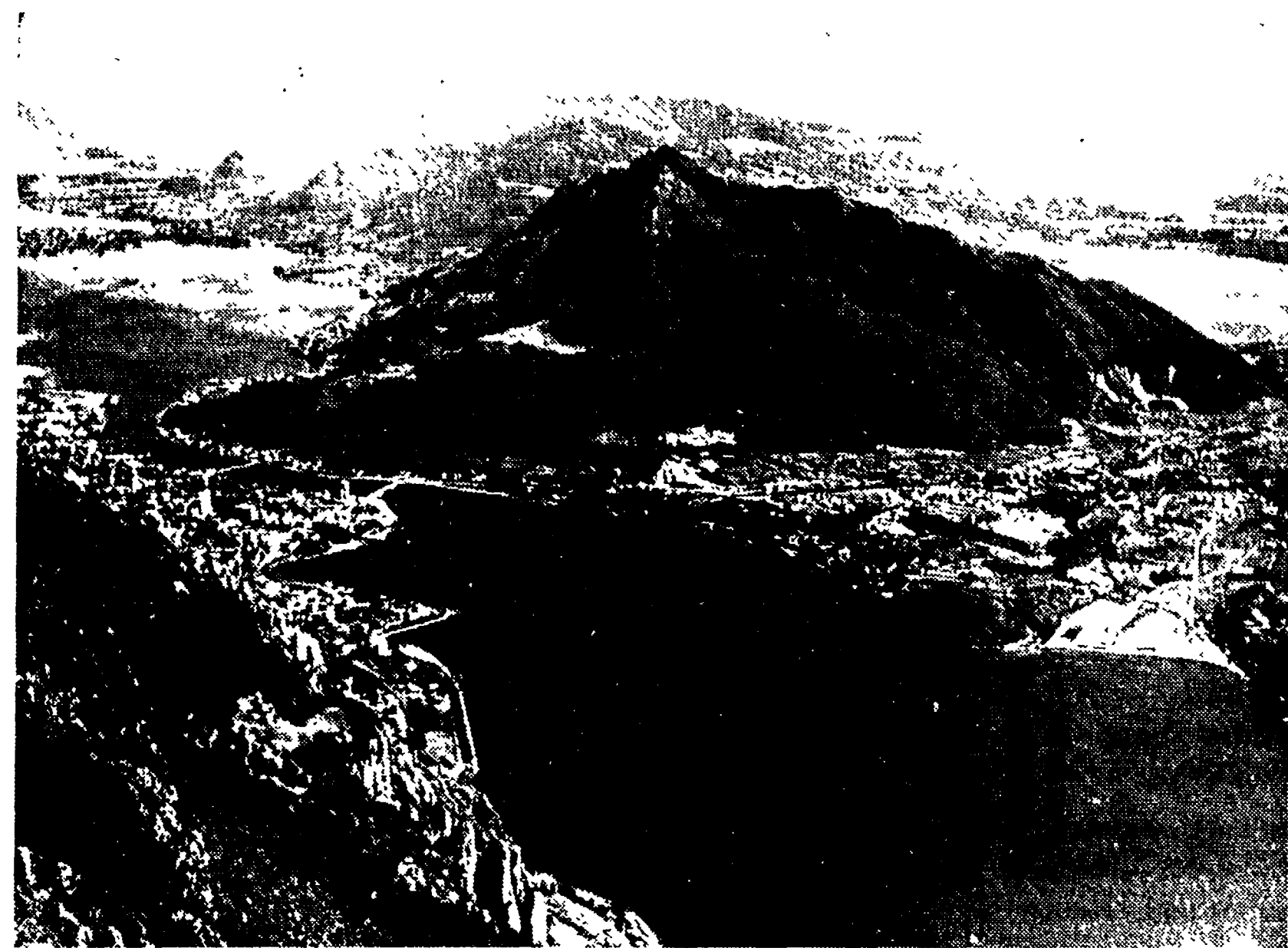


Presentate in Consiglio regionale

Le proposte dei comunisti per il verde in Lombardia

Due progetti di legge: uno relativo all'istituzione di riserve e parchi di interesse regionale e del parco della Valle del Ticino; l'altro relativo a un piano di interventi per il risanamento delle acque



LECCO — Una suggestiva immagine del Monte Barro che si eleva sopra le acque del ramo lecchese del Lario e dei laghi di Olginate e di Annone, nella Brianza comasca: una preziosa area di verde da tutelare.

