 3.1.
  - Il premio è così suddiviso:
    - £. 9.000.000.= da assegnare al o ai Costruttori i cui conduttori si classificheranno entro i primi 10 posti della classifica finale del Campionato del Mondo Conduttori F.1 pubblicata sul Bollettino della FIA.  
Nel caso in cui entro i primi 10 della classifica finale del Campionato del Mondo Conduttori fossero inclusi conduttori di più di due Costruttori italiani, i premi saranno assegnati ai due Costruttori che hanno i propri conduttori meglio classificati.
    - £.7.000.000.= da assegnare al Costruttore il cui conduttore si sia meglio classificato entro i primi 6 della classifica finale del Campionato del Mondo Conduttori F.1.  
Tale premio suppletivo è cumulabile con quelli di cui al punto 3.3 -
    - Un costruttore può partecipare al premio anche con più di un conduttore. Nel caso cumula i premi relativi alla classifica dei suoi conduttori.
    - In caso di ex-aequo, nell'assegnazione di uno dei premi di cui sopra, la ripartizione dello stesso verrà effettuata in parti uguali tra i pari merito.
    - Nel caso in cui un conduttore si classifichi guidando vetture di marca diversa, sarà considerata soltanto la classifica corrispondente al punteggio conseguito con una sola marca.
    - L'erogazione del premio è subordinata alla partecipazione al Gran Premio d'Italia.

TOSPRINT. Con quel Ferrari saremo sempre! Non saremo mai con il Ferrari che forse ha dimenticato certe scelte e certi traguardi che egli stesso ci ha insegnato. Abbiamo combattuto tante battaglie sportive con e per Ferrari; non ce ne vorrà se non ci sentiamo di combattere questa. Anche se ha minacciato lo spauracchio del «Se smetto io...». Perché, se lo facesse, contraddirebbe a una battaglia cinquantennale che non può avvilire (soprattutto se è convinto di aver ragione) col ripetere quel tal «dispetto» matrimoniale, che forse lo avrà compiaciuto nel leggere dedicato, a suo favore, dal giornalista difensore di turno, alla dirigenza dell'automobilismo nazionale per il colpo di mano del premio condizionato.

m. s.

Le copie dei documenti CSAI che Ferrari ci ha inviato per documentare che il Premio '74 non è stato da lui sollecitato. Notare la data: 9 luglio 74 (ricevuto a Maranello il 16 luglio). Questo regolamento non figurava come d'abitudine nell'Annuario CSAI pubblicato all'inizio anno. Al Convegno CSAI di Mantova del 5-6 dicembre '73 Rogano, su esplicita richiesta ANCAI, aveva promesso che per il '74 il regolamento avrebbe previsto la clausola del pilota italiano. Cosa che poi non si è verificata, come si legge. E' rimasto solo l'obbligo della partecipazione al Gran Premio d'Italia

## Le POLEMICHE

### FACILI (ricordando gli scritti di ieri dei «difensori d'ufficio» ferraristi di oggi...)

«... Non c'è stato ancora nessuno che abbia raccolto in un volume le contraddizioni dell'automobilismo, soprattutto le frasi celebri? Farebbe soldi...».

Raccolgo io quest'invito di LORENZO PILOGALLO del 3 maggio 1971, quello stesso collega che sabato scorso 23 novembre 1974 è sceso in campo, all'unisono col più fresco arrivato alle delizie della stampa sportiva automobilistica, il vice direttore di Stadio Luciano Parisini, noto per aver scoperto il nostro sport da quando, nella sua Bologna, AUTOSPRINT ha avuto il modo di dimostrare che anche un settimanale specializzato può attingere alle tirature che nemmeno certi quotidiani tuttosportivi si sognano.

Non è una polemica personale, intendiamoci subito. Come ho prima scritto, saranno i fatti stessi — come sempre d'altronde, anche se è comodo affermare il contrario — a permettere di giudicare quel gap di credibilità che non hanno certo il diritto di attendersi coloro che nel loro argomentare all'unisono tradiscono persino, con l'omogeneità (forse... telepatica?) delle argomentazioni, una matrice da carta carbone.

Raccolgo quest'invito, non certo per fare soldi (di vendite di giornali), come fa comodo dire allo stesso Enzo Ferrari, il quale fu pure il sostenitore del sottoscritto, sei-sette anni fa per questo modo giornalistico di «raccontare tutti i fatti», onde togliere all'automobilismo quella patina di esclusiva e saccente retorica del «cuore nei motori», come la evoluzione professionistica stessa di questo sport obbliga.

## La nuova modalità del Premio l'ha proposta ROGANO in ACI

● A proposito della decisione dell'ACI di cambiare il regolamento del Premio '75 destinandolo al costruttore (italiano, per ora) che impiegherà piloti nazionali, desideriamo correggere una nostra informazione. Non perché ci sia stato chiesto, ma perché riteniamo dovere professionale, quando una notizia è risultata inesatta, restituirle la sua integrità. Avevamo scritto che il Presidente dell'ACI avv. Carpi aveva raccolto di persona il «grido di dolore» di Vaccarella. E' esatto solo in parte, perché l'argomento gli è stato portato dal Presidente della CSAI ing. Rogano in persona, che aveva rimeditato, (dopo la conclusione dei lavori di Genova, all'ultima fase dei quali non aveva assistito) la tesi del pilota siciliano che parlava a nome della Commissione sportiva dell'ACI Palermo. Ed è stato Rogano che — con Ceard — si è alzato in Consiglio ACI per ricordare all'avv. Carpi il problema. E il Consiglio dell'ACI ha sottoscritto, con applausi generali, la proposta. Non per un dispetto a Ferrari, ma per onorare proprio quell'art. 4 dello Statuto ACI che spesso viene contestato ai suoi reggitori troppo burocratici. Questo per la giusta verità dei fatti. E' doveroso riconoscere a Rogano l'iniziativa messa in atto e ribadita poi nella riunione di Milano (vedi pag. 2).

# AUTOSPRINT l'esorcista

O forse Ferrari pensa che questo sia valido solo per gli altri e non per sé, che dovrebbe restare l'immarcescibile e dannunziano personaggio che nemmeno la fiamma bella del pastore Aligi e della maga figlia di Jorio può intaccare?

E via allora al giudizio su queste prose parallele, ma sin troppo spesso contraddicenti nel solo volgere di una stagione. A buon ragione il sottoscritto può rivendicare — a prova di smentita — questo diritto perché ha sempre pagato cara (e di persona) la coerenza. Anche le collezioni degli

La McLAREN poi, non è inglese ma neozelandese e appunto ha rispettato finora di far correre, qualunque fosse il contratto di sponsor, un pilota di casa. O HULME risulta che abbia diverso passaporto? Ma c'è di più: nel 1974 — cosa che i soloni dimenticano — essa ha ottemperato anche alla cittadinanza di «factory» in Inghilterra: non ha forse corso una McLaren con HAILWOOD finché non si è rotto la gamba l'ex motociclista inglese?

Andiamo avanti: la BRABHAM ha un brasiliano (Pace) e un argentino (Reutemann). E gli inglesi ROBERTS di inizio stagione e poi WATSON, protagonista spesso scorretto di tanti duelli con Merzario, con che macchina han corso? E non si venga a dire che non erano del team ufficiale! Chiedere a Ecclestone per conoscenza, lui che da due anni cerca proprio di lanciare il barbuto Watson!

Visto che ha fatto poi comodo dimenticare la depauperata BRM, molto inglese finché gliel'hanno permesso gli sponsor, o l'afflitto SURTEES (Bell di che nazione è?), arriviamo alla TYRRELL. Ma proprio questo è il boomerang. Certo che corre un sudafricano (dopo Stewart) e un francese. Ma come si chiama lo sponsor di Tyrrell? Pare sia la francese ELF: e non è noto che questa casa petrolifera parigina pretende da qualsiasi costruttore appoggiato che comunque metta a disposizione una macchina a un pilota francese.

## Le prospettive per i piloti italiani

DA GIORNALI: «... Si pretende di affidare forse una F. 1 ai ragazzini che presenta il nostro sconquassato vivaio?» o «...un giovane pilota italiano a seguire Lauda e Regazzoni sui circuiti di tutto il mondo per cominciare ad allenarsi senza prendere parte alle gare...»



### AGIP pro stranieri

Come la mettiamo allora con questa Tyrrell? Ferrari ha sempre rivendicato negli ultimissimi anni, vuoi per Giunti nel 1971, vuoi per Merzario nel '73, che a causa dello sponsor petrolifero inglese (si fa per dire) SHELL, non poteva assumere piloti italiani, non aveva i soldi necessari. Guardacaso questi soldi sono stati sempre buoni per neozelandesi, austriaci, svizzeri, ecc. Ma mai per italiani! Però nel 1974 la Ferrari ha avuto lo sponsor petrolifero di Stato, l'AGIP. E, guardacaso è stato proprio l'anno in cui ha rinunciato a Merzario, sostenendo di « non avere soldi per lui »!

Bisogna proprio essere d'accordo con ...PILOGALLO che il 3 maggio 1971 scriveva: «...O forse non si tratta di sport? Temo che in realtà si partecipi alle corse guardando quello che fanno gli altri, il che non è da persone bene educate...».

Ma sarà poi vero (cito ancora Pilogallo 3 maggio 1971) che «...la ricerca della verità nell'automobilismo italiano resta uno dei compiti più difficili che possano essere affidati...»? Non pare proprio, da quanto esposto finora! Almeno in quegli argomenti o in quanto esporremo appresso, sempre con Lorenzo Pilogallo a farci da Virgilio, considerato che del troppo fresco arrivato PARISINI è ancora presto per raccogliere citazioni « storiche », se non solo agli effetti del villano depauperamento dei meriti dei nostri piloti che si sublimano in una frase della sua prosa di sabato: «...Per chi facciamo la Guerra?... per Merzario..., per Brambilla...? Ma Vittorione ha trentasei anni (a proposito: chiedi il fresco solone, magari allo stesso Ferrari, a quanti anni Nuvolari debuttò in auto-

articoli sono lì per dimostrarlo, di fronte alle facili parole buttate al vento e che divien fin troppo banale capovolgere nell'equilibrismo di abitudine.

Cominciamo dalla ...carta carbone. Premetto che questo argomento è stato tra quelli trattati nella telefonata cui Enzo Ferrari fa riferimento nella sua lettera pubblicata in altra pagina, quando sbraitava anatemi contro il presidente della CSAI Rogano, che l'aveva fatto destinatario nella riunione della sottocommissione velocità (di cui leggete a pag. 2) di un verbale nel quale si auspicava, a mo' delle abitudini che si riscontrano in Paesi stranieri, una altrettanto concreta utilizzazione e valorizzazione dei piloti nazionali.

Feci presente all'ing. Ferrari la « pericolosità » di un riferimento così di comodo alla situazione inglese, che poteva diventare un facile boomerang, oltre al voler ignorare, per esempio, la realtà francese per il cui « ricordo » Ferrari tagliò corto affermando « la Francia non corre in F. 1 », dimenticando altrettanto frettolosamente che — quando l'aveva recentemente fatto

con la Matra — i piloti erano solo francesi!

« Non voglio fare polemiche con lei, e questo che scriverò a Rogano (il parallelo con gli inglesi) lo potrà pubblicare se non avrò avuto risposta ».

Ma si dà il caso che, il giorno dopo, sabato 24 novembre questa ardita tesi — prima che Ferrari la ripettesse in TV alla Domenica Sportiva — sia sillabicamente comparsa sulle colonne di un quotidiano di Milano e di uno di Bologna.

### Il P(h)ilocavallino e socio

Scrivo PILOGALLO (sul Cor-sera): «...l'inglese Lotus fa correre uno svedese e un belga, l'inglese Tyrrell fa correre un sudafricano e un francese, l'inglese McLaren fa correre un brasiliano e un neozelandese, l'inglese Brabham fa correre un argentino e un brasiliano...».

Scrivo PARISINI (su Stadio) nello stesso giorno: «...L'inglese Lotus ha alle sue dipendenze uno svedese e un belga, e forse un francese (Arnoux),

la McLaren un brasiliano, la Tyrrell un francese e un sudafricano, la Brabham un brasiliano e un argentino...».

E' davvero singolare che due giornalisti, il giorno dopo che Ferrari aveva espresso telefonicamente al sottoscritto questa letterale e nominativa tesi, a duecento chilometri di distanza la ripetano puntualmente e identicamente sui propri giornali. Tanto singolare se si nota che, per degli esperti d'automobilismo (vada anche per Parisini), figurino delle lacune clamorose in queste elencazioni, ed omissioni che anche l'ultimo arrivato dei lettori di AUTOSPRINT sa riconoscere.

Per esempio, la LOTUS. Chapman, a parte Clark e Graham Hill, è sempre ricorso, anche nei momenti di depauperamento del campo piloti nazionale inglese, al tentativo di lanciare giovani piloti. Tentativo non felice purtroppo negli ultimi anni. Ci sono stati, ad anni alterni i giovani MILES, WALKER nel 1972, ci sarà CRAWFORD nel '75. Piloti ai quali Chapman accredita subito credibilità per un certo numero di Gran Premi, prima di decidere entro la fine delle loro stagioni se rinunciare o meno.

760 milioni in 19 anni a MARANELLO a riconoscimento dell'impegno-continuo della casa del « cavallino » nelle corse

# Già nel 1962 TARUFFI chiese che il Premio ACI fosse legato ai piloti italiani

ROMA - Erano stati gli stessi costruttori di automobili, all'inizio degli anni Cinquanta, a chiedere l'istituzione di un premio speciale riservato alle Case che si cimentavano in F. 1. Il primo ente «preso di mira» fu il CONI, che in quel periodo riscuoteva una abbastanza inspiegabile tangente fissa sulle targhe anteriori degli autoveicoli, ma doveva essere l'ACI nel 1955 a mettere in palio l'ormai famoso contributo che, in breve, doveva diventare una sorta di vitalizio per la Ferrari. Nei primi tempi i 15 milioni stanziati annualmente dall'ACI erano assegnati al costruttore italiano meglio piazzato nel campionato del mondo conduttori, a patto però che avesse presentato una vettura nuova alle prove ufficiali del Gran Premio d'Italia.

