Un'altra giornata italiana a Cannes

PUBBLICO RECORD PER «ROMA» DI FELLINI

Sferzante giudizio di Groucho Marx su Nixon - «Agrimensori», un modesto film di M. Soutter

DALL'INVIATO

CANNES, 14 maggio

La suggestione del nome di Fellini e il maltempo, che imperversa sulla Costa Azzurra, hanno assicurato, in varia misura, il primato di affluenza degli spettatori a Roma, mostrato oggi al Festival, fuori concorso, in assenza del regista, rimasto in Italia perchè indisposto (questa, almeno, la motivazione ufficiale). Sale stracolme (il numero delle proiezioni suppletive viene aumentando col passare delle ore), applausi a schermo acceso e calorosi battimani alla fine: questo il bilancio provvisorio delle accoglienze francesi al nuovo lungometraggio (ma meno lungo di come lo abbiamo visto in Italia: la copia presentata qui è stata oggetto di tagli, per una ventina di minuti complessivi) del prestigioso regista italiano. I primi commenti espressi dai critici del Paese ospite e delle altre nazioni differiscono alquanto.

Fellini, dunque, non è venuto a Cannes. E' venuto, invece, e ha tenuto una conferenza stampa nel tardo pomeriggio, Groucho Marx, unico superstite del famoso trio (che fu già quintetto e poi quartetto, comprendendo, oltre i più famosi e ormai scomparsi Chico e Harpo, anche i meno noti Zeppo e Gummo). Il quasi ottuagenario attore è stato insignito non sappiamo più bene di quale onorificenza, prima della proiezione di uno dei capolavori dei «fratelli Marx». Una notte all'Opera, che è del 1935 e che ci ha comunicato ancora una volta la potenza della sua comicità scatenata, folle, libera, sana come un esercizio ginnastico, così diversa dall'umorismo appassito e dislombato che si riscontra, ad esempio, in certe opere presentate al Festival in concorso: pensiamo, tanto per dire un titolo, agli Agrimensori *dello svizzero Michel Soutter: una specie di Truffaut al rallentatore, col suo sentimentalismo temperato di ironia, o viceversa.*

Torniamo a Groucho: il grande artista è vecchio e stanco, si muove con cautela. Per vincere la malinconia di questo incontro tardivo, sfogliamo le pagine della sua Corrispondenza, *pubblicata in volume nel 1967 a New York e quindi in Francia lo scorso anno: vi troviamo i segni di un'intelligenza satirica lucida e tagliente, e non così lontana dall'impegno politico, come forse si sarebbe potuto immaginare, anche se il suo atteggiamento è, spesso, di pura e totale negazione. In una lettera del 1960, Groucho ripartisce ugualmente il suo disprezzo fra i due «pretendenti al trono», cioè alla Casa Bianca: John Kennedy e Richard Nixon. Nel 1964, scrive di avere «gli occhi iniettati di sangue» alla vista delle «pagliacciate» che si compiono nella convenzione del partito repubblicano, e copre del suo dileggio sia Eisenhower (già definito «l'unico milite ignoto vivente») sia Goldwater.*

Anche alla conferenza stampa odierna, Groucho è stato, ad ogni modo, pronto e felice nelle battute, sferzante se necessario. Non ha evitato le domande serie e non strettamente legate al cinema. Anzi: ha avuto, tra l'altro, parole molto dure per la guerra nel Vietnam, per le responsabilità del «sistema», del «governo di Washington» nella prosecuzione del massacro. L'unica soluzione del conflitto è per lui nel «ritiro di tutte le truppe americane». Insomma, dal 1960 la sua opinione su Nixon non deve essere cambiata.

