

A. X. 1. N. 45 * Domenica 13 Novembre 1955 * Una copia L. 5
Direzione, Redazione, e Amm. ROMA - Via Tevere, 10
Tel. Redazione 840.974 - Amm. 840.982 - C. c. p. 1.17994
Red. Milano: V. Ambrosetti 7 - Spazio
Abbonam. Italia L. 800 - Estero 1400 - Copia arretrata L. 30
PUBBLICITÀ: Chiedete alla concessionaria esclusiva Società per la Pubblicità
in Italia S.p.A. Roma, Via dei Pantheon 9 Tel. 06.481.024-4 Milano, Piazza
della Vittoria 4 Tel. 02.481.024-4 Napoli, Via S. Lucia 121-123, 124-125
TARIFFE: Redazione Pubblicità ad annuncio in prima pagina 1.500 mila
meta. della zona - 750. Estero 1.500 mila. Spazio larghezza una colonna
meta. della zona - 750.

L'Automobile



Verso l'applicazione della legge Romita?

Il maggio scorso la legge Romita che prevede lo stanziamento di 10 miliardi annuali per lo sviluppo della rete stradale. A decorrere dal 1956, il servizio finanziario di cui sono a carico gli enti locali, sarà in grado di vedere risolta una pregiudiziale fase esecutiva della legge medesima. La conoscenza della decisione statale, dal 1956, in materia di finanziamenti per la costruzione di opere di pubblica utilità (Tesoro, Lavori Pubblici e Trasporti) in adempimento a quanto disposto nell'articolo 2 circa la determinazione delle autostrade da costruirsi nei limiti delle autorizzazioni emesse con l'articolo 1. Vi è in proposito qualche incertezza ed anche un recente Autonomia Conferenza a Stresa, in appoggio all'articolo 1, ha invocato una rapida realizzazione della legge. Ma non sono ancora operative.

In questi giorni o sono, prevedendosi, ed anche questo giornale ha riportato notizia - che la legge Romita del 1954, che i ministri sarebbe stata, ma non ancora applicata, quella che ne sarebbe la sostanza. Diciamo «sostanza» perché in effetti non è stato un comunicato ufficiale, né è apparso il decreto relativo, mentre per altro, sulla stampa, s'è accennato ad accordi di massima, ma non ancora raggiunta l'identità di vedute, le variazioni possibili dopo una riunione prossima tra i ministri ed una audace richiesta al Presidente del Consiglio - in merito alle precedenti pranzate da rappresentati di una regione. (Ciò lascia supporre che la legge sia ancora, per lo meno in parte, sub iudice e non potrebbe essere, non detto vano, ad una certa estensione, ricreazione, ed altre alcune considerazioni, quali intendono costituire un contributo di collaborazione per la soluzione di un problema indubbiamente non facile a risolvere. Invece, è invece, subordinato, in una situazione, economicamente espressa in sintesi con un titolo su «giuristi» economico, si può dire, «adeguati gli studi».)

In linea di principio - e viene autorevolmente affermato - non si deve attendere, e dall'Assemblea dell'A.C.I. - le conclusioni non rappresentative, ma ideologiche per la costruzione di opere pubbliche, se non altro perché l'intervento del capitale privato comporta tasso di interesse maggiore di quello che lo Stato pratica per i suoi fondi rappresentativi. Peraltro corrispondono a quanto si è detto.

Una visione davvero impressionante del traffico romano. Si tratta di Piazza Barberia alle 12,15 in uno dei giorni scorsi. Tuttavia, l'introduzione del quadrilatero di scorrimento ha senza dubbio giovato ad una maggiore fluidità del traffico.



Venezuela. Il ponte n. 1 sull'autostrada La Guayra-Caracas, aperta al traffico due anni or sono. La sua costruzione richiese tre anni di lavoro e una spesa di 60 milioni di dollari. Con l'autostrada, lunga 10 miglia, sono state eliminate 329 curve e si è più che dimezzato il tempo occorrente per recarsi da Caracas a La Guayra.

LO SPORT NEL SUD AMERICA

Interessante il G. P. del Venezuela per lo sviluppo dell'attività automobilistica

(Dai nostri corrispondenti)
CARACAS, novembre 10. - Per 2000 km, per un percorso di una corsa e poi fermarsi dopo soli 50 metri di gara può sembrare una beffa. Fu quello che capì a Castelli, praticante il lavoro in un'azienda della forza di Fango. Castelli con la sua Ferrari 3500 aveva fatto un giro completo della pista di Fango. Castelli si era speso per un tentativo di ritirare subito dopo la partenza perché, oltre tutto, la gara perdette immediatamente nel suo tentativo. Maglioli alla guida di una 4000 Ferrari prese subito il posto di Castelli, guidando la corsa per due giri ma poi, fu costretto al ritiro così come lo fu il pilota italiano. Il pilota una macchina identica alla sua. Musso e Fangio guidarono la corsa a loro piacimento per averne la spalla il combattimento De Portago con la 3 litri Ferrari che al 40° giro era ancora a soli 40° dagli uomini della Maserati. De Portago fu in realtà la sorpresa di questa corsa rinascente, di resistenza e di continuità notevoli. Musso fu al comando per una ventina di giri seguito da Fangio che era rimasto indietro per un dietro front ma era evidente l'accordo tra i due piloti della Maserati. Ritirati anche Musso dopo 76 giri per accensione di un motore, e De Portago, padrone della situazione e del momento, rimase in corsa con Castelli e Maglioli non furono mai in primo piano ma vanno elogiate le prove di De Graffigna e di Carini, di Schell che vinse in coppia con Castelli, della classe 2000, della De Filippi, britannica resistente e di Musso. I corridori venezuelani non brillarono ma potranno in avvenire fornire un ottimo risultato.

LA NOSTRA INCHIESTA SUL PETROLIO UTILE L'AZIONE CONTROCORRANTE DELL'AZIENDA DI STATO E DELL'INIZIATIVA PRIVATA

sostiene l'onorevole MARIO DOSI, relatore sulla legge

Siamo lieti di pubblicare le dichiarazioni che ha rilasciato l'on. Mario Dosi ai capi suoi di dovrebbe ispirarsi la nuova legge petrolifera. Le dichiarazioni sono tanto più significative in quanto l'on. Dosi è relatore, presso la Commissione Industriale della Camera, per il progetto di legge in senso di elaborazione e di esame.

Nei numeri precedenti (n. 41 e 45) abbiamo pubblicato le risposte del prof. Giancarlo Facca, direttore della Sotepem, del dott. Gordon H. Barrow, direttore della rivista americana «World Petroleum», dello studioso inglese dott. Paul H. Frankel e del dott. Marco P. Marchetti, geologo della Gulf Italia e della Petrosud.

Lo scopo fondamentale della nuova legge petrolifera, che scaturisce da quella ancora in vigore del 1927 - deve, a mio giudizio, realizzare è quello di stimolare il maggior numero di forze tecniche e finanziarie, sul suolo delle penisole, più vasta e sollecita sia la ricerca e più intensa e fruttuosa la coltivazione.

Perché lo scopo anzidetto non venga meno, è necessario che i concetti nelle quali esse operano siano assolutamente operativi, e di questa uguaglianza non potrà avere ragione di lagnarsi l'ENI che ha dimostrato di avere, attraverso la collezione di attrezzature e capacità sufficienti per partecipare utilmente alla nuova competizione.

perché possa essere efficacemente contrastata qualsiasi eventualità di natura economica, specie nei settori occidentale. Riteniamo che il problema della attrezzatura tecnica per la ricerca e lo sfruttamento del petrolio da parte dello Stato è questione tutt'altro che secondaria. Gli emendamenti presentati al progetto di legge, figuravano in un primo tempo un piano di prelazione sui giacimenti petroliferi. L'eccezione di questo principio sarebbe stato un errore assai grave e siamo lieti che si sia invece prevalso il buon senso, pur essendo favorevole ad una posizione di favore dello Stato, sono sostanzialmente orientati ad una forma di monopolio assoluto, dell'economia del paese, l'immensità dello Stato nello sfruttamento del petrolio non essere scorporata da adeguato apporto di capitali e mezzi finanziari, come dicevo prima, che ciò non accetterebbe una nuova posizione dell'economia nazionale.

«Nel quadro di una legislazione sul petrolio ritengo che l'intervento dello Stato debba apparire preminente su quello delle imprese private. L'attrezzatura tecnica di cui lo Stato può disporre attraverso organismi controllati può essere tale da adempiere in modo soddisfacente la funzione richiesta. È raro che si trovino, nella situazione attuale, le risorse tecniche e finanziarie, in particolare le recenti leggi sull'apporto di capitali stranieri, tendono a diventare sempre più concreta».

Stato stessa può trarre. Occorre molto tempo prima di poter realizzare una distensione nei prezzi, e la perdita dei carburanti, poiché ciò potrà avvenire solo in una fase di generale alleggerimento della politica finanziaria, conseguente ad un più vasto miglioramento delle condizioni economiche del Paese.

Assoluta
1. 3. Mario Fangio (Maserati 3000); 2. De Portago (Ferrari 3000) a 2 giri; 3. De Graffigna (Ferrari 3000) a 4 giri; 4. Castelli e Schell (Ferrari 2000) a 5 giri; 5. Villone e Maresca (Maserati 3000); 6. Musso e Fangio (Ferrari 3000); 7. Manzon (Ferrari 3000); 8. Lopez (Ferrari 3000) a 10 giri.

gli automobilisti sono interessati a sapere che è in vendita in tutta Italia



- Mobil Oil Special è un olio lubrificante completamente nuovo, raccomandato per tutte le stagioni, per tutti i climi, per tutti i tipi di motori e per tutti gli usi previsti dai costruttori di viscosità SAE 10 W 20 - 40.
- Mobil Oil Special è un prodotto di concezione totalmente nuova ed esclusiva, studiato per soddisfare tutte le esigenze della più progredita tecnica costruttiva dei motori a benzina.
- Mobil Oil Special è un nuovo olio lubrificante che è in uso nel mondo, ora Mobil Oil Italiana - la più grande e moderna d'Italia - capace di raffinazione oltre 1 milione di tonnellate di petrolio greggio all'anno.
- agguaglia numeri di benzina
- aumenta la potenza del motore
- aumenta la facilità di avviamento
- evita la corrosione
- aumenta la capacità anticorrosiva
- riduce al minimo la usura
- agguaglia anni di vita al motore