A quanto ammonta dunque la cifra totale incamerata dalla Ferrari in venti anni esatti? Non è stato impossibile fare il conto, sfruttando soprattutto la memoria di chi ha vissuto quelle vicende dal momento che all'ACI, dove dovrebbero esserci i fascicoli precisi con la storia del premio che non dovrebbe celare nulla di misterioso perché — bene o male — è pubblico, si è levato un vero muro di silenzio e di incompetenza, in merito.

Dal '55 al '59 il contributo era di 15 milioni per anno e la Ferrari se lo aggiudicò sempre anche se nel '57 sarebbe stato appannaggio della sola Maserati che con Fangio aveva vinto il campionato del mondo. Con molta disinvoltura però l'ACI, con l'allora presidente principe Caracciolo di Castagneto, «inventò» un premio suppletivo per l'anno '57 in modo da accontentare entrambe le Case. Quello ACI comunque non sarà il solo contributo a fondo perduto ottenuto dalla Casa di Maranello in quello stesso quinquennio.

Alla fine del 1955, in occasione della cessione del materiale Lancia alla Ferrari che stava attraversando un momento difficile dopo gli «scontri» con la Mercedes, la Fiat decise di stanziare un contributo speciale pro-Ferrari che ammontava a 250 milioni distribuiti in cinque anni.

Nel 1960 il contributo Fiat si esauriva e dunque c'era il pericolo che la Ferrari dovesse accontentarsi del premio minore. Al contrario l'ACI portò la cifra da 15 a 45 milioni annuali per il periodo '60-'63, togliendo anche la clausola della presentazione della vettura nuova al G.P. di Monza (l'abitudine verrà comunque mantenuta quasi sempre da Ferrari); l'unica condizione per l'aggiudicazione della cifra (oltre naturalmente il primo posto tra i costruttori italiani nel mondiale) la presenza a Monza.

Inutile aggiungere che la Ferrari si aggiudicherà sempre il premio ma il periodo è importante perché con il 1960 (ma solo nel '63 il regolamento del premio si può leggere nell'annuario della CSAI) iniziarono a levarsi le prime voci contrarie alla distribuzione della non indifferente somma alla Casa modenese.

Sarà proprio Piero Taruffi, un pilota che non molto tempo prima aveva spesso dovuto farsi largo a gomitate tra gli stranieri per ottenere una guida a Maranello, che si rendeva autore di una serie di proposte presso la CSAI, tendenti a trasformare un premio che serviva a finanziare un costruttore che utilizzava piloti stranieri in una serie di aiuti per incentivare la presenza italiana ai più alti livelli dello sport.

Ci vorranno 14 anni, ed il contributo determinante di un altro pilota italiano che spesso si è trovato nelle condizioni di Taruffi, per arrivare a modificare il regolamento. Addirittura al

convegno CSAI di Venezia del dicembre '62 Taruffi sosteneva che il premio dovesse essere attribuito ad un costruttore che utilizzava piloti italiani e nella stessa sede De Tomaso auspicava che i milioni fossero almeno divisi tra le marche italiane presenti in F. 1. Allora infatti, oltre alla Ferrari ed allo stesso De Tomaso, vi era anche la A.T.S. ma le proposte trovarono una accoglienza piuttosto fredda.

Nel '64, però, sarà stata la congiuntura o il braccio di ferro tra Ferrari e la CSAI per il famoso caso della berlinetta Le Mans (ma non sono in pochi a pensare che anche il calvario di Bandini nel '63, spesso appiedato in favore del non eccelso Mairesse, abbia condizionato la nuova cifra), il contributo si riduce a soli 5 milioni che comunque prendono sempre la strada di Maranello. L'anno successivo il regolamento viene aggiornato con la clausola di poter utilizzare un motore costruito da terzi e la cifra viene portata a 25 milioni che la Ferrari non fatterà ad aggiudicarsi dal '65 al '71.

Nel '72, nonostante l'impegno della Tecno, il Premio Costruttori di 25 milioni è ancora appannaggio di Ferrari ma viene istituito un secondo premio di 16 milioni riservato ai concorrenti italiani: non sono comunque cumulabili e, una tantum, viene premiato anche Pagnossin che ha fatto correre la Surtees di de Adamich. Ancora 25 milioni per il «Drake» nel '73 ed altrettanto nel '74, perché, come si è saputo all'ultimo momento, le nuove norme suggerite da Vaccarella saranno operanti a partire dal prossimo anno.

Quale è dunque la cifra totale di questo ventennio di contributi? Non è un calcolo difficile: 760 milioni tondi-tondi.

Daniele Buzzonetti

TAZIO NUVOLARI è stato certo il pilota-simbolo dello sport automobilistico non solo italiano. Anche per «Nivola» i rapporti con Enzo Ferrari non furono sempre facili. Ci furono feroci polemiche, come quella esplosa con una girandola di lettere (anche di avvocati) nel 1933. Ecco una foto del 1934, quando Nuvolari era passato alla Maserati. E' il terzo circuito Città di Modena, del 14 ottobre 1934. Varzi è in testa con l'Alfa P. 3 n. 4, e conduce nei primi giri davanti alla Maserati tipo 34 di Nuvolari, che appare piuttosto impegnata a dominarla. Anche questa tra i due piloti è stata una sfida leggendaria



Tra le dichiarazioni che più Ferrari rimproverò a Merzario, il quale quattordici mesi fa decise di non certezza agonistica per poter offrirgli, c'è una frase che comparve in un articolo di Scrisse il giornalista Mario Fossati, tra le dichiarazioni di Merzario: «... A Maranello non si dicono verità, anche per questo me ne sono andato a parlare chiaro al Commendatore, il quale mi disse che di un campione si sovrappone alla sua persona».

La vistosa affermazione fece male serio, ma Merzario ha personalmente voluto documentarcela «con la verità» che — a dir la verità — nemmeno i comandi di Merzario così concepiti:

«Egregio Merzario, il Giorno di oggi nei confronti miei e della Casa che non ha mai collaborato. Prima di formarmi una mia opinione se l'estensore ha interpretato il suo pensiero solo i giorni belli io amo ricordare e non le sue capacità hanno trovato modo di esprimersi in un personale intendimento. La impossibilità di proposte per il futuro si va trasformando in un agito si può sempre tornare, e questo non è un errore».

In attesa, cordiali saluti.

Meno conciliante e ben deciso Merzario, il quale — se non altro — gli si deve dare merito certo dimostrato una delle poche mosche bianche smentito un giornalista (in realtà ci fu anche una smentita abbastanza simile qualche anno fa):

«Distinto ingegner Ferrari, non avendo mai collaborato, abituato com'ero — e come sarei stato — a una convocazione in ufficio, per chiarimenti del tutto secondo che questo stupore — oltre impegnato nel ritardare questa risposta. Anch'io so che non per questo dimentico le brutte. Ed è per questo che l'esatta interpretazione data dal "Giorno" negli anni passati alla Ferrari. Senza rinnegare ciò che non mi ha fatto piacere di fare per me. Se nelle affermazioni e giudizi a

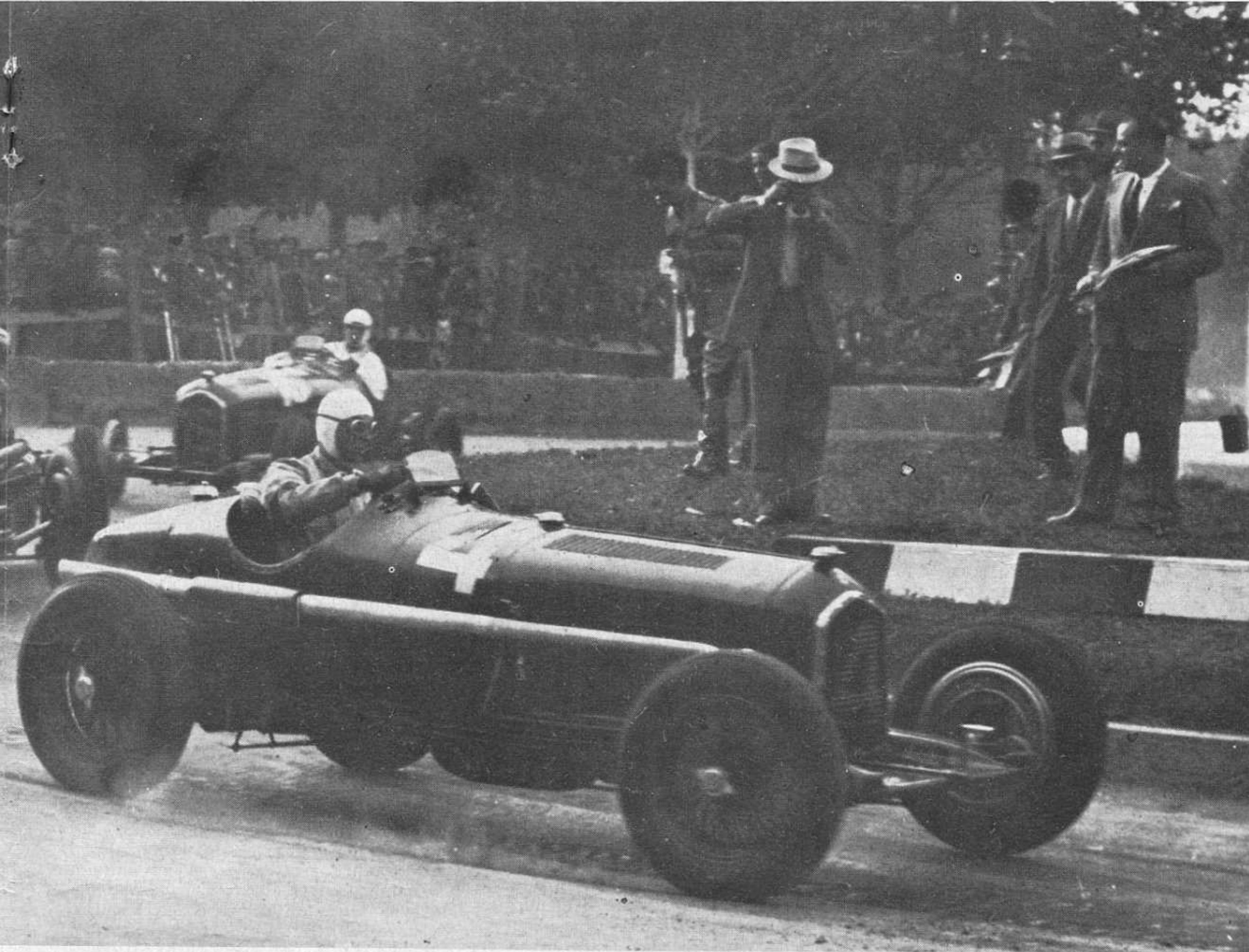
# 40 anni fa NUVOLARI fu protagonista di una quasi analoga polemica

# REPETITA non juvant

## La lettera di TAZIO

Un caso, quello di Merzario e C. che, come si diceva prima ha precedenti storici analoghi. Come tra gli altri fu proprio quello che coinvolse Tazio Nuvolari, anche se il riflesso amministrativo è meno marginale, ma con quello sportivo sempre caldo sotto la cenere. Ci fu uno scambio di lettere tra lui, Borzacchini (altro coinvolto) e Ferrari, quando nel 1933 maturò quel divorzio clamoroso. Scrisse Ferrari alla « Gazzetta dello sport » dell'epoca: « Causa unica di tali dissensi fu la volontà di Nuvolari di assumere la preminenza assoluta nella Società... ». Ma Nuvolari e Borzacchini avevano già sintetizzato il loro pensiero in una lettera che fece epoca e che si concludeva così:

« ...La verità vera è ce se la Scuderia Ferrari si è imposta e fatta conoscere lo deve in gran parte a noi e che se essa ha potuto vivere e vive lo deve al gruzzolo che volere o no noi abbiamo raccolto. Con le parole non si fanno e non si vincono le corse e nessuno sarà tanto ingenuo da credere che la Scuderia Ferrari viva per la magnanimità e la liberalità di qualche ingenuo esaltato allevatore di piloti. Siamo lontani dal voler sminuire la funzione e le benemerienze della « Scuderia Ferrari » ma non possiamo permettere che si annulli, con quattro parole, quello che noi abbiamo dato e fatto



improvera al campione d'Italia Arturo Merzario di non accettare le sue limitate questa stagione che il Drake disse di su « Il Giorno » del 24 ottobre 1973. virgolette, la seguente dichiarazione no bugie ma nemmeno si racconta la ato senza sbattere la porta, ma dopo quale non sopporterà mai che la fa-sua... »

o, se ancora pochi giorni fa Ferrari a testimonianza di quella « ingrati-teno molti appassionati ferraristi an-rrari il giorno dopo scrisse una rac-

le attribuisce affermazioni e giudizi posso credere suoi, dopo cinque anni qualsiasi opinione la prego precisar-essatto pensiero. Quando ci si lascia, n penso Lei abbia dimenticato che le primersi con le nostre vetture e per ilità di emulare altri nell'offrirle tan-mando in una colpa? Dove si è ben on glie lo dico per la prima volta.

Enzo Ferrari »

o rispose con quest'altra lettera per atto di assoluta coerenza, essendosi bianche nell'Italia di oggi, non avendo che de Adamich, in una analoga occa-

o mai ricevuto prima una sua racco- ei ancora stato — a una telefonata o del genere che mi chiede, non le na-egni recenti — ha anche contribuito ricordare sempre le cose belle, ma ecco perché non posso che confer-iorno" ai miei pensieri e giudizi su- gare nulla, come varrebbe il dimen- i questa esperienza certo importante accreditatimi non c'era qualcosa di

esatto, Lei è il solo a saperlo bene quanto me. Essere sereno di aver sempre bene agito nella Ferrari, non significa che debba assoggettare questa convinzione alla possibilità di un ritorno, che è ormai tra le ipotesi che mi son visto costretto a cancellare per evitarmi altre delusioni. Distinti saluti.

