Interessante iniziativa della scuola materna comunale

Ferrara: visite guidate dei bambini alla città

La stimolante scoperta dei «cavalli di bronzo» - Le esperienze di seconda mano della Televisione e dei libri - L'assenteismo dello Stato - Intervista con la direttrice

FERRARA — I bambini di una scuola materna visitano il laboratorio di un fornaio.

SERVIZIO

FERRARA, 3 dicembre

Trentanove «sezioni» funzionanti in città e nel forese con 1.350 bambini dai tre ai sei anni; diverse altre «sezioni» in costruzione e in progettazione, oltre ai «nidi» da realizzare in base alla legge regionale; se si considera che soltanto dieci anni fa la scuola materna comunale contava sì e no una dozzina di «sezioni» con alcune centinaia di bambini, bisogna concludere senz'altro che passi, enormi passi, sono stati compiuti e che altri — permanendo l'assenteismo dello Stato — dovranno essere concretati, insieme alla battaglia promossa per indurre il governo ad impegnarsi, finalmente, per una soluzione della questione della scuola materna secondo un meccanismo ben definibile e che preveda il finanziamento statale, la programmazione regionale e la gestione comunale.

Lo Stato, invece, si mostra, addirittura, sempre più avaro anche nel concedere i contributi: pur di fronte alla continua crescita del numero delle «sezioni» (cinque in più rispetto al '71) ha «concorso» con 21 milioni e 900 mila lire, 200 mila in meno rispetto all'anno precedente, alle spese di gestione del Comune che, in un anno ammontano, a circa 650 milioni.

Ma non è esattamente delle realizzazioni della scuola materna comunale che intendiamo parlare, ma di una nuova interessante iniziativa che è stata introdotta e che potremmo benissimo sintetizzare così: la scoperta, dell'ambiente, della città e del lavoro dell'uomo, con l'organizzazione di visite a Ferrara e ai suoi monumenti, a fattorie e a laboratori di fornai, a giardini botanici, ecc., insomma «puntate» in tutti quei luoghi che possono suscitare interesse e curiosità in chi, appunto, si affaccia alla vita con i «mille perchè».

Ma — va precisato — non ci si affida soltanto alla curiosità e all'interesse: vi è nell'iniziativa anche lo scopo preciso di «stimolare» il bambino portandolo, in non pochi casi, a contatto con una realtà che non conosce o che conosce a metà.

Ma cerchiamo di procedere con un certo ordine, magari retrocedendo di un passo. Lo facciamo insieme alla direttrice delle scuole materne, compagna Luisa Passerini. La nostra scuola, ci dice, si è posta subito di fatto «come superamento della concezione dell'asilo».

Come? Intanto preoccupandosi per una buona qualificazione del personale. I risultati non hanno tardato a farsi sentire. Ecco cosa ha scritto, ad esempio, un ispettore scolastico, in calce a diverse «cartelle» personali di concorrenti per il conseguimento del titolo di «Maestra» dopo averle esaminate: «Il tirocinio è stato svolto con molto profitto in un ambiente favorevole: ottimo». Poi con la scelta adeguata degli arredamenti e dei materiali didattici, degli spazi attrezzati, della didattica differenziata (bambini spastici, sordastri, disturbati del carattere). «Quest'ultima scelta della nostra amministrazione — spiega ancora la compagna Passerini — è stata rivolta a generalizzare la scuola d'infanzia a tutti; nessuna discriminazione, una considerazione piena dei bisogni di tutta l'infanzia».

Accanto all'insegnamento di base è venuta di recente a collocarsi l'iniziativa delle visite: «un bambino non vicino alla natura è costretto dai problemi della vita cittadina ad avere esperienze di "seconda mano", in senso affettivo». Un esempio, valido per tutti, riguarda l'allontanamento pressochè totale di ogni forma di vita naturale dalla città. Il bambino, trasportato nella fattoria con gli «scuola-bus», oppure «guidato» nel giardino botanico della città, «viene stimolato all'osservazione più attenta» delle cose viste sui libri o alla televisione, «e posto nella condizione ideale di rendersi perfettamente conto del lavoro e della fatica dell'uomo», della vita del mondo animale e della «differenziazione che esiste nel regno vegetale». In altre parole, spesso la visita significa «il completamento di un "progetto", in cui il bambino ha esperimentato la propria attività manuale ed espressiva nei vari campi: pittura, colloquio, drammatizzazione, mimica, esercizi imitativi, ecc».