Da domani, e sino a giovedì, il Festival riprende il suo ritmo quotidiano di due film in concorso: per lunedì sono in programma Cara Luisa *del francese Philippe De Broca, con Jeanne Moreau, e il cecoslovacco* I lumi a petrolio *di Juraj Herz. Venerdì vedremo fuori concorso l'ultimo di Hitchcock,* Frenesia, *e poi ci sarà la premiazione. La giuria, presieduta da Joseph Losey, è già al lavoro, ma il suo ufficio appare, quest'anno, specialmente insensato, essendo stati posti fuori gara, preliminarmente, alcuni possibili aspiranti al massimo alloro, come* Roma, *appunto, o come* Fat city *di John Huston, Fellini e Huston sono «maestri», che non possono essere misurati col metro comune? Se questo è il senso della scelta fatta dagli organizzatori, allora bisogna dire che si vogliono declassare gli altri pochi film di rilievo già esposti o ancora in cartellone. Del resto, anche Roman Polanski, col suo mediocre* Macbeth, *è stato considerato fuori competizione. Ma davvero Polanski deve essere a priori collocato in una categoria superiore, o comunque differente da quella di un Rosi, di un Petri, di un Tarkorski, di un Jancsó o di un Fleischmann? Scherziamo, evidentemente... solo che, in questo scherzo, sono implicati interessi per miliardi, per decine di miliardi, data la capacità di promozione pubblicitaria, ma solo nei confronti dei prodotti già «commerciabili», che i premi di Cannes conservano. Le ragioni della cultura e dell'arte, com'è ovvio, non c'entrano per nulla, o quasi. E se a vincere saranno opere di merito, si tratterà, per usare il linguaggio delle didascalie cinematografiche, di «coincidenze puramente casuali». Anche se tali coincidenze potranno, in qualche caso, far piacere.*

Aggeo Savioli

Da Broadway allo schermo lo spettacolo «Twigs»

Quattro ruoli per la sola Liz Taylor

CAPRI, 14 maggio

L'attrice Elizabeth Taylor ed il marito Richard Burton sono giunti a Capri per trascorrere alcuni giorni di vacanza.

Provenienti in auto da Roma, «Liz» e Burton si sono imbarcati sul motoscafo «Calish II», battente bandiera belga, ed hanno raggiunto l'isola.

Per recarsi alla villa «La Cercola», l'attrice e suo marito, con un permesso del tutto eccezionale del sindaco, hanno percorso in tassì le stradine alle spalle della celebre piazzetta nelle quali di norma è vietata la circolazione delle auto.

Si apprende, frattanto, da New York che Elizabeth Taylor interpreterà tutt'e quattro i ruoli della versione cinematografica del fortunato spettacolo teatrale di Broadway *Twigs*. Si tratta in particolare della madre e delle tre sorelle intorno alle quali si svolge la vicenda del grosso successo di Broadway.

Il produttore Frederick Brisson ha rivelato che la scelta di Liz Taylor è stata influenzata anche da sua moglie, Rosalind Russell, secondo la quale i quattro ruoli «potranno fruttare quattro Oscar» all'attrice inglese.

NELLA FOTO: Liz Taylor e Richard Burton al loro arrivo a Capri.

Morto l'attore Dan Blocker protagonista di «Bonanza»

INGLEWOOD, 14 maggio

L'attore Dan Blocker, il rotondo, gioviale Hoss Cartwright, uno dei tre protagonisti della serie televisiva *Bonanza*, è morto sabato all'età di 43 anni, per embolia polmonare.

Con il suo fisico imponente, 1,90 per 136 chilogrammi, il suo volto gioviale da texano estroverso, Blocker divenne subito uno dei beniamini del pubblico nella fortunata serie televisiva che ancora continua.

Blocker, che nel 1952 aveva sposato Dolphia Parer, che gli aveva dato quattro figli, si era stabilito in Svizzera da circa un anno. A chi gli chiedeva perchè, rispondeva scherzando:

«Sono abbonato al National Geographic Magazine. Ho visto un meraviglioso servizio a colori sui laghi italiani e svizzeri che mi ha fatto schizzare gli occhi di fuori». Ma, a chi maliziosamente accennava a questioni di tasse, Blocker rispondeva seccamente, rivelando anche un preciso impegno politico.

«Al diavolo. Non risparmio un centesimo con le tasse. L'unica cosa è che non sono d'accordo su come vengono usati i miei soldi qui. Invece di fare strade o proteggere l'ambiente, o curare i programmi sociali di cui abbiamo tanto bisogno, li usano per tirare il napalm sul popolo del Vietnam. Ecco cosa non mi va».