Arturo Merzario »

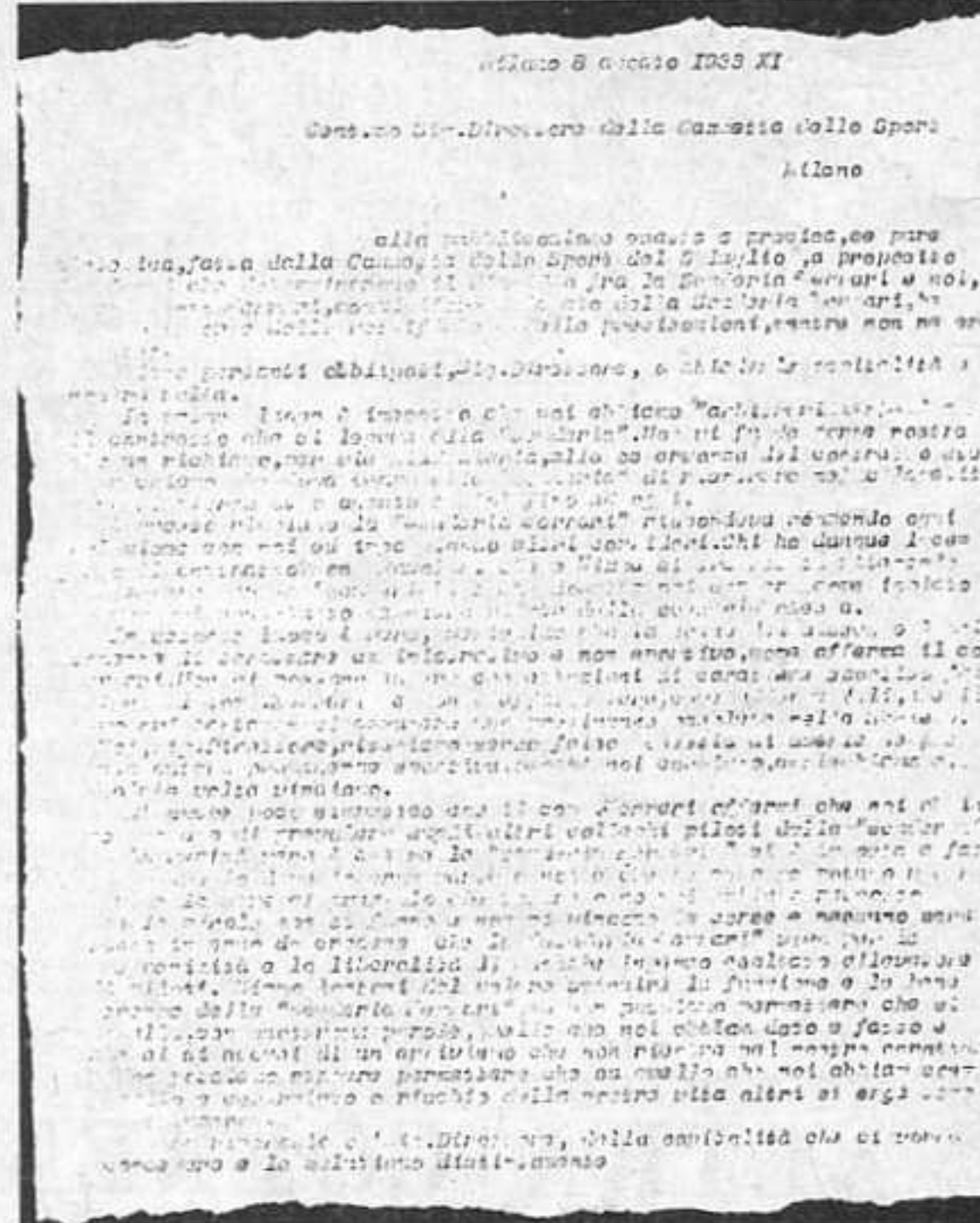
Se si trattasse di un altro sport sarebbe cosa di minor conto una polemica del genere. Nel campo motoristico il problema è più delicato. Rincuora peraltro che non sarà la prima né l'ultima. Casi famosi ci furono nel passato, in genere sempre con Ferrari come uno dei protagonisti. Forse è per questo che oggi si risente di più perché teme che si riproponga una fama — come dice lui — di « voracità » nella gloria esclusiva, che già lo portò a scontri clamorosi anche con Fangio o con l'Ascari del divorzio lancista.

La cornice che in genere Ferrari ha sempre preferito per spiegare queste vicende è stata « economica ». Il manager di Fangio comm. Giambertone, da lui battezzato mister 10 per cento, i 100 milioni che si disse Gianni Lancia offrì ad Ascari a fine 1953, son diventati altrettanto « storici ». Così come, un anno fa, son diventati « determinanti » nel caso Merzario i « sessanta milioni » che il comasco avrebbe voluto per poter rinunciare ad altrettante offerte che dichiarava di aver in ballo.

Quello che dispiace, quando Ferrari presenta i suoi documenti, è che possano esserci anche altri significativi. Sarebbe giusto per esempio ora, a parte le « colpe » che Merzario può avere per certe spietate dichiarazioni, gli si rendesse perlomeno giustizia in un particolare: quello dei « soldi ». Perché Ferrari non dice finalmente quello che non ha voluto dire nemmeno alla conferenza stampa dello scorso ottobre? Cioè che Merzario, dopo la 6 Ore di Watkins Glen '73, su comunicazione dell'allora responsabile di squadra ingegner Colombo, fu invitato a presentare un promemoria scritto con le sue richieste per il '74. In quella lettera a mano Merzario, è vero o non è vero che scrisse pressappoco: « Desidero che lei mi garantisca un programma agonistico sicuro in partenza per il prossimo anno, anche per la F.1. Non faccio questione di denaro. Per i problemi economici faccia lei come ha sempre fatto. Mi sta bene da questo momento ».

Che poi, quando nel colloquio verbale, in cui Ferrari tornò a ripetere di non potergli garantire sulla carta nessun programma agonistico certo, Merzario abbia risposto: « Allora, vado con l'Alfa che mi dà tot e con la Shadow o la Iso per tot » resta ovviamente una conseguenza, anche ovvia.

Questo va detto una volta per sempre, anche perché molti lettori dicono ancora di « non riuscire a capire » la definitiva verità su Merzario.



La lettera dell'8 agosto 1933

e che ci si accusi di un arrivismo che non rientra nel nostro carattere. « Non possiamo neppure permettere che su quello che abbiamo costruito e costruiamo a rischio della nostra vita altri si erga come un dominatore. Firmato Tazio Nuvolari e Mario Umberto Borzacchini... ». Repetita, non sempre, juvant. Pecato! (Ma forse resta un'ipotesi sempre valida: se nessuno di questi personaggi non fosse così, non sarebbero loro, sarebbero altri! E l'automobilismo sportivo non li avrebbe avuti da esaltare!...).

**AUTO  
SPRINT** l'esorcista

CONTINUA DA PAGINA 33

mobilismo N.d.r.) ... Si pretende forse di affidare una F. 1 ai ragazzini che presenta il nostro sconquassato vivaio?... » Rincarà la dose PILOGALLO (74): « ...Non c'è più spazio per gli apprendisti. Occorrono due professionisti capaci di sfruttare al meglio i mezzi meccanici... Dove sono in Italia i piloti che potrebbero offrire le garanzie richieste?... ».

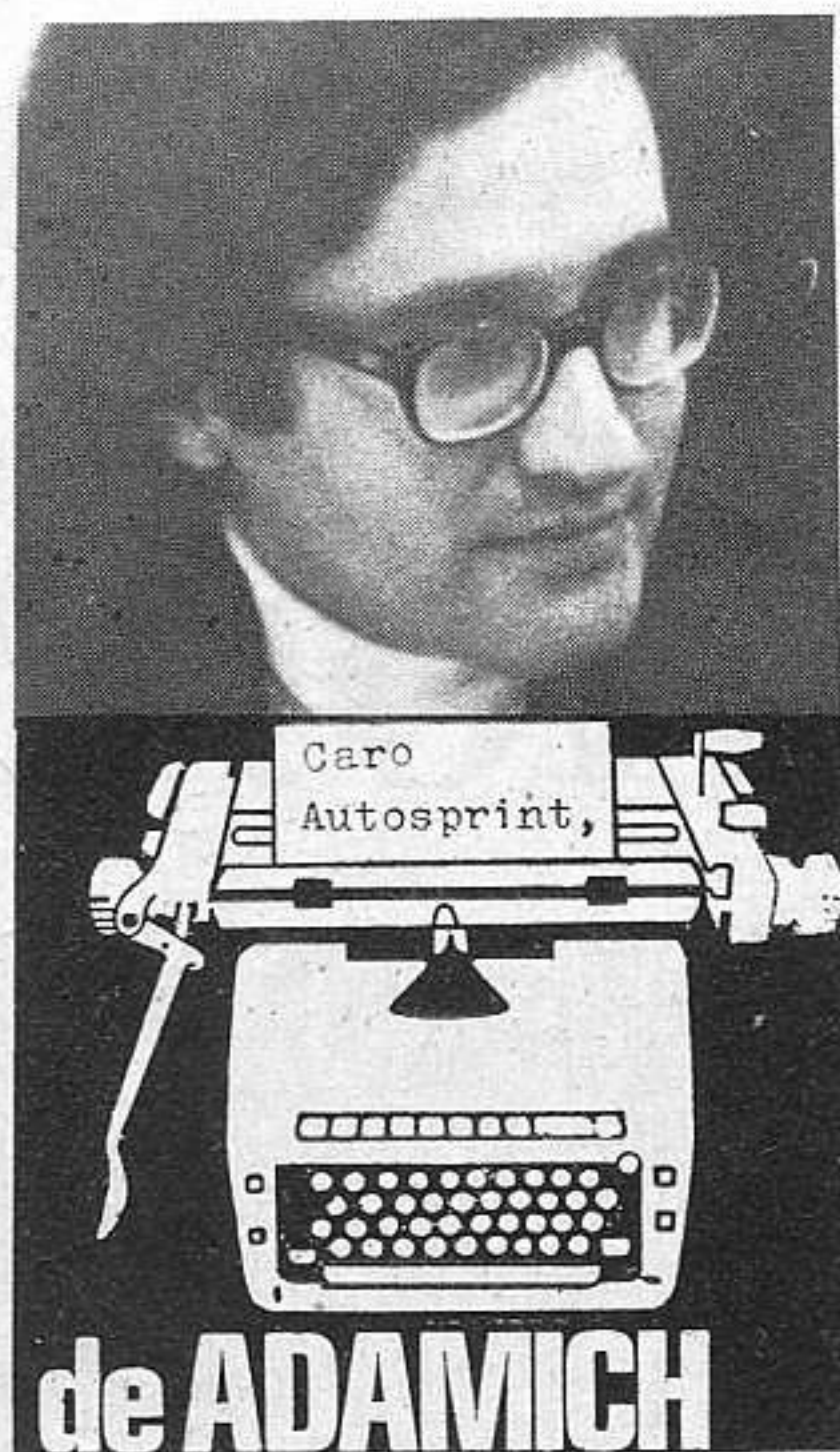
Si riaffaccia la argomentazione bipolare perché continua Pilogallo « ...Torna a questo punto il nome di Merzario... E poi? ...Il trentaseienne Vittorio Brambilla è bravo, ma si possono nutrire dubbi sulla sua superiorità nei confronti di Lauda o Regazzoni... ». Conclude così Pilogallo: « ...C'è da chiedersi a questo punto se Enzo Ferrari accetterà di discutere l'idea di invitare nel 1975 un giovane promettente pilota italiano a SEGUIRE LAUDA E REGAZZONI SUI CIRCUITI di tutto il mondo PER COMINCIARE AD ALLENARSI con una 312 B 3, senza prendere parte alle gare... ».

La « storia »  
ha un solo volto

Un campanello mi suona all'orecchio. Sfoglio (il senno di « prima ») del PILOGALLO, 6 settembre 1970 per la cronaca: « ...Sento parlare di possibili iniziative con collaborazione di Ferrari a favore di piloti italiani per la F. 1. Non so cosa ne pensino i piloti italiani... ».

Penso proprio che basti. Perché, anche senza ricorrere ai fasti delle polemiche « baghettiane » del nostro autorevole pensatore (rimandiamo i più giovani lettori all'emeroteca del Corriere della Sera anni Sessanta), ci sarebbe da riempire un numero intero di AUTOSPRINT con edificanti contraddizioni del genere.

Quando Enzo Ferrari mi ha detto al telefono: « L'ing. Rogano e AUTOSPRINT non hanno il diritto di indicarmi al disprezzo degli sportivi per le mie scelte di necessità » ha probabilmente dimenticato questi precedenti proprio dei suoi difensori d'ufficio di oggi. La storia, pur nella sua mutevolezza, ha un volto solo: quello che i protagonisti le danno, al di là delle interpretazioni di comodo o del momento, di chi la vuol scrivere secondo i propri (mutevoli) gusti. Errare humanum est, perseverare è diabolico. (Ben venga l'esorcista?...).



**H**o sempre sentito la necessità di scrivere le mie opinioni personali senza mai coinvolgere attività collaterali alle quali do il mio contributo, ma questa volta leggendo l'articolo di Lorenzo Pilogallo sul « Corsera » di sabato, penso di poter dare una mia opinione anche dal punto di vista di vice-presidente ANCAI.

Era da un po' che quando scriveva Pilogallo nei suoi articoli sembrava contrastare con i veri interessi e scopi dell'automobilismo sportivo. Sembrava quasi di trovarci un astio nei confronti di quello sport che credo abbia contribuito a farlo emergere a livello giornalistico in senso generale. Mi ero poi abituato ad un filone ironico, nei confronti sempre dell'auto da corsa, al quale non avevo neanche più dato peso, dato che l'ironia dell'autore era stata tale da richiedere, a breve termine, spiegazioni dettagliate, sempre dello stesso autore, del reale significato di tale ironia: un po' la barzelletta che, finita, non fa ridere nessuno e necessità di sforzi sovrumani per essere recepita da chi ascolta!

Ferrari dunque sarebbe stato « multato » di 25 milioni, sarebbe stato punito proprio alla fine di una stagione che lo ha visto competitivo a differenza di altri anni. Forse prima di fare affermazioni di tal genere uno dovrebbe almeno venire a seguire le riunioni pubbliche nelle quali vengono trattati questi argomenti dagli organi competenti. Restarsene a casa propria e poi, coi « sentito dire » creare un caso, può portare a delle valutazioni errate.

La CSAI da innumerevoli anni ha un premio per il miglior costruttore italiano di F. 1 (quindi da innumerevoli anni Ferrari): 25 milioni per un costruttore che investe miliardi nel campo dello sport automobilistico sono un nulla quindi rappresentano un premio onorifico. Per Ferrari avere 25 milioni o una targa d'oro che dica che lui è il più bravo rappresenta il medesimo riconoscimento morale. A Genova invece abbiamo assistito a problemi del nostro sport nazionale (organizzazione gare, piloti di piccole formule o giovani in ascesa in F. 2 ecc.) per i quali 25 milioni possono essere la risposta a molti interrogativi economici. Questo è un primo punto che Pilogallo non ha

Anche come vice - presidente ANCAI

ANDREA de ADAMICH

replica punto per punto al « COR-SERA »

## il dispetto

valutato, o quanto meno non ha inserito nel suo articolo.

