L'impegno dei sindaci di Torino, Milano, Genova

Il progetto delle tre città entra subito in cantiere

Al convegno di Stresa la prima decisione: la bretella che collegherà la Malpensa all'autostrada - Un comitato di coordinamento per i programmi - Riequilibrio con il Mezzogiorno

Dal nostro inviato

STRESA — Adesso la domanda di rigore è: a quando le prime realizzazioni? Dopo tanto parlarne e dopo che per due giorni a Stresa si sono mobilitate intelligenze e competenze tecniche, politiche e scientifiche per individuare primi terreni di integrazione fra le città del «triangolo» da oggi in poi, gli amministratori di Milano, Torino e Genova sono attesi alla prova dei fatti. Dicono i tre sindaci incontrando la stampa: «Tra sei mesi saremo di fronte a progetti precisi». Cominciando da dove? La «bretella» che collegherà la Malpensa all'autostrada pare abbia già un finanziatore: la società autostradale Milano-Serravalle.

E a dimostrazione che il convegno di Stresa si tradurrà subito in fatti concreti un Comitato di coordinamento — dice un documento approvato al termine dell'incontro — comincerà a definire «un progetto sperimentale di collaborazione». Il comitato sarà composto dai tre Comuni interessati, dagli istituti economici regionali di Piemonte e Lombardia (rispettivamente IRES e IRER) e dall'Ente porto di Genova. Il Comitato «avrà come riferimento gli orientamenti e i quadri programmatici delle Regioni e nazionali per il riequilibrio dell'intero Paese e la rinascita del Mezzogiorno».

L'impegno conclusivo assunto dai promotori del convegno di Stresa è, dunque, non un «municipalistico» tentativo di proporsi come punto forte dello sviluppo nazionale dimenticando l'insieme del Paese. I sindaci di Milano Torino e Genova siglano con l'incontro sul lago Maggiore un impegno in nome della programmazione, e del riequilibrio dello sviluppo nazionale che ha nel Mezzogiorno la questione centrale.

Non c'è da stupirsi, allora, se qualcuno a Stresa ha parlato di «svolta». Sarà infatti ben difficile trovare un precedente a un'iniziativa come questa che ha visto — l'ha detto Renzo Gianotti, segretario del PCI torinese — i comuni amministrati dalle sinistre capaci di discutere e proporre soluzioni e grandi problemi dello sviluppo. Ed è tanto più significativa l'iniziativa di GeMiTo se si pensa alla inerzia storica dei nostri governi in tema di programmazione. Ma sarebbe sbagliato non sottolinearne il significato politico; i comuni delle tre principali città industriali italiane si dimostrano vitali e capaci di proposta strategica ben più di un governo nazionale lacerato da contrasti, imbottigliato in contrapposizioni di schieramenti e di formule.

Non è dunque per caso se al Palazzo dei congressi di Stresa sono intervenuti i ministri delle Partecipazioni Statali, Gianni De Michelis e dei Lavori Pubblici, Nicolazzi, quasi a sottolineare il successo dell'iniziativa di Novelli e Tognoli.

E, tuttavia, proprio l'intervento di De Michelis conferma che sulla questione ci sarà ancora da discutere. Il ministro delle Partecipazioni Statali, infatti, si è lasciato forse prendere la mano dall'entusiasmo. «Adesso bisognerà avere anche Ro-Na (Roma e Napoli, ndr) e altre iniziative del genere» ha detto. E ha dato l'impressione di credere che la strada dell'integrazione fra aree urbane omogenee sia una panacea che se non tutti, molti mali potrebbe curare. Assai difficile, per converso, cogliere nell'intervento di De Michelis le parole «Sud,programmazione e riequilibrio» del Paese, vere chiavi di volta di un'operazione strategica che voglia essere — per usare le parole del ministro — «dinamica e offensiva» nei confronti della crisi.