Esiste in realtà anche il problema inverso e che riguarda i bambini del forese. Ad essi viene, infatti, a mancare il termine «storico» di paragone che può essere l'ambiente cittadino: i monumenti, il tipo di distribuzione commerciale, la sollecitazione delle insegne luminose e le stesse caratteristiche delle case e dei palazzi. Da questo tipo di visita ne può benissimo ricavare una «esperienza effettiva», indubbiamente molto utile: «la sua ammirazione per il cavallo di bronzo, per il castello nell'acqua» cioè una «illustrazione diretta» che non è, evidentemente, quella dei libri di fiabe, «avviando così un processo di analogie tra fiaba e realtà».

Per quanto riguarda infine il bambino della città «il risultato cui si tende — conclude la compagna Passerini — è quello di fornirgli una immagine di vita più serena, quasi a prepararlo ad un nuovo modo di vivere nella città».

Gianni Buozzi

TELERADIO

radio TV PROGRAMMI

TV nazionale

9,45 Trasmissioni scolastiche
12,30 Sapere
13,00 Non è mai troppo presto
13,30 Telegiornale
14,00 Una lingua per tutti
15,00 Trasmissioni scolastiche
17,00 Gira e gioca
Programma per i più piccini
17,30 Telegiornale
17,45 La TV dei ragazzi
«Immagini dal mondo» - «Le avventure di Robin Hood»
18,35 Tuttilibri
19,15 Antologia di sapere
19,45 Telegiornale sport
Cronache italiane
20,30 Telegiornale
21,00 Era notte a Roma
Film. Regia di Roberto Rossellini. Interpreti: Leo Genn, Giovanna Ralli, Renato Salvatori, Paolo Stoppa Serghei Bondarciuk - Roberto Rossellini realizzò «Era notte a Roma» nel 1960, come «trait d'union» tra un film piuttosto mediocre («Il generale Della Rovere») e un altro («Viva l'Italia») che può senz'altro collocarsi fra le opere migliori di questo grande maestro del cinema italiano. «Era notte a Roma» rispecchia questo fenomeno di transizione oggettivo e, sebbene segni il ritorno del regista ad un modulo neorealista reso più funzionale, non va certo considerato all'altezza dell'analogo «Roma città aperta»
23,30 Telegiornale

TV secondo

21,00 Telegiornale
21,15 Dibattiti del Telegiornale
«Per una università televisiva»
22,15 L'epoca del barocco
Musiche di Vivald. Gruppo strumentale «I musici». Violino solista Roberto Michelucci. Regia di Pierre Neel

radio

PRIMO PROGRAMMA

GIORNALE RADIO - Ore: 7, 8, 12, 13, 14, 15, 17, 20, 21, 23,15 - Ore 6,05: Mattutino musicale; 6,45 Almanacco, 6,50. Come e perchè, 7,45 Leggi e sentenze, 8,30 Canzoni, 9,15 Voi ed io, 10 Speciale GR; 11,30 Quarto programma, 13,15: Hit Parade, 13,45: Spazio libero; 14,10: Zibaldone italiano, 15,10 Per voi giovani, 16,40: Ragazzi insieme, 17,05 Il grasso'e, 18,55 I tarocchi, 19,10 Italia che lavora; 19,25: Ricordo de «I solisti di Torino», 20,20 Andata e ritorno, 20,50 Sera sport, 21,15: Approdo, 21,45: Auditorium, 23 e 35. 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: Melodramma, 9,14 I tarocchi; 9,35 Suoni e colori, 9,50 «Mademoiselle Coco», 10,05: Canzoni per tutti, 10,35: Dalla vostra parte, 12,10 Regionali, 12,40. Alto gradimento 13,50: Come e perchè; 14 Su di giri, 14,30 Regionali, 15 Punto interrogativo, 15,40 Cararai, 17,30 Speciale GR, 17,45: Chiamate Roma 3131; 20,10 Sceneggiata personale, 20,50 Supersonic; 22,40 «Madame Bovary», 23,05 Jazz dal vivo, 23,25 Musica leggera

