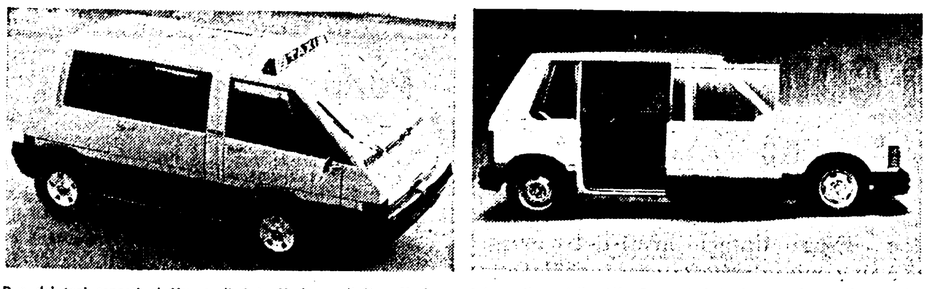
motori



Due dei taxi esposti al Museo di Arte Moderna di New York: a sinistra il modello Alfa Romeo-Ital Design; a destra il prototipo della Volvo. Come per la Volvo anche l'Alfa Romeo ha le porte scorrevoli.

IN MOSTRA AL MUSEO D'ARTE MODERNA DI NEW YORK

Tre modelli progettati in Europa tra i prototipi di taxi ideale

I veicoli più interessanti (Alfa Romeo-Ital Design e Volvo) hanno in comune le porte scorrevoli e la separazione del posto di guida dal vano passeggeri - Vetro antipallottola per garantire la sicurezza del tassista

Scomodi, trasandati e brutti. Questo il drastico giudizio degli esperti sui taxi di New York, i famosi «yellow cabs» dall'abitacolo angusto, dalle portiere ingombranti e dai sedili bassi e tormentati da molle ormai giunte alla fine del loro onorato servizio. E dire che in una moderna metropoli i taxi — al pari di tutti i trasporti pubblici — hanno una funzione fondamentale e probabilmente, in futuro, insostituibile.

Il curatore del settore «design» del Museo di Arte Moderna di New York deve essere partito proprio da queste sconsolanti considerazioni sui taxi della sua città quando due anni fa preparò, con l'ausilio di esperti di varie compagnie di trasporti, un dettagliato studio su quali requisiti ideali dovrebbe possedere un'auto pubblica adatta a una città moderna. Maggiore sicurezza, maggiore spazio interno, ingombro esterno minore possibile, impianti antinquinamento e massima manovrabilità: ecco le doti di base del taxi ideale.

Lo studio venne poi inviato a cinque grandi fabbriche automobilistiche (Alfa Romeo, Volvo, Volkswagen, AMF e SPS, queste ultime due statunitensi) con la richiesta di approntare dei prototipi da esporre al Museo di Arte Moderna dal 15 giugno al 15 settembre di quest'anno. Le case hanno accettato l'impegno, e i cinque prototipi sono attualmente esposti nel Museo nuovaiorchese. La mostra è intitolata «Progetto taxi: soluzioni realistiche per i nostri giorni».

Le case hanno cercato, seguendo lo spirito della iniziativa, di approntare qualcosa di veramente nuovo ma non di irrealizzabile: pur avendo molte soluzioni avveniristiche, i taxi del «Progetto» sono stati realizzati all'insegna della concretezza.

In comune i cinque modelli hanno un design accuratissimo (nel caso dell'Alfa Romeo addirittura esemplare) e soprattutto un'abitabilità interna eccezionale, con una cubatura maggiore persino del celeberrimo «cab» londinese, unanimemente considerato il più riuscito e funzionale taxi della «vecchia generazione».

Per la realizzazione del proprio prototipo l'Alfa Romeo ha incaricato l'Ital Design e Giorgio Giugiaro di elaborare, partendo dalla collaudatissima meccanica di un pullmino Alfa, una carrozzeria adatta allo scopo.

Le principali caratteristiche di questa funzionale e riuscitissima realizzazione sono l'ampia fascia gommata che la circonda (assorbe gli urti a bassa velocità, con grande riduzione dei costi di manutenzione), il ridotto ingombro (la lunghezza è di poco superiore ai quattro metri) e l'ampiezza del vano per i passeggeri.

La porta per i passeggeri è scorrevole, facilitando l'accesso e soprattutto evitando sporgenze all'esterno in fase d'apertura. Uno scivolo scorrevole, rientrabile nel pavimento del veicolo, agevola l'accesso ai bambini e agli invalidi. Lo spazio interno all'abitacolo, come già detto, è amplissimo: quasi due metri quadrati nei quali trovano spazio comodamente cinque passeggeri. I sedili sono muniti di poggiatesta e di cinture di sicurezza.

La visibilità è estesissima, non solo grazie alle vaste vetrate, ma anche in virtù della grande finestra di cristallo posta al centro del tetto: in questo modo, a New York, stando seduti nel taxi, si possono vedere le cime dei grattacieli...

La posizione di guida è particolarmente adatta al traffico urbano: infatti il conducente è seduto in posizione elevata, e in tal modo può scorgere in anticipo rispetto alla media delle vetture quanto sta accadendo davanti al suo veicolo.

La zona passeggeri è separata dalla cabina di guida da un cristallo antipallottola; la comunicazione tra le due zone è assicurata da un interfono e il pagamento della corsa avviene grazie a un raccoglimoneta scorrevole. Il tassametro è collocato in modo da essere facilmente visibile anche dai passeggeri.

Inutile rilevare come questi accorgimenti, utili a salvaguardare il lavoro del tassista senza compromettere una facile comunicazione con i clienti, sono stati resi necessari dal diffondersi della criminalità in tutte le grandi metropoli; e New York, in materia, può vantare un triste primato. Indiscutibilmente questo problema è molto sentito dalla categoria.

Nel prototipo Alfa Romeo — Ital Design — è stato posto un particolare studio nell'assetto di guida, cercando il massimo confort e la massima manovrabilità: tutti i comandi sono facilmente accessibili, tutte le manovre sono effettuabili senza costringere a movimenti fastidiosi che, ripetuti più volte, possono portare a vere e proprie malattie professionali.

Il motore, un classico quattro cilindri bialbero, è stato scelto, come del resto il telaio e il resto della meccanica, per la sua grande affidabilità. Brillante, ma soprattutto molto elastico, si adatta perfettamente al traffico urbano; anzi, essendo stato studiato per sopportare sollecitazioni molto gravose e alte velocità, la sua durata in questo particolare impiego aumenta considerevolmente.

Le sospensioni sono indipendenti; i freni, secondo uno schema ormai classico, sono a disco anteriormente e a tamburo posteriormente; il telaio a longheroni è stato ulteriormente rafforzato con un roll-bar lungo la linea di separazione tra guidatore e passeggeri.

Anche il prototipo Volvo si ispira ai medesimi concetti di funzionalità e concretezza alla base del taxi sperimentale Alfa. Le principali similitudini sono nel portellone scorrevole, nei cristalli antiproiettile, nella grande capienza dell'abitacolo. Le principali differenze sono nel motore (nella Volvo un diesel a sei cilindri) nella trazione (anteriore per il modello svedese) e nella trasmissione (la Volvo adotta quella automatica).

La carrozzeria del prototipo svedese è più tradizionale rispetto a quella dell'Alfa. La scocca è rinforzata e i paraurti sono in grado di assorbire completamente gli urti fino a otto chilometri all'ora. Lo scalino d'accesso al vano passeggeri è posto a soli 30 centimetri da terra, facilitando l'accesso agli invalidi e alle persone anziane.

Nel taxi trovano posto, oltre al conducente, quattro passeggeri.

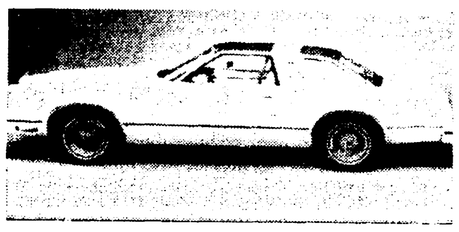
Rilevando come solitamente i passeggeri delle auto pubbliche siano restii a mettersi le cinture di sicurezza, la Volvo ha pensato di adottare sul suo prototipo delle particolari barre antiurto regolabili.

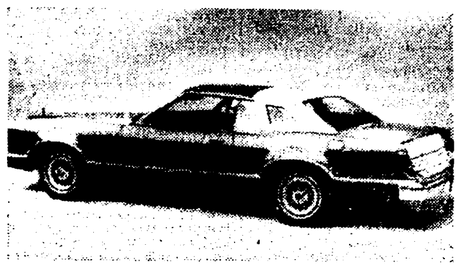
Ottima la dotazione di accessori di serie: aria condizionata, radio stereo e alzacristalli elettrici; accanto al tassista si trovano un piano di scrittura, una lampada di cortesia e un frigobar. Il meccanismo di chiusura delle portiere è comandato dal posto di guida.

I freni sono a disco sulle quattro ruote; la trasmissione automatica conferisce alla marcia in città una dolcezza notevole, consentendo inoltre al conducente una guida molto riposante. La lunghezza del prototipo è di quattro metri e trenta centimetri.

Come si può notare, i due veicoli presi in esame offrono una serie di soluzioni molto interessanti ai problemi della circolazione urbana e dei taxi in particolare. I risultati raggiunti dall'Alfa Romeo dal punto di vista del razionale sfruttamento degli spazi sono eccellenti. Il prototipo svedese si distingue per l'economicità d'esercizio del motore Diesel e per la trasmissione automatica, che indubbiamente facilita il lavoro di quegli autentici «forzati del volante» che sono i tassisti.

Le americane del '77





La Ford ha presentato negli Stati Uniti i suoi modelli per il 1977. A parte gli aggiornamenti di dettaglio alla lussuosa «Thunderbird» (foto in alto) sono state soprattutto notate le modifiche alla Ford «LTD» (foto in basso). Con il frontale ridisegnato e arricchito, secondo il gusto americano, di nuovi grandi gruppi ottici e con le dimensioni aumentate, questo modello, che è tra i più popolari della Ford negli Stati Uniti, si avvicina ad essere anche una delle più grosse berline del gruppo. La «LTD» viene equipaggiata con motori V8 da 5,8, da 6,6 e da 7,5 litri.

Le nuove norme sulla sicurezza delle auto

Specchio retrovisore esterno obbligatorio dal 1° gennaio

Chi non l'ha già dovrà acquistarlo - L'adozione della nuova normativa comporterà complessivamente una spesa di 100 mila lire

Si approssimano importanti scadenze ai fini della sicurezza stradale sia per gli automobilisti sia per le case automobilistiche; scadenze che possono comportare in una misura anche sensibile un nuovo «attacco» alla borsa degli utenti. Si tratta delle nuove norme per l'adozione obbligatoria, anche in Italia, di determinati dispositivi di sicurezza (in adeguamento delle norme comunitarie) che una volta tutti applicati comporteranno — riferisce l'*ADN-Kronos* — un aggravio per gli automobilisti valutato in circa 100 mila lire se si acquisterà una autovettura nuova necessariamente dotata dei nuovi dispositivi, dal momento che senza dubbio le Case costruttrici riverseranno sugli utenti i costi suppletivi per l'installazione di tali dispositivi.

Già dal prossimo 1.o ottobre scatterà il provvedimento — i cui costi sono a carico dei costruttori — per cui i carburatori delle automobili non potranno più essere manomessi con i normali attrezzi di bordo, in modo da evitare l'inquinamento atmosferico dovuto a cattive regolazioni effettuate da persone non esperte.

Più importante è, invece, la norma che scatterà dal 1.o gennaio 1977, riguardante l'adozione obbligatoria dello specchio retrovisore esterno sinistro che per gli autoveicoli in circolazione sarà ovviamente a carico dell'utente, mentre invece per i veicoli nuovi che saranno immatricolati da questa data dovrà provvedere il costruttore. Già molti automobilisti si sono messi in regola acquistando il nuovo dispositivo, facilitati in questo dal fatto che lo si vende anche presso i distributori di benzina, nel tipo approvato dal ministero dei trasporti.

Un'altra norma che sarebbe dovuta scattare il 1.o gennaio prossimo era quella riguardante l'arredamento e i rivestimenti interni realizzati in maniera da attutire gli urti degli occupanti all'interno dell'abitacolo (che riguarda solo le auto nuove ed è perciò a carico dei costruttori): la norma ha subito uno slittamento di qualche mese per difficoltà tecniche incontrate dalle case automobilistiche nell'installazione del dispositivo.

Dal 1.o gennaio dovranno, inoltre, essere adottati sulle nuove autovetture sedili robusti e solidamente ancorati al veicolo, così come le auto nuove dovranno — come dispone un'altra norma — essere immesse in circolazione con l'assenza di sporgenze e di ornamenti esterni inutili o pericolosi.

Le nuove norme sono contemplate in una legge unica (del 6 gennaio di quest'anno, la n. 942) che prevede per l'applicazione operativa di ogni singola norma un apposito decreto del ministero dei Trasporti. Dalla sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* dovrà intercorrere un anno per l'attuazione dei nuovi dispositivi.

Il ministero ha già emanato quasi tutti i decreti necessari per l'applicazione delle norme (meno alcuni, come quelli per i nuovi pneumatici e per le cinture di sicurezza, la cui normativa deve essere ancora definita a Bruxelles) per cui esistono già altre precise scadenze per la entrata in vigore di altre norme, alcune delle quali dovranno essere attuate dal primo gennaio 1978 (ad esempio nuovo dispositivo di guida in maniera da attenuare le conseguenze di urti frontali, gli attacchi per tutti i posti delle cinture di sicurezza, ecc.).

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**

Le violente scosse di sabato hanno riportato l'angoscia nel Friuli

Molti crolli, feriti, un morto: vanificato il lavoro di 4 mesi

I sinistrati che avevano riparato le proprie case ora non intendono più ritornarci - Gravissima la situazione dei senzatetto - A Gemona si chiede il trasferimento di donne e bambini negli alberghi al mare - Dappertutto desolazione - Mobilitate le organizzazioni del PCI

DA UNO DEGLI INVIATI

UDINE, 12 settembre

A Gemona, ieri mattina, erano stati distribuiti ai bambini i diari scolastici offerti dall'UNICEF, con le scritte in dialetto friulano e i nomi dei piccoli morti del 6 maggio. Nel pomeriggio si erano accomiatati gli alpini in congedo, venuti qui all'inizio dell'estate per collaborare alla ricostruzione. Uno di loro, Vittorio Piotti, ha lasciato a ricordo una scultura, tre aquile che reggono materiali da lavoro, realizzata nelle ore di riposo, dopo essere stato a riparar tetti e puntellare muri pericolanti. La scultura adesso è lì, davanti alla sede provvisoria del Comune, nella frazione di Ospedaletto.

All'improvviso, quella che era stata una giornata di auspici e di commiati si è trasformata in un nuovo capitolo di paura e disperazione. Alle 18,31 la prima scossa, molto secca, calcolata al settimo grado e mezzo della scala Mercalli, epicentro ancora al Monte San Simeone, che fronteggia Gemona oltre il greto del Tagliamento.

Quattro minuti (per tanti provvidenziali per mettersi in salvo) ed ecco la seconda mazzata, superiore alla prima, valutabile sugli otto gradi e mezzo di magnitudo. Poi ancora, nel corso della serata e nella notte, tanti altri sussulti, di minore intensità. Ovunque, in Friuli, panico ed un fuggi fuggi generale dalle case: per migliaia e migliaia di persone una nottata insonne, nelle tende, nelle auto, a dar corso ai primi interventi. Se non si lamentano altre vittime, salvo Luigi Sabbadello, lo sfortunato abitante di Ragogna, caduto nel proprio bagno e deceduto all'ospedale di San Daniele, si registrano un certo numero di feriti e soprattutto nuovi, ingenti danni.

A Gemona, ancora una volta il centro più martoriato, incontriamo il vice-sindaco Ezio Bruno Londero. «Stasera, alla riunione della Giunta con i capigruppo — ci dice — insisteremo perché le donne e i bambini siano trasferiti a Lignano ed in altre località marine. Qui non è più possibile rimanere. Anche i più decisi a non volersene andare sono scoraggiati. Oltre tremila erano già entrati nelle case; adesso, dopo quello che è accaduto, non ne vogliono più sapere».

In effetti, nel centro storico della cittadina, quel poco che era rimasto in piedi è venuto giù. Un'ala superstite del Duomo è crollata proprio stamattina, dopo l'ennesimo movimento tellurico. Si segnalano quattro feriti, uno dei quali, Primo Forgiarini, in modo abbastanza serio. Tutto un lavoro, lento e contrastato, di rilevazione dei danni e di riattamento degli edifici non irrimediabilmente compromessi, dovrà ripartire da zero, mentre la stagione fredda incalza.

«Noi vogliamo ancora ricostruire Gemona — soggiunge Londero — ma certo bisogna vincere lo scoraggiamento, che ora, dopo le nuove scosse, seguite ai ritardi e alle inadempienze, è assai diffuso». Mentre parliamo con il vice-sindaco, giunge sul posto il generale Mario Giannulli, comandante del Genio del V Corpo d'Armata. A Udine sono stati trasferiti nella serata di ieri nelle località più colpite, altri duecento militari, muniti di varie attrezzature (quattrocento erano già sul posto da prima). C'è bisogno di altre tende, per ricoverare i nuovi sfollati, e si lavora per riattivare la viabilità, interrotta o minacciata in più punti da frane o dalla caduta di cavi elettrici.

Raggiungiamo Venzone mentre sulle nostre teste gli elicotteri militari ripropongono con il loro ronzio l'atmosfera drammatica dello scorso maggio. All'ingresso del vecchio centro medioevale un operaio con l'elmetto ci blocca: «E' crollato tutto, non si passa più». In realtà, Venzone è un deserto di rovine. Anche qui un ferito, con fratture alle gambe.

A due chilometri di distanza, all'albergo Miraflori, ci raccontano dei minuti di terrore trascorsi la sera di sabato. I valligiani stavano salutando i volontari in partenza, allorchè la terra ha tremato. Nella fuga una bambina di due anni è rimasta all'interno del locale. «La porta non si apriva più — ricorda un uomo col volto segnato dalla fatica e dalla tensione — e prima di recuperarla sana e salva sono trascorsi momenti terribili».

Oltre il ponte sul Tagliamento e Trasaghis, proprio ai piedi del San Simeone, ormai così tristemente noto. All'ingresso del paese, un cartello ammonitore: «No allo spopolamento del Friuli!». Ma anche qui, tanto silenzio e desolazione. Alla tendopoli, il giovane consigliere comunale Valdi Collavizza vince la stanchezza con accenti di ottimismo. «Guardi là, tra una settimana saranno pronti ventiquattro prefabbricati norvegesi». Ventiquattro, una goccia nel mare del bisogno. Ma sarebbe impietoso fargliela rilevare in un momento come questo.

A Trasaghis si lamentano alcuni crolli, ma nessuna conseguenza di rilievo all'incolumità degli abitanti. Altrettanto è nella vicina Bordano, dove incontriamo il vice sindaco Rosina Picco (il compagno on. Colomba, sindaco di questo piccolo comune, sarà qui da domani con la delegazione delle commissioni parlamentari). Nella zona i pendii montani erano stati da poco bonificati dai massi pericolanti: ora si dovrà ricominciare daccapo. La strada per Braulins, pavimentata di recente, è ingombra di pietre e terriccio.

Crolli e danneggiamenti si sono verificati in tutta l'area sinistrata: a Osoppo, Buia, Magnano in Riviera, Artegna, Tarcento, nello Spilimberghese. Estese ripercussioni si sono avute nella città di Udine, a Tolmezzo e nel resto della Carnia. Non si contano le persone colpite da malore per lo spavento provato.