TELERADIO

radio TV PROGRAMMI

TV nazionale

LUNEDI' 15

10,50 Trasmissioni scolastiche
12,30 Sapere
13,00 Il batiscafo Alvin
13,30 Telegiornale
14,10 Una lingua per tutti
Corso di francese
15,00 Trasmissioni scolastiche
17,00 Il gioco delle cose
Programma per i più piccini
17,30 Telegiornale
17,45 La TV dei ragazzi
Immagini dal mondo. Sport giovane
18,45 Tuttilibri
19,15 Sapere
19,45 Telegiornale sport - Cronache italiane
20,30 Telegiornale
21,00 Inchiesta in prima pagina
Film. Regia di Clifford Odets. Interpreti: Anthony Franciosa, Rita Hayworth e Gig Young. Un giovane contabile e la donna con cui vive vengono processati sotto l'accusa di aver ucciso in combutta il marito di lei. Questo film non è certo un'accusa alla corrotta e perbenista società americana, che porta avanti gli oppressivi schemi dei rapporti leciti ed illeciti», ma vi si intravede, comunque, un discorso sulle tradizioni strutture della «famiglia tipica», il defunto marito brutale e repressivo, la madre col giovane isterica e possessiva.
23,00 Prima visione
23,10 Telegiornale

TV secondo

10,00 Programma cinematografico
(per la sola zona di Roma)
21,00 Telegiornale
21,15 Servizi speciali del Telegiornale
«Ustascia», di Arrigo Petacco
22,15 Stagione sinfonica TV
Musiche di Maurice Ravel. Direttore d'orchestra Marcello Abbado

radio

PRIMO PROGRAMMA

GIORNALE RADIO - Ore: 7, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 17, 20, 21, 23. - Ore 6: Mattutino musicale; 6,54: Almanacco; 8,30: Le canzoni del mattino, 9,15: Voi ed io; 11,30: La Radio per le Scuole; 12,10: Via col disco!, 13,15: Hit Parade; 13,45: Spazio libero, 14: Buon pomeriggio; 16: Programma per i ragazzi; 16,20: Per voi giovani; 18,20: Come e perchè, 18,40: Un disco per l'estate, 20,20: Andata e ritorno, 21,50: Concerto diretto da Mickivoshi Inoue, 23,10: Discoteca sera.

SECONDO PROGRAMMA

GIORNALE RADIO - Ore 6,30, 7,30, 8,30, 9,30, 10,30, 11,30, 12,30, 13,30, 15,30, 16,30, 17,30, 19,30, 22,30, 24 - Ore 6: Il mattiniere, 7,40: Buongiorno, 8,14: Musica espresso, 8,40: Galleria del melodramma, 9,14: I tarocchi, 7,35: Suoni e colori dell'orchestra, 9,50: «L'uomo dal mantello rosso», di Charles Nodier, 10,05: Un disco per l'estate; 10,35: Chiamate Roma 3131, 12,10: Trasmissioni regionali; 12,40: Un disco per l'estate, 13,50: Come e perchè, 14: Su di giri, 14,30: Trasmissioni regionali, 15: Discoteca, 16: Canzoni, 18: Speciale GR, 13,15: Momento musicale, 18,40: Punto interrogativo, 19: Ville sempre Ville, fortissimamente Ville, 20,10: Ritratto di Herb Halpert e la Tijuana Brass, 21: Supersonic, 22,40: «Un albero cresce a Brooklyn», di Betty Smith, 23,05: Chiara fontana, 23,20: Musica leggera.

TERZO PROGRAMMA

Ore 10: Concerto di apertura, 11: Le sinfonie di Karl Amadeus Hartmann, 11,20: Musiche italiane d'oggi, 12,20: Archivio del disco, 13: Intermezzo, 14: Liederistica, 14,20: Il disco in vetrina, 15,15: «Le nozze di San Giuseppe», di G.B. Pergolesi, 17: Le opinioni degli altri, 17,20: Classe unica, 17,35: Fogli d'album, 18: Notizie del Terzo, 18,30: Musica leggera, 18,45: Piccolo pianeta, 19,15: Concerto di concerto, 20: Il melodramma in discoteca, 21: Giornale del Terzo - Sette arti, 21,30: «La mela verde», di J. Pulman.

Televisione svizzera

Ore 17,30: Telescuola. Lucerna sulla luna, 18,10: Per i piccoli (a colori), 19,05: Telegiornale, 19,15: Guten Tag. Corso di lingue tedesche, 19,50: Obiettivo sport, 20,20: Telegiornale, 20,45: Quiz al volante. Gioco a premi, 21,20: Enciclopedia TV - Canti del vino, 22,05: I giovedì - Racconto, 22,40: Telegiornale.

