

LA LUCCIOLA SPAZIOSA DI GIUGIARO

La "Lucciola" è stata presentata in prima mondiale al Motor Show di Bologna '93 ritenuto l'evento più adatto per il lancio di una vettura giovanile e dinamica destinata allo svago.

Punto di partenza da cui ha preso le mosse è stata la ID Cinquecento, un modello statico sviluppato da Italdesign per il Salone di Torino nel '92, esito della ricerca condotta dallo studio torinese aderendo all'iniziativa all'ora promossa da Fiat, che, con la volontà di rendere omaggio ad un "classico" di successo nella storia dell'automobile, invitò i carrozzieri del gruppo Anfia a svolgere un proprio studio sul tema Cinquecento, mettendo a loro disposizione un esemplare di serie. Italdesign scelse di sviluppare per l'occasione una berlinetta monovolume trasformabile in vettura scoperta. Il progetto, che consisteva sostanzialmente in una operazione di ristilizzazione della vettura

Il prototipo di ricerca di una vettura ibrida a trazione elettrica per il tempo libero realizzato dall'Italdesign di Giugiaro sul telaio della vecchia "Cinquecento" associa in modo del tutto nuovo i concetti di tempo libero ed ecologia con soluzioni distributive interne decisamente innovative.

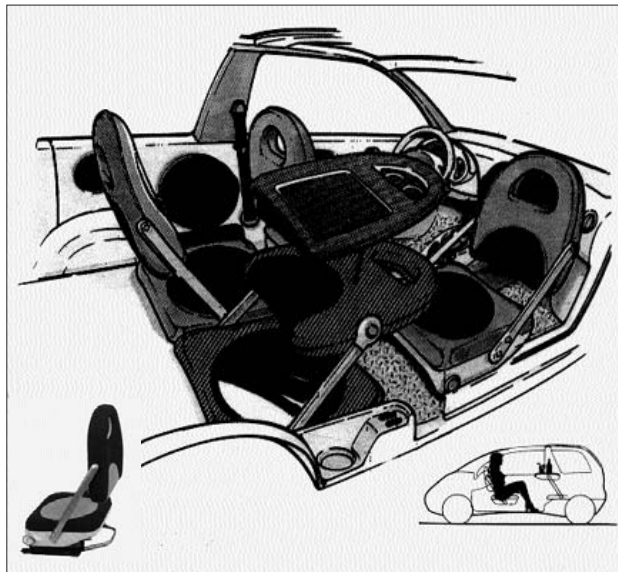
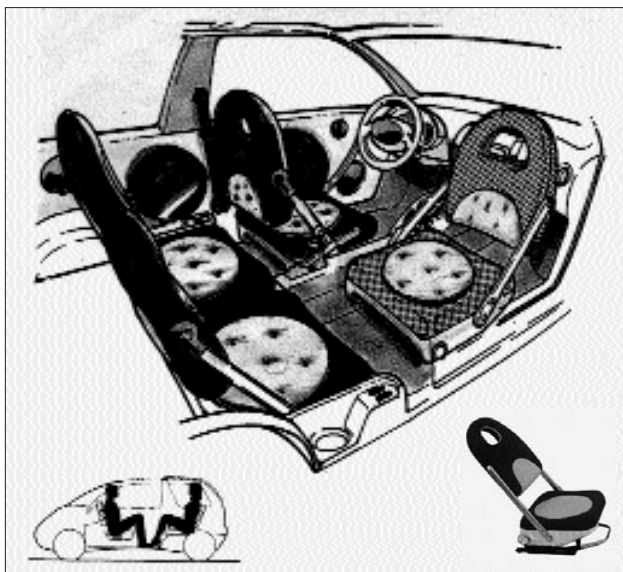


di serie, mantenendone inalterate meccanica, dimensioni e layout dell'abitacolo, risultava innovativo, ma dotato di estrema concretezza, in quanto realizzabile subito in serie e con investimenti limitati. A confer-

ma della validità di tale progetto, Italdesign ha voluto riprenderlo e mantenendo il pianale della Cinquecento ha realizzato un prototipo con carrozzeria in alluminio e componenti in materiali completamen-

te riciclabili.

Per rendere possibile la trasformazione di questo prototipo da vettura chiusa a vettura scoperta, Giugiaro ha innanzitutto scomposto il tetto in due elementi strutturalmente e funzionalmente indipendenti: due tettucci ripiegabili in tela realizzati dallo Wallko-Webasto. Anteriormente il primo tettuccio elettrico si ripiega sul rollbar centrale. Posteriormente ad esso il secondo è stato invece incorporato sul portellone posteriore, che, tagliato a livello della linea di cintura e incernierato sul rollbar centrale, è interamente asportabile. L'abitacolo può essere dunque scoperto parzialmente o completamente ripiegando solo uno o tutti e due i tettucci. Inoltre la vettura può essere trasformata in un roadster con la totale scomparsa dei vetri laterali a discesa e la rimozione del portellone posteriore. L'importanza della multifunzionalità che ha guidato la definizione



▲ Due esempi di sistemazione interna della "Lucciola" ideata da Giugiaro, rispettivamente a salotto e con tavolino-bar.

del design esterno si estende anche allo sviluppo degli interni.

L'allestimento degli interni sviluppato appositamente per il tempo libero non esclude la possibilità di un allestimento più tradizionale, senza tuttavia compromettere l'abitabilità della vettura, che data la sua tipologia monovolume continua ad offrire uno spazio fruibile maggiore rispetto alla Cinquecento di serie.

Sono stati confezionati quattro sedili indipendenti, simmetrici, modulari e dotati di tutti i sistemi di regolazione più avanzati.

Essi sono inoltre caratterizzati da uno schienale a bascula che rende possibile sedersi sia nel senso di marcia che di contromarcia. Grazie a tale particolare la Cinquecento Lucciola può quindi trasformarsi in una sorta di confortevole salotto, tipo Espace, aspetto non indifferente per una vettura di soli tre metri di lunghezza.

Grazie alle sue caratteri-

stiche generali e in particolare alla regolabilità dei sedili, l'abitacolo può assumere differenti configurazioni:

- tradizionale, con tutti i sedili voltati in direzione di marcia; spostando in avanti i 2 posteriori, montati su guide, è inol-



tre possibile aumentare la capienza del bagagliaio in funzione del carico;

- a "salotto", basculando lo schienale del sedile anteriore del passeggero e sedendosi in contromarcia;

- "panoramica", basculando solo lo schienale dei sedili posteriori cosicché i passeggeri godano di una migliore posizione di osservazione; a vettura scoperta il passeggero ha anche la possibilità di sedersi in posizione sopraelevata

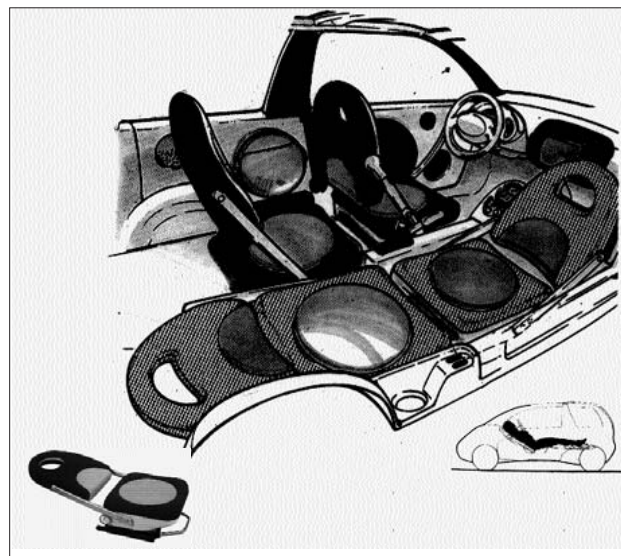
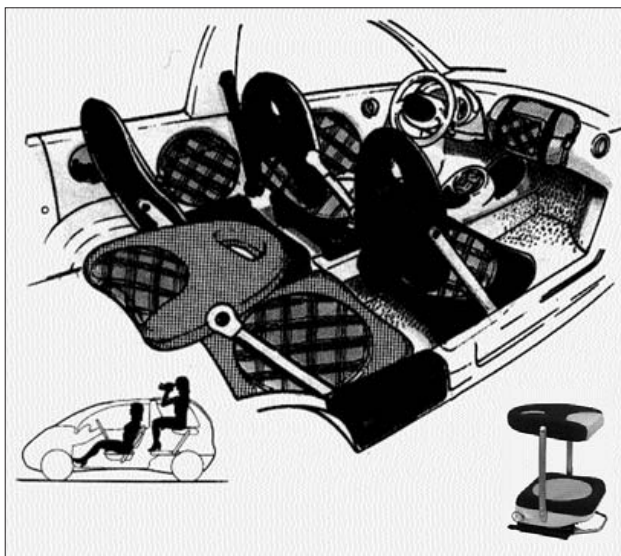
inclinando lo schienale di 90 gradi e sfruttandolo come seduta;

- "relax", abbattendo tutti gli schienali dei sedili a filo del piano di seduta e creando così un confortevole pianale su cui è possibile

sdraiarsi, ad esempio per prendere il sole oppure per riposarsi.

Al fine di consentire l'uso della Cinquecento Lucciola in aree accessibili solo a veicoli "puliti", ad esempio i centri storici delle grandi città, garantendone al contempo un'adeguata autonomia, che manca ad un veicolo puramente elettrico, la meccanica il prototipo è stato dotato di un sistema ibrido a trazione elettrica e autogenerazione termica, che rappresenta il compendio tra i vantaggi derivanti dalla trazione integralmente elettrica e la versatilità offerta da un sistema di propulsione di tipo tradizionale.

Nell'ottica di sviluppare un progetto davvero multifunzionale pure da un punto di vista meccanico, è stata prevista anche la possibilità di equipaggiare il prototipo con la motorizzazione tradizionale della Cinquecento di serie di cui il prototipo ha mantenuto inalterato il pianale.



▲ Vista dell'interno ed esempi di altre due possibili soluzioni: con seggiolino sopraelevato e in versione letto.

▲ Vista del modello in scala reale.

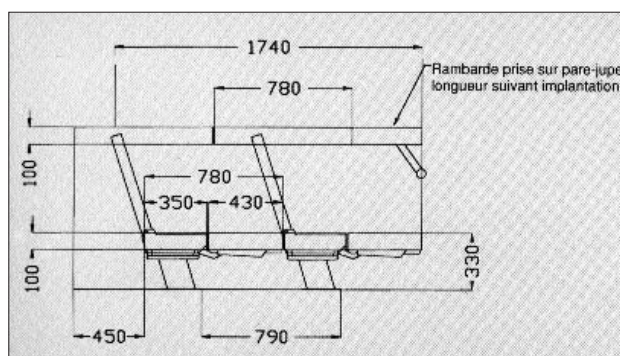
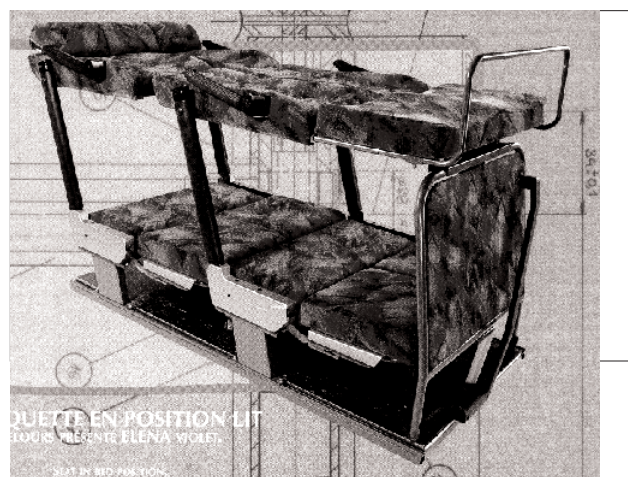
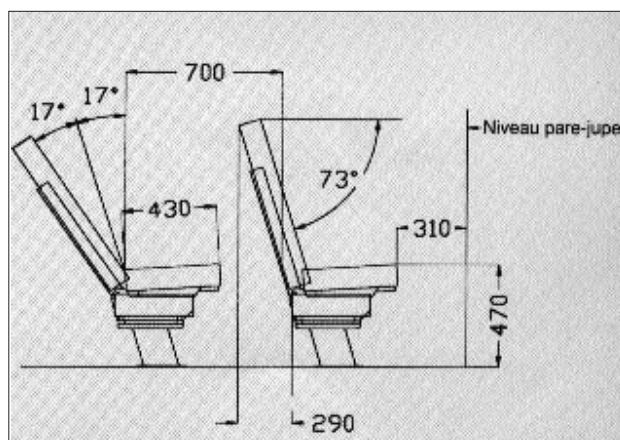
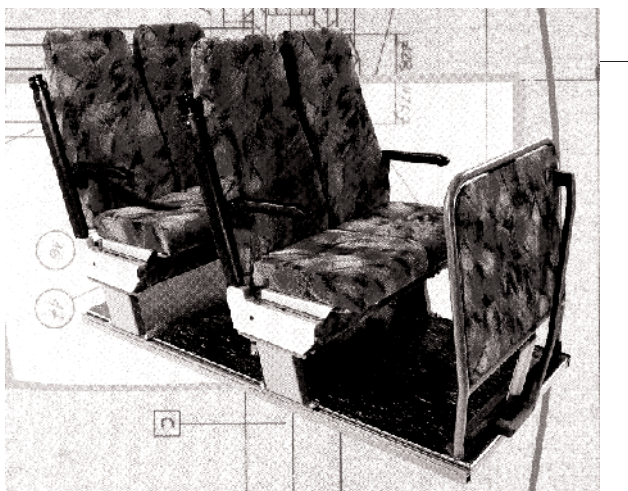
CUCLETTE PER PULLMAN GRANTURISMO

Un ampio angolo di inclinazione dello schienale e la forma ergonomica dell'intero sedile permettono di viaggiare comodamente durante il giorno, alla sera, in pochi minuti e con facili movimenti, i sedili dell'autobus, passando dalla posizione verticale a quella orizzontale, si trasformano in cuccette. Dopo aver messo i quattro braccioli in posizione verticale vengono aperte le due gambe poste nella sezione frontale del sedile e viene posizionata la base, che si trova nella parte retrostante. Le due parti della seduta vengono tirate in avanti e gli schienali sollevati fino alla posizione orizzontale. I quattro bottoni sganciati vengono collocati sopra ai supporti laterali con semplici movimenti (sgancia-

La Chardon SA, azienda francese produttrice di sellerie per autobus da turismo, ha creato un nuovo tipo di poltrona per pullman trasformabile in cuccetta per in posizione orizzontale il riposo sui pullman turistici nei viaggi che proseguano anche di notte, superando la soluzione classica da seduti



re verso l'alto mentre si solleva lo schienale, poi ruotare leggermente). Questo tipo di trasformazione permette al passeggero di potersi sdraiare completamente in quanto si creano delle vere e proprie cuccette che vanno a sfruttare tutto lo spazio disponibile all'interno del mezzo. In pratica un gruppo di quattro sedili dà luogo a quattro cuccette, due sottostanti create con le quattro sedute e due superiori create con i quattro schienali. Per quanto riguarda il comfort della seduta, in posizione verticale i sedili mantengono invariate tutte le caratteristiche dei normali sedili per autobus, come la reclinabilità dello schienale e lo schienale attrezzato.



▲ Viste in soluzione aperta e chiusa delle poltrone per pullman granturismo ideate dalla francese Chardon SA.

VALORIZZAZIONE TURISTICA PER LA FERROVIA DEL BASSO SEBINO

Il ripristino di un ex "ramo secco" della Ferrovia dello Stato, la linea Palazzolo-Pratico-Sarnico, si sta rilevando grazie a una associazione di volontari anche un forte ed originale mezzo di promozione turistica, nel rispetto dell'ambiente

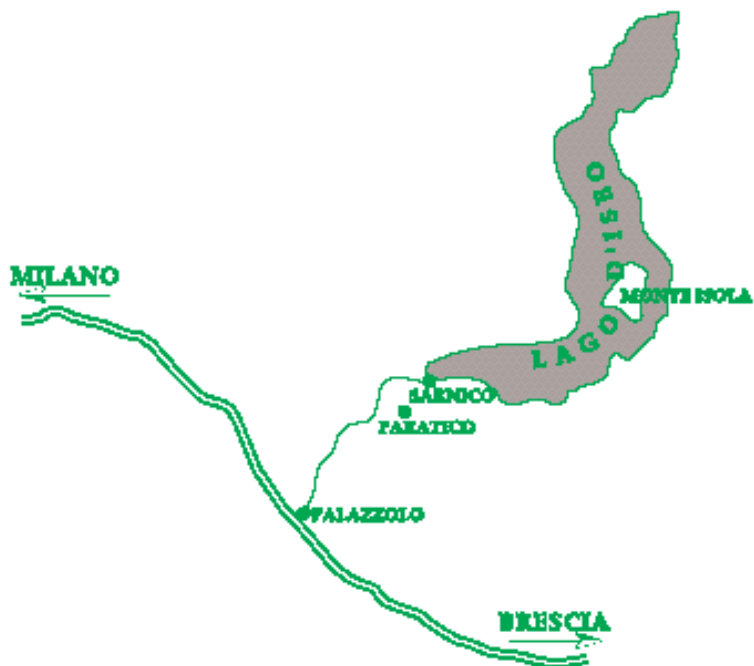
La linea ferroviaria Palazzolo-Paratico-Sarnico si snoda per 10 chilometri nella valle dell'Oglio, quasi sempre affiancata al fiume, in un contesto paesaggistico a tratti particolarmente suggestivo. Il binario di questa breve tratta si stacca, a Palazzolo, dalla linea Bergamo-Brescia per dirigersi sulla sponda meridionale del Lago d'Iseo, fino alla stazione di Paratico-Sarnico che deve la sua doppia denominazione al fatto che si trova sul territorio del primo Comune, sulla sponda bresciana, ma risulta più funzionale per il secondo paese che si trova appena al di là del ponte sul fiume, in terra bergamasca. La linea, inaugurata il 31 agosto 1876, è stata chiusa al traffico passeggeri nel 1966, ma è rimasta ugualmente attiva quale raccordo merci per le

Sebino", si sono impegnati perché anche i treni viaggiatori tornassero a correre su questo binario, in modo da costituire una valida ed ecologica alternativa alle vicine strade, ormai intasate, specie nei giorni festivi. Dopo due anni di interventi e sollecitazioni, finalmente lo scorso anno fu trovato un accordo con le Ferrovie dello Stato per una gestione "economica" di un servizio sperimentale festivo che si svolse per 9 domeniche estive. In sostanza, per ridurre al minimo i costi, le Ferrovie dello Stato fornirono i convogli, costituiti da una coppia di automotrici diesel del gruppo 668 del deposito di Cremona, ed il relativo personale di condotta, mentre ai soci della FBS, tutti volontari, erano affidati i servizi di sorveglianza ai P.L. (dopo di biglietteria, di marketing, di reperimento fondi ecc.).

cesso, grazie soprattutto al fatto che i treni FBS erano tutti in coincidenza con i convogli della Bergamo-Brescia nonché con alcune corse dei battelli della Società di Navigazione sul Lago d'Iseo, sui quali era possibile salire con un unico biglietto integrato e scontato emesso in treno. Dopo il successo del 1994, quest'anno il servizio è stato ampliato con una stagione di 5 mesi, dal 17 aprile al 24 settembre, estendendo l'orario

nell'arco della giornata e migliorando le coincidenze con i battelli. Come la scorsa estate sono state confermate anche le convenzioni con ristoranti di Paratico e Sarnico che offrono menù a prezzi scontati a chi si presenta con il biglietto ferroviario del giorno. Sono inoltre in corso contatti con aziende agricole locali per la presentazione, presso la stazione di Paratico, dei loro prodotti tipici come i vini della Franciacorta e della Val Calepio, l'olio del Sebino, il miele e i formaggi del Monte Bronzone ecc. Per la giornata finale del 24 settembre, come ormai da abitudine, è invece previsto lo storico treno a vapore, composto da una locomotiva del gruppo 740 e da carrozze d'epoca restaurate, con partenza da Cremona.

Silvio Cinquini



▲ Vedute della linea Palazzolo-Sarnico e, in alto, la locandina che ne pubblicizza il riutilizzo.

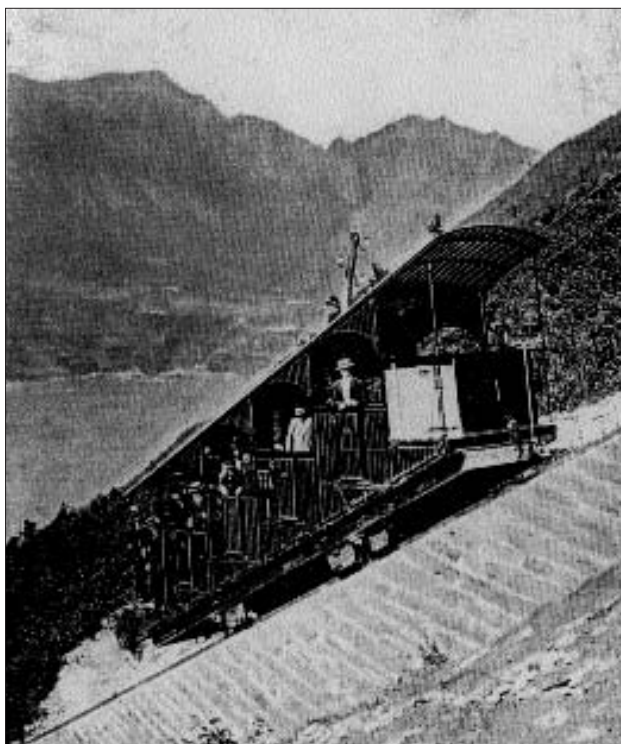
RIATTIVAZIONE PER LA FUNICOLARE DI LANZO?

Santa Margherita è una località sul lago di Lugano, di fronte alla Valsolda, priva di strade di collegamento e oggi non più servita nemmeno da mezzi pubblici lacuali.

La funicolare Lanzo - Santa Margherita, che si chiamò anche "Funicolare Pel Belvedere di Lanzo", percorreva in 18 minuti un silenzioso e filante viaggio in mezzo ai boschi, con l'insolito e rituale scambio dei due conduttori a metà percorso. Il "liberty" delle carrozze, delle stazioni, delle biglietterie e delle inferriate, ancora percepibile nonostante il degrado di quasi vent'anni d'incuria, suscita interesse e nostalgia nei visitatori vecchi e nuovi. La via di corsa con un insolito andamento a larga "S", è posta a poca distanza da una rete metallica di confine con la Svizzera. La rete, un tempo non lontano munita di campanelli per segnalare eventuali tentativi di espatri clandestini, è fiancheggiata da una scala di 4 mila gradini che scende fino al lago. La lunghezza totale della linea è di 1475 metri con un dislivello di 608 metri e con la pendenza massima del 660 per mille, attraversando 15 arcate in pietra, oggi non tutte in buono stato di conservazione. L'apparato di trazione, sistemato nella stazione a monte, era costituito da una coppia di motori elettrici Oerlikon da 22 Kw ciascuno. Le carrozze erano munite di un originale sistema frenante "a tre tenaglie di serraggio delle rotaie, brevettato Brucher - Durrer".

Tutto questo è fermo dagli anni Settanta quando la funicolare entra in una grave crisi finanziaria

inaugurata il 29 settembre 1907, la funicolare di Lanzo d'Intelvi ha funzionato onorevolmente per settant'anni, attraverso due guerre mondiali, molte crisi finanziarie e qualche periodo di splendore, fino al settembre 1977, quando chiude per problemi finanziari; ma oggi, dopo quasi vent'anni se ne prospetta la riattivazione.



e dopo un'altalena di speranze e delusioni nel settembre 1977, allo scadere della concessione già prolungata di dieci anni, chiude definitivamente i battenti.

Nel marzo 1992 si costituisce a Lanzo un "comitato per la riattivazione della funicolare Lanzo - Santa Margherita", al quale aderiscono ben presto esponenti di enti e associazioni varie, dalla Lega Ambiente all'Accademia Pliniana, dall'Utp all'Appacuvi, dall'associazione albergatori alle "Rive Lariane".

Nel giugno 1993 si svolge a Lanzo un convegno intitolato "Ipotesi Funicolare - un convegno per un recupero"; vi partecipano un centinaio di persone, tra le quali molti esperti del settore. Il convegno chiude in un'atmosfera di cauto ottimismo sulle possibilità di un futuro ripristino, suggerito anche da un esempio concreto: la funicolare di Bergamo - San Vigilio è stata di recente riattivata, a partire da condizioni peggiori di quella di Lanzo.

Il comitato trova poi un insperato spirito di colla-

borazione nell'ufficio del demanio della Regione Lombardia, proprietaria dell'impianto e di tutte le sue pertinenze, secondo il dettato della concessione governativa di esercizio. La situazione giuridica appare però complessa, tanto che compaiono alcuni proprietari di parti dell'impianto e per di più muniti di serie documentazioni. La Regione nomina un suo avvocato e iniziano le udienze presso il tribunale di Como che nel dicembre 1993 nomina un custode giudiziario. Questi riesce ad ottenere dalla Regione uno stanziamento per l'esecuzione di alcuni lavori urgenti atti a fermare il degrado delle strutture più importanti. I lavori sono già stati eseguiti, sia a monte sia a lago, a regola d'arte e non senza qualche piccola concessione all'estetica. Lanzesi e forestieri guardano stupiti a questi lavori, tra scetticismo e incredulità; e per ora non ci crede nemmeno il Comitato per la Riattivazione.

Adalberto Piazzoli



▲ Foto d'epoca della funicolare di Lanzo, oggi disattivata.

INTEGRAZIONE TURISTICA SUL MONTE GENEROSO

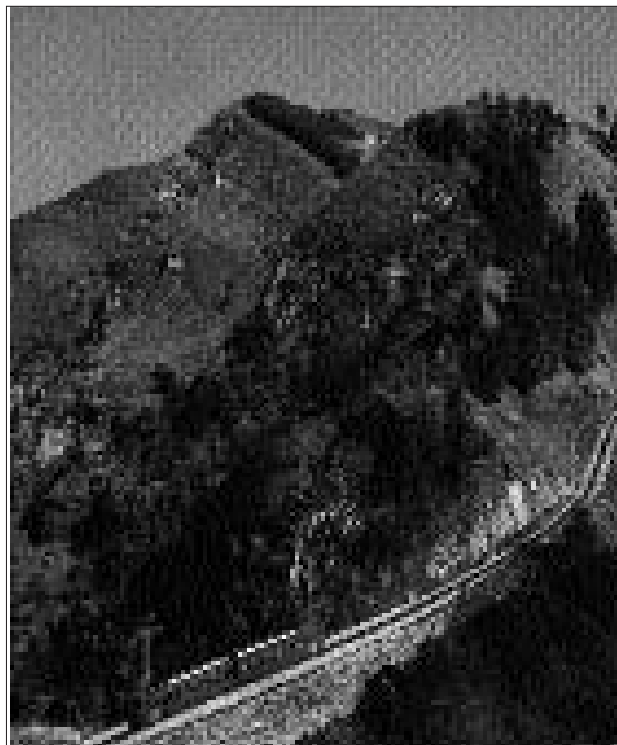
Meta obbligata per i turisti che soggiornano nel Ticino e per i Ticinesi stessi, il Monte Generoso rappresenta uno dei più significativi punti panoramici della regione.

Vi si accede con un treno a cremagliera, in attività dal 1890 e oggi ammodernato ed elettrificato, che parte da Capolago, sul lago di Lugano, e in 40 minuti porta sulla vetta, dopo un percorso di nove chilometri attraverso boschi di faggio.

Sulla vetta, a oltre 1.600 metri di altezza, sono in esercizio un ristorante, un self service, una paninoteca e un chiosco, per complessivi 400 posti, e un albergo che offre la possibilità di pernottamento.

Una offerta turistica ampia quindi, che trova sostentamento non solo dalle bellezze naturali del luogo, ma anche dalla capacità di sfruttare pienamente, in modo integrato, i

La ferrovia del Monte Generoso, nel Cantone Ticino, rappresenta un significativo esempio di integrazione di servizi e modi di trasporto per il turismo, comprendente le linee di traghetti del lago di Lugano, il belvedere e i servizi alberghieri e di ristoro sul Monte Generoso, legati alla ferrovia da un sistema di incentivi e facilitazioni per i turisti.



sistemi di trasporto e le strutture commerciali. Cosa che del resto è all'origine di queste strutture. L'albergo nasce nel 1867, su iniziativa di Carlo Pasta, un imprenditore di Mendrisio, con lo scopo di sfruttare il flusso turistico che già faceva capo al Monte Generoso, fatto soprattutto di escursionisti lombardi; una impresa notevole, se si pensa che non esistevano ne strade ne ferrovie e il monte veniva raggiun-

to solo attraverso sentieri noti solo alla popolazione del luogo (per la costruzione, calce e mattoni sono stati realizzati in loco, mentre l'acqua derivava da una sorgente sotto la vetta). L'albergo rese possibile anche soste prolungate, specie per l'aristocrazia lombarda che frequentava il monte, e doveva salirci a piedi, o a dorso di mulo o in portantina partendo dalla stazione ferroviaria di Mendrisio. Lo stesso

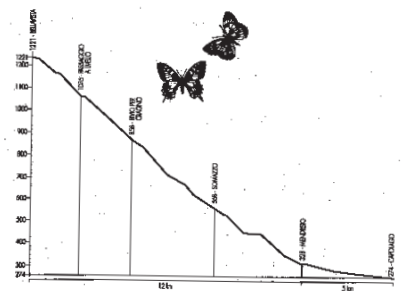
imprenditore è fra gli artefici della realizzazione, venti anni dopo, della ferrovia a scartamento ridotto e a cremagliera fra Capolago e la vetta del monte, e quindi il suo albergo, inaugurata nel 1890. Nel primo anno di attività il trenino, tirato da vapore, trasportò quasi 20 mila viaggiatori; questo nonostante il costo del biglietto non fosse economico (14 franchi).

Successivamente, problemi politici ed economici ne rendono problematica la sopravvivenza, fino al 1940, quando viene salvata da un sicuro smantellamento ed anzi rilanciata dalla comunità Migros Ticino, che tutt'ora la gestisce: il prezzo del biglietto fu ridotto, l'albergo e la locanda ticinese fu riattivata, il materiale rotabile ammodernato, sostituendo i treni a vapore con quelli diesel e poi, in seguito, introducendo la trazione elettrica.

La validità dell'intervento e dello sfruttamento turistico del monte trova conferma negli anni Sessanta viene costruito un secondo albergo-ristorante tutt'ora in esercizio.



▲ Pianta schematica della regione del lago di Lugano, con la posizione del belvedere di Lanzo e del Monte Generoso.



▲ Veduta del Monte Generoso e, a destra, profilo altimetrico della linea ferroviaria.

ASCENSORI PER IL TURISMO SULLE ALPI SVIZZERE

Un settore particolare per quanto riguarda i trasporti deve essere considerato quello che si occupa degli ascensori elevatori, che permettono all'utenza di raggiungere quei luoghi, altrimenti di difficile accesso, di notevole interesse da un punto di vista principalmente turistico.

Uno degli interventi più noti significativi, realizzato alcuni anni fa da Aurelio Galfetti, riguarda il sistema di accesso al Castello Grande di Bellinzona, raggiungibile attraverso un ascensore scavato nella roccia.

La Svizzera però non è nuova all'utilizzo di questi mezzi di trasporto per scopi turistici; data la sua conformazione geomorfologica che la vede interessata dalle vette più alte e significative di tutta l'Europa, sono infatti diverse le realizzazioni di questo tipo, siano esse il restauro di vecchi impianti restaurate o il progetto ex novo di collegamenti verticali.

La più alta installazione di ascensore nel mondo è stata costruita nel 1982 a Zermatt, sul Little Matterhorn, ad oltre 3900 metri sul livello del mare. Questo ascensore prodotto dalla Schindler Dynatron, viaggia ad una velocità di 1,6 metri al secondo ed è in grado di trasportare dieci passeggeri alla volta. Alla fine dei 62 metri di percorso, l'ascensore si apre su un altipiano, offrendo una vista mozzafiato delle vette alpine.

Una seconda installazione la troviamo vicino a Lucerna, sulla parete nord del Burgenberg

La Confederazione Elvetica rappresenta il paese dove spesso si è saputo sfruttare al meglio le potenzialità turistiche dei diversi sistemi di trasporto, fra i quali spiccano anche gli ascensori, utilizzati per raggiungere vette inaccessibili o particolari punti panoramici o, ancora, per alleggerire dal traffico importanti monumenti.



SCHINDLER

sulla quale si aggancia l'Hammetschwald, un ascensore panoramico realizzato nel 1903, restaurato fra il 1935 e il 1959 e riammodernato nel 1991-92. L'impianto, alto 152 metri, con una portata di 900 chilogrammi (12 passeggeri), porta al Bürgenstock Hotel, situato a oltre mille metri di altezza. La stazione di base, a 875 metri sul livello del mare e a 528 metri a picco sul Lago di Lucerna, si può raggiungere in 15 - 20 minuti a piedi attraverso un sentiero. Il punto di arrivo dell'ascensore è a 1115 metri sul livello del mare e viene raggiunto attraverso un percorso verticale che, nella prima parte, si snoda all'interno di un cunicolo scavato nella roccia e poi, per 119 metri, attraverso una intelaiatura d'acciaio ancorata alla roccia; la cima della montagna si può raggiungere dalla torre attraverso una passerella di 11 metri, che serve anche come punto più alto di ancoraggio alla superficie della roccia tra gli otto esistenti.

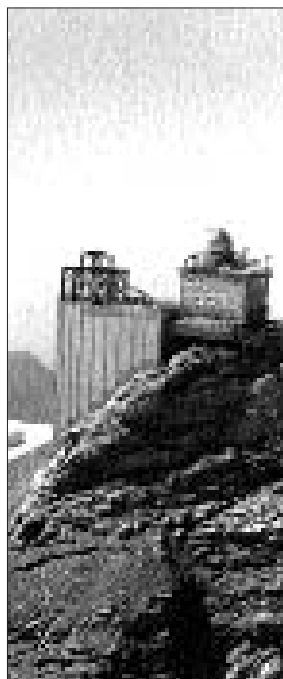
Ancora in fase di ultimazione