Questa decisione CSAI viene poi, per Pilogallo, proprio nell'anno migliore della Ferrari: beh!... Mi sembra proprio che sia stato eventualmente scelto il momento migliore, proprio perché non suonasse a punizione di una stagione andata male, piuttosto di altre scelte. Alla fine del '74 questa decisione ha un significato ben preciso di indirizzo piloti. Sarebbe stato ben avvilente per Ferrari leggere di questa decisione dopo un'annata tipo 1973 (non lo crede forse Pilogallo?), mentre quest'anno deve solo essere interpretata come una spinta ai costruttori italiani in genere di cercare una maggior collaborazione coi piloti italiani, siano essi affermati o no.

I giovani piloti italiani hanno bisogno di aiuti anche a livello di 25 milioni, Ferrari credo sia interessato ad aiuti di ben altro livello. O forse Pilogallo pensa che Ferrari ad una targa che dica « al miglior costruttore italiano di F. 1 dell'anno » preferisca un pezzo di carta con su scritto « 25.000.000 »?

E' stata poi fatta la « conta » per trovare chi andasse ad esporre ai presenti di Genova il concetto di premiare in denaro solo chi fa correre piloti italiani?

A questo penso avrà da ribattere in modo elementare ed esauriente Vaccarella stesso; in ogni caso da parte mia posso solo dire che stavo per uscire al microfono per fare delle affermazioni simili a quelle di Vaccarella, ma Ninni mi ha anticipato esponendo il tutto in modo e con parole così significative, da farmi capire che non sarei riuscito personalmente ad essere così chiaro nell'esposizione al pubblico, di una tendenza che rispecchiava l'opinione in genere di noi piloti e di tanti sportivi. Vaccarella ha detto quello che pensava fosse giusto, e lo ha detto veramente bene; ha espresso dei suoi sentimenti personali che in più erano condivisi anche da altri, i quali però tenevano tali sentimenti per loro stessi senza avere magari il coraggio di esporli, e l'applauso a Vaccarella lo attesta. Ma forse per Pilogallo l'esposizione di una « libera » opinione personale non va bene, forse per lui « libera » opinione personale è quella che parla bene di chi interessa a lui e lo premia di conseguenza?

Anche il riferimento nell'articolo del « Corsera » alle Case inglesi che fanno correre piloti non inglesi, suona un po' tentativo di arrampicamento per valorizzare le proprie tesi, infatti la risposta è molto semplice e può non esserlo solo per un lettore che non segue assolutamente il mondo delle corse: in Inghilterra non c'è nessun premio di denaro o di onore per il miglior costruttore inglese da parte della commissione sportiva inglese e quindi il premio italiano è un di più che mi sembra giusto venga eventualmente indirizzato a chi utilizza piloti italiani.

Un paese come la Francia (e questo dubito Pilogallo lo abbia dimenticato, al punto di dimenticarsene anche per il suo articolo...) dove esistono invece contributi del governo addirittura per lo sport dell'auto, abbiamo una Matra che corre solo con piloti francesi (ed alcuni se li è proprio tirati su dal nulla, come l'ex rallyman Larrousse), l'Alpine-Renault ha so-

lo piloti francesi ed alcuni devono solo all'Alpine se sono conosciuti, le varie squadre di F. 2 finanziate da società francesi valorizzano solo piloti francesi e questa politica la ritroviamo anche a livello extra-francese, per quelle squadre come la Tyrrell che vivono con sovvenzioni della Elf (la benzina francese nazionale equivalente alla nostra Agip): la Tyrrell è un costruttore inglese ma vive con soldi francesi e allora può scegliere un pilota che vuole, ma l'altro deve essere francese, ecc. ecc.

La decisione CSAI sul premio al costruttore non può quindi essere interpretata che in modo educativo e vedremo se questa sensibilizzazione dell'opinione pubblica su un problema come quello dei piloti italiani porterà ad una differente valutazione del problema anche da parte dello stesso Ferrari.

Dove sono in Italia i piloti che possono offrire garanzie, dice Pilogallo: Merzario e poi? Intanto ce n'è uno! Brambilla, ma non convince! Ma anche Lauda non convinceva all'inizio di quest'anno e ciononostante gli è stato assicurato un mondiale completo mentre la stessa opportunità a Merzario e Brambilla non è mai stata data.

« Ed ora si possono nutrire dubbi », dice Pilogallo, ma non si sa con certezza. Chi avrebbe mai detto che un Vittorio Brambilla con la March F. 1 sarebbe stato più veloce di un super-raccomandato come Stuck? Perché Pilogallo questo non lo dice? Lui ha dei dubbi. Perché se vuole bene al nostro sport non li scioglie questi dubbi, chiedendo per Brambilla una vettura competitiva come la Ferrari? Di sicuro, come tutti noi, questo tipo di dubbi Pilogallo li doveva avere anche per Lauda quando venne ingaggiato quest'anno; le capacità Lauda le ha dimostrate dopo, quando si è trovato in mano quel po' po' di macchina che era la Ferrari 1974. Merzario potrà essere contestato sul piano umano, come ha detto Vaccarella a Genova, ma chi si sente di dire che se Merzario, invece della Iso Marlboro fosse stato al volante di una Ferrari, non sarebbe anche lui un protagonista di questo mondiale 1974?

I giovani ci sono e non ci sono, ma 3-4 anni fa non c'erano neanche i brasiliani, gli argentini, i francesi. Forse si vorrebbe che la Brabham o la Tyrrell prendessero un giovane italiano, facessero vedere che può andare forte e poi lo cedessero a Ferrari? Sì, può essere un modo, ma allora i premi diamoli a loro che ci valorizzano i piloti, ai nostri costruttori diamo i giusti riconoscimenti onorifici che meritano!

Ho espresso un po' di opinioni personali e no, ma rileggendo il mio pezzo mi sta sorgendo un dubbio: che forse l'articolo di Pilogallo fosse del filone di quelli dell'ironia e che quindi quello che ho capito io sia tutto alla rovescia di quello che avrei dovuto interpretare; in ogni caso dice Pilogallo: « L'automobilismo italiano sembra quel marito che escogita curiose trovate per far dispetto alla moglie ». Forse è vero, ma meglio così piuttosto che non poter far dispetto alla moglie non disponendo più delle « curiose trovate »!

Andrea de Adamich

## ALTRA COERENZA - PARALLELA

CONTINUA il LP automobilistico

OGGI 23 novembre '74: « La nostra tesi è sempre stata che di fronte a un campione non si guarda la nazionalità... »

IERI 26 aprile '71: « ...La presenza di un italiano nella squadra Ferrari è una consuetudine che, al di là di ogni polemica, lo stesso costruttore di Maranello ha sempre rispettato... »

OGGI 23 novembre '74: « In passato più di una volta abbiamo criticato Ferrari per certe sue decisioni... Era il tempo in cui gareggiava su svariati fronti, in F. 1, in F. 2, nelle Sport, magari anche in salita... Allora diventava più difficile accettare che nella squadra non ci fosse posto per qualche pilota italiano... »

IERI 15 marzo '71: « ...Molti si chiedono che fine abbia fatto Merzario, il pilota della Ferrari "chiuso" per quanto riguarda la F. 1. La sua attività al volante delle macchine di Maranello dovrebbe limitarsi a qualche apparizione al volante dei prototipi. Ma quando? »

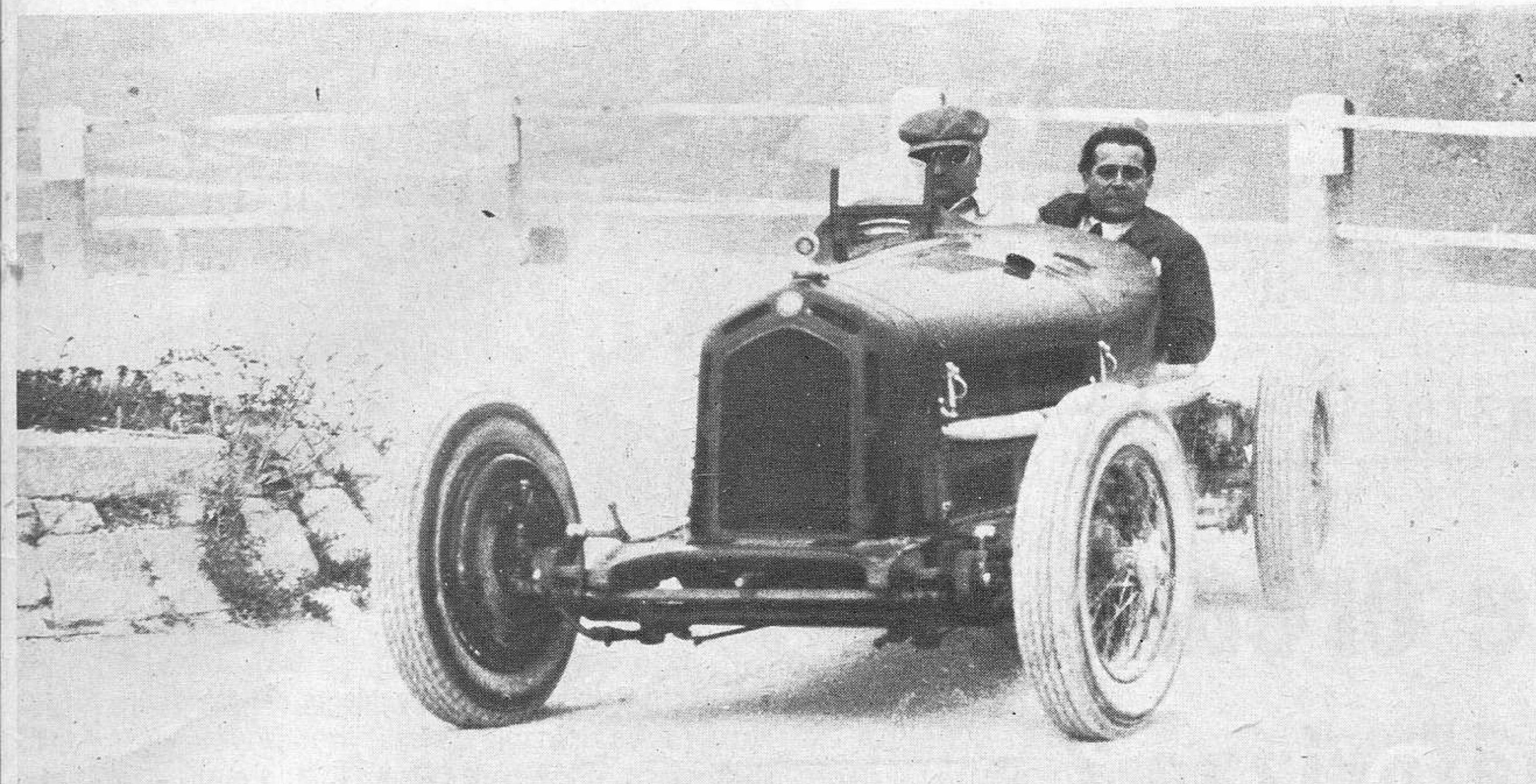
Dedicato a un

« esperto »

d'occasione

◀ Enzo FERRARI pilota italiano: è già un revival agonistico a Berceto. Si era a Berceto il 28 aprile 1934: la macchina, un'Alfa Romeo 8C 2300 MONZA (foto ZAGARI)

## Il demagogo risponde...



«...Merzario è sulla bocca dei demagoghi stagionali del nostro automobilismo...». Chi ha scritto questa frase è il vice direttore di Stadio, Luciano Parisini, ultimo corifeo (nel bene e nel male) del sire di Maranello, autore, sul quotidiano bolognese di sabato 23 novembre, della salmodiante filippica della quale ci si occupa anche in altre pagine. Poiché Nino Vaccarella, che è il solo con il sottoscritto ad aver riportato d'attualità il nome di Merzario, può essere un « demagogo » — secondo l'interpretazione del nuovo penna-doro dello sport auto — ma non certo « stagionale », casomai occasionale, è facile identificarmi in questa qualifica di tribuno, che già veniva prospettata in un più esplicito recente articolo nominativo nei miei confronti.

Non per smentire quanto affermato prima in altre pagine, cioè di rinuncia a polemica diretta e personale, ma proprio affidandomi solo ai fatti, desidero adesso chiarire una volta per tutte, anche per quei lettori che forse non hanno letto bene certe mie righe passate, perché sia troppo comodo e facile battezzarmi « demagogo stagionale », invece di riconoscermi — come pretendo — il diritto a una coerenza ai limiti professionalmente personali, quando mi batto — anche contro quella cosiddetta « irriconoscenza di Ferrari » — a favore dei piloti italiani.

Nessuno ha il diritto, e tanto meno l'ultimo occasionale arrivato, di chiamarmi demagogo quando questo sport non l'ho sofferto solo professionalmente, ma prima di tutto sul piano umano in certi suoi drammatici risvolti in venticinque anni e passa. Non faccio retorica quando mi batto per il riconoscimento in chiave nazionale di quei diritti che i nostri piloti di ieri e di oggi si sono guadagnati contribuendo a fare della Ferrari quel simbolo che è, non solo per l'indiscutibile prodigarsi del Solitario di Maranello. Quando li difendo, difendo anche la coscienza sportiva e umana di Enzo Ferrari. Difendo proprio la sua personalità di grande costruttore e di sportivo della passione, dagli stessi ictus che lo hanno portato troppo spesso a paternalistiche interpretazioni o spietate rinunce al contributo di chi forse in lui ha più creduto.

Il collega bolognese, prima di definirmi un demagogo dovrebbe aver avuto il buongusto di rileggersi qualche pagina di storia, nemmeno tanto lontana, del nostro automobilismo. Perché non sto facendo una battaglia per un singolo, ma perché dalle vicende ripetute i giovani piloti che vengono traggano l'insegnamento più valido per i loro comportamenti e le loro scelte, se mai dovessero aver occasione di ripercorrere le stesse strade.