TERZO PROGRAMMA

Ore 9,30. Musiche di Bellini, 10 Concerto; 11. Radioscuola; 11,35 Il '900 storico, 12,40 Musica corale, 13 Intermezzo, 14 Salotto ottocento, 14,30 Musica religiosa, 15,15 Avanguardia, 15,45 Disco in vetrina, 16,30 Musiche italiane, 17,20 Classe unica, 17 e 35 Concerto, 18 Notizie del Terzo, 18,30: Musica leggera, 18 e 45 Piccolo pianeta, 19,15 Concerto serale, 20 Il melodramma, 21 Giornale del Terzo, 21,30 «Escurial» - «Le donne al sepolcro», di M. De Ghelderode.

Televisione svizzera

Ore 18,10 Per i bambini: Girotondo - Il tesoro, racconto della serie «I Cleng» (a colori) - Le avventure di Lotek e Bolek, disegno animato (a colori), 19,05 Telegiornale, 19,15: Slim John Corso di lingua inglese 19,50 Obiettivo sport Commenti e interviste del lunedì, 20,20 Telegiornale, 20,40 I cari bugiardi Gioco a premi condotto da Giulio Marchetti, Enzo Tortora e Walter Valdi (a colori), 21,15 Enciclopedia TV Dieci minuti di anni - Il linguaggio dell'uomo 22,10 Lettere intime Balletto su musica di Leos Janacek nella interpretazione del Balletto di Praga (a colori), 22,40 Oggi alle Camere Federali, 22,45 Telegiornale

Televisione jugoslava

Ore 9,05 Università libera, 9,35 e 14,45: TV scuola, 10,45 e 15,40 Lezione di inglese, 11 Nozioni generali, 16,10 Lezione di francese 17,50 Su, giù, intorno, 18,10 Cartoni animati 18,15 Attraverso la Slovenia, 18,30 Gli antenati (colori) 19 Ciao, giovani 19,45 Cartoni animati 20 Telegiornale 20,35 Piccola antologia del cinema tv jugoslavo 1 Stivali Uc visti, 21,35 Diagonale culturale, 22,15 Notiziario

Televisione Capodistria

Ore 20 L'angolino dei ragazzi Cartonlandia, cartoni animati, 20 e 10 Zig-zag (a colori); 20,15 Notiziario 20,30 Musicalmente. «Luxembourg» (prima parte) Spettacolo musicale (a colori), 21,25 Cinecittà «Arte in terra jugoslava» (prima puntata) documentario (a colori)

Radio Capodistria

Ore 7 Buon giorno in musica, 7,30 Notiziario, 7,40: Buon giorno in musica, 8 Musica del mattino 8,40 Angolo dei ragazzi, 9 Melodie viennesi, 9,30 Ventimila lire per il vostro programma, 10 Di melodia in melodia, 10,15 E' con noi, 10,30 Notiziario, 10,35 Ascoltiamoli insieme, 11 I successi del giorno 11,15 Celebri ouvertures, 11,45 Canta il coro del CAI di Padova 12-13,30 Musica per voi, 12,30 Giornale radio 13 Brindiamo con, 13,30 Ti ricordi?, 13,45 L'orchestra Horst Wende, 14 Disco più disco meno, 14 e 30, Notiziario, 14,35 Lunedì sport; 14,45: Longplay club, 15,15 L'orchestra Norrie Paramor, 15,30 Bella, bella, bella; 15,45: Mini juke box, 16-17. Il regionale, 16,30 Notiziario 20 Buona sera in musica, 20,30 Notiziario, 20,40 Palcoscenico operistico, 21,30 Chiaroscuri musicali, 22 Canzoni, canzoni 22,30 Notiziario 22,35 Grandi interpreti Alexander Brailowsky, pianoforte

