



LE  
STAGIONI  
*inverno*  
1967-68

LE  
STAGIONI  
*inverno*  
1967-68

# SOMMARIO

## ANNO VIII

### NUMERO 1

A. C. JEMOLO	<i>Diritti dell'uomo e costume</i>	pag. 3
M. MARTINEZ	<i>Domenica coi crepuscolari</i>	13
E. GIANERI (GEC)	<i>Il riso giallo</i>	16
F. KAFKA	<i>Individuo e collettività</i>	23
A. FERRARI	<i>Così parlavano gli imprenditori</i>	26
G. ZANETTI	<i>Geroglifici sonori</i>	29
G. RIZONA	<i>Che mestieraccio!</i>	37
SER.	<i>Economia ed arte dei mulini a vento</i>	40
M. LONGO	<i>Io protesto!</i>	45
L. GIOVANNETTI	<i>L'auto elettrica</i>	47
P. CONDULMER	<i>Il garrulo mercato</i>	50
IL MERCEOLOGO	<i>Perle naturali e perle coltivate</i>	55
G. BERTIN	<i>Dante economista</i>	57
***	<i>Torino di alluminio</i>	61

### LE STAGIONI

Rivista trimestrale di varietà economica

edita dall'Istituto Bancario San Paolo di Torino. Autorizzazione del Tribunale di Torino n. 1465 in data 8 agosto 1961. Direttore responsabile: Sergio Ricossa. Direzione e amministrazione: 10121 Torino, Piazza S. Carlo, 156 (2/209). Le opinioni espresse nella rivista impegnano esclusivamente gli autori. La riproduzione di articoli od illustrazioni è consentita citando la previa pubblicazione su *Le stagioni*.

sempre dir pornografica) della su citata morale, conseguenti in una cosa sola, che è quella di spillar quattrini e godersi la vita così come suggeriscono a tutti di fare.

MARIO LONGO

## L' AUTO ELETTRICA

Forse non tutti i visitatori hanno notato che uno degli aspetti più caratteristici della quarantanovesima edizione del Salone dell'automobile di Torino è stato quello relativo alle vetture elettriche.

Qualcuno potrebbe anche pensare che si tratti ormai di veicoli superati, relegati nel dimenticatoio dopo cinquant'anni di incontrastato dominio del motore a scoppio. Ma non è così.

Si potrebbe in un certo senso dire che il prodigioso propagarsi dell'automobile con motore a scoppio, che sta strozzando il traffico delle zone urbane, ha creato la rinascita di questo mezzo elettrico, per il quale vale il motto latino: *Post fata resurgo*.

La circolazione nelle grandi città si è attualmente così infittita che la velocità ha assunto un valore del tutto relativo, per non dire trascurabile. Inoltre la superdensità di automezzi ha determinato il preoccupante fenomeno dell'inquinamento dell'atmosfera. Ecco allora che l'auto elettrica, senza fumi, con velocità moderata e per di più del tutto silenziosa, emerge logicamente.

Naturalmente l'autovettura elettrica va considerata solamente (almeno per il momento) nell'ambito della circolazione cittadina. Infatti essa è realizzabile, per ora, con una velocità che può andare dai 60 ai 70 Km/h. Consente una guida facile, priva di vibrazioni e con manovre elementari ridotte al minimo.

L'unico punto debole è costituito dall'autonomia di percorso, che oggi può essere valutata solamente sulla base di 60/80 Km. per ogni carica di batterie, le quali

pesano ancora troppo sulla possibilità di trazione. Ma ecco per contro un altro vantaggio non indifferente dell'elettrobile: il suo costo di gestione, che è decisamente inferiore a quello della autovettura dotata di motore a scoppio. Si tratta di un vantaggio che avrà però una durata relativa. Ah! noi, il fisco vorace di ogni paese civile tasserà certamente, a suo tempo, l'impiego di elettricità per autotrazione.

In ogni modo si può dire che se ci limitiamo alla cerchia dei trasporti urbani e più in particolare nell'ambito di determinati usi (taxi, furgoni e camioncini per consegna a domicilio, vetture impiegate prevalentemente nelle grandi città), possiamo diagnosticare un futuro certo e prossimo per questo nuovo sistema di trasporto. Un sistema, dunque, che nei prossimi anni verrà a modificare, se non a sconvolgere il panorama dell'automobilismo.

Con costi di gestione notevolmente ridotti l'auto elettrica si apre il varco verso nuove categorie di cittadini costretti finora ad usare la moto o lo scooter, e si delineano anche nuove possibilità di acquisto per una seconda vettura di famiglia che prima non era consentita. Per contro le grandi aziende petrolifere potrebbero perdere una parte della loro clientela, mentre per le imprese elettriche sorgerebbero nuovi inaspettati orizzonti di espansione. Nelle grandi città assisteremmo ad una circolazione più pulita, più silenziosa ed anche più sicura perchè più agevole sarà la guida dei nuovi automezzi e priva di tentazioni per avventate accelerazioni giovanili.

Nel 48° Salone dell'Automobile di Torino era presente un solo modello di auto elettrica, nel 49° ne sono comparsi ben quattro. Negli Stati Uniti e in Europa l'industria ed i tecnici sono già in azione. Oltre Atlantico, General Motors, Ford e Chrysler da qualche tempo stanno studiando con impegno ulteriori modelli di auto elettriche dotate di batterie di nuova concezione e fuori dallo schema tradizionale. In fondo il problema centrale è proprio negli accumulatori che devono allontanarsi dalla formula piombo-acido. La General Motors si starebbe orientando verso batterie al clorolitio ad alta temperatura, che pre-

sentano tuttavia vari problemi da risolvere, come ad esempio quelli dell'immagazzinaggio dell'energia con coefficiente di sicurezza, e quello dell'avviamento in climi freddi. La stessa GM ha costruito una vettura che ha l'aspetto del modello « Corvaire », azionato però da batterie zinco-argento che consentono i 120 Km/h con una autonomia oscillante fra i 60/120 Km. Le batterie costano 15 dollari e possono essere ricaricate 100 volte, ma occupano purtroppo tutto lo spazio del cofano, lasciando al motore la parte posteriore. Un altro veicolo sperimentale è costituito da un furgone che tuttavia presenta alcuni punti deboli. I generatori contenenti idrogeno-ossigeno liquido che fornisce energia alle *fuel cells*, occupano interamente il vano posteriore con una incredibile quantità di tubi e apparecchiature. Autonomia: 200 Km. Ma il peso per il funzionamento ad elettricità è il doppio di un medesimo veicolo a carburante normale. Le sperimentazioni proseguono. Ma è interessante ripetere la conclusione cui è giunto un ingegnere della General Motors: « Questi autoveicoli hanno finora posto più problemi di quanti ne abbiano risolti ». La Ford sta invece sperimentando accumulatori zinco-aria in collaborazione con la General Electric. Inoltre la stessa Ford si è messa in linea con un mezzo dotato di batterie sodio-zolfo che sono in grado di immagazzinare energia in misura 15 volte superiore a quella di un normale accumulatore a piombo-acido.

La Chrysler dal canto suo sta provando un piccolo generatore a turbina destinato a fornire la carica ad una batteria per trazione. Siamo sempre però nel campo dei tentativi, anche se compiuti con spiegamento di ingenti mezzi. In Europa in questo settore, l'Inghilterra è all'avanguardia. In Gran Bretagna infatti esistono ben 40.000 veicoli elettrici di tipo convenzionale e forse per tale motivo sono già stati presentati diversi modelli di vetture fra cui citiamo la « Scamp », la « Trident » e la « Comuta », quest'ultima realizzata dalla Ford britannica.

Purtroppo non è possibile ricordare qui tutte le altre iniziative meritevoli di menzione. In Italia, Urbanina, Giannini, Moretti e De Tomaso hanno dimostrato che

anche noi apparteniamo al gruppo dei paesi che puntano sull'autoelettrica, per non parlare delle esperienze in corso da parte della nostra massima Casa, anche se non comunicate ufficialmente. Negli Stati Uniti il Governo si prepara a stanziare oltre dieci milioni di dollari per studi e ricerche in questo campo, soprattutto allo scopo di contribuire alla lotta contro l'inquinamento dell'atmosfera.

La strada è ancora lunga, ma si è incominciato seriamente a percorrerla. In ogni modo per ora il motore a scoppio rimane saldamente sul suo trono.

LUIGI GIOVANNETTI

## ANGOLI ECONOMICI

**Il garrulo mercato.** — M'inoltrai nel ventre, vuoto, di Torino, e vidi e sentii il garrulo mercato. Non è che tutte le 32.000 famiglie di volatili siano commerciate qui, a Porta Palazzo, ogni domenica mattina, ma dai commercianti impariamo a distinguere una specie dall'altra dei pennuti, che occhieggiano o beccuzzano nelle loro gabbiette, e a distinguerne le varietà nell'ordine e nella famiglia, dal colore del piumaggio, dalla forma e dimensioni delle ali e della coda, del becco, della zampa.

Mi sento assisa ad un altro convito del sapere e nel contempo mi rendo edotta dei prezzi, perchè, come sapete, le mie sono indagini economiche. So dirvi per esempio che un rosato canarino *sasso* (sassone) vale da 3 a 4.000 lire, che un musico usignolo vale lo stesso prezzo e così il variopinto passero giapponese, e il tessitore africano o gendarme, e il cardinale boliviano dal rosso berretto, mentre una morbida tortorella — le fedeli tortore di Greccio —, entra nella tua casa a portar la fortuna per 500 lire, e una socievole pernice, casta sposa annuale, puoi guardarla in quei suoi famosi occhi di piuma, con poco più di spesa, e una prolifica quaglia con 350 lire, e un pappagallo ondulato d'Australia vale 1.500 lire,