Qui non si tratta di riportare MERZARIO al volante di una Ferrari. Tutt'altro. Oggi Merzario, non solo per coerenza, non ha e non deve avere più interesse a riprendere una strada cui coraggiosamente ebbe a rinunciare nel settembre di un anno fa. Però questo non significa che ricorrenti episodi non sempre inappellabili e dram-

matici, dagli anni 30 a oggi, non debbano servire per valutare serenamente le realtà ripetute.

Due fatti tra tanti:

**NOVEMBRE 1957** - Il campione d'Italia LUIGI MUSSO ha avuto da Raymond Mays della BRM una proposta concreta per lasciare la Ferrari e passare alla Casa inglese. Ci si batte perché rimanga alla Casa nazionale. La STAGIONE 1958 vede il momento più brillante nella Ferrari per il pilota romano. Vince in sport; in F. 1 contende a Fangio (Maserati) e a Hawthorn (Ferrari) i primi posti della classifica mondiale. Un pilota italiano sta per raggiungere il traguardo iridato che fu di Ascari e Farina. Ma non è facile. Come quest'anno Lauda (austriaco) e Regazzoni (svizzero) i diritti al titolo non erano riservati. Anche se in quel 1958 uno dei due piloti era italiano. Reims il 6 luglio tolse poi ogni significato a quella possibilità.

**28 SETTEMBRE-12 OTTOBRE 1970** - Scrive LORENZO PILOGALLO, il difensore di oggi di certe tesi multinazionali nella scelta ferrarista dei piloti: «...Penso al '71 e mi preoccupa degli italiani della Ferrari. Ickx, Andretti, si parla di Stewart... E Giunti? e Merzario?... I risultati dei nostri sono stati buoni e meritano attenzione. Che sarà dei nostri?... ». E ancora: «...Spero che questa soluzione (una doppia squadra Ferrari con gestione Tyrrell n.d.r.) rassereni un po' il bravo Ignazio Giunti che non sta attraversando un periodo molto lieto. Ha detto chiaramente che, se la Ferrari non gli garantirà una stagione in F. 1, cercherà un'altra strada... ».

E' angosciante ripensare, col senno di poi, a quello che la inconsulta manovra di Beltoise ci impedì di valutare: cioè il grado di capacità maturato dal campione d'Italia 1970. Ma ecco perché considero inalienabile questo patrimonio di esperienze. Nessuno deve permettersi di qualificarmi « demagogo » se, nel nome di questi e altri campioni, rivendico una battaglia che si ripropone soltanto nel dovere di trarre un insegnamento da tali simboli di una passione, nell'esaltazione stessa di quello che « la Ferrari » ha significato per loro, perciò patrimonio non solo di un uomo, di una città, ma di un Paese tutto. Ed è inutile ricordare ed avallare questa considerazione con il richiamo ad altri episodi, meno drammatici, ma altrettanto emblematici, per pretendere il rispetto della mia coerenza di oggi, che nessuno ha il diritto di mortificare con definizioni che tradiscono solo ignoranza (dei fatti).

sab.

## Ma chi ha la memoria corta?

anche la nuova Formula 1, la 312 T. Al termine del servizio per la « Domenica Sportiva », curato da Mario Poltronieri, Enzo Ferrari ha risposto così a una domanda sui piloti italiani:

« Al congresso di Genova si è tenuto un dibattito all'insegna del disprezzo per la Ferrari, additata agli sportivi come preclusa ai piloti italiani. Si tratta di gente

di memoria corta: se ora l'Italia ha un pilota di capacità internazionale, è perché la Ferrari lo ha prodotto nel 1973. Aggiungendo la Ferrari al disprezzo degli sportivi non si risolvono i problemi dei piloti italiani. Sono vent'anni che si parla di Europa unita, e la nazionalità dei piloti non conta: in Inghilterra, non vi sono piloti inglesi per le squadre britanniche ».

Merzario, ci sembra inoppugnabile, ha acquistato credibilità per le sue capacità in F. 1, proprio dimostrandolo quest'anno dopo che ha lasciato la Ferrari. Ricordiamo la telefonata a Maranello del super d.s., casualmente ascoltata da un nostro fotoreporter ad un telefono di Kyalami lo scorso marzo, alla vigilia del G.P. Sudafrica: « Ingegnere, purtroppo debbo darle una notizia non bella. Merzario parte in seconda fila davanti a Regazzoni ».

MODENA - La dodicesima edizione del premio giornalistico intitolato alla memoria di Dino Ferrari è stata vinta da Gino Rancati, per il suo articolo... calmet della pace intitolato « Una macchina che vola ha portato l'armonia », pubblicato sul quotidiano « Il Giorno ». Il Premio è stato assegnato a Rancati nel corso della premiazione di piloti e tecnici che la Ferrari ha tenuto a Modena sabato scorso, presenti molte TV europee (italiana e... Modena, comprese) cui è stata presentata



# NINO VACCARELLA, chiamato in causa per una immaginaria «conta», fa eco anche a certe fresche dichiarazioni in TV

## Cosa serve creare se non si valorizza?

PALERMO - Ho letto l'articolo del Corriere della Sera «Enzo Ferrari multato di 25 milioni» e sono rimasto meravigliato per certe inesattezze dell'articolo e soprattutto per la difesa che l'estensore ha preso di Ferrari, proprio lui che mi pare non l'abbia sempre giustificato proprio sul problema dei piloti italiani. Se non sbaglio proprio L.P. fu tra coloro che più difese uno dei piloti italiani più trascurati, il compianto Ignazio Giunti.

Pilogallo parla di «conta». Certamente di una sua «conta» immaginaria, infatti a Genova, dopo aver sentito per l'ennesima volta trattare il problema dei piloti italiani, spontaneamente e senza alcuna motivazione di strategia automobilistica, ho preso la parola per ricordare che da quindici anni il problema veniva discusso senza mai dare i risultati sperati.

Ho ricordato, dunque, le vicende dei nostri ultimi affermati piloti italiani, di quei piloti che certamente non avevano ricevuto una adeguata valorizzazione. Infatti, a cosa serve far correre i piloti in determinate corse o in certe annate negative e, dopo che questi magari hanno raggiunto risultati di primo piano, simili a quelli dei loro più celebrati e fortunati colleghi stranieri, allontanarli perché non ritenuti idonei?

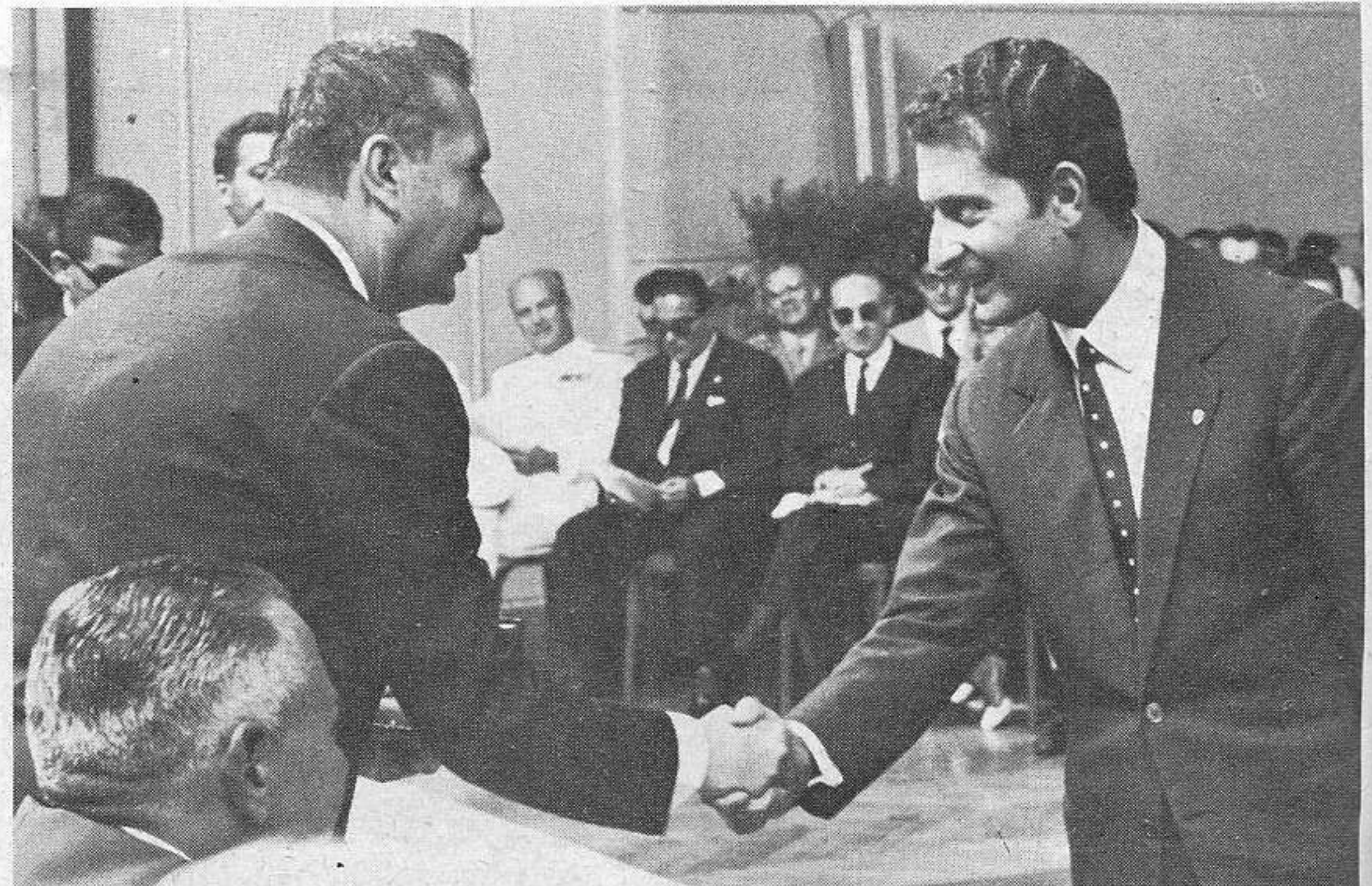
Sono stati i casi degli Scarfiotti, dei de Adamich, dei Giunti e infine l'ultimo, clamoroso, di Arturo Merzario, che dopo tre anni di onorata milizia presso la squadra ferrarista con risultati certamente eccezionali e dopo sacrifici enormi per aver collaudato i bolidi di Maranello, che finalmente avevano raggiunto livelli competitivi, non veniva confermato proprio nell'anno in cui avrebbe potuto recitare una parte importante e magari vincere un Campionato del Mondo, come d'altra parte stava per accadere allo svizzero Clay Regazzoni.

L'articolista milanese dice che Ferrari oggi, correndo soltanto con due vetture, non può avere spazio nella sua squadra per gli apprendisti, ma chi sono e sono stati gli apprendisti? Per caso gli Scarfiotti, i de Adamich, i Giunti o i Merzario? Credo che si tratti (e nessuno può smentirlo) di piloti eccezionali che hanno battuto spesso, a parità di mezzo, i migliori piloti del mondo, ma che soltanto hanno il torto di essere italiani. E' purtroppo un costume abituale nazionale quello di non valorizzare i prodotti di casa nostra, così come non accade nelle squadre straniere dove viene impiegata una più adeguata politica di valorizzazione. A questo punto è giusto che l'Automobile Club d'Italia, insensibile fino ad oggi, abbia finalmente colto il disperato e giusto appello di Genova e abbia deciso di non assegnare per l'avvenire il suo Premio al costruttore nazionale che non abbia impiegato un pilota italiano a tempo pieno.

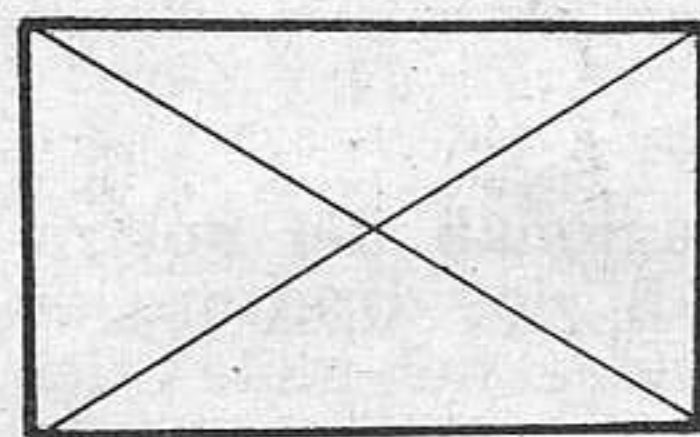
E' tempo che i costruttori italiani siano più sensibili a questo ormai tanto discusso problema della valorizzazione del pilota italiano e magari seguano l'esempio della Lancia, che ha sempre impiegato Sandro Munari, oggi considerato tra i migliori rallymen del mondo.

Non è in discussione la mia assoluta stima nei confronti di Enzo Ferrari, che sempre ho considerato tra i migliori costruttori del mondo e uno sportivo irriducibile. Ma non credo di inficiare questo giudizio se anche dico che ben avrebbe fatto a credere di più nel talento dei piloti italiani avuti in squadra in tanti anni, specie nei più recenti. L'ho ascoltato Ferrari in TV domenica sera e, pur non potendo essere considerato tra quelli di «memoria corta» cui si è rivolto (e non solo Ferrari dovrebbe sapere perché) mi domando: a che serve creare «il più grande pilota italiano del momento in F. 1», e rivendicarlo, se poi non lo si valorizza?

Nino Vaccarella



Nino Vaccarella «azzurro d'Italia», con il Presidente del Consiglio MORO



## ITALIA guelfa e ghibellina

Nel numero scorso era stato chiesto il parere dei nostri lettori sulla decisione presa all'unanimità dal Consiglio Esecutivo dell'ACI di assegnare dal '75 il Premio al costruttore che impiegherà sulle sue vetture piloti italiani. La breve parentesi di tempo non ci ha portato ancora molte lettere, ma simbolicamente i pareri sono già delineabili e ve ne offriamo appresso due stralci emblematici. A parte purtroppo l'ANONIMO «addetto ai lavori» MILANESE, come si definisce senza altra firma. Questi non può pretendere possa essere dato eco ai suoi argomenti a base di insulti (contro Sabbatini, de Adamich, Merzario e Vaccarella) se non ha mostrato il pudore (non diciamo il coraggio) di firmarsi (non facendo certo onore a chi egli ha voluto così difendere).

Scrive **GIORGIO MERLINO** da Sampierdarena:

«Chiedi a noi lettori un parere circa i 25 milioni finalmente e giustamente negati (grande il sig. Vaccarella) alla Ferrari che proprio non li merita e attualmente in stato di «ibernazione».

Il mio modesto parere è di metterli subito in un bel posto al caldo e specialmente in un inverno così freddo, son certo non ci sia calore più gradito di quello delle tasche del sig. Frank Williams i quale pare proprio non volersi dimenticare dei piloti italiani».

Ma conta di più sottolineare gli argomenti di chi invece difende il diritto di Ferrari al Premio. Come **OTTAVIO MORETTI, MARIO CIMINA' e GIULIO DI STEFANO** collettivamente da Roma:

«Di fronte alla bella sortita di quel Ninni Vaccarella al congresso di Genova circa la negazione del premio al costruttore a Ferrari non si può che provare un senso di alta ingiustizia sportiva! Alla Ferrari non si vuole togliere solo il premio, ma la riconoscenza di un titolo ampiamente meritato. Tutto questo per la cecità che si ha per i piloti nazionali. Con questa Armata pro-piloti italiani si sta toccando il fondo! Non è bastato l'esempio della squadra azzurra CSAI F. 2?»

«Continuando a sostenere ed appoggiare gente che propone simili assurde prese di posizione i piloti che schifano Ferrari co-

me il sig. Merzario temiamo che perderete la serietà e l'obiettività che vi ha distinto finora. Non abbiamo scritto perché vengano dati i 25 milioni a Ferrari. Dateli a Williams! Però Ferrari con o senza quelli resterà sempre Ferrari, perché con nessun mezzo e con nessuno spirito si può negare ciò».

Qui è opportuno rinviare intanto gli amici lettori a quanto è stato scritto in apertura sul «momento» della «MULTA» che indaga. Essa non riguarda la stagione finita ma quella futura. E si spiegano, nell'articolo cui ci riferiamo, le ragioni di questo malinteso di data.

Più circostanziata la reazione del sig. **TONINO CONTESTABILE** (coincidenza del nome...) da Vallecrosia-Imperia.

Oltre a premettere che:

«Non sono proprio riuscito ad astenermi, dopo aver letto i vostri articoli sul premio ACI da devolvere al più meritevole rappresentante Nazionale in F. 1. Il sig. Vaccarella, messosi a capo di cotanta crociata, chissà, forse per i vecchi rancori non ancora dissipati, ha mostrato la strada da seguire, proponendo di negare il premio alla Ferrari resasi colpevole di non aver fatto figurare un nome italiano alla guida delle proprie vetture. E, si badi bene, non un nome qualsiasi, ma Merzario. Vorrei sapere in base a quale valutazione il sig. Vaccarella afferma che la

# Lo ha affermato ROGANO ri- mandando al regolamento del '74

# Anche la ISO poteva aver diritto al Premio

ROMA - Spiccioli in eco alla conferenza stampa di Rogano a Roma. « Non vogliamo creare una mutua dei piloti di F. 2 » ha detto il presidente della CSAI riferendosi agli aiuti in via di definizione che dovrebbero essere forniti ad alcuni italiani. « Non posso essere più preciso perché la risposta verrà data solo in un prossimo futuro ma siamo decisi ad intervenire solo in favore di un numero limitato di piloti ».

Mentre stava uscendo abbiamo chiesto al presidente (visto che non era stato possibile farlo durante la discussione, bruscamente interrotta) se l'intervento federale in favore dei costruttori italiani poteva essere attribuito a Frank Williams, visto che la ISO correva con licenza italiana. « Certamente! » è stata la risposta « Con questa nuova politica la ISO avrebbe potuto pretendere il premio », concludeva l'ingegnere andandosene verso non si sa quale appuntamento. A questo punto è spontanea la considerazione: se la nuova legge è applicata in forma retroattiva nei confronti della Ferrari,

non sarebbe ancora più giusto adottare lo stesso metro con la ISO di Merzario e Williams?

All'inizio della discussione un collega aveva posto qualche riserva sulla futura semi-democratizzazione osservando che l'elezione del delegato di base poteva prestarsi a qualche manovra sul genere di quelle abbastanza comuni nell'ambito della Federazione Motociclistica che elegge i propri dirigenti con i voti di ben 25.000 affiliati ai Moto Club italiani. Nel caso della CSAI la preoccupazione è eccessiva (a parte le possibili spinte di qualche AC che con la modica spesa di 2.000 pro-capite potrebbe aumentare a proprio piacimento le file dei commissari licenziati) perché l'iscrizione ad un Moto Club costa poche migliaia di lire mentre le circa 50.000 lire necessarie per una licenza di conduttore non invogliano molto a manovre elettorali.

d. b.

● Nonostante lo stop al programma circuiti annunciato da Rogano, continuano a moltiplicarsi i progetti di nuovi autodromi con ambizioni più o meno velate di diventare realtà. E' ora la volta dell'AC Rieti che tramite l'architetto Ares, uno dei principali sostenitori della gara del Terminillo, ha già presentato un piano completo alle autorità locali. Con un disegno molto simile a quello di Magione, verrebbe realizzato alle porte della città in località Terria ma difficilmente avrà un seguito concreto, visto che la maggior parte degli impegni sportivi reatini si sono esauriti nella costruzione del nuovo palazzo dello sport.

## Dopo le riserve AICA sul «piano sicurezza»

# Il serbatoio anti fiamma trova appoggi

ROMA - A seguito della realizzazione del nuovo serbatoio di sicurezza unicellulare di tela gommata basato sul brevetto Autodelta che prevede la coesistenza di benzina e di liquido estinguente in compartimenti separati, in modo tale che in caso di incidente e di rottura del serbatoio la benzina e l'estinguente si mescolino dando origine ad un composto ininfiammabile, il presidente della CSAI ha inviato ai più importanti esponenti mondiali dello sport automobilistico (dal principe Metternich presidente CSI, ai membri del bureau della CSI, delle sottocommissioni specializzate, GPDA ecc.), una concreta proposta per il montaggio obbligatorio del serbatoio Autodelta Pirelli.

La proposta oltre che tenere conto delle idee dei responsabili Autodelta, del lavoro svolto dalla Pirelli e dalla Montecatini (quest'ultima per quanto riguarda la ricerca di liquidi estinguenti leggeri) e della sicurezza intrinseca della realizzazione, si basa su precise considerazioni economiche riguardanti l'organizzazione antincendio nei circuiti che diventa sempre più onerosa oggi giorno ed incide per una corsa importante per una cifra di poco inferiore ai 10 milioni.

A seguito di tale proposta l'AC Germania, nella persona del responsabile dei servizi sportivi, ingegner Herbert Schmitz, ha già comunicato via-telex alla CSAI il suo punto di vista favorevole per l'installazione, in tempi successivi, del serbatoio Autodelta-Pirelli sulle vetture da corsa.

Questo comunicato della CSAI si chiude con una notizia interessante. Evidentemente, il fatto di aver « coinvolto » il tedesco Schmitz nel progetto rappresenta un passo avanti nella ancor difficile strada che il serbatoio di sicurezza deve compiere prima di venire reso obbligatorio.

L'ing. Bacciagaluppi avrà un importante alleato, nelle prossime settimane a Parigi, nell'ambito dei colloqui ad alto livello che la CSI si appresta a tenere su alcune fra le più importanti decisioni di questi anni, fra cui la definitiva approvazione del laborioso nuovo annesso J.

Ma certamente, questa dell'obbligatorietà del serbatoio antincendio su brevetto Autodelta, soprattutto dopo i recenti perfezionamenti, dovrebbe avere un'importanza primaria. Ed è bene che la CSAI torni alla carica su questo argomento, che è stato sostenuto a gran voce anche nella recente riunione dell'AICA. I proprietari ed i gestori di circuiti italiani, nell'incontro bolognese con i responsabili della CSAI in fatto di circuiti e sicurezza, affermarono chiaramente come fosse di primaria importanza « prevenire » il fuoco, invece di continuare a studiare il solo mezzo di spegnerlo.

Riteniamo, comunque, che la strada sia ancora lunga. Si tratta di far digerire, principalmente, una drastica riduzione del carburante imbarcato, sia per la presenza dell'estinguente, sia per l'ancor relativamente rigidità di forma del serbatoio cellulare.

Da qui, il problema si allarga ad una nuova concezione dei Gran Premi, cioè con gare più corte (40 minuti con cento litri, indicativamente), o gare in più manche, o più manche ed una finale. Ma non è detto che per salvare certe abitudini si debba necessariamente rinviare l'adozione di quanto di meglio ci sia, al giorno d'oggi, contro l'insorgere delle fiamme in competizione.

## I figli di LEONE con la STRATOS a Vallelunga

ROMA - Giancarlo e Paolo Leone, giovani figli del Presidente della Repubblica, sono notoriamente appassionati di automobilismo ed una prova che recentemente li ha visti impegnati all'autodromo di Vallelunga con una Lancia Stratos ne è stata l'ennesima conferma. La macchina era arrivata direttamente con un camion targato Torino ed il test era stato organizzato in vista di un probabile acquisto della vettura. Non si sa se vi sarà un seguito concreto anche se i due fratelli sono rimasti entusiasti della macchina, a parte qualche lieve impuntatura del cambio, ed hanno segnato, utilizzando il percorso completo, tempi tutt'altro che disprezzabili.

## CLAY REGAZZONI eletto a MODENA « latin lover » da corsa

MODENA - Un gruppo di ragazze modenesi ha eletto Clay Regazzoni il « latin lover » dell'automobilismo agonistico. Clay, intanto, deve assolvere anche agli impegni protocollari di vice-campione del mondo partecipando a feste, premiazioni ecc. Sabato scorso è stato a Vicenza ospite del comm. Tullio Campagnolo che gli ha fatto omaggio di una bicicletta. Clay è un appassionato del ciclo che usa per mantenersi in forma: non fa torto ai grandi ex campioni del passato suoi connazionali Kubler e Koblet.

● PESCAROLO e WILDS hanno svolto prove con la Surtees modificata TS16, sul circuito di Goodwood.

● Si dice che non sia affatto improbabile che nel 1975 la GULF possa continuare un programma limitato nel campo delle corse automobilistiche.

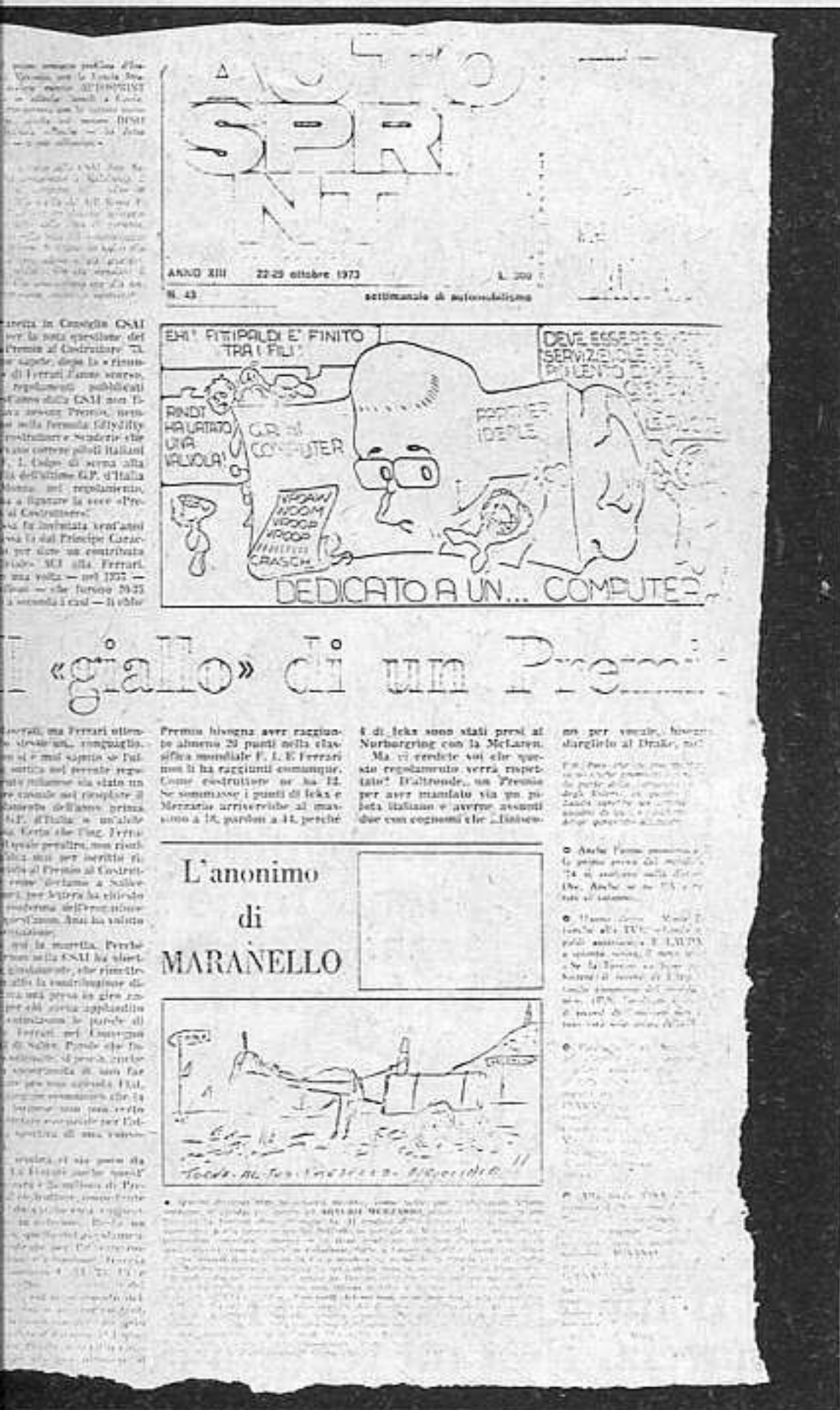
che tutti si affannano a definire un... "cancello". Ma sarà poi vero? Sì, perché lo stesso Williams diceva a Torino che la vettura mancava solo di velocità e Hunt, ad inizio stagione dopo averla provata, si è dichiarato compiaciuto dell'ottimo comportamento della stessa. Mi sembra si esageri un po'... ».

Il sig. Contestabile riprende l'annosa questione delle ragioni che hanno indotto Merzario a lasciare la Ferrari. E scrive:

« ...Merzario stesso, con certe sue affermazioni si è reso persino ridicolo agli occhi di molti. I veri motivi per cui ha lasciato la Ferrari io non li so, ma concedetemelo, non li sapete neppure voi, li supponete soltanto. Perché quindi il "Drake" dovrebbe avere riconoscenza verso Merzario, quando questi non ha dimostrato di averne verso la nostra Casa.