Poco più di un anno fa in uno studio predisposto dalle Camere di commercio della Lombardia si prevedeva che se fossero state realizzate le previsioni di piano regolatore fissate al 1980 da parte dei comuni compresi nel triangolo Milano-Como-Varese, in questa stessa area, a quella data, si sarebbe concentrata una popolazione di 20 milioni di abitanti. Un'unica gigantesca conurbazione fra le tre città lombarde: il cemento potrebbe coprire l'intera Brianza, le rive del Ticino, i colli della Brianza. Quella prospettata dallo studio è certamente una situazione-limite. Resta tuttavia gravissimo e incombente il problema della distruzione del territorio con la rapida indiscriminata del patrimonio naturale sacrificato a colossali operazioni speculative. La Lombardia continua ad essere meta di un flusso migratorio che è conseguenza dell'aggravarsi di squilibri nazionali: i processi di urbanizzazione si estendono

MILANO, 19 agosto

in modo indiscriminato nelle aree a sviluppo metropolitano; i valori paesaggistici sono oggetto di massicce operazioni di speculazione fondiaria ed edilizia che avvengono sui rilievi alpini e prealpini, lungo i fiumi e i laghi. I corsi d'acqua e le falde sotterranee presentano indici di inquinamento allarmante. Il territorio è percorso da fenomeni di dissesto idrogeologico dovuti alla fuga delle popolazioni.

Davanti a questo quadro allarmante si registrano il fallimento della politica dello Stato in materia di tutela ambientale, le insufficienze della legislazione vigente, l'impotenza delle amministrazioni comunali, il vuoto dell'iniziativa regionale.

Solo in questi ultimi mesi la regione Lombardia è stata investita del problema della salvaguardia dell'ambiente naturale sulla base delle proposte presentate dal nostro Partito con due progetti di legge, uno relativo all'istituzione di riserve e parchi di interesse regionale e del parco della Valle del Ticino e l'altro relativo ad un piano di interventi per il risanamento delle acque.

Subito dopo, la stessa DC e il PSI hanno presentato propri progetti di legge in materia. Lo scorso anno, su iniziativa del consigliere regionale socialista, il Consiglio Regionale della Lombardia era stato presentato alla Regione un progetto di legge che aveva avuto il sostegno di 20.000 cittadini. Il progetto prevedeva l'istituzione del parco del Ticino, ma la legge non era stata accolta dall'ufficio di presidenza del consiglio regionale, perché in contrasto con le procedure previste dallo Statuto sull'iniziativa popolare. Il discorso sull'ambiente era comunque stato aperto e dimostrato di toccare l'interesse di vaste masse popolari.

Dibattiti, assemblee, manifestazioni, prese di posizione di enti, amministrazioni locali, hanno tenuto vivo in questi mesi il problema della salvaguardia del territorio e ormai a breve scadenza il Consiglio Regionale dovrà affrontare la discussione sulle proposte di legge presentate.

Una commissione del Consiglio Regionale, dopo una serie di incontri con i comuni, le province, le camere di commercio, associazioni come il CAI, il Turung, Italia nostra, il World Wildlife Fund, esperti e scienziati, ha condotto un lavoro di mesi sul tema, identificando le prime zone da sottoporre a tutela.

Esse sono, in provincia di Bergamo: Valle di Scalve, parco delle Orbie orientali (interessa anche la provincia di Sondrio), parco Adda-Polegno (interessa anche la provincia di Milano e di Pavia); in provincia di Brescia: parco dell'Adamello, del Monte Orfano, di Capodimonte; in provincia di Como: parco del Monte Barro, delle Orbie occidentali e del Monte Legnone (interessa anche la provincia di Sondrio), delle Grigne, del Pian di Spagna, di Rondineto; in provincia di Mantova: il parco della valle del Mincio; in provincia di Milano: il parco del Lodigiano, l'estensione del parco di Monza, i due parchi Nord e Sud e le Groane; in provincia di Pavia: l'Oltrepò, la zona di Romagnese con

Peccora e Bobbio, il parco del Ticino (che interessa anche le province di Milano e Varese); in provincia di Sondrio: la riserva naturale della Valtellina; in provincia di Varese: il Monte Orsa, la Brughera di Varese e di Tradate (che interessa anche Milano e Como) e il parco del Sacro Monte; in provincia di Cremona: i parchi fluviali del Po, dell'Adda del Basso Serio e dell'Oglio.