Civitavecchia

Si barricano in cella due giovani detenuti

ROMA, 3 dicembre

Due detenuti in attesa di giudizio si sono barricati per alcune ore ieri sera nella loro cella del carcere di Civitavecchia, per protestare contro il sistema carcerario e l'eccessiva lunghezza del periodo di carcere non preventivo. Vittorio Feoli, 35 anni, e Vincenzo Ruina, 26 anni, accusati di favoreggiamento della prostituzione e violenza carnale, hanno messo in atto la loro protesta verso le 20; hanno ammassato le suppellettili contro la porta della cella, e quando alcuni agenti di custodia hanno cercato di forzare l'ingresso li hanno minacciati con un bastone e una bottiglia.

Qualche ora dopo i due detenuti hanno avuto un colloquio con il direttore del carcere il quale ha promesso di rendersi interprete delle loro richieste presso l'autorità giudiziaria.

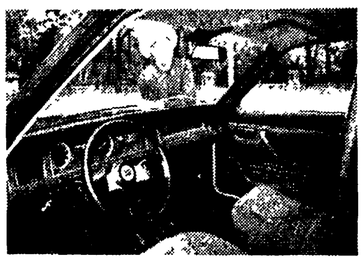
Vittorio Feoli e Vincenzo Ruina hanno allora liberato l'ingresso della loro cella; subito dopo sono stati medicati per alcune contusioni che — secondo la versione delle autorità carcerarie — si sarebbero procurate volontariamente e trasferiti in celle d'isolamento.

La protesta di ieri sera segue di quattro giorni un tragico episodio verificatosi sempre nel penitenziario di Civitavecchia: un altro giovane detenuto, Franco Rapaccioni, in attesa di giudizio per gli stessi reati contestati a Vittorio Feoli e Vincenzo Ruina si tolse la vita impiccandosi con un lenzuolo.

RI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MO

NONOSTANTE LE POSITIVE IMPRESSIONI DI GUIDA DELLA NUOVA LANCIA

Un'incognita impedisce di valutare la Beta



Una berlina «importante» che può soddisfare anche gli sportivi - Eccellente tenuta di strada - Abitacolo silenzioso e perfettamente ventilato - I risultati delle prove

Il prezzo della Lancia «Beta» continua ad essere un mistero e questa incognita rende particolarmente difficile un giudizio complessivo sulla prima vettura nata nello stabilimento di Chivasso dopo il passaggio di proprietà. E' chiaro, infatti, che una macchina confortevole, di linea moderna, dalle prestazioni eccellenti potrebbe lo stesso incontrare difficoltà ad affermarsi se il suo prezzo, raffrontato a quello delle vetture concorrenti, non fosse competitivo. Quando diciamo vetture concorrenti in realtà pensiamo ad una sola vettura, sia pure diversa nella concezione meccanica: l'Alfa Romeo «Alfetta». Pensiamo all'«Alfetta» perchè le stesse impressioni avute in maggio con la berlina dell'Alfa le abbiamo registrate in questi giorni in occasione di una prima presa di contatto diretto con la «Beta».

La Lancia, organizzando le prove per la stampa, ha messo a disposizione il modello equipaggiato con il motore 1,8 litri e, quindi, impressioni e giudizi si riferiscono soltanto a questo, mentre sarebbe stato interessante anche un confronto diretto tra la «Beta» 1800, la 1600 e la 1400, visto che non dovrebbero essere pochi gli appassionati delle Lancia che, per più di una ragione, opteranno per il modello di minore cilindrata.

Delle caratteristiche tecniche della «Beta» si è già ampiamente parlato in occasione della presentazione della vettura al Salone dell'automobile di Torino. Ci limiteremo quindi qui a riferire le impressioni di guida, che sono poi quelle che ci hanno indotto a promuovere a pieni voti — sia pure con le riserve di cui si è detto — questa Lancia che eredita un nome già prestigioso all'inizio del secolo.

Sulla linea della vettura i giudizi non sono concordi. Il nostro, comunque, è positivo e lo è sull base di una semplice considerazione: la coda tronca significa più spazio a disposizione anche con vetture di dimensioni contenute. Non a caso — infatti — diventano sempre più numerose le vetture che presentano questa linea. C'è semmai da dire che per la «Beta», la coda crea un problema di visibilità posteriore — che lo specchietto retrovisore esterno risolve ottimamente quando si è in marcia — che mette in qualche difficoltà nelle manovre di parcheggio in retromarcia.

Coda a parte, comunque, la «Beta» vista anteriormente ci pare molto bella. Ma queste sono questioni soggettive. Diverso il discorso se si esamina l'interno della vettura che, oggettivamente, offre il massimo di confort sia pure senza concessioni al superfluo. Grazie ai sedili avvolgenti (con poggiatesta incorporato) regolabili a discrezione e grazie alla possibilità di stabilire a piacimento la posizione del volante, l'assetto di guida è eccellente.

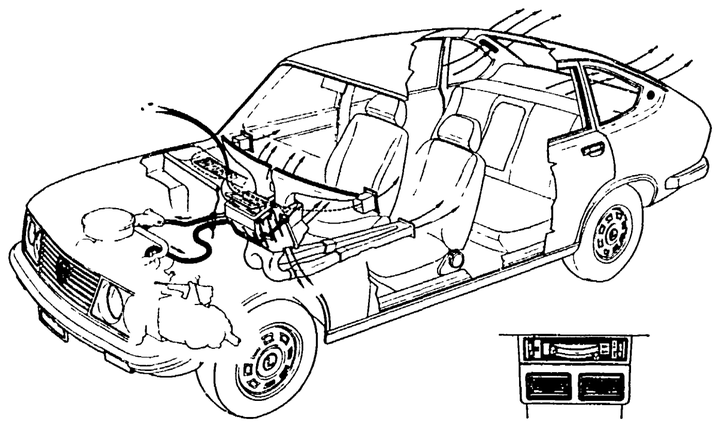
Efficientissimo il sistema di aerazione e di riscaldamento che è davvero possibile regolare a piacimento non appena ci si rende conto che i simboli di identificazione sono rovesciati rispetto alla generalità delle vetture in circolazione. Ottima anche l'insonorizzazione dell'abitacolo, tanto che si può conversare senza dover alzare la voce anche quando si viaggia alla velocità massima, che è indicata dalla Casa in 175 chilometri orari, questa velocità l'abbiamo raggiunta e superata al tachimetro, ma è risultata lievemente inferiore (173 orari) al controllo cronometrico.

Anche per i tempi di accelerazione i nostri risultati sono stati meno buoni di quelli indicati dalla Casa: chilometro con partenza da fermo in secondi 35,5 invece di 32 secondi; velocità di 100 chilometri orari raggiunta con partenza da fermo in 12,6 secondi invece dei secondi 10,5 indicati dalla Casa. Ma non abbiamo difficoltà ad ammettere che i risultati indicati dalla Lancia possono essere ottenuti dai suoi piloti.

Sono, comunque, prestazioni di tutto rispetto, a conferma della bontà del «motore di gruppo» — come lo chiamano alla Lancia — che è poi quello della Fiat «132» sistemato trasversalmente. C'è da dire, semmai, che usando la vettura al limite, come generalmente abbiamo fatto noi, il motore tende a «bere» parecchio (un litro ogni 8,4 chilometri), ma anche strapazzandolo non ha mai dato segni di affaticamento.

Condurre la «Beta» è comunque molto piacevole, anche se si è soliti alla guida sportiva: lo sterzo è preciso; l'innesto delle varie marce è molto rapido e si ha l'impressione che il cambio sia decisamente robusto. La tenuta di strada della «Beta» è perfetta in tutte le condizioni, ma si apprezza particolarmente — come del resto per tutte le auto a trazione anteriore — su percorsi di montagna. In curva si avverte appena un leggero comportamento sottosterzante. Ottimi i freni servoassistiti. C'è semmai da rimarcare che la sensibilità del servofreno è tale che se si usa molto la macchina nel traffico urbano ci si affatica per dosare la pressione del piede sul pedale.