Televisione jugoslava

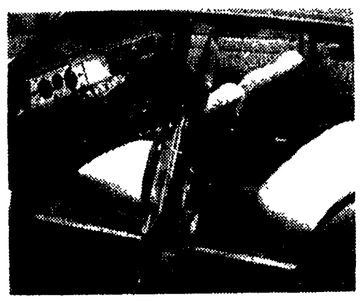
Ore 14,45: La Bulgaria, 15,40: Lingua tedesca, 15,55: Lingua inglese, 16,10: Lingua francese, 17,40: «Da I libri per ragazzi» marionette, 18: Giardinetto TV «La farfalla gialla domenica», 18,30: «Gli spettatori e la televisione», corrispondenza TV, 19: Il maximetro, 19,45: Cartone animato, 20,30: Ritratti. Beta Vukanovic, 21: Ken Hughes «Sammy», cinema, 22,05: Ieri, oggi, domani.

Radio Capodistria

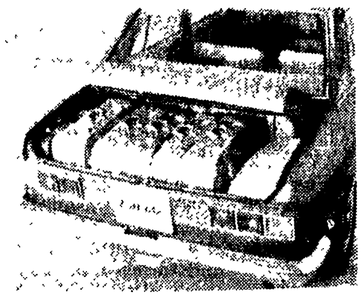
Ore 7: Notiziario, 7,10: Buongiorno in musica, 7,30: Radio e TV oggi, 7,35: Buongiorno in musica, 8: Io le vedo così, 8,15: Fogli d'album musicali, 8,45: Voi a scuola e fuori «Farsi voler bene», 9,15: Mini juke box, 9,30: Venti mila lire per il vostro programma, presenta Luciano Minghetti, 10: Notiziario, 10,05: Intermezzo musicale, 10,15: E con noi, 10,25: Ascoltiamoli insieme, 11: Il coro Wally Stott, 11,15: Ouverture e intermezzi da opere, 11,45: Appuntamento con..., 12: 13,30: Musica per voi, 12,30: Giornale radio, 13: Brindiamo con..., 13,30: Longplay club, 14: Notiziario, 14,05: Luci e sport, 14,15: Canta il coro di Rovigno, 17: Notiziario, 17,10: I vostri cantanti, le vostre melodie, 17,30: Musica slovena di ieri e di oggi: 1) Ubald Vrabec: Piccola suite per flauto e clavicembalo, 2) Zvonimir Ciglic: Tre canzoni per tenore e orchestra, 3) Marijan Lipovsek: Rapsodia per violino e orchestra, 18: Canta Anna Marchetti, 18,15: Discorama, 19: Il complesso vocale-strumentale «5 Fans» di Trieste, 19,15: Notiziario, 22,15: Orchestre nella notte, 22,30: Ultime notizie; 22,35: Grandi interpreti. Il Trio di Trieste.

MOTORI - MOTORI - MOTORI - MO

LA PROVA DELLA ULTIMA MEDIA CILINDRATA DELLA CASA TORINESE



La Fiat «132» una berlina «anti IVA»



Due motori e tre versioni - La questione degli «optionals» - L'esperienza della «125» - Una vettura confortevole - Perfetta insonorizzazione - Le prestazioni

La Fiat ha presentato ieri al pubblico in tutta Italia la nuova berlina «132». Il lancio ufficiale era stato preceduto, come di consueto, dalla presentazione e dalle prove riservate alla stampa ed è quindi possibile dare qui una descrizione più particolareggiata ed un giudizio di massima su una automobile della quale si è già parlato.

Intanto sarà interessante cercare di stabilire perchè alla Fiat hanno deciso di produrre la «132». La risposta più ovvia è che si imponeva la sostituzione della «125», che non «andava» più; ma evidentemente non è questa la risposta che può venire dalla Fiat, per la quale la nascita della «132» non ha altro significato che la presenza della casa torinese in quel settore del mercato occupato da macchine intorno ai due litri di cilindrata.

E' un settore, questo, che in Italia si aggira sul 7 per cento del totale delle immatricolazioni e che è ancora più esteso nei paesi del MEC. Ma con il lancio della «132» la Fiat ha fatto un calcolo commerciale più raffinato: ha presentato una macchina che se per prestazioni regge il confronto con la quasi totalità delle due litri concorrenti è anche una macchina, nel modello base, che per cilindrata è al di sotto del tetto dei 1600 cc. Vale a dire che con l'entrata in vigore dell'IVA sarà tassata meno di tutte le concorrenti.