Dalle province sono venute altre proposte che hanno moltiplicato fino a 5, 6 volte il numero delle zone da sottoporre a tutela.

Il progetto di legge comunista stabilisce alcune importanti norme per l'uso sociale e pubblico dei beni ambientali. Più precisamente, la legge prevede l'istituzione di riserve e parchi di interesse regionale e del parco della Valle del Ticino, in cui si riserva integrale che costituisce un vero e proprio « museo » naturale dove ogni intervento è finalizzato alle sole esigenze di tutela.

1) « la riserva integrale » che costituisce un vero e proprio « museo » naturale dove ogni intervento è finalizzato alle sole esigenze di tutela.

RI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MO

UNA FABBRICA D'AUTO CHE NON FA SOLTANTO AUTOMOBILI

La vocazione aeronautica dell'Alfa Romeo

I primi motori per aviazione costruiti nel 1925 - L'attività prebellica nello stabilimento di Pomigliano d'Arco. La ripresa dopo le distruzioni provocate dalla guerra - Dalla revisione alla costruzione di motori su licenza - Una tecnica d'avanguardia - La partecipazione alla progettazione e alla produzione di nuovi motori a turbina

L'attività aeronautica del 1925. Inizio nel 1925 con la costruzione, dapprima su licenza, e successivamente su progetto proprio, di motori per aeromobili militari civili. Alla vigilia della seconda guerra mondiale la produzione era concentrata nello stabilimento di Pomigliano d'Arco, presso di Napoli, con un organico di circa 9.000 dipendenti. Nel corso della guerra lo stabilimento fu quasi totalmente distrutto e soltanto verso il 1950 fu possibile intraprendere la ricostruzione. L'attività aeronautica fu ripresa nel 1951, necessariamente in termini adeguati alla nuova realtà ed alle mutate possibilità ed esigenze dell'aviazione militare e civile. Si ebbero così i motori a revisioni dei motori alternativi C.V.R. 3350 dell'aerobrigata trasporti e dell'aviazione militare, quali fecero seguito i primi motori a turbina allorché l'Alitalia mise in servizio i velivoli Visconti equipaggiati con i motori Rolls Royce Dart 510, conferendo appunto all'Alfa Romeo l'incarico delle loro revisioni periodiche e delle riparazioni.

Acquisite le tecnologie di revisione e riparazione dei motori a turbina, l'azienda di Pomigliano d'Arco divenne base di revisione di tutti i motori necessariamente messi in linea dall'Alitalia (Rolls Royce Conway ed Avon, Pratt & Whitney JT3 e JT8), dall'aeronautica militare (C.V.R. 3350, Gnome H 1000 e H 1200, G.E. T58-3, -10, Allison T38, R.R. Tyne) e degli altri operatori su licenza successivamente in Italia (A.T.I., Itavia, Alisarda, Vip-Air), nonché di molti operatori di nazioni limitrofe (Jugoslavia, Svizzera, Nord Africa, ecc.). Diversamente da quanto generalmente attuato dalle industrie revisionatrici, l'Alfa Romeo è in grado di effettuare in proprio ed in collettivo gli accessori degli stessi motori: ciò abbrevia in misura assai notevole il ciclo di produzione del motore accessorio, e conseguentemente riduce per gli operatori la necessità di scorte.

Parallela all'attività di revisione, e nel quadro dell'attività di assistenza tecnica, si è proceduto all'acquisto dell'industria nazionale le conoscenze tecnologiche necessarie per lo sviluppo di una completa gamma di prodotti industriali. In tal modo, nell'ultimo decennio l'Alfa Romeo di Pomigliano d'Arco ha sviluppato una propria attività di costruzione, su licenza, di motori a turbina. Nell'ambito di questa ulteriore attività, svolta in collaborazione con altre industrie nazionali, l'Alfa Romeo si è particolarmente specializzata nella costruzione di componenti per i motori a turbina, quali sono i dischi di turbina, palette di turbina, complessi di scricchiolamento, ecc.