L'organizzazione del nostro partito si è mobilitata sin dai primi istanti — come già la sera del 6 maggio — per predisporre tutti gli interventi necessari. Parlamentari, consiglieri regionali, amministratori locali, dirigenti e militanti hanno raggiunto le località situate all'epicentro del nuovo episodio sismico.

Un impegno che è anche critica per chi finora è mancato alla prova. Dopo quanto è accaduto ieri sera, infatti, ogni ora perduta è una colpa imperdonabile. Verso il Friuli e verso la coscienza di tutto il Paese.

Fabio Inwinkl

Diciannove scosse fra sabato e ieri

TRIESTE, 12 settembre

Numerose le scosse di terremoto susseguitesi alle due — violentissime — di sabato sera. Ben 19 sono state le scosse dalle 18,30 di ieri alle 13 di oggi. Nove di queste hanno raggiunto o superato il quinto grado della scala Mercalli.

La tragedia del Friuli

DALLA PRIMA

sa. Le scosse di ieri sera hanno ravvicinato e drammatizzato all'estremo i termini della crisi friulana. La capacità di resistenza sotto le tende è all'estremo. L'inclemenza del tempo ha trasformato in un esercizio di pura crudeltà il continuo protrarsi delle scadenze fissate dalla Giunta regionale per la liquidazione delle tendopoli. I prefabbricati promessi non ci sono. Le poche migliaia di case riattate alla meno peggio in queste settimane sono crollate o ridiventate inabitabili. Ed è tornato il terrore di ripararsi sotto un tetto che può crollarti sulla testa come è avvenuto quattro mesi fa.

A questo punto l'alternativa ad una sistemazione che non sia la tenda — destinata a venire abbandonata nel giro di pochi giorni — è soltanto la fuga, lo spopolamento. Per questo, i sindaci e gli amministratori comunisti e socialisti hanno chiesto che si provveda, subito, a requisire case, alberghi, alloggi di ogni tipo ai margini del vasto perimetro soggetto all'aggressione degli eventi tellurici.

Il problema del Friuli si ripropone cioè nei termini di urgenza e nella dimensione di grande problema nazionale ai quali il miope e meschino «piccolo cabotaggio» della Giunta regionale tentava fino a ieri di sottrarsi. E' il problema dell'emergenza, di un tetto sicuro, di un riparo da fornire a tutti i sinistrati nel giro delle prossime settimane, facendo appello — come afferma chiaramente il comunicato della riunione di Tricesimo — ad ogni risorsa, e tornando ad affiancare alle istituzioni regionali un ufficio governativo che garantisca l'indispensabile contributo dello Stato.

Ma è anche il problema delle misure organiche e di più lungo respiro che debbono garantire la ricostruzione e la rinascita di questa terra. Per lo studio e la proposizione di queste misure, proprio domani, cioè nel vivo di una situazione tornata drammatica al di là di ogni previsione, inizia la sua visita di tre giorni nel Friuli la delegazione costituita dai presidenti e da membri delle commissioni Interni, Lavori Pubblici, Bilancio, Industria, Agricoltura, Partecipazioni statali della Camera e del Senato. Anche il lavoro di questa delegazione deve essere ispirato all'emergenza, alla più estrema sollecitudine.

Già nella sua visita compiuta ai primi di agosto, il compagno Pietro Ingrao, presidente della Camera dei deputati, aveva sottolineato con forza la necessità di investire subito il Parlamento, alla ripresa dei lavori immediatamente dopo le ferie, della questione del Friuli. Passato settembre, le assemblee parlamentari saranno oberate di fatti da una massa tale di scadenze e di impegni di grande portata, che potrebbero seppellire la proposta per il Friuli, la quale pare debba concretarsi in una legge speciale.

Dopo la visita di Ingrao, si sono avute quelle di Fanfani, presidente del Senato, ed infine dell'on. Andreotti, presidente del Consiglio dei ministri. Anch'esse hanno collocato il dramma del Friuli nella sua dimensione di priorità nazionale. La delegazione mista delle commissioni parlamentari della Camera e del Senato rappresenta di per se stessa una novità politica e di metodo, indice del grande spirito di responsabilità e del modo nuovo di atteggiarsi del Parlamento di fronte alle questioni che travagliano la vita del Paese.

E' perciò un'occasione da non perdere. In tale quadro, impressiona ancor più il fatto che ancora ieri la Democrazia Cristiana friulana ed il presidente della Giunta regionale, Comelli, abbiano parlato del mese di ottobre come del periodo per avviare il confronto Stato-Regione sui problemi della rinascita del Friuli. Cosa significa questa dichiarazione? Forse che il viaggio della delegazione del Parlamento rischia di essere inutile o quasi, perchè la Giunta regionale non ha ancora proposte precise da avanzare? Dopo il tremendo avvertimento di ieri sera, una posizione del genere appare di una gravità e di un'irresponsabilità che superano ogni possibile commento.

E' davvero tempo che il Friuli Venezia Giulia possa contare sull'impegno di unità e di solidarietà nazionale — indispensabile per far fronte al dramma di questa terra — sollecitato e garantito nella regione stessa da un largo schieramento di forze che sappiano intendere l'urgenza dei problemi e interpretare la angoscia e la disperata volontà di ripresa della sua gente.

Ripristinata la linea ferroviaria Udine-Vienna

UDINE, 12 settembre

E' stata ripristinata poco dopo le 13 di oggi la linea ferroviaria Udine-Tarvisio-Vienna, interrotta ieri sera al momento delle due violente scosse di terremoto da una frana lunga un chilometro nel tratto Moggio-Carnia. Squadre di operai hanno lavorato per tutta la notte e nella mattinata per ripristinare la linea, sgomberando i binari e controllando minuziosamente tutti i ponti e gli impianti di elettrificazione.

Convocata la Giunta regionale del Friuli-V.G.

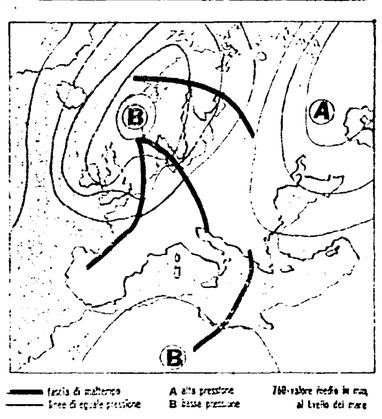
UDINE, 12 settembre

La Giunta regionale del Friuli-Venezia Giulia si riunirà d'urgenza domani mattina ad Udine nella sede dell'assessorato dell'Agricoltura, sotto la presidenza dell'avv. Antonio Comelli, per fare il punto sulla grave situazione venutasi a creare nelle zone terremotate dopo la ripresa dell'attività sismica, e sui provvedimenti urgenti da adottare.

situazione meteorologica

LE TEMPERATURE

Bolzano	8	18
Verona	9	21
Trieste	14	23
Venezia	14	22
Milano	12	18
Torino	12	13
Cuneo	11	15
Genova	13	20
Bologna	11	23
Firenze	9	25
Pisa	11	24
Ancona	15	22
Perugia	12	21
Pescara	11	24
L'Aquila	7	19
Roma	10	27
Campob.	10	22
Bari	16	24
Napoli	12	26
Potenza	12	22
Catanz.	15	28
Reggio C.	19	30
Messina	20	27
Palermo	19	27
Catania	16	31
Alghero	16	30
Cagliari	20	24



La nostra penisola è ora interessata da una distribuzione di pressioni livellate con valori leggermente superiori alla media. Le regioni settentrionali sono ancora interessate dal passaggio di perturbazioni che dall'Europa centro-settentrionale si dirigono verso i Balcani. Pertanto su queste località il tempo sarà caratterizzato da un'attività nuvolosa piuttosto consistente associata a precipitazioni. Durante il corso della giornata i fenomeni si attenueranno a cominciare dalle regioni nord-occidentali e il relativo settore della catena alpina. Per quanto riguarda l'Italia centrale, condizioni di variabilità con alternanza di annuvolamenti e schiarite. L'attività nuvolosa sarà più frequente sulle regioni tirreniche, dove potrà dar luogo a qualche pioggia isolata, le schiarite saranno più ampie sulle regioni adriatiche. Sull'Italia meridionale e sulle isole condizioni generalmente di tempo buono, con scarsa attività nuvolosa e ampie zone di sereno. Tendenza a temporanea accentuazione della nuvolosità sulle regioni del basso Tirreno. La temperatura senza variazioni notevoli. Foschie e locali banchi di nebbia possono interessare durante le ore notturne le pianure del nord.

Sirio

Sulla strada per Pozzuoli

Grossa frana a Napoli Sgombrati tre fabbricati

Precipitati in basso dal costone franoso un migliaio di metri cubi di pietrame e terriccio - Hanno dovuto abbandonare le proprie abitazioni 64 famiglie

NAPOLI, 12 settembre

Per ordine dei vigili del fuoco di Napoli, 64 famiglie hanno dovuto sgomberare oggi tre fabbricati su cui incombe la minaccia di una frana. Il fatto si è verificato in via Napoli vicino a Pozzuoli. In quel punto la strada si snoda ai piedi di un ripido costone. Finora si calcola che oltre un migliaio di metri cubi di pietrame e terriccio siano già caduti.

A dire degli esperti il movimento franoso è abbastanza esteso e tende ulteriormente ad allargarsi. Si teme anzi che esso possa minacciare anche altri fabbricati ed è stato dichiarato inagibile anche uno degli edifici dell'Accademia aeronautica militare, che sorge proprio in cima al costone franoso.

La grande massa di terra si è abbattuta su uno spiazzo dove sarebbe dovuto sorgere un albergo e il cui progetto a suo tempo venne respinto proprio perché l'area interessata non offriva sufficienti garanzie di sicurezza, sovrastata come era da una enorme massa franosa.

I vigili del fuoco, considerando che il movimento franoso tende ad allargarsi, ritengono consigliabile la chiusura al traffico di via Napoli, la strada costiera che collega Pozzuoli con Bagnoli e Napoli; l'altra strada di collegamento è la via Domiziana. E' stato anche raccomandato che i treni della ferrovia «Cumana», i cui binari fiancheggiano la strada, percorrano a velocità molto ridotta il tratto interessato.

Gli esperti stanno intanto lavorando per accertare le cause del fenomeno ed hanno avanzato a riguardo diverse ipotesi: il traffico intenso nella zona, una inavvertita propaggine di movimento sismico, una conseguenza del bradisismo a cui Pozzuoli è interessata, e che tempo addietro portò allo sgombero di interi quartieri nella città vecchia.

I sismografi della zona, comunque, sono tutti sotto controllo.

La sera dell'8 novembre 1970 un'altra frana, staccatasi improvvisamente dal costone, seppellì una FIAT «500» che transitava per via Napoli uccidendo due delle tre persone che erano a bordo. Salvatore Coppola ed Enrico Pasaro, entrambi diciottenni, mentre il guidatore, Giuseppe Sodano, gravemente ferito, scampò a stento dopo un lungo periodo in cui rimase tra la vita e la morte.

IL RISTORANTE
FERRERO
di Corso Vittorio Emanuele, 54 - TORINO

ricorda ai buongustai torinesi che
QUESTA SERA alle ore 20 avranno inizio le

SERATE GASTRONOMICHE SVEDESI

in collaborazione con il SAVOY HOTEL di Malmoe.

Saranno presentati piatti tipici di cucina svedese: Toast alla Walter, Anguilla affumicata fredda, Salmone marinato, Arrosto freddo di renna affumicata, Souffle di sardelle con salsa di caviale svedese, Anguilla del pescatore, Salmone salato alla casalinga, Filetto di renna marinato al ginepro, Suells sula, Sorbetto di mirtilli rossi.

Da QUESTA SERA fino al 15 settembre suonerà il Complesso folkloristico
MIXED MEDIA di Malmoe

Lire 10.000 a persona tutto compreso
Prenotazioni 546.081 / 547.225
Parcheggio Garage Caudano, Via U. Rattazzi