« Vorrei cogliere l'occasione per ringraziare il sig. Ferrari di tutto quanto ha saputo dare e darà ai suoi appassionati... »

Poiché non c'è peggior sordo di chi non vuol sentire rimandiamo quest'ultimo lettore a quanto scritto a pag. 34-35 nell'articolo « Repetita non juvant ». E se non crede all'esistenza della lettera di Merzario che indichiamo e che taglia corto a qualsiasi altra diversa presentazione della verità, chiedi a Enzo Ferrari personalmente la copia di quella lettera, che egli certo ha nel suo tanto ricco dossier. Così finalmente capirà...



La storia si ripete. Lo scorso anno nacque lo stesso problema. Ecco la pag. 2 di AUTOSPRINT del 22-10-73

Ferrari non ha meritato il premio nel '74. Per lui forse è insufficiente un secondo posto nel Mondiale Piloti.

« In un altro articolo si propone di dare il premio a Frank Williams, che ha al suo attivo il merito di aver fatto correre il pilota nazionale (guarda caso di nuovo Merzario) pur dibattendosi tra mille difficoltà (quasi fosse l'unico) e con una macchina

I costruttori stranieri ci vedono ben diversamente di come si lamenta da noi

# Per noi l'ITALIA è una America di sponsor!

LONDRA - La confidenza strettamente privata di un costruttore inglese decisamente noto: « Per noi l'Italia in fatto di sponsor è come l'America. Nel vostro paese ci sono più persone disposte ad investire soldi nell'automobilismo da competizione che in qualsiasi altra parte del mondo ». Tutto sommato, dando un'occhiata sia pur superficiale d'attorno, si scopre che è difficile dargli torto. Infatti dopo una stima a dir poco affrettata si vede che limitandosi alle manifestazioni di maggior risonanza come F. 1, F. 2 e Prototipi, sono circa un miliardo e mezzo le lire che gli industriali o gli appassionati italiani versano alle casse dell'automobilismo. Tutti soldi che ben difficilmente poi hanno un tornaconto im-

al fianco della Carrà, dove è però ancora difficile capire se il richiamo pubblicitario è legato ai due « driver » di Maranello o alla diva televisiva di Canzonissima.

Il vero problema però della difficile collocazione di questo giro di soldi non è tanto sui risvolti pubblicitari quanto sulla effettiva destinazione delle somme. Infatti, pur essendo il paese che più spende nell'automobilismo e che tutto sommato è inferiore alla sola Inghilterra quanto a potenziale umano e tecnico, l'Italia vanta in campo piloti un bilancio da paese sottosviluppato, con al presente due soli piloti in F. 1, uno di 37 anni, Vittorio Brambilla, ed uno di 32 anni, Arturo Merzario. Come e perché questo succe-

inglesi e tedeschi, nord e sud americani) e via con il « MEC » anche per i piloti degni di « laudi »!

Ragionamento che potrebbe essere anche vero se non ci fosse qualcosa che invece dà a tutta la cosa una preoccupante aria di bruciato. Saranno anche puntigli, ma a vedere per esempio che, in tempi di « austerità » economica (dove per un normale cittadino che in ferie o al lavoro spende all'estero più di mezzo milione si paventano terribili conseguenze) mentre l'italiano Arturo Merzario inalbera sulla tuta la pubblicità di una birra americana come la « Miller », contribuendo a modo suo alla nostra malcapitata « bilancia dei pagamenti », invece i cittadini stranieri Niki Lauda e Clay Regazzoni lustrano sul petto etichette nazionali, c'è da pensare come forse alla base di tutto non ci sia un problema di capacità, bensì la solita malattia inguaribile degli italiani di tutte le epoche, cioè la « esterofilia ».

D'accordo, ognuno dei propri soldi è padrone e può spenderli come vuole, dove però l'accordo cessa e quando si sente dire che questi soldi vengono dirottati all'estero perché in Italia non c'è nessuno capace di meritarsi. Perché Vittorio Brambilla, Arturo Merzario, Lella Lombardi, Giorgio Francia, « profeti forzati all'estero » sono lì a testimoniare il contrario. Abbiamo costruttori come Ferrari, Alfa Romeo, Abarth, Osella, Novamotor, Tecno; « sponsor » come Fiat, Agip, Fina, Beta, Iso, AGV, Martini, Lavazza, IPI, Stebel, Elba, Everest, Liverani Confezioni, Entienne Aigner, Lloyd Centauro, per non citare che i primi nomi che vengono alla mente esaminando le foto delle vetture delle maggiori gare.

Tito Zogli

## Carlo Giorgio proverà la nuova March 755

BICESTER - Con grande dimostrazione di fiducia la March ha scelto un pilota italiano per i primi collaudi della sua nuova sport sulla quale punta chiaramente per la prossima stagione: si tratta del romano Carlo Giorgio, che certamente disputerà l'Euromarche 2000 con questa vettura mossa da un motore BMW speciale, che la casa di Monaco ha approntato appunto per il prototipo e intende collaudare in questi primi giorni. Queste prime prove si svolgeranno da giovedì in un circuito inglese (essendo chiuso Silverstone si vedrà di trovarne un altro vicino alla March) e dureranno diversi giorni, per vedere di mettere a punto la vettura che come è noto è completamente nuova. Di queste interessanti vetture c'è stata una buona richiesta anche in Italia: certamente Scola dovrebbe essere tra i primi acquirenti.

## Gli SPONSOR di etichetta italiana

L'ombra del fisco, presente come una spada di Damocle su ogni operazione finanziaria od economica, anche se c'è la considerazione promozionale, non consente di poter essere precisi alla lira sull'ammontare che le ditte od i privati elargiscono allo sport automobilistico. Tuttavia secondo un bilancio indicativo possiamo dedurre che più o meno i consuntivi siano i seguenti.

### FORMULA UNO

- FIAT 500 milioni (+ 200?)
- AGIP 100 milioni
- FINA 100 milioni
- BETA 40 milioni
- ISO 40 milioni
- AGV 5 milioni
- PERSONAL 10 milioni

### SPORT

- AGIP 50 milioni
- MARTINI 40 milioni

### LAVAZZA 30 milioni

### HARPERS BAZAAR 15 milioni

### FORMULA DUE

- CSAI 160 milioni
- ELBA 50 milioni
- IPI 20 milioni
- LIVERANI 10 milioni
- STEBEL 10 milioni
- EVEREST 20 milioni
- LLOYD CENTAURO 10 milioni

de torna a questo punto una domanda d'obbligo, se si considera ad esempio che in Francia, dove di sponsor veri ad un certo livello al di là della Elf e della Motul e della Gitanes (i quali tra l'altro impegnano nella promozione sportiva cifre ben inferiori a quelle ora esposte) di piloti in F. 1 ce ne sono ben sette.

La prima risposta potrebbe essere che è colpa dei piloti. La polemica è vecchia. La patria dei Nuvoletti e dei Varzi da tempo non esprime più piloti a livello internazionale, e quindi, anche se non si sa bene per quale motivo questo accada, bando agli sciovinismi (peraltro non si capisce perché concessi a francesi

Il tempo sembra lungo sul filo teso... Se lo so, è perché sono stato funambolo-per-una-sera, un'esperienza interessante quanto insolita, alla quale sono arrivato per un insieme di circostanze.

Recentemente, un comitato di beneficenza organizzava a Liegi, in notturna, una partita di calcio di genere molto particolare, nel senso che i giocatori in attività erano rigorosamente esclusi dalle due squadre rappresentanti, l'una il Belgio, e l'altra il « resto del mondo ». C'erano, al loro posto, delle « vedette » di ogni genere: canzone, teatro, altri sport, stampa, radio, che partecipavano non meno benevolmente alla riunione organizzata a profitto dell'infanzia disgraziata.

## Una « stupida » idea

In mancanza della classe della partita (destinata a fare uno spettacolo alla volta caloroso e burlesco) si apprezzerà quella delle « vedette » riunite già soltanto nel leggere i nomi di Emerson Fittipaldi e del « re » Pelé (ammesso come pensionato). Notiamo fra parentesi le generosità che rappresenta lo spostamento dei due brasiliani.

Lo stadio scelto, a Rocourt, essendo circondato da un velodromo, aveva dato agli organizzatori l'idea di aggiungere al loro programma delle corse ciclistiche non meno insolite. Siccome gioco male al calcio, mi avevano destinato a questa parte del programma. Ma siccome faccio molta bicicletta, questo avrebbe dato solo uno spettacolo banale.

E' stato nel cuore della conversazione che una stupida idea mi è venuta in testa: se facessi una dimostrazione di funambolismo?

Se dico « stupida idea », è che il fatto di aver fatto un po' di filo teso nella mia infanzia, non voleva per nulla dire che ne ero ancora capace quindici anni dopo. Ma già il mio interlocutore, in tennista internazionale Eric Drossart, aveva applaudito all'idea: « Bene!, tenderemo un cavo su tutta la larghezza dello stadio e tu lo attraverserai! ».

## L'allenamento in giardino

Il meccanismo si era messo in marcia. Non mi restava altro che sbrogliarmela per seguirlo.

Dopo il mio ritorno dagli Stati Uniti, ritardato dal rinvio ripetuto della corsa in « off-shore » Miami-Nassau, ho fatto tendere nel mio giardino un cavo di lunghezza ragionevole e ad un'altezza ragionevole e mi sono messo all'opera con un'incoraggiante facilità. Tutto andava come un tempo. Di modo che i dieci giorni che mi rimanevano prima della grande esibizione mi sono parsi sufficienti per arrivare alla pratica senza difetti che si impone in tali casi.

mediato, se si esclude forse la non facilmente calcolabile resa pubblicitaria che per qualcuno può rappresentare la scritta o la decal sul frontale di una vettura da corsa.

Anche perché nessuno in Italia, nemmeno i grossi « sponsor » intesi come aziende con budget pubblicitari di una certa entità sembra voler sfruttare l'investimento nelle corse con un adeguato supporto collaterale come ad esempio all'estero sembrano fare colossi tipo Marlboro, Texaco, Elf, John Player.

L'unica vera apertura in questo senso essendo sembrata fino ad ora i « caroselli » e le pagine pubblicitarie dell'Agip con Lauda e Regazzoni

Dopo dieci sedute, due al giorno, sono andato un lunedì a provare il cavo teso sullo stadio di Rocourt dove dovevo operare cinque giorni dopo.

Prima sorpresa: la larghezza del terreno, aumentata di due volte la larghezza del velodromo, totalizzante una distanza di 140 metri fra le due impalcature che lo sostenevano. E, seconda sorpresa, l'altezza delle curve sopraelevate aveva portato il cavo a sei metri dal suolo.

Ma la terza sorpresa fu la peggiore: i due apparecchi per tendere che avevano potuto trovare, di una potenza di 1500 chili, non bastavano affatto per assicurare la tensione del cavo che si muoveva abominevolmente sotto di me. E cosa che peggiorava il problema, è che il movimento del cavo faceva vibrare le impalcature che trasmette-

be avuto delle serie conseguenze. Fu un'esperienza formidabile, ed ho avuto il sentimento riconfortante della vittoria. Cosa che non potevo immaginare in quel momento, è che cosa sarebbe stato ricominciare in presenza di venticinquemila spettatori, in un silenzio quasi tragico, e questa volta con in più l'obbligo assoluto di riuscire. Ebbene, il sabato sera ho ritrovato la mia calma solo a metà percorso.

### Più applausi che in un G.P.

Come il lettore avrà già capito, ho compiuto questa seconda traversata come ero riuscito a fare la prima e questo mi è valso un'ovazione come nessuna vittoria in Gran Premio mi aveva

un'avventura estremamente allettante, perché mi imponeva di osare, come ai bei tempi dei miei inizi in competizione. Dirò persino che ad ognuna delle tre prove è stato necessario osare di più, e dopo aver osato, sostenere dal principio fino alla fine lo sforzo di dominio su di sé.

E' evidentemente anche il caso di un concorrente di Gran Premio, ma il pilota di mestiere vi è tanto abituato che lo fornisce naturalmente. E soprattutto, è ben troppo sollecitato dal problema incessante delle manovre da compiere per aver l'occasione di analizzare per un solo istante la situazione in cui si trova.

Tutto al contrario del funambolo confrontato con un solo obiettivo richiedente un solo gesto, e che ha così tutto il tempo di misurare integralmente la pre-

Copyright per l'ITALIA

JER

JACKY ICKX

GLI ARGOMENTI di

# io

# equilibrista

vano la loro vibrazione al cavo.

In queste condizioni, era assolutamente inutile insistere. Ma per non perdere il numero, l'organizzatore immaginò di puntellare il cavo con cinque supporti piazzati sul terreno. Una nuova prova fu fissata per il mercoledì sera, momento in cui dovevo passare da Liegi al ritorno dal Racing Car Show di Aix-la-Chapelle. E quel mercoledì, in presenza di un pugno di testimoni, ho compiuto un buon percorso.

Un percorso senza errori, per forza, poiché ogni errore avreb-

mai portato. E come se ne è parlato, dopo!

Eppure, il ragionamento più semplice ci dice che è infinitamente più difficile vincere un Gran Premio che attraversare uno stadio fra cielo e terra, poiché questa traversata l'ho fatta quando avevo al più dieci ore di pratica di funambolismo. Immaginate un ragazzo che, non avendo mai tenuto un volante precedentemente, possa disputare un Gran Premio dopo dieci ore di esercizio?

D'altra parte, si è trattato di

carietà della situazione, l'altezza a cui si evolve, l'implacabile distanza da percorrere ancora prima di uscirne, e il suo atroce isolamento.

Si dice talvolta che ci sono da fare solo trecento passi. Ma trecento passi su un cavo aereo, questo vuol dire dover riuscire perfettamente trecento volte di seguito una manovra che, per quanto semplice sia, non è per questo meno delicata e carica di conseguenze.

Non ho il sentimento di aver fornito una grande cosa muoven-

domi dodici minuti fra cielo e terra, eppure, ho la certezza di aver fatto uno sforzo fecondo sul piano del carattere, che è quello dove sta il più profondo significato dello sport da competizione.

In fondo, ho seguito a Rocourt un semplice corso di aggiornamento in qualche materia capitale: decisione, pazienza, imperturbabilità, accettazione della solitudine. Ma questo corso accelerato mi ha dato ben più di quanto ne aspettassi!