Complessivamente quindi, come si diceva all'inizio, il giudizio sulla «Beta» è altamente positivo anche perchè è difficile trovare contemporaneamente su una vettura il confort di una berlina «importante» e le prestazioni di una sportiva. Quando sarà risolta l'incognita del prezzo si vedrà se la Lancia è rientrata nel solco dell'antica tradizione.

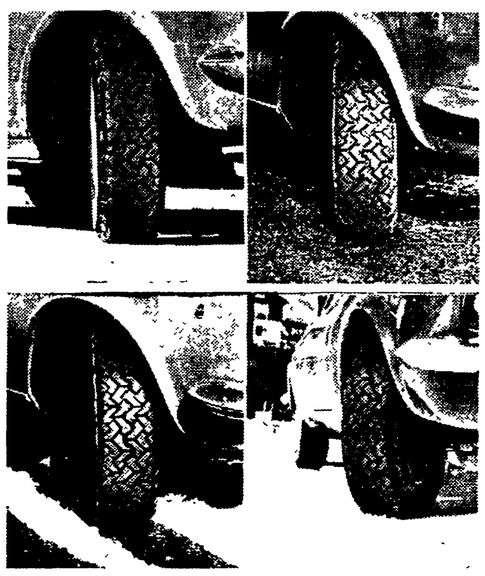


Lo schema dell'impianto di aerazione e di riscaldamento della Lancia «Beta» fa capire come sia stato risolto il problema di un'ottimale temperatura nell'abitacolo. Nelle foto del titolo: a sinistra la «Beta» vista di fronte (i quattro fari sono allo iodio) e a destra vista dal posto di guida.

Dopo le prove nei rally è stato immesso sul mercato

Studiato da un calcolatore il pneumatico «fango e neve»

Si tratta del Pirelli «cinturato MS 35» - Può essere usato con o senza chiodatura



Il «cinturato MS 35» in quattro diverse condizioni di impiego: su strada normale, su strada ghiacciata, su strada innevata e «vetrata», su strada innevata (da sinistra a destra e dall'alto in basso).

Le iniziali di «Mud» e «Snow» (due parole inglesi che significano fango e neve) insieme con il numero 35 (che indica il progetto) costituiscono la sigla di un nuovo pneumatico invernale che la Pirelli ha immesso sul mercato italiano.

Il «cinturato MS 35» deriva direttamente dall'esperienza fatta nei *rally* sia in Italia sia all'estero, e ha contribuito in modo definito «determinante» alle più recenti affermazioni della Fiat e della Lancia in queste competizioni (tra le ultime vittorie il primo posto di Sandro Munari e Mario Mannucci su «Fulvia HF 1600» al Rally di Montecarlo).

Il pneumatico è destinato agli automobilisti che nella stagione invernale percorrono strade innevate o ghiacciate e che, non desiderando ricorrere alle catene, possono giovarsi delle doti di affidabilità e di rendimento dimostrate dal «cinturato MS 35» (la Pirelli aveva inviato a Montecarlo due versioni di questo pneumatico, capaci l'una di accogliere fino a 130 chiodi e l'altra fino a 600) nel corso di innumerevoli competizioni.

Il «cinturato MS 35», ha un disegno di battistrada a tasselli lamellati che consentono un'elevata capacità di trazione e di movimento anche su ghiaccio senza ricorrere ai chiodi; da cordonature laterali del battistrada che permettono di mantenere bene la direzione di marcia su neve fresca; dalla possibilità infine di ottenere, se necessario, una chiodatura razionale con passo variabile nelle zone laterali del battistrada, con la garanzia di una notevole sicurezza anche su terreni ghiacciati.

Il «cinturato MS 35» è stato progettato dalla Pirelli sulla base di un'impostazione generale studiata da un calcolatore elettronico. Sono cominciati poi i «test» pratici su strada e la messa a punto è proseguita con la introduzione nel calcolatore delle varianti sperimentali adattate

Infine si è giunti al prototipo che ha incominciato a subire l'esame delle competizioni e delle condizioni di utilizzazione più esasperate. Ora l'immissione sul mercato italiano.

DUE INTERESSANTI AUTOCARRI A TRAZIONE INTEGRALE DELL'ALFA

Nessun percorso impossibile per gli «MM 4x4»

Modelli con potenze diverse ma con caratteristiche simili - Raggio di sterzata ridotto - Possibilità di carico

I due autocarri Alfa Romeo «MM 4 x 4» fotografati durante le prove su percorsi particolarmente difficili.

In un paese come il nostro, ricco di montagne, dove esistono zone nelle quali le strade veramente agibili sono poche, per lo più sono impraticabili (a volte non esistono per niente), stranamente non ci si è resi conto della necessità di disporre di veicoli a quattro ruote motrici. I pochi esistenti vengono usati, paradossalmente, quasi solo per partecipare alle gare dei fuoristrada, oggi di moda. L'assenza di questi veicoli, per esempio, diventa drammatica nei casi — purtroppo ricorrenti in Italia — di alluvioni e di catastrofi naturali, nel corso delle quali si deve fare ricorso ai mezzi dell'esercito.

Come conseguenza della mancata richiesta si è registrata una carenza di offerta, almeno da parte della produzione nazionale. Alla lacuna è stato posto rimedio con la realizzazione degli Alfa Romeo «A 38 MM 4x4» e «A 19 MM 4x4». Si tratta di veicoli a trazione integrale con caratteristiche simili. Essi adottano motori Diesel di 3319 cc di cilindrata che erogano una potenza di 83 CV, per il modello «A 38», e di 72 CV, per l'«A 19». Hanno quattro marce sincronizzate, più retromarcia e riduttore. Possono superare a pieno carico pendenze superiori al 60 per cento Hanno un raggio di sterzata inferiore ai 5 metri, eccezionale per veicoli di questo tipo. Montano di serie pneumatici speciali per fuoristrada.

Rispettivamente, l'«A 38» e l'«A 19» hanno portate utili di 3500 e 1500 chili, velocità massima di 74 e 82 km/h, e hanno un consumo di 13 e di 11 litri per 100 km

I due veicoli sono strutturalmente semplici per cui non pongono seri problemi di uso e manutenzione.

I veicoli a trazione integrale hanno una illimitata possibilità di impiego, ma soprattutto sono autocarri che marciano senza difficoltà su qualunque tipo di strada, indipendentemente dallo stato della strada stessa. Fango, neve, ghiaccio, sabbia, ghiaia, acqua non li fermano.

Gli «A 38» e «A 19» 4x4 hanno inoltre le stesse caratteristiche d'uso dei normali veicoli industriali Alfa Romeo: sono maneggevoli e confortevoli. Sono costruiti in modo da permettere di viaggiare indifferentemente con uno o entrambi i ponti inseriti, senza alcuna sensibile differenza nel comportamento e nella tenuta di strada. Hanno potenza sufficiente per risolvere qualsiasi problema di percorso possa presentarsi nel caso di impiego molto gravoso. E potremmo aggiungere che hanno anche una linea piacevole, cosa che non guasta mai.

Infine, particolare importante per gli utenti, gli «A 38» e «A 19» 4x4 possono contare sulla intera rete di vendita e assistenza dell'Alfa Romeo.

Tracce di cianuro nei gas di scarico delle automobili

La presenza di cianuro nei gas di scarico delle automobili è stata accertata dai ricercatori del centro di ricerca sull'inquinamento ambientale della prefettura di Ibaraki, nel Giappone settentrionale.

La quantità di veleno rilevata non è comunque nociva all'uomo, ma è possibile, hanno detto i ricercatori, che il cianuro, attraverso una «complicata interazione con altri agenti chimici inquinanti presenti nell'aria» sia uno dei fattori dello «smog» fotochimico irritante.

Gli esperimenti per accertare la presenza del veleno nei gas di scarico sono stati compiuti su quattro diversi tipi di motori che hanno prodotto da 0,1 a 0,7 milligrammi di cianuro per metro cubo di gas. Tale percentuale è aumentata da 0,9 a 4,5 milligrammi nelle automobili in accelerazione.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**