Non è un caso, infatti, che pur adottando per la «132» un motore che è in pratica quello della «125», anche se ha il blocco cilindri più lungo ed alcuni elementi surdimensionati, i progettisti della Fiat si siano preoccupati di portare la cilindrata totale dai 1608 cc del motore della «125» ai 1592,4 cc del motore base della «132».

Sempre a proposito di basi, è interessante notare che il prezzo della nuova vettura è in pratica quello della «125 S», per comprendere che il lancio della «132» è, più che un avvenimento tecnico, un fatto commerciale. Con ciò non si vuol dire che nella «132» la tecnica non abbia la sua parte, visto che alla Fiat hanno realizzato una berlina con caratteristiche di tutto rispetto, come si ha modo di accertare mettendosi al volante. Intanto la «132» ha un interno molto spazioso: basti dire che la distanza tra il pedale del freno e il sedile posteriore è di 1830 mm e quindi solo di 2 cm inferiore a quella dell'«ammiraglia» della casa. Cinque posti comodissimi, quindi, oltre a un bagagliaio di 400 dmc. Ma il vero punto di forza della «132» è la pressochè assoluta insonorizzazione dell'abitacolo.

Per il resto conviene affidarsi agli appunti della prova, a cominciare da quelli sulle prestazioni, controllate sulla base fissa della Fiat a Marene, lungo l'autostrada Torino-Savona. A noi è toccata una 1600 equipaggiata con cambio automatico, il che presuppone tempi di accelerazione superiori a velocità inferiori a quelle ottenibili con cambio meccanico. Ciò nonostante, con due persone a bordo, i 400 metri con partenza da fermo sono stati percorsi in secondi 18,07 e il chilometro, sempre con partenza da fermo, è stato percorso in secondi 35,22, mentre la casa indica rispettivamente secondi 19,7 e secondi 36,7.

Ricordato che le velocità massime con cambio automatico sono di circa 160 chilometri orari per la «132» con motore 1600 e circa 165 con motore di 1800 cc e che con il cambio meccanico i valori salgono rispettivamente a circa 165 e a circa 170 chilometri orari, si capisce che si tratta di velocità largamente soddisfacenti per una berlina che non ha certo pretese sportive. C'è semmai da dire che si tratta di prestazioni sin troppo elevate per una vettura nella costruzione della quale alla Fiat hanno badato soprattuto al confort. Sin troppo elevate perchè la tenuta di strada alle velocità limite non è proprio perfetta, anche in conseguenza del fatto che alla sospensione anteriore, per renderla meno rigida, è stata tolta la barra stabilizzatrice.

Al confort si è già accennato anche se mette conto di rilevare che, per ottenere un confort vero occorre affidarsi, oltre che alla struttura della vettura di base, a tutta una serie di *optionals*: spegnimento ritardato delle luci dell'abitacolo, condizionatore, vetri atermici, rivestimenti finta pelle, ecc.

D'altronde, è noto che la «moda accessoristica» di marca americana va prendendo sempre più piede anche da noi con il risultato che vengono offerte a puro prezzo di listino automobili decisamente spartane anche se di categoria e costo elevati.

Per quel che si riferisce alla sicurezza attiva e passiva, basti ricordare che la scocca a struttura differenziata ha sulla «132» anche una particolare nervatura all'altezza delle serrature, che garantisce una grande resistenza dell'abitacolo, e che il piantone dello sterzo in tre tronchi è stato studiato in modo che, mentre gli standard americani prevedono un arretramento massimo del volante di cm 7,12 in caso d'urto contro una barriera alla velocità di 70 chilometri orari, in caso di scontro il volante arretri nella «132» di soli tre centimetri. Sempre per ragioni di sicurezza, l'attacco del volante è stato fissato ad una traversa indipendente, anche se ciò ha fatto aumentare un po' le vibrazioni.

Un accenno, ancora, alla linea della vettura, che nei tre modelli proposti si differenzia praticamente solo nella calandra: a noi pare molto sobria, senz'altra particolare impronta che quella di aver accuratamente evitato inutili e pericolose sporgenze. In conclusione: la Fiat «132» è una buona vettura media che avrà un suo mercato (si prevede una produzione di 550 unità giornaliere). Resterà da vedere quanto sarà contrastata dall'uscita, ormai prossima dell'«Alfetta» che pure si collocherà nel settore di cilindrata intorno ai 1800 cc.

Ed ecco i prezzi di listino della nuova «132», che sarà presentata in Italia il 18 maggio prossimo:

Fiat 132, motore 1600, 1 milione 710.000 lire.

Versione «special», 1 milione 800.000 lire.

Fiat 132 «special», motore 1800, 1.870.000 lire.

La vettura, nelle tre versioni, può essere fornita, con supplemento di prezzo, di cambio automatico o di cambio a cinque marce, di condizionatore d'aria e di altri «optionals».

La tecnica della «132»

Schema: motore anteriore, trazione posteriore

Motore: longitudinale, raffreddato ad acqua, quattro cilindri in linea per complessivi 1592,4 cc oppure 1755,6 cc, due alberi a camme in testa, alimentato con un carburatore invertito doppio corpo

Potenza massima: rispettivamente 98 e 105 CV Din a 6000 giri

Cambio: a cloche a quattro marce tutte sincronizzate più retromarcia (a richiesta a 5 marce oppure automatico)

Freni: a disco sulle quattro ruote con doppio circuito, servofreno e correttore di frenata

Sospensioni: anteriori a ruote indipendenti con triangoli oscillanti; posteriori a ponte rigido con molle elicoidali e quattro bracci di ancoraggio

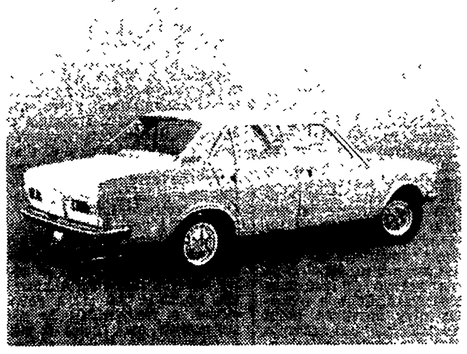
Dimensioni: lunghezza mm 4376, larghezza mm 1640, altezza mm 1430, larghezza massima interna mm 1370, passo mm 2557, carreggiata anteriore e posteriore mm 1313 e mm 1321

Peso: in ordine di marcia 1070 kg

Diametro di sterzata: 11 metri

Impianto elettrico: 12 V con alternatore

Serbatoio benzina: 56 litri per un'autonomia media di 560 chilometri



Nella foto di sinistra: la Fiat «132» nelle versioni 1600 normale e 1800 Special viste di fronte. La versione 1600 Special ha la stessa calandra e le stesse finiture della 1800, che viene offerta solo nella versione Special. Nella foto di destra: vista posteriore della «132» nella versione Special. Nelle foto del titolo: a sinistra l'interno della «132» nelle versioni Special. Si distingue dalla versione normale, tra l'altro, per la parte sinistra del cruscotto in legno. Nella foto del titolo, a destra, il capace bagagliaio della «132».

UN PROGRAMMA DI RICERCHE VALIDO SINO AL 1975

Peugeot e Renault prevedono una spesa di 40 miliardi per l'automobile sicura

Chi in realtà paga gli studi sulla sicurezza e contro l'inquinamento - I costi dei vari tipi di prova - Da luglio in Francia obbligatorio lo specchietto retrovisore esterno

Quaranta miliardi di lire: questa la somma che l'associazione Peugeot-Regie Renault ha già destinato e destinerà alle ricerche sull'auto «sicura e non inquinante» tra il 1967 e il 1975.

Lo hanno reso noto i responsabili delle due società, i quali hanno sottolineato che il problema della sicurezza e dell'inquinamento è essenzialmente finanziario. «Studiare veicoli che offrano la massima sicurezza e i cui gas di scarico siano poco inquinanti — ha dichiarato il direttore del reparto studi della "Regie Renault" — lo sappiamo fare. I progressi che abbiamo realizzato in materia sono importanti. Ma i nuovi dispositivi faranno salire il prezzo delle automobili. Chi pagherà? Gli utenti. Chi li obbligherà a pagare? I governi». Il dirigente della Renault — evidentemente — non ha preso in considerazione l'eventualità che possano ridursi i profitti delle case automobilistiche, nè ha rilevato che le cifre spese per la ricerca sono già state pagate dagli automobilisti.

In attesa comunque che norme europee fissino le caratteristiche dell'auto «sicura», i costruttori si preoccupano di fare in modo che le automobili siano all'origine di un numero di incidenti sempre minore e che gli incidenti siano meno gravi.

Al centro studi Peugeot-Renault è stato calcolato che, per tali obiettivi sono stati spesi dal 1967 ad oggi almeno quindici miliardi di lire. Simulare gli incidenti e analizzarne le conseguenze costa infatti molto: lo scontro di un'auto contro un muro è valutato, oltre al prezzo dell'automobile, un milione e duecentomila lire: uno scontro frontale di due «R 12» circa sei milioni. Quanto ai manichini pieni di strumenti che sono i passeggeri di queste «auto della morte» il loro costo è di circa sei milioni di lire l'uno (strumenti compresi). In media, il centro studi Peugeot-Renault distrugge una automobile al giorno.

Accanto a quella che disgraziatamente, visti i lenti risultati, può essere definita la «ricerca pura», i costruttori automobilistici si preoccupano anche di migliorare la sicurezza dei veicoli di serie. Attualmente in Francia, essi cercano di trovare una soluzione al problema delle cinture di sicurezza che si sregolano e si sporcano e inducono di conseguenza molti automobilisti a servirsene solamente di rado. Quanto ai palloni che si gonfiano al momento dello scontro, attualmente allo studio, i tecnici francesi ritengono che «se diventeranno una realtà, ciò non sarà in un immediato futuro».

Da notare, in materia di sicurezza, una decisione che entrerà in vigore in Francia il primo luglio: a partire da tale data tutte le automobili in circolazione sulle strade francesi dovranno essere dotate di almeno un retrovisore esterno posto sulla fiancata del veicoli dalla parte del guidatore. Il retrovisore sarà richiesto non solamente per le automobili nuove, ma anche per quelle già in circolazione e per quelle dei turisti stranieri.

Le strade Il traffico

Lipari e Vulcano «isole verdi» per l'estate

Nelle isole di Lipari e Vulcano i turisti dell'estate non potranno più portare le auto mobili. Il ministero dei Lavori pubblici ha predisposto il divieto che ha valore per il periodo 15 maggio - 30 settembre. Così le due maggiori località dell'arcipelago delle Eolie diventeranno delle vere «isole verdi».

Il comunicato del ministero stabilisce, naturalmente, che potranno sbarcare solo le auto di chi sia effettivamente residente nelle due isole.

■ L'azienda delle Ferrovie dello Stato ha allo studio una suddivisione diversa per i traffici ferroviari per la Sicilia e la Calabria. Si sta cioè tentando di separare il traffico per la Sicilia da quello per la Calabria, istituendo treni «tutto Sicilia» e «tutto Calabria», limitando al massimo le fermate sul continente, ad esempio, dei treni diretti in Sicilia. Per attuare il progetto dovrebbero nascere cinque nuove coppie di treni di cui una fra Milano e Reggio Calabria, una fra Torino e la medesima città e tre fra Roma e Villa San Giovanni.

■ Tra giugno e luglio entrerà in vigore un nuovo sistema per gli esami teorici per le patenti di guida. Il programma di esame è stato suddiviso in 1800 domande complessive suddivise in quattrocento schede diverse da 18 domande ciascuna. In questo modo si pensa di rendere più difficili gli esami, data l'alta percentuale di richieste di patenti. L'anno scorso le prove assommarono a 1 milione 700.000.

■ Il «Gruppo di studio per il potenziamento della linea ferroviaria del Brennero» composto da rappresentanti delle ferrovie italiana, austriaca e tedesca, si è riunito nei giorni scorsi a Roma per discutere un progetto di sistemazione per il transito nei tratti fra Vipiteno e Bolzano.

La droga è anche un pericolo per la guida

In America, dove l'uso della droga sta diventando un vizio molto diffuso, hanno studiato quali conseguenze possa avere mettersi al volante dopo aver fumato dell'hashish. La conclusione è stata che un medio fumatore di hashish è per lo meno tanto pericoloso quanto un automobilista con l'1,2 per mille di alcool nel sangue. Dodici persone sottoposte al test, mentre prima di fumare hashish avevano guidato per mezz'ora su un apposito percorso senza commettere errori ed infrazioni, dopo aver «fumato» (nella foto una ragazza mentre sta aspirando hashish prima della prova) hanno guidato in modo pericolosissimo, finendo addirittura contro un «muro» che soltanto all'apparenza era di mattoni.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**