Jacky Ickx

**Nel futuribile '75 un dubbio per AGNELLI:**

**il nome di VISENTINI nel nuovo Governo**

# Manca alla FIAT la «riserva vitale»

TORINO - Gianni Agnelli aveva cambiato parere venerdì pomeriggio. Dopo una settimana di «spola» tra la villa di Villar Perosa ed il suo appartamento romano pensava di essersi fatta una idea abbastanza chiara dell'immediato futuro politico e, quindi, di quello industriale. In fondo le sue previsioni non erano fondamentalmente sbagliate, tutt'altro. C'era solo un

presenza del '76, quella ripresa che secondo il presidente Fiat avrebbe portato al superamento totale della crisi negli anni 80. Ma ora il nome di Visentini (e soprattutto la sua probabile utilizzazione) ha fatto radicalmente cambiare i programmi. Nulla da eccepire sulle capacità tecniche, ma certe sue amicizie (ribadite da un «casuale» incontro, proprio alla vigilia della nomina, in un

te dalla «Montedison» a Verbania.

Ora la sua presenza al governo, come Ministro delle Finanze, fa pensare ad una rinnovata importanza (politica) del presidente Montedison. Ed allora la Fiat ha dato il via al programma di emergenza. Un programma, d'altra parte, già noto ai sindacati che forse lo hanno esaminato con insufficiente attenzione. Tutti presi dal problema del «ponte» natalizio non hanno controllato le cifre relative al «'75». E, sono cifre preoccupanti. Da queste, infatti, si desume la necessità, anche per il '75, di fare ricorso alla cassa integrazione. In altre parole la «riserva vitale» che si pensava potesse essere assicurata dal nuovo governo verrà ricercata in una ulteriore limitazione della produzione.

## Venti giorni di «disavanzo»

La Fiat prevede di costruire nel «'75» 1.350.000 vetture. Tenendo presente che la produzione giornaliera è di circa 6.000 unità e che le giornate lavorative sono 200 ci si accorge di un «disavanzo» di 20 giorni. Come eliminarlo? Quasi certamente con il ricorso alla cassa integrazione (per ora anticipata dalla Fiat per neutralizzare la latitanza del governo). A meno che non si preveda una anticipata ripresa del mercato. Ma questo evento, dopo la momentanea euforia provocata dal Salone dell'automobile, sembra piuttosto improbabile (e da parte sua il nuovo governo non pare intenzionato a distaccarsi dalla linea di azione di quello precedente).

Nonostante tutto però i nuovi programmi vanno avanti. E' ormai imminente la chiusura della filiale Lancia di via San Paolo. Al suo posto verranno collocate le linee di montaggio della nuova «maxi», ormai uscita dalla fase di sperimentazione e collaudo, e la cui presentazione potrebbe essere anticipata all'ottobre del «'75».

m. c.



Non vi sono abbastanza problemi, per la Fiat, che ora arriva anche la nuova «Mini» della Innocenti-Leyland a porsi come pericolosa rivale della 127. Al Salone di Torino, dove la nuova «piccola» ha suscitato tanto interesse, il pubblico ha accolto con simpatia anche la nuova versione della Cooper 1300 (Foto CEVENINI)

particolare, che veniva a turbare un quadro che pareva ormai sotto controllo. Nell'elenco letto con difficoltà (e con maggior difficoltà compilato) dal presidente del Consiglio Aldo Moro in una «diretta» del sabato, figurava quel Bruno Visentini che, con una sortita dell'ultima ora, si era «aggiudicato» un ministero «chiave».

## Un governo per la «ripresa»

Per Gianni Agnelli il nuovo governo avrebbe dovuto preparare il terreno per la «ri-

riservatissimo circolo del golf milanese) con personaggi influenti dell'«altra industria» non fanno prevedere nulla di buono.

Gianni Agnelli non ha dimenticato che nel luglio scorso, a pochi giorni dalla sua investitura a presidente della Confindustria, le prime critiche ad un suo viaggio «promozionale» erano proprio venute da Cefis e Visentini. I due avevano riscoperto certe aperture sindacali che sembravano aver ormai completamente dimenticato. Ma al momento potevano tornare utili. Tanto più che nessuno aveva interesse a parlare di certe operazioni «delicate» condot-

La mostra motoristica  
dal 14 al 31 dicembre

# FIRENZE contro i nemici dell'auto

FIRENZE - Mentre tutti danno addosso all'automobile ed ai motori in genere, c'è chi ne prende le difese e propone una manifestazione controcorrente per dimostrare cosa hanno significato per Firenze e la Toscana gli sport motoristici. Mezzo per attuare questa tesi una mostra dedicata a tutti i settori del mondo dei motori: auto, moto, nautica, aeronautica, modellismo; inoltre auto e moto d'epoca. Promotori di questa rassegna sono la Scuderia Firenze Corse-Biondetti, la Scuderia Selene Moto d'Epoca, l'Aero Club Firenze, L'Ausonia Motor Club con la collaborazione dell'A.C. Firenze.

La mostra si svolgerà nel parco di San Gallo, in Piazza della Libertà, nella sede che ospita la grande mostra internazionale dell'artigianato dal 14 al 31 dicembre. Nei vari stand saranno esposti auto sportive, da competizione, novità; moto di serie, elaborate, da fuoristrada; veicoli fuoristrada, auto e moto d'epoca. Molto spazio sarà dedicato al modellismo in genere. Le prenotazioni per gli stands sono in corso. Gli interessati sono invitati a mettersi in contatto con la segreteria, presso l'A.C. Firenze, Viale Amendola 36, telefono 2784, oppure presso la SCAR-Autostrade, via di Napoli 22 tel. 430.741. Sono già pervenute molte adesioni.

La mostra fiorentina, decisamente polemica nei confronti dei nemici dell'auto, vuol portare un contributo per la soluzione dei molti problemi del settore, pur non avendo fini commerciali. «Firenze motori: ieri-oggi», questo il nome della manifestazione, intende riproporre anche gli importanti contributi della città e della regione agli sport motoristici. Nel passato a Firenze, si è costruita anche un'auto nella fabbrica «Florentia», oltre sessanta anni fa; piloti ormai leggendari hanno effettuato le sue prime corse in Toscana; grandi prove come il Mugello, la Coppa della Consuma sono state fra le primissime del mondo. Ora per tramandare queste tradizioni c'è il nuovo autodromo del Mugello a Scarperia. Tutto questo e dietro «Firenze-Motori» una manifestazione di protesta ed allo stesso tempo di fiducia nell'auto e nei motori realizzata con tanto entusiasmo nonostante i tempi.

Marco Grandini

## Sono calati gli incidenti ma l'ANIA fa altri conti

# STANGATA «assicurata»

**Polizza RCA + 20% da gennaio!**

dotta dalla legge N. 990 del 24 dicembre '69. Insomma: annullamento dello sconto del 12% e aumento di un 8%.

« In tempi come questi — se-  
cono l'ANIA — « non era pro-  
prio il caso di forzare la mano:  
l'importante era stabilire che gli  
aumenti ci fossero riconosciuti  
per recuperare il 12% di uno  
sconto non goduto (e non abbia-  
mo chiesto gli arretrati...) per  
contenere la passività nel ramo  
R.C. ». Le compagnie hanno fat-  
to richiesta al Ministero, ormai  
sono tre anni, di agganciare la  
tariffa ad un indice « combina-  
to » che tenga conto degli aum-  
enti del costo della vita e del-  
le riparazioni, del costo dei ri-  
cambi e delle degenze. L'ANIA au-  
spica però non una indicizzazio-  
ne dei premi ma un adeguamen-  
to automatico sotto il controllo  
dello stesso Ministero dell'Indu-  
stria.

Tra le conclusioni cui è per-  
venuta la Commissione Tozzi c'è  
anche l'opportunità di ridurre  
da 12 a 8 le « zone tariffarie » in  
cui è articolata l'Italia dei pre-  
mi di assicurazione R.C. Auto. Le  
zone eliminate sarebbero le pri-  
me due e le ultime due (Torino  
e Trieste rientrerebbero tra quel-

le provincie in cui i premi ver-  
rebbero maggiorati a causa di  
un incremento di sinistri valu-  
tato di circa il 40%).

E' innegabile che in un regime  
« comunitario » le imprese ita-  
liane sono le sole a non aver  
goduto degli aumenti delle ta-  
riffe nell'ultimo quinquennio. E'  
altrettanto vero, tuttavia, che in  
precedenza quando vigevo la li-  
bera concorrenza le nostre com-  
pagnie pur di accaparrarsi le po-  
lizze non tralasciavano l'applica-  
zione di forti e contingenti scon-  
ti che sono definiti « antitecnici »  
perché le somme pagate non cor-  
rispondevano al rischio coperto.  
Gli sconti erano « antitecnici » sì,  
ma antieconomici non erano dav-  
vero. Oggi, dice l'ANIA, oltre che  
per legge non si potrebbe co-  
munque praticare sconti per i  
più alti costi di gestione, per  
l'inflazione, per l'incidenza del  
conto consortile (3% del premio)  
e del fondo di garanzia per le  
vittime della strada.

### RCA: minaccia fallimentare

Taluni obietano: non è vero  
che i sacrifici economico-sociali

cui sono state chiamate (dalla  
legge) le compagnie siano supe-  
riori all'entità della rinuncia al  
premio pieno in vigore fino al 10  
giugno 1971. Contestata dall'opi-  
nione pubblica e dagli ambien-  
ti parlamentari, nonché dal sinda-  
cato assicuratori e agenti, la de-  
cisione di aumentare i premi a-  
vrebbe tuttavia un fondamento  
di legittimità sul piano tecnico  
se è vero che l'esercizio della  
R.C. Auto è sul punto di far di-  
chiarare alle compagnie lo stato  
pre-fallimentare. Coloro però che  
fanno i conti in tasca alle im-  
prese assicurative affermano che  
non è vero: i 1000 miliardi di fat-  
turato annuo per lo specifico  
ramo maturano interessi (a de-  
posito vincolato) di qualcosa co-  
me 200 miliardi di lire che sareb-  
bero solo in parte sufficienti a  
liquidare un certo numero di  
sinistri, non i grossi puntual-  
mente pagati con notevole ritar-  
do.

### Un altro freno al mercato auto

Nel 1975 il « monte premi » sa-  
lirà di altri 200 miliardi (sem-  
pre che l'aumento sia del 20%),  
e ciò contribuirà a peggiorare la  
spinta inflazionistica. Il ritocco  
alle tariffe rappresenterà, pur-  
troppo, anche un freno in chi  
pensa all'acquisto di automobili,  
in aggiunta ai tanti finora ap-  
plicati dall'autorità di governo.  
Un assurdo: si decide di rincarare  
le polizze proprio quando  
la sinistrosità stradale (fonte  
ISTAT) ha invertito la tendenza.  
Ogni mese 3.000 incidenti in me-  
no, 80 morti in meno. Non sono  
forse soldi risparmiati dalle Com-  
pagnie?

L'ANIA non risponde ma chia-  
ma in causa gli indici: dal 1972  
ad oggi sono saliti i prezzi al mi-  
nuto (più 38%), le retribuzioni  
(più 54%), le rette ospedaliere  
(più 31%), i costi delle parti di  
ricambio (più 50%), costi del  
lavoro in officina (più 90-100%)  
ma per convincere gli automo-  
bilisti c'è bisogno di cento al-  
tri argomenti.

### « Parte » lo sconto « arriva » l'aumento

« Noi — sosteneva il Sen. Pel-  
la presidente dell'ANIA — atten-  
diamo che il Ministero accerti  
prima la inevitabilità dei ritoc-  
chi alle tariffe del '70-'71 e de-  
termini poi l'ammontare dei pre-  
mi futuri ». I quali, in teoria, do-  
vrebbero essere rincarati di cir-  
ca il 35%. In realtà lo saranno  
invece del 20% appena, una ali-  
quota che corrisponde all'8%  
in più rispetto alla tariffa intro-



## Anche ad ORVIETO si ripetono le assoluzioni per il LIMITE

ROMA - Il braccio di ferro tra Magistratura e Autorità sul limite  
di velocità continua. Non fa più notizia ormai la presa di posi-  
zione « contro corrente » dei Pretori chiamati a pronunciarsi in  
appello contro i decreti di prima istanza. Nei tribunali di tutta  
Italia episodi di questo genere se ne potrebbero verificare a ripe-  
tizione, solo che le infrazioni per eccesso di velocità fossero rile-  
vate più spesso dagli agenti preposti alla circolazione, sia ad oc-  
chio sia con l'ausilio di apparecchiature che però non offrono suf-  
ficienti garanzie di accertamento.

E poi vale sempre il discorso che i limiti di velocità (100 kmh  
sulle strade ordinarie, 120 kmh sulle autostrade) non sono oppor-  
tunamente indicati con gli appositi cartelli della segnaletica, come  
viceversa avviene negli altri paesi.

Ma un argomento in più è stato sollevato (di nuovo) dal Pre-  
tore di Orvieto dottor Raffaele Leonasi il quale (a differenza di  
quanto è accaduto alla Pretura di Bologna, recentemente) ha as-  
solto tale Carlo Peressinotto, di Treviso, il quale otto mesi fa

venne fermato dalla Polstrada sulla Autosole (nei pressi di Or-  
vieto, di qui la competenza territoriale del Pretore) perché con  
la sua automobile avrebbe superato i 120 orari. Il dottor Leonasi,  
assolvendo il ricorrente, ha stabilito che il decreto che impone  
i limiti di velocità è da considerarsi tra l'altro illegittimo, emesso  
come è stato (il 28 novembre '73) dal Ministero dei Lavori Pubblici.

A questo proposito l'art. 103 del codice della strada precisa che  
« fuori dai centri abitati e sempre in conformità alle direttive del  
Ministero dei Lavori Pubblici, gli enti proprietari delle strade pos-  
sono stabilire limiti minimi e massimi di velocità ».

« Il Ministero dei Lavori Pubblici ha facoltà di modificare (è  
tutta qui la controversia giuridica: nel significato letterale del  
verbo modificare - n.d.r.) le disposizioni adottate in materia dagli  
enti proprietari delle strade ».

Per gli automobilisti che incorressero, in buona o cattiva sede,  
nell'infrazione, la sentenza del pretore di Orvieto fa (altro) testo.

Lino Ceccarelli