L'elevato livello tecnologico raggiunto nelle officine di Pomigliano ha portato l'Alfa Romeo Avio ad essere tra i principali produttori italiani di tali moderni motori oggi in servizio operativo nei reparti dell'aeronautica italiana: il G.E. T58, in due versioni per i velivoli F104G e F104S; il J85-AR-13A, per il velivolo G91Y.

Per quest'ultimo motore, l'Alfa Romeo, in qualità di costruttore nazionale, ha responsabilità dell'intero programma di costruzione. Le collaborazioni con altre industrie comportano la partecipazione dell'Alfa Romeo a vari programmi produttivi: in campo nazionale quelli per il motore G.E. T64 del velivolo G22, quello per il motore R.R. Gnome, U.A. CL P76 e G.E. T58-3, -5, -10 impiegati sui vari tipi di elicotteri per l'aeronautica e la marina; in campo internazionale l'azienda partecipa alla costruzione del G.E. CF6 per il velivolo DC10 e dell'R.B. 189 per l'IMRCA 75.

Ovviamente il successo in tutte le attività di così elevata tecnologia e specializzazione, e al tempo stesso così differenziate per quanto riguarda i tipi e modelli di motori e di accessori trattati, presuppone una complessa organizzazione industriale, con servizio tecnico, controllo, collaudo, programmazione, approvvigionamento ricambi e materiali, ufficio pubblicazioni, amministrazione perfettamente efficienti.

La documentazione di tutte le operazioni eseguite su ciascun motore e sul suo stato di manutenzione, comprese le modifiche, le riparazioni e le sostituzioni, e di tutti i dati di rilievo, è attuata con l'ausilio di un sistema che memorizza tali elementi e li fornisce, elaborati come richiesto, al momento del successivo intervento o quando una tale documentazione sia richiesta per qualsiasi altro motivo.

I mezzi di produzione e di controllo comprendono apparecchiature, strumenti e macchinari di notevole valore tecnico, come la saldatrice a fascio elettronico, le brocciatrici per i dischi di turbina e di compressore, le testatrici per le radici delle palette di turbina, le presse Hydroform, i forni per trattamenti termici sottovuoto o in atmosfera controllata, i pezzi anche di notevoli dimensioni, rettifiche elettriche, apparecchi a raggi X, proiettori di profilo, macchine operatrici a controllo numerico e molte altre.

Un laboratorio chimico-metallografico, attrezzato con moderne apparecchiature per esami e prove metallografiche, è in grado sia di controllare permanentemente la produzione mediante campionatura e di individuare, in aiuto ai progettisti, le migliori norme di lavorazione meccanica, di trattamento termico, chimico, superficiale, nonché studiare le cause di eventuali anomalie.

I collaudi di accettazione dei motori sono eseguiti in un complesso di sei sale prove. E' possibile collaudare motori a getto da 500 a 40.000 libbre di spinta, turboeliche e turboelibri sino a 10.000 HP e motori alternativi sino a 5.000 HP. Gli accessori sono collaudati in un reparto separato, dotato dei necessari banchi di collaudo, idonei a controllare il funzionamento di ciascun accessorio simulando le condizioni di esercizio sul corrispondente motore, a terra e in volo.

Un servizio di assistenza tecnica, con personale specializzato distaccato sulle principali basi operative, assicura la tempestività del collegamento tra l'operatore ed i competenti organi tecnici dell'azienda, nonché, in caso di necessità, dell'intervento immediato dell'Alfa Romeo.

Il complesso di Pomigliano occupa oggi un'area di circa 200.000 metri quadri, coperti per un terzo, e impiega circa 1.200 dipendenti. La certificazione dell'azienda di Pomigliano d'Arco da parte dell'aeronautica militare italiana, del Registro aeronautico italiano, del Civil Registration Board (inglese) e della Federal Aviation Administration (USA), consente all'Alfa Romeo, operante ai regimi di reciproca in vigore, di operare per qualsiasi ente aeronautico, civile o militare, italiano o estero.

Con queste premesse, era

TELERADIO

radio PROGRAMMI

TV nazionale
18,15 I due campioni
I misteri dello zoo
Programmi per i più piccoli
18,45 La TV dei ragazzi
« Galassia » - « Ragazzo di periferia »
19,50 Telegiornale sport
Cronache italiana
20,30 Telegiornale
21,00 Colpo grosso a Parigi
Film: Regia di Pierre Grumbat. Interpreti: Jean-Claude Brialy, Marie Laforet, Sophie Daumier, Jean Pierre Marielle, Pierre Clement, Michel Serrault, Robert Marval.
Tratto dall'omonimo romanzo di Clément Weil, « Colpo grosso a Parigi » è un gioiello di regia, coprodotto, interpretato su una gustosa satira della malavita parigina e dei suoi misteri pervicaci. L'equivoco e il paradosso sono i fondamentali ingredienti del film di Grumbat, e il regista usa romanticismi e realismo in un perenne conflitto destinato a soddisfare ogni desiderio di verità.
22,50 Prima visione
23,00 Telegiornale

TV secondo
21,00 Telegiornale
21,15 Incontri
« Un'ora con Luis B. » - « Il duccio come l'ortica »
Programma a cura di Gastone Faoro (replica)
22,15 Rassegna di cori
Coro di Slop e diretto da Dragan Scuplijevski

Televisione svizzera

Ore 12,30 Per i bambini. Quando sono grande... La mezza del giorno... Telegiornale, prima edizione (a colori), 19,30. Della cavalleria nella brace, documentario (a colori), 19,45. Obiettivo sport, 20 e 20,15. Telegiornale, seconda edizione (a colori).

Televisione jugoslava

Ore 17,45 Notiziario, 17,45; Partecipazione, 18,15; La cronaca, 18,20; Federazione e Repubblica, 18,30; Programma per i giovani, 19,45; Cantata, 20,15; Telegiornale, 20,30; Ritratti, Dr. Sinisà Stanković.

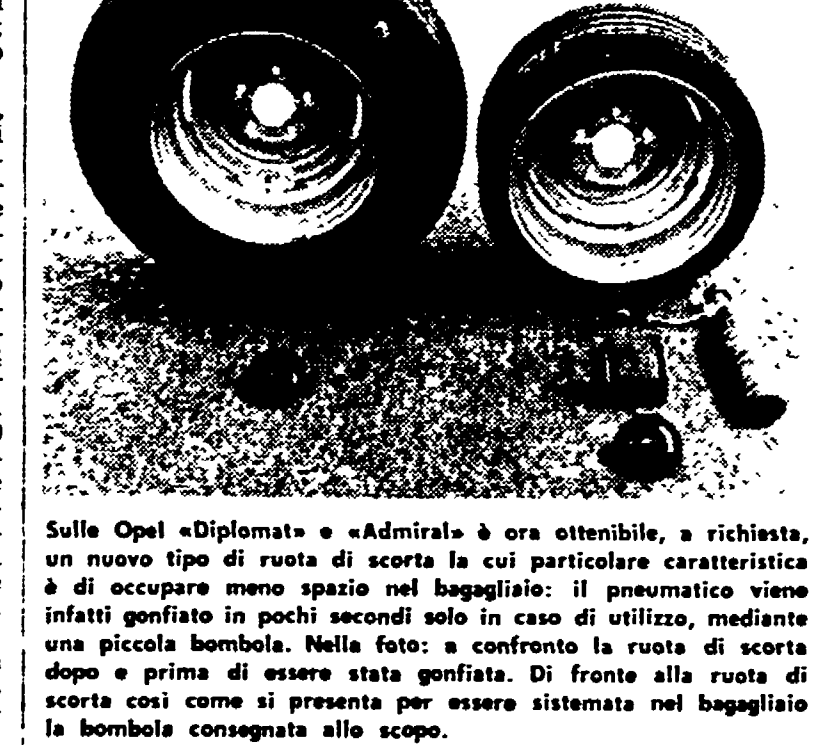
Radio Capodistria

Ore 7. Buon giorno in musica; 7,30. Notiziario; 7,40. Buon giorno in musica; 8,30. Ventimila lire per il vostro programma; 9. Malozemci; 9,15. E' con noi...; 9,30. Notiziario; 9,35. Le avventure di Fru Fru; 9,41. Intervista musicale; 9,45. Vano, un'amicizia, tante amicizie; 10,15. Musica, novità, 10,21. Di mezzogiorno in mezzogiorno; 10,30. Rassegna di linee; 10,45. Speciale estate; 11,13. Musica per voi; 11,30. Giornale notiziario; 12. Brindiamo con...; 13. Lunedì sport; 13,10. Disco più

Sulle « Diplomat » e le « Admiral »

Meno ingombrante la ruota di scorta

Viene offerta dalla Opel su richiesta corredata di una bombola per il gonfiaggio



Sulle Opel « Diplomat » e « Admiral » è ora ottenibile, a richiesta, un nuovo tipo di ruota di scorta la cui particolare caratteristica è di occupare meno spazio nel bagagliaio: il pneumatico viene infatti gonfiato in pochi secondi solo in caso di utilizzo, mediante una piccola bombola. Nella foto: a confronto la ruota di scorta dopo e prima di essere stata gonfiata. Di fronte alla ruota di scorta così come si presenta per essere sistemata nel bagagliaio la bombola consegnata allo scopo.

UN'INCHIESTA DELLA GOODYEAR

Qualità principale: tenuta del pneumatico

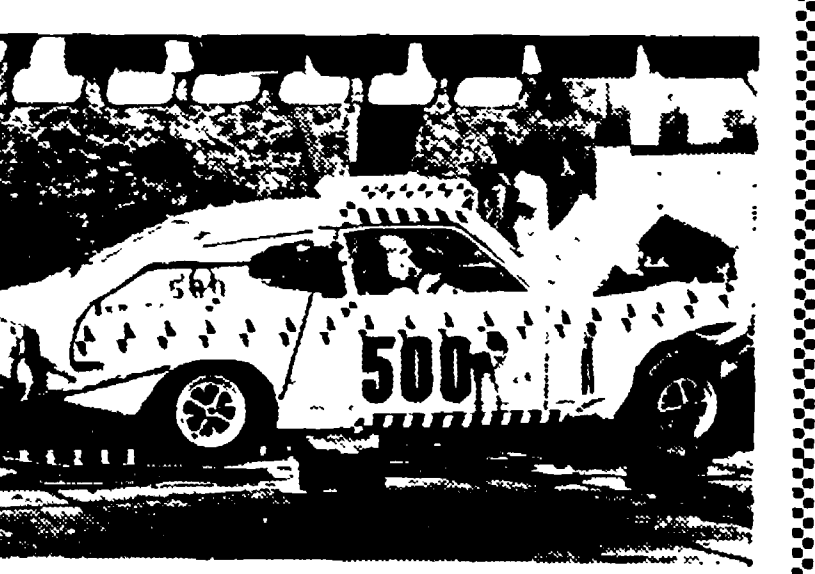
La Goodyear, che conduce periodicamente in Europa analisi di mercato chiedendo agli utenti quali siano i requisiti che considerano più importanti in un pneumatico, ha reso noti i risultati elaborati dal suo Centro tecnico internazionale di Colmar-ber, in Lussemburgo. Dall'ultima indagine è risultato che il 65% degli interpellati considera più importante fra tutti i requisiti la tenuta di strada sull'asciutto e sul bagnato. Soltanto il 17% degli utenti considera più importante la resa chilometrica.

Le ricerche sulla sicurezza

Distrutte così cinquecento Ford

Esperimenti sui fari e sulle luci di posizione in Germania e sulle emissioni in America

Gli esperti della Ford tedesca hanno adottato un nuovo dispositivo per il controllo ed il perfezionamento delle luci delle automobili, che costituiscono degli elementi fondamentali per la sicurezza di guida. Si tratta di un goniometro collegato con un « luxmeter » (strumento che misura l'intensità della luce), per mezzo del quale è possibile spostare i fasci luminosi (fari, indicatori di direzione, luci di posizione) in senso sia verticale che orizzontale, simulando i vari movimenti della vettura durante la marcia. Quando una vettura cambia direzione, lo stesso avviene per i fasci luminosi emessi dalle varie lampade, e — in relazione ad un punto fisso — varia anche la loro intensità. Questi mutamenti di intensità vengono misurati e registrati dal « luxmeter ». Queste misurazioni vengono effettuate per far fronte alle disposizioni di legge, che prescrivono luci chiare e ben visibili, ma anche per dar modo agli ingegneri della Ford, con il continuo controllo dell'impianto di illuminazione dei modelli correnti, di perfezionare costantemente la produzione futura.



Una Ford « Capri » utilizzata per una prova di urto contro barriera nel laboratorio di ricerche sulla sicurezza della Ford tedesca. Questa è la cinquecentesima vettura distrutta a scopo di studio nel laboratorio.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci