

Un computer «si ribella» e per un soffio la navetta non spicca il volo da Cape Canaveral

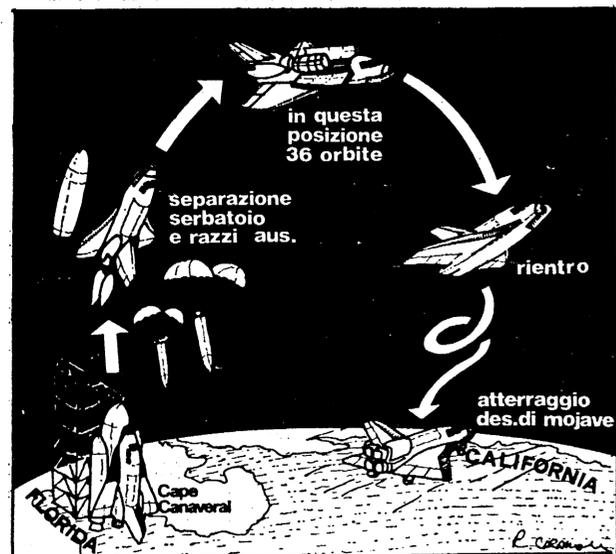


Un veterano ed una recluta per «Columbia»

CAPE CANAVERAL — «Bob ed io siamo pronti a far volare questo cosa. Guardiamo con impazienza alla nostra missione. Speriamo che tutto proceda in modo che si possa partire regolarmente». Così aveva detto giovedì parlando con i giornalisti (tenuti a distanza di cento metri per evitare ogni possibile «contaminazione») John Young, comandante della navicella «Columbia». Le cose non sono andate come egli sperava, il lancio è stato rinviato di 48 ore: ma ciò non ha intaccato la calma e la padronanza di sé dei due astronauti. Quando già erano nell'abitacolo dello Shuttle da varie ore, nella scomodissima posizione orizzonta-

le necessaria per offrire minore resistenza alla forza di gravità nei primi minuti di ascesa del razzo, uno dei controllori di volo aveva trasmesso per radio: «Dovete scusarci per il ritardo, non tutti i violini erano stati accordati». Young si è limitato a rispondere con un lacinico «va bene», senza tradire alcuna emozione.

Questa padronanza dei propri nervi non deve del resto sorprendere. John Young è un veterano dello spazio nel senso pieno del termine, avendo già partecipato ad altre quattro imprese, due delle quali con destinazione Luna. Californiano, 50 anni, sposato con due figli, proviene dalla carriera militare



ed è astronauta della NASA dal 1962. Nel 1965 fu il protagonista di un importante collaudo, tenendo i comandi della prima navicella Gemini in missione operativa (ma quel volo, a differenza di quello dello Shuttle, era stato preceduto da due lanci senza equipaggio).

L'anno dopo fu al comando della Gemini 10, la terza ultima della serie, che effettuò ripetute manovre di aggancio orbitale. Nel 1969 pilotò il modulo di comando dell'Apollo 10, cui spettò — senza toccare il suolo lunare — di «provare» definitivamente tutte le fasi del successivo storico volo che portò il 20 luglio l'Apollo 11 a scendere sulla Luna. Nel

1972 comunque toccò anche a lui la soddisfazione di compiere uno sbarco lunare, al comando dell'Apollo 16. Da quasi due anni era stato scelto per comandare il primo volo dello Shuttle, e visti i suoi precedenti la scelta non poteva essere più appropriata.

Il secondo componente dell'equipaggio è invece per così dire un «novizio», secondo la tradizione — seguita anche dai sovietici — di abbinare ad un veterano dello spazio un astronauta alla sua prima missione. Robert Crippen infatti, 44 anni, ha anch'egli al suo attivo una lunga esperienza di volo, ma non ha mai parte-

cipato ad un lancio nello spazio.

La missione di Young e Crippen aprirà la strada ad una nuova generazione di astronauti, che non saranno più necessariamente professionisti del volo, altamente specializzati. Nello Shuttle c'è posto per sette astronauti; quando la navetta sarà definitivamente collaudata, ai piloti e ai navigatori si affiancheranno scienziati, studiosi e tecnici «civili», che prenderanno il via dopo un limitato (anche se rigoroso) periodo di addestramento.

NELLE FOTO: I due astronauti USA e l'impresa dello Shuttle in un disegno di Roberto Caramelli

La scommessa che riporta l'America nello spazio

I rischi di un volo che non è stato preceduto da collaudi orbitali — Novemila miliardi di lire investiti nell'impresa — Un veicolo di tipo nuovo

La missione dello Shuttle, sia pure rinviata di 48 ore, segna al tempo stesso il ritorno degli astronauti americani nello spazio dopo quasi sei anni di assenza (l'ultimo volo fu, nel luglio 1975, quello dell'Apollo 18, che si agganciò in orbita con la cosmonave sovietica Sojuz 19) il collaudo di un veicolo spaziale di tipo nuovo, capace di tornare a terra, dopo la sua missione orbitale, atterrando come un normale aereo (normale, naturalmente, fino ad un certo punto, dato che ha bisogno di una pista speciale e di speciali attrezzature di controllo e che rientra nell'atmosfera ad una velocità che nessun aereo ha mai sfiorato nemmeno alla lontana). Un veicolo, dunque, che può essere utilizzato per più missioni successive, a differenza di tutte le navicelle spaziali finora impiegate, che pur atterrando (o ammarando) «dolcemente», sostenute da paracadute consumano la loro esistenza in un unico viaggio di andata e ritorno; ed un veicolo — va subito aggiunto — che non è mai stato sperimentato in precedenza e che compirà dunque proprio domani la sua prima prova; salvo altri imprevisti.

Questo semplice dato basta già di per sé a sottolineare la eccezionalità del progetto Shuttle e a giustificare la decisione di rinvio adottata ieri pomeriggio, in presenza di imprevisti, anche se limitati, inconvenienti tecnici. Non si scherza con la vita di due astronauti (e non si scherza nemmeno con novemila miliardi di lire, quanti ne sono stati investiti per portare il progetto «Shuttle» a concreta realizzazione). Mai in precedenza, infatti, un veicolo cosmico era stato lanciato in orbita con l'equipaggio senza che si fossero

prima effettuati ripetuti lanci di prova, in missioni identiche a quella definitiva ma interamente affidate a sistemi di guida automatici. E mai era stato così necessario che tutto funzionasse alla perfezione, fino al minimo dettaglio, riducendo all'indispensabile quei margini di rischio che appaiono comunque superiori ad ogni precedente esuberanza.

Una vera e propria scommessa, insomma, giustificata formalmente con la esigenza di recuperare il tempo perduto (lo Shuttle è in ritardo di tre anni sulle previsioni originarie) e di entrare decisamente in una nuova fase della esplorazione spaziale: quella costituita dalla realizzazione di stazioni orbitali permanenti, dagli impieghi multifunzionali (non esclusi, purtroppo, quelli di carattere militare) e verso le quali un veicolo come lo Shuttle può assicurare una spola continua di equipaggi e materiali.

Questa fase, per la verità, è già iniziata da più di tre anni, da quando, cioè fu messa in orbita la stazione spaziale sovietica Salut 6. Da quel giorno — eravamo nel settembre 1977 — la Salut 6 è stata raggiunta da ben trenta navicelle spaziali, sedici delle quali con equipaggio, in un crescendo di complesse manovre che ha visto agganci orbitali, rifornimenti, scambi di equipaggio, rifornimenti automatici di carburante. Tredici Sojuz per così dire «tradizionali» e tre Sojuz-T di tipo nuovo, tutte con equipaggio (in totale trentatré cosmonauti, otto dei quali non sovietici); due Sojuz automatiche, una delle quali (la Sojuz T-1) sperimentale e l'altra (la Sojuz 34) destinata a rimpiazzare un veicolo avariatosi nel corso; dodici Progress, cosmonavi auto-

matiche da rifornimento che hanno portato sulla Salut materiali, carburante, viveri, addirittura la posta per i cosmonauti.

Ecco, se pensiamo a tutto questo possiamo capire fino in fondo che cosa significa, in prospettiva, il collaudo di un veicolo come lo Shuttle, capace di compiere più viaggi di andata e ritorno; e possiamo anche valutare quanto cammino è stato percorso rispetto al primo prototipo di stazione spaziale — lo Skylab — messo in orbita dagli americani in tre esemplari fra il giugno 1973 e il febbraio 1974 per complessivi 171 giorni di missione.

Siamo, in effetti, alle soglie di quella fase che possiamo ben definire della «maturità» della esplorazione spaziale. Naturalmente il cammino è ancora lungo e complesso. Lo Shuttle, abbiamo visto, torna a terra ed è quasi immediatamente riutilizzabile, con le sue rispettabilissime 78 tonnellate di peso; ma per andare in orbita ha ancora bisogno di un gigantesco «booster» (serbatoio) a perdere e di due razzi supplementari solo in parte recuperabili. Rappresenta cioè ancora una tappa intermedia fra le navicelle della generazione precedente e le vere e proprie astronavi del futuro. E tuttavia questo futuro già ci consente, insieme alle missioni sovietiche sulla Salut, di toccarlo con mano.

Domani cade il ventesimo anniversario del primo volo di un uomo nello spazio, l'ormai leggendaria avventura di Yuri Gagarin. Quale migliore celebrazione della contemporanea presenza, domani in orbita, dei due americani dello Shuttle e dei due sovietici al lavoro dai primi di marzo sulla Salut 6?

Giancarlo Lannutti

Speravano così di evitare il trasferimento in un altro penitenziario

Incendiano la cella, nessuno li soccorre. Morti carbonizzate due detenuti a Salerno

Uccisi dalle esalazioni sprigionate dai materassi di gommapiuma - Quando le guardie sono entrate erano già morti - La tragedia in un carcere cadente che scoppia - Il nuovo in costruzione da 15 anni

SALERNO — E' stata una fine orrenda. E mentre dentro loro morivano soffocati e bruciati, fuori alcune guardie carcerarie assistevano impotenti ed atterrite alla tragedia attraverso le grate della piccola cella all'americana: il fumo densissimo — e micidiale perché sprigionato da materiale sintetico — e le brandine messe davanti all'inferriata hanno impedito a chiunque di entrare. Il dramma si è consumato in pochi istanti. Poi, quando la grida dall'interno della cella sono cessate, il fumo si è diradato lentamente e sono apparsi i corpi dei due detenuti. Il primo, riverso su una brandina e su quel poco che restava del materasso andato in fiamme, era completamente carbonizzato. Il secondo, che aveva inutilmente cercato rifugio nell'angolo più lontano della cella, lo hanno trovato rannicchiato e bruciato un po' dovunque. Dovevano essere trasferiti dal carcere di Salerno alle 16 di ieri pomeriggio. Poco più di un'ora prima, alle

14.45, hanno incendiato tutto per protestare contro il non voluto trasferimento. Doveva essere, nei loro piani, un gesto clamoroso e nulla più. E' finita, invece, come è finita, e così adesso il carcere di Salerno si allinea assieme ad altri sul banco degli imputati entrando a far parte — dopo la tragedia di ieri — della schiera dei penitenziari nell'occhio del ciclone.

I due detenuti morti avevano meno di trent'anni. Giovanni Caputo salernitano, 23 anni, era in attesa di appello dopo essere stato condannato per estorsione e galera; doveva uscire di carcere nel marzo dell'anno prossimo. Cirò Imperato, 27 anni, era invece ancora in attesa di giudizio. Era accusato di estorsione.

Ieri pomeriggio, come detto, dovevano essere trasferiti dal carcere di Salerno (300 detenuti, ma dovrebbe ospitare la metà in meno) a quello di Sala Consilina.

Cirò Imperato già lo conosceva e non voleva tornare. Aveva famiglia a Salerno,

e la madre malata di cuore. La protesta è nata per questo. Il suo unico compagno di cella, Giovanni Caputo, appunto, si è fatto convincere subito: aveva anche lui famiglia a Salerno e, dopo tutto, a protestare non rischiava molto.

I due detenuti, dopo aver sistemato le brandine davanti alla grata d'ingresso della cella, hanno cominciato a dare fuoco alle poche suppellettili ed ai due materassi. Le fiamme si sono alzate subito altissime. Ma ad ucciderli — è il medico legale a confermarlo — sono state le esalazioni micidiali sprigionate dai due materassi di gommapiuma. Pare che Giovanni Caputo abbia perso quasi subito i sensi finendo su una delle due brandine in fiamme. Il suo compagno, invece, ha cercato rifugio nella zona lontana dal fuoco, vicino ad un piccolo lavandino. Si è gettato acqua in faccia per combattere il fumo. E' stato inutile.

Fabrizio Fec

Agguato a Palermo a maresciallo dei CC

PALERMO — «Era armato. Gli avevo intravisto una pistola alla cintola. Un normale controllo — stavo per chiedergli il porto d'armi — quando da dietro, l'altro, il suo complice, m'ha sparato». Antonio Vitagliano, 53 anni, maresciallo dei carabinieri, ha ricostruito così — prima d'entrare in sala operatoria, ferito allo stomaco — l'aggressione di cui è stato fatto bersaglio ieri verso le 17 a Palermo. Le condizioni del sottufficiale non sono preoccupanti. Ricovertato nel reparto chirurgico dell'ospedale civico, dovrebbe averne per 15 giorni poiché il proiettile non ha lesi organi vitali.

A sparare è stato un giovane di bassa statura, snello, non più di vent'anni, jeans e giubbotto scuro. Stava passando davanti alla Stazione Crispi dei carabinieri in via Francesco Lo Jacomo, nel centro residenziale della città. Quando il maresciallo l'ha visto scendere da una motoretta, guidata da un altro giovane, si è insospedito ed ha intimato l'alt. Poche parole, la classica intimidazione: «Documenti», e il conducente dello scooter, che aveva fatto in modo, intanto, di rimanere fuori del raggio visuale del maresciallo, estrae una pistola ed esplosce, senza una parola, un colpo, in direzione dello stomaco del sottufficiale.

Poi i due giovani scappano via in motoretta. Uno dei due lascia per terra una parrucca. Ricerche e posti di blocco sono stati subito istituiti da polizia e carabinieri, inutilmente.

Anche oggi voli sospesi

E' confermato: aerei bloccati per sette giorni

ROMA — Paralisti del trasporto aereo a partire dalla mezzanotte di lunedì. La Associazione autonoma dei piloti, Anpac, ha confermato ieri la decisione di sciopero dal 14 al 20 aprile prossimo. «Insoddisfatti» per le conclusioni dell'incontro di ieri al ministero del Lavoro sulla vicenda Itavia. L'Anpac, infatti, ha convocato per lunedì il proprio comitato esecutivo per una valutazione più approfondita. Intanto per oggi, un «assaggio» della «sette giorni» con uno sciopero di sistema: i piloti autonomi di DC-9 protestano contro i provvedimenti disciplinari nei riguardi di un loro collega.

La conferma di una settimana di sciopero per «solidarietà» con i colleghi dell'ex compagnia privata Itavia, è secondo i sindacati unitari, assolutamente inopportuna e sconsigliata. Dall'incontro di ieri, per quanto tardivo e pur non essendo stati ancora fuggiti tutti i timori, è scaturita la conferma di sistemi di tutto il personale ex Itavia a partire dai primi di luglio e entro e non oltre l'aprile '82, il piano illustrato dal ministro delle Partecipazioni Statali, dall'assunzione da parte della nuova società, l'Aermediterranea, di 396 dipendenti dell'ex Itavia; il passaggio di altri 392 all'Italia e di altri 100 ai sindacati e dei restanti all'Ati o alla società di gestione dei servizi aeroportuali. Ampie garanzie vengono date, contrariamente alle perplessità espresse dall'Anpac, anche per l'impiego di tutti i piloti ex Itavia.

I dirigenti dell'organizzazione autonoma hanno cercato in questi ultimi giorni di spostare l'accento sulla vertenza contrattuale che da mesi segna il passo. E anche in questo settore si scontano rinvii e incertezze del governo che però nascondono — ha rilevato in una dichiarazione il compagno Libertini — «manovre oscure e anche precise forme di connivenza con gli autonomi». Le cosanguinee saranno appunto una settimana di paralisi del volo con «pesanti contraccolpi per gli utenti, il turismo e l'economia del Paese».

I comunisti di fronte alla grave situazione che si è creata e agli sviluppi drammatici che si profilano chiedono — afferma Libertini — l'immediata convocazione delle parti per «passare alla fase conclusiva del negoziato con gli autonomi». Le cosanguinee saranno appunto una settimana di paralisi del volo con «pesanti contraccolpi per gli utenti, il turismo e l'economia del Paese».

I comunisti di fronte alla grave situazione che si è creata e agli sviluppi drammatici che si profilano chiedono — afferma Libertini — l'immediata convocazione delle parti per «passare alla fase conclusiva del negoziato con gli autonomi». Le cosanguinee saranno appunto una settimana di paralisi del volo con «pesanti contraccolpi per gli utenti, il turismo e l'economia del Paese».

l'accettassero; il governo dovrebbe, sulla base del «codice» dei sindacati unitari, avvertire l'Anpac che non tollererà comunque agitazioni che vadano oltre le 48 ore e che si estendano al periodo festivo, usando in tal caso tutti i mezzi di cui dispone per garantire il servizio.

Lo sciopero dei piloti di DC-9 in programma per oggi dalle 11 alle 15 ha indotto l'Alitalia a modificare i programmi di volo. Regolari i collegamenti Ati; soppressi i voli Roma-Zurigo e Roma-Ginevra, andata e ritorno, e 12 voli nazionali previsti fra le 11 e le 15.

Non ci sarà, lunedì, l'annuncio sciopero degli autoferrovie. Le parti sono state convocate da Foschi per martedì. Confermati, invece, gli scioperi previsti dal 27 aprile al 15 maggio.

i. g.

Sciopero Faib-Figse

Benzina: pompe di nuovo chiuse il 15 e 16

ROMA — Nella prossima settimana serbatoi delle auto a secco? La minaccia viene dalle agitazioni dei gestori delle pompe di benzina aderenti alla Faib-Confcommercio e alla Federenergia-Cisl.

Anche se con motivazioni diverse, le organizzazioni sindacali chiedono al governo l'aumento dei margini di guadagno in previsione del prossimo aumento del carburante «anche in considerazione — dice un comunicato congiunto Faib-Faib — dell'aumento del costo del lavoro e delle notevoli riduzioni di vendite (— 10 per cento) in particolar modo nelle grandi città».

Dopo lo sciopero di giovedì (che ha visto la quasi totale chiusura degli impianti di carburante) la Faib e la Figse hanno confermato le agitazioni a carattere nazionale per mercoledì e giovedì prossimi. Sono stati programmati per il 15 incontri fra i gruppi parlamentari e delegazioni di lavoratori provenienti da tutta Italia. Il 16, come ulteriore forma di pressione verso il governo, è stata convocata la riunione del consiglio nazionale della Faib che dovrà decidere anche ulteriori iniziative di lotta.

Queste in sintesi le richieste delle organizzazioni dei gestori delle pompe di carburante: ufficializzazione della determinazione semestrale dei margini di guadagno; la riduzione degli orari settimanali degli impianti stradali ed autostradali; la approvazione del Fondo indennizzi per la ristrutturazione della rete degli impianti ed infine si chiede al governo un pronunciamento contro la richiesta di liberalizzazione dei prezzi dei carburanti.

Nel giro di un mese e mezzo uccisi a Gioia Tauro padre e due figli

Strage di mafia dietro una TV privata

Dalla nostra redazione GIOIA TAURO (RC) — Della famiglia Priolo sono rimaste in vita solo le donne, madre e figlia. Gli uomini, Francesco il capofamiglia, Nicodemo e Giuseppe, i figli maschi, sono stati tutti sterminati nel giro di un mese e mezzo nell'ambito di una guerra senza quartiere che le famiglie mafiose di Gioia Tauro si sono dichiarate da lungo tempo. In ballo — come confermano gli stessi inquirenti — c'è qualcosa di grosso: una nuova spartizione di interessi in arrivo, qualche sgarbo commesso incautamente, soldi non restituiti o chissà che. In ogni caso è un trattato di regolamento di conto mafioso. E la famiglia Priolo in questo quadro deve essersi attirata contro le ira di qualche potente «capobastone» locale che ha ordinato così lo sterminio.

I primi a cadere, il 17 febbraio scorso, sono stati Francesco e Nicodemo Priolo, 32 e 19 anni, uccisi in un agguato mentre uscivano dalla emittente televisiva di proprietà del Priolo, Telecable 1, collegata a Canale 5. Poi, ieri, è stato ritrovato il cadavere dell'altro

figlio di Priolo, Giuseppe, di 25 anni. Dopo la morte del padre e del fratello, Giuseppe era subentrato nella proprietà e nella conduzione di Telecable 1, una emittente attualmente in grande espansione, a carattere regionale, con grande ricchezza di programmi e di spettacoli forniti dal gruppo che fa capo all'imprenditore milanese Silvio Berlusconi, proprietario appunto di Canale 5.

Il 31 marzo, improvvisamente, Giuseppe Priolo era sparito da casa a bordo di una BMW. Perché? Perché da un amico. Da una banca aveva prelevato anche quattro milioni. Mercoledì sera infine Priolo è stato trovato, crivellato da numerosi colpi di pistola alla testa e alla schiena, in una contrada di Rosarno, a circa dieci chilometri da Gioia Tauro.

Perché Priolo? Perché lo sterminio? Sono queste le domande alle quali si cerca di dare una risposta. Che si tratta di interessi mafiosi, come detto, non pare ci sia più dubbio. I due figli di Priolo erano stati fermati più volte negli ultimi tempi per porto abusivo di armi e per tre volte un sequestro di materiale elettrico

di loro proprietà era stato fatto segno ad attentati. In paese si parla apertamente del Priolo come una famiglia dell'entourage del Pirelli, la cosca ancora più forte nella zona nonostante la morte del capo indiscusso, don Momo. Ma la supremazia del Pirelli è ora seriamente messa in discussione. I Mammoletti, i Rugolo, i Mazzaferro sono le cosche che insistono da vicino al dominio del Pirelli e in ballo ci sono interessi grossi, supremazia, ma anche vendette da compiere fino in fondo secondo un sanguinario rituale mafioso che si intraccia alla perfezione con i nuovi campi d'azione delle cosche imprenditrici. Famiglie di secondo piano entrano allora in campo come sta accadendo proprio a Gioia Tauro e proprio contro i Pirelli — per vendicare morti ammazzati ed i loro morti ammazzati (ed il record nazionale ed internazionale di omicidi nella Piana, superiore alla stessa New York, dice a questo proposito tutto) — spesso fungendo da longarm delle cosche più importanti che eliminano, in tal modo, gli avversari.

Filippo Veltri

Approvato all'unanimità alla Camera

Raddoppiate le paghe ai soldati: ancora poco

ROMA — Salgono da mille a duemila lire le paghe giornaliere per i militari in servizio di leva. Il provvedimento è stato votato all'unanimità giovedì pomeriggio; ora il disegno di legge passa all'altro ramo del Parlamento per l'approvazione definitiva.

Sempre al Senato nella seduta di ieri, è stata approvata un'altra legge in favore dei militari che stabilisce l'equo indennizzo a tutte le vittime del dovere, cioè per le famiglie dei caduti o per i militari rimasti infortunati. Con questo provvedimento — come ha detto il senatore comunista Gatti — si introduce un'uguaglianza di diritti di fronte alla sciagura a prescindere dal grado dei militari colpiti e questo, per le forze armate, è una specie di piccola rivoluzione.

«Inadeguato e tardivo» è stato il giudizio del gruppo comunista sull'aumento delle paghe concesso ai militari di leva; il Pci ha presentato un emendamento per l'elevarlo del «soldo» a tremila lire, ma la proposta non è stata accolta. Per respingere la maggioranza governativa ha dovuto arrampicarsi sugli specchi: è molto difficile infatti sostenere che duemila lire al giorno sono sufficienti a soddisfare le esigenze e i bisogni di quella popolazione di più di duecentomila giovani che ogni anno presta servizio militare.

L'elevamento delle paghe a duemila lire del resto era stato pressantemente richiesto già nel '78 quando venne raddoppiata quella specie di elemosina assistenziale fissata in 800 lire al giorno con una legge del '71.

Un arresto a Rosarno per truffa all'Aima

REGGIO CALABRIA — L'indagine parallela, svolta dalla magistratura di Palmi dopo l'assassinio del compagno Giuseppe Valeriotti, segretario della sezione comunista di Rosarno, è giunta alle prime conclusioni: per truffa ai danni della cooperativa Rinascente è stato arrestato il funzionario dell'AIMA Enrico Irrera sotto l'accusa di aver ricevuto denaro da Michele La Rosa — uno dei presunti mandanti dell'uccisione di Giuseppe Valeriotti — in cambio di una stima favorevole per le arance ritirate dal mercato.

Il gioco era semplice: venivano date arance comuni ed alla rinfusa ma il prezzo corrisposto era quello equivalente ad arance selezionate e di prima qualità. Questo «trattamento» privilegiava soprattutto grossi commercianti e mafiosi che facevano incetta degli agrumi profittando, poi, della dichiarazione di crisi generale per realizzare illeciti e notevoli profitti. L'Irrera, nella sua qualità di presidente della commissione AIMA che riceveva i conferimenti di agrumi presso la cooperativa Rinascente, è accusato di essersi lasciato corrompere favorendo il «La Rosa» nel cui contratto è stato modificato, il mandato di cattura.

situazione meteorologica

LE TEMPERATURE	
Bolzano	12 26
Verona	12 23
Trieste	16 24
Palermo	12 21
Milano	12 23
Torino	12 23
Catania	11 17
Genova	14 20
Bologna	10 23
Firenze	10 27
Pisa	10 24
Ancona	8 18
Perugia	10 21
Pescara	9 19
L'Aquila	11 19
Roma Urb.	12 25
Roma Fr.	12 25
Campob.	11 18
Bari	11 19
Napoli	12 22
Polenza	9 18
S.M. Loe.	12 21
Reggio C.	12 20
Messina	14 19
PALERMO	15 21
Catania	13 21
Alghero	13 22
Cagliari	12 18

SITUAZIONE - L'Italia è compresa in una distribuzione di pressioni invertebrate con valori superiori alla media. La fascia occidentale della penisola è interessata marginalmente da un'area di instabilità localizzata sui versanti meridionali centro-occidentali.

PREVISIONI - Servono alpine, nelle regioni nord-occidentali. Il Golfo Liguro, la fascia tirrenica centrale e le Isole maggiori il tempo saranno caratterizzati da variabilità con alternanze di nuvolosità e schiarite. Localmente si possono osservare qualche precipitazione. In alcune zone costiere che possono sfociare in qualche precipitazione. I rilievi regionali della penisola condurranno di tempo prevalentemente sereno con qualche nuvolosità. Possibile anche la formazione di nebbia in alcune zone costiere. La temperatura al mattino sarà in genere superiore alle medie stagionali.