Questo «nodo», d'altra parte, è stato il socialista Enzo Biffi Gentili — vicesindaco di Torino, cui è toccato concludere il convegno — a sottolinearlo una volta di più: non per sostituirsi al ruolo delle Regioni o dello Stato — ha detto — ma con l'orgoglio di amministratori comunali capaci di farsi carico di progetti di programmazione economica nazionale.

Il presidente del Piemonte Enrietti e l'assessore lombardo alla programmazione Luigi Vertemati (entrambi socialisti) hanno portato al convegno il contributo delle Regioni per le quali hanno rivendicato un ruolo da protagonista nell'individuazione di una nuova strategia di sviluppo (e assieme — ha proposto Enrietti — potranno presentarsi al tavolo della trattativa col governo). Una prova in più, dunque, che la discussione è destinata a proseguire. Intanto, si costituirà il comitato di cui abbiamo detto che lavorerà su sei aree di problemi: economia (analisi per la gestione delle risorse, occupazione e mercato del lavoro); assetto del territorio (ambiente e risorse energetiche) trasporti (aeroporti, porti, strade e ferrovie); comunicazioni (telematica, informatica); ricerca e formazione professionale; attività culturali, mass media e servizi.

Ecco, dunque, su cosa prende l'avvio il primo esempio in Italia di «collaborazione e integrazione fra aree urbane». Un modo concreto per cominciare a occuparsi del futuro.

Diego Landi

Uno spezzone dell'aereo precipitato è finito sul tetto di una delle case adiacenti l'aeroporto. SOTTO: Squadre al lavoro fra i rottami del 727 Pan Am

Sono 156 i morti dell'aereo caduto su un quartiere di New Orleans

NEW ORLEANS — I rottami del gigantesco aereo, un trigetto Boeing 727, giacciono scompostamente in un'area vasta e devastata. Pezzi di case distrutte, schiacciate, una roulotte triturata, lì il troncone della fusoliera, più lontano un frammento d'ala. La zona della città statunitense dove l'aereo si è abbattuto, un sobborgo residenziale chiamato Kenner, sembra ripresa all'indomani di un feroce bombardamento notturno. Vigili del fuoco, autoambulanze, macchine della polizia e dell'esercito continuano dopo più di dodici ore dal tragico incidente a recuperare i corpi delle vittime. Il numero non è ancora certo, le cifre si rincorrono tristemente. Poco più di una decina, si diceva, sperando, la notte scorsa, poi i numeri sono andati inesorabilmente salendo. Degli occupanti dell'aereo neanche uno è sopravvissuto. Così per l'equipaggio. In un primo tempo i funzionari della Panamèrican avevano precisato che a bordo dell'aereo si trovavano complessivamente 143 persone. Purtroppo sbagliavano e per difetto. I passeggeri dell'aereo erano infatti 145. Un bimbo di pochi mesi e un impiegato delle linee aeree non erano stati registrati sulle carte d'imbarco. La vera, tremenda, incognita, però, resta quella di stabilire quante siano le vittime rimaste sotto le case investite dall'aereo. Molti edifici, infatti, si sono incendiati. Undici sono i morti finora ritrovati, un centinaio gli scampati rimasti senza tetto. Terribili sono state le scene di panico, buona parte dei testimoni della disgrazia sono in stato di choc, è difficile riuscire a capire come realmente le cose si siano svolte.

Vediamo di ricostruire, sia pur parzialmente, i fatti. L'aereo è decollato alle 16,10 ora locale, corrispondente alle 23,10 italiane. Sulla città imperversava una violenta tempesta. L'aereo deve aver avuto delle difficoltà nel decollo. Due minuti dopo, forse perché colpito da un fulmine, ma è una circostanza ancora tutta da dimostrare, è precipitato al suolo a quattro chilometri dall'aeroporto, nel sobborgo di Kenner. Prima di schiantarsi e di prendere fuoco, l'aereo ha letteralmente «arato» il tratto di terreno su cui passava.

Otto case hanno subito preso fuoco, alte colonne di fumo si sono levate per ore, terribili sono state, a causa del maltempo che non accennava a calmarsi, le difficoltà delle operazioni di soccorso. A rendere più potente l'incendio e la sciagura ha senz'altro contribuito il serbatoio completamente pieno di carburante. L'aereo che era diretto in Florida, a Miami, aveva appena fatto rifornimento, 8000 galloni, più di 32 mila litri, di combustibile.

Dopo poche ore dalla sciagura è stata aperta un'inchiesta. L'aeroporto di New Orleans è chiuso al traffico. Una camera ardente è stata subito allestita in un hangar. L'ufficio nazionale della sicurezza dei trasporti, lo stesso che da oggi si occuperà dell'inchiesta, attende di esaminare la scatola nera che è già stata ritrovata.

Restano le testimonianze di chi ha visto un fulmine colpire l'aereo, ma i funzionari rispondono che accade spesso che aerei vengano colpiti da fulmini senza conseguenze, dal momento che la scarica elettrica si produce soltanto se il fulmine colpisce qualcosa collegata a terra. Unica notizia confortante quella giunta all'alba, secondo la quale tra le macerie di una casa di Kenner, è stata trovata miracolosamente viva una bambina di 16 mesi.

La sciagura di New Orleans è la più grave mai avvenuta negli Stati Uniti dopo quella del «DC 10» dell'American Airlines precipitato a Chicago nel maggio 1979 poco dopo il decollo, e che causò la morte di 275 persone, 272 a bordo dell'aereo e tre colpite a terra.

Parlamentari europei protestano per i giudizi di Pertini

MILANO — In merito alle dichiarazioni rilasciate dal presidente della Repubblica durante la sua visita in Francia e pubblicate dalla stampa odierna secondo le quali gli stessi parlamentari europei gli avrebbero detto di «non saper cosa fare e di annoiarsi molto» l'on. Vera Squarcialupi, deputato indipendente del Parlamento Europeo nel gruppo comunista e apparentati, ha inviato a Pertini il seguente telegramma: «Dolorosamente sorpresa sue dichiarazioni in merito a presunta inattività parlamentari europei pregola documentarla o smentirla». La parlamentare europea invita quindi il presidente della Repubblica a prendere visione dei documenti che sono alla portata di tutti quali gli ordini del giorno delle sedute plenarie del Parlamento Europeo per constatare quale è l'attività della stragrande maggioranza dei parlamentari europei italiani.

Dal canto suo, Luigi Maiocchi, segretario generale dell'MFE, ha inviato un telegramma a Pertini in cui dice: «Federalisti sorpresi sue dichiarazioni circa passività parlamentari europei si permettono sottolineare grande significato democratico votazione 6 giugno riguardo riforma istituzionale comunità. Ricordando sue precedenti dichiarazioni a favore unità politica Europa auspicano suo rinnovato impegno per causa europea che suoni severo monito per parlamentari ostili trasformazione democratica CEE e incoraggiamento larghissima maggioranza favorevole riforma istituzionale»

Espulsione per i due bulgari che tenevano i contatti con Scricciolo?

ROMA — Saranno espulsi i due «addetti culturali» dell'ambasciata bulgara che avrebbero tenuto i contatti con Luigi Scricciolo, ex capo della sezione esteri della UIL, da sei mesi in carcere prima con l'accusa di partecipazione a banda armata (Br) e poi anche di spionaggio e concorso nel sequestro del genere Dozier? Una richiesta in questa direzione è stata avanzata al nostro ministero degli Esteri dal giudice istruttore Ferdinando Imposimato. Ne dà notizia l'Espresso nel suo ultimo numero.

Di collegamenti tra Luigi Scricciolo, arrestato il 4 febbraio di quest'anno insieme alla moglie Paola Ella, e agenti dei servizi segreti bulgari si parlava da tempo. All'inizio i due li avevano smentiti decisamente ripedendo che il loro arresto era in sostanza una montatura e una manovra contro il sindacato. Successivamente erano arrivate le prime ammissioni.

Paola Ella aveva raccontato in una lunga lettera inviata a Benvenuto una vecchia storia di soldi fatti arrivare dai bulgari nelle casse di Democrazia Proletaria attraverso l'intermediazione di Luigi Scricciolo che, prima di diventare dirigente della UIL, aveva militato appunto in quel partito. Questo anomalo «fianaziamento» avrebbe innescato un ricatto: Scricciolo avrebbe accettato di continuare ad incontrarsi con i due «addetti culturali» dell'ambasciata bulgara.

Il progetto di integrazione tra città non può fermarsi al triangolo industriale

E se Mi-To si spingesse sino al Sud?

Donatella Turtura anticipa un'iniziativa della CGIL su questi temi - Un «punto strategico»: lo stretto di Messina - Porti, strade, ferrovie, una rete che non regge - Milioni di quintali di prodotti viaggiano ogni anno: quanti vanno in malora?

ROMA — Superstrade velocissime, una metropolitana che, nelle intenzioni, in una sola ora dovrebbe portare da Milano a Torino. E, poi, il prepotente ingresso sulla scena della telematica e dell'informatica, un sistema integrato dei porti. Così, in schematica sintesi, da Stresa, il «triangolo industriale» guarda al futuro prossimo venturo, si mette in viaggio verso il MI-TO o GEMITO che sia. E il Sud? Molto opportunamente Diego Novelli, sindaco comunista di Torino, ha precisato che l'integrazione fra città che possono e devono lavorare assieme deve avvenire all'interno di una programmazione nazionale che abbia al suo centro il problema del Mezzogiorno. L'osservazione di Novelli è lì a gettare nella mischia e nella discussione più vivace l'antico tema delle regioni meridionali.

Sfogli i quotidiani, ogni giorno, e vi scorre anche l'altra Italia, la realtà di città, paesi ed economie asfittiche, immagini di drammi irrisolti. Lassù GE-MI-TO, nel Mezzogiorno si lotta e si muore anche per l'acqua. E, dietro, spesso e volentieri l'azione violenta, soffocante di poteri nemici del Sud, amministrazioni locali inette e compromesse. «Guardiamo, per esempio, — dice Donatella Turtura, della segreteria della Cgil e responsabile del Dipartimento Territorio, Servizi Sociali e Mezzogiorno — a quella grande area a cavallo dello Stretto di Messina, la fascia della Sicilia orientale, da Siracusa a Catania e Messina, e la punta dello Stivale, la Calabria. Io non voglio sostenere che qui bisogna fare come Ge-Mi-To, ma se vogliamo riflettere un momento, questa è un'area geografica, un punto strategico per i collegamenti Nord-Sud, vitale non solo per l'economia, il turismo, ma decisiva, se potenziata per il riequilibrio tra zone forti e zone deboli, per il riavvicinamento del Mediterraneo al nord dell'Italia e dell'Europa».

Il ponte fantasma

Una risposta polemica a Mi-To? Donatella Turtura respinge questa ipotesi, ma anticipa un'iniziativa che la Cgil sta per rendere pubblica (lo farà giovedì prossimo a Messina in una conferenza stampa d'intesa con i comitati regionali della Cgil siciliana e calabrese e il sindacato dei trasporti, la Filt) e che, se non è proprio un controaltare, ha tutto lo spirito di voler mettere sul piatto, senza mezze vie e con un parlar nudo e crudo, i termini di quest'altra questione. Del resto, da Stresa, i sindaci di Torino, Milano e Genova, hanno espresso il loro giudizio positivo sull'iniziativa di cui è promotrice la Cgil.

Il nodo cruciale della proposta, si sa, è quello del sistema dei trasporti. Il fantasma del Ponte sullo Stretto è rimasto tale. Sarà opera del dopo 2000. E così mentre ancora si discute se il «manufatto stabile» per unire Scilla e Cariddi bisogna farlo a una o a due campate, oppure sotterraneo, se costerà mille o duemila miliardi, se i soldi li metterà lo Stato o la Comunità Europea, con tanti ascari governativi che su questo bel disquisire hanno fatto fortuna in cento campagne elettorali, il miglio di mare dello Stretto strangola sempre più il Mezzogiorno.

In questi giorni d'estate già bollettini stile guerra annunciano il formarsi di code lunghissime agli imbarchi dei traghetti (le società private dell'ex boia chi molla Matacena e dell'ingegner Franza, leggi Gul'otti, sono pronte ad ingoiare miliardi), i terminali di Villa San Giovanni e Messina sono rassegnati al collasso, pronti a subire gli storici, maledetti ingorghi estivi.

È in questa drammatica fotografia lo stato pietoso dei collegamenti ferroviari siciliani: un solo binario sulle direttrici Palermo-Messina e Catania-Messina, un lungo tratto di autostrada, la Messina-Palermo da completare ancora per 65 chilometri. In Calabria, la lentissima linea ferrata jonica che da Reggio porta in Puglia. Ancora: nell'una e nell'altra regione la condizione precaria delle strutture portuali, centinaia di miliardi dei piani statali per i porti e le ferrovie bloccati. La conclusione è evidente: il Mezzogiorno, e le due regioni più direttamente interessate all'area dello Stretto, sono penalizzate da una politica che ha «marginalizzato» il sistema dei trasporti dell'intero meridione rispetto a quello del Centro-Nord.

Decongestionare, dunque, l'area dello Stretto è opera di primaria importanza. Il passaggio dall'una all'altra sponda, in assenza anche di un progetto che porti allo sviluppo delle altre vie (per esempio, come sostiene uno studio del sindacato siciliano, le «strade del mare») è infatti obbligato, e per il trasporto e la mobilità delle persone e, forse in misura prevalente, per le merci. L'insufficiente struttura di collegamento (scarsi i mezzi dello Stato che soccombono nella concorrenza con i privati) è serio ostacolo allo svilupparsi dei traffici: spesso, specie in coincidenza di campagne agricole importanti, com'è quella agrumicola, vagoni ferroviari e mezzi gommati pesanti (sempre più massiccia la circolazione dei Tir) devono aspettare lunghe ore prima di potersi imbarcare con i rischi di danni economici gravissimi: i ritardi nelle consegne, il deteriorarsi dei carichi.

Carenze strutturali

Attraverso lo Stretto passano ogni anno 190 milioni di quintali di merce mentre per via mare, cioè da porti siciliani ad altri porti, ne viaggiano 75 milioni di quintali. Le navi delle Ferrovie dello Stato, secondo dati dell'80, hanno trasportato 283.535 carri-merci, mentre tra Azienda FS e società private sempre nell'anno 1980 il traffico di autocarri nei due sensi ha raggiunto le 853 mila e 387 unità. Come si vede, si tratta di un movimento imponente che si scontra con spaventose carenze strutturali e una arretrata e scandalosamente deficitaria politica dei trasporti (con buona pace dei ministri Scotti e Signorile, i quali si trastullano sponsorizzando, da «meridionali», improbabili e inconcludenti itinerari turistici).

È per questa ragione che la Cgil intende lanciare a Messina giovedì prossimo precise proposte per il collegamento Sicilia-Calabria all'insegna del «riequilibrio Nord-Sud in Italia, in Europa e nel Mediterraneo». Dicono al sindacato: la effettiva prospettiva di sviluppo del Mezzogiorno esige interventi coordinati di politica economica, agricola ed industriale, di attivazione di centri di ricerca, di progettazione e di servizi, capaci di caratterizzare l'economia meridionale con i paesi in via di sviluppo e con l'Europa. Se questa è la prospettiva, ad essa deve essere offerto l'apporto decisivo di un moderno e razionale sistema di trasporto.

Sergio Sergi

A Catania si discute sul «che fare» dopo l'assassinio La Torre

Un «partito armato» del Sud gestito e diretto dalla mafia

Dal nostro inviato

CATANIA — *Alfio Ferlito, catanese boss della droga, ucciso il 16 giugno per mano o dietro comando della mafia a Palermo, assieme a due carabinieri ed un tassista. Capi mafia palermitani segnalati sempre più spesso a metter pace, o guerra, secondo caso e convenienze, all'ombra dell'Etna, tra i «malavitosi» del vecchio rione-ghetto del San Cristoforo. Un salto sanguinoso di qualità — quasi sessanta delitti da gennaio, il doppio dell'anno scorso, il triplo di due anni fa — lascia intravedere che ramificazioni criminali hanno passato i vecchi confini delle «due Sicilie» mafiose giocando sulla posta della droga e delle armi.*

Nella sala del Consiglio comunale di Catania, sindacalisti, lavoratori, magistrati, poliziotti, dirigenti politici hanno discusso per un'intera giornata sul «che fare» a due mesi dall'uccisione di La Torre e Di Salvo, in un convegno organizzato dalla Federazione sindacale unitaria e concluso da un impegnativo intervento di Bruno Trentin. Il dirigente confederale ha sottolineato due punti di fondo: 1) il forte «richiamo politico» che, in vista dell'impegno già preso dai sindacati nazionali di tenere a Reggio in autunno grandi assise sulla criminalità organizzata, rompa il «ciclo rituale» che dall'esecrazione per l'ultimo delitto passa a mobilitazioni anche imponenti per ricadere nel riflusso. 2) Il carattere «nazionale» complessivo e strategico della sfida della mafia al movimento sindacale che si trova così a fare i conti con un nuovo, terribile «soggetto politico», dotato di una sua terribile «strategia».

Ma che fa lo Stato? Domenico Bacchi, il deputato comunista subentrato alla Camera a La Torre, aveva ricordato come all'Assemblea regionale il PCI chiami in questi giorni di nuovo in causa le altre forze politiche firmatarie del «patto antimafia», riguardo ai ritardi irresponsabili nel mancato coordinamento e nel rafforzamento dei corpi di polizia e giudiziari; riguardo al mancato varo della «legge La Torre», ed alla necessità di pronunciarsi chiaramente per il passaggio alla gestione pubblica delle esattorie private. Se Salvo Andò, responsabile dei problemi dello Stato del PSI, è apparso più propenso a sottolineare la necessità di imporre una sorta di «codice autoregolato di comportamenti» delle forze politiche e di governo, per eliminare collusioni e connivenze, il comunista Franco Martorelli ha invitato non rinviare ad un fantomatico «secondo tempo» le misure necessarie immediatamente ed ha annunciato che nei prossimi giorni le delegazioni nazionali dei due partiti della sinistra si incontreranno per discutere atteggiamenti comuni sulla questione-criminalità.

Occorre infatti andare oltre i generici appelli all'unità pronunciati nel corso del convegno, dal segretario regionale dc (responsabile dei problemi meridionali per il suo partito) Rosario Nicoletti e dal presidente della Regione Mario d'Acquisto. La situazione siciliana richiama tutti ad una drammatica concretezza di scelte. Trentin ha sottolineato come questa realtà confermi che le varie forme di criminalità organizzata sono ormai associate in un «percorso comune» verso il potere alimentato dal travaso in investimenti «leciti», soprattutto immobiliari, di veri e propri «capitali di avviamento» e di gestione di medio e lungo periodo — e perciò strategici — delle attività criminali.

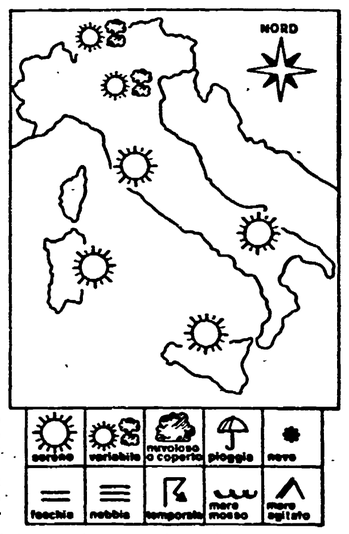
Di fronte a questa vera e propria «contaminazione dell'economia di mercato», come reagisce l'imprenditoria sana? Un esponente della piccola e media industria di Catania, Giovanni Alliata, pur proclamandosi disponibile ad una battaglia comune, si è preoccupato di precisare che il suo settore, in città, non sarebbe ancora «toccato» da questa offensiva. Ma la realtà dev'esser ben diversa. Al convegno in molti hanno denunciato l'estensione ormai colossale del fenomeno — un tempo quasi assente — delle estorsioni. Trentin ha indicato il rischio, quanto meno oggettivo, che fenomeni come quelli della «rendita borbonica» lucrata dagli esattori siciliani, quasi fatalmente realizzino «contatti» con l'accumulazione illecita.

Imprenditori, non solo di Catania o di Palermo, ma di Milano e Torino, Stato, forze politiche e sindacali, vengono perciò chiamati a riempire e coprire — ha detto il dirigente sindacale — «spazi vuoti» che non devono esser lasciati in mano al «corporativismo violento», facilmente fagocitabile dalla criminalità organizzata. Il discorso passa così ad un argomento su cui ancora poco si è riflettuto, ha detto Trentin. Cioè l'egemonia, non solo la suddittanza, stabilita dal potere mafioso su strati ampi di popolazione e sull'esplosivo mondo dei giovani. Una nuova dimensione che chiama il sindacato a misurarsi col pericolo che alla «domanda di potere dei giovani» la criminalità organizzata possa offrire una sua «risposta aberrante». E che, dal terrorismo «storico», dotato di un suo delirante «progetto», la violenza diffusa passi nelle mani di un «nuovo partito armato» oggi all'assalto della domenica e si faccia strada nei ghetti meridionali, facili prede di mafia, camorra e 'ndrangheta.

Vincenzo Vasile

situazione meteorologica

LE TEMPERATURE		
Bolzano	16	38
Verona	18	32
Trieste	20	28
Venezia	20	29
Milano	19	32
Torino	18	35
Cuneo	19	29
Genova	23	28
Bologna	18	32
Firenze	20	36
Pisa	18	30
Ancona	15	30
Perugia	20	31
Pescara	14	29
L'Aquila	np	np
Roma U.	19	32
Roma F.	19	29
Campob.	16	26
Bari	20	26
Napoli	17	30
Potenza	11	22
S.M.Leuca	19	27
Reggio C.	20	29
Messina	22	30
Palermo	24	27
Catania	19	31
Alghero	20	32
Cagliari	19	35



SITUAZIONE: L'Italia è sempre interessata da una distribuzione di alta pressione atmosferica. Una moderata perturbazione proveniente dall'Europa nord occidentale e diretta verso i Balcani provocherà fenomeni di variabilità sull'arco alpino e sulle regioni settentrionali.

IL TEMPO IN ITALIA: Sulle fascie alpine, sulle località prealpine e sulle regioni settentrionali inizialmente ampie zone di sereno ma durante il corso della giornata tendenza alla variabilità con formazioni nuvolose più accentuate sul settore orientale compreso il relativo tratto alpino dove potranno verificarsi temporali isolati. Su tutte le altre regioni della Penisola e sulle isole il tempo si manterrà generalmente buono e sarà caratterizzato da scarsa attività nuvolosa ed ampie zone di sereno. Nel pomeriggio probabile aumento della nuvolosità sulle fascie dell'alto e medio Adriatico. Temperature in leggera flessione sull'Italia settentrionale lievemente sulle altre località della Penisola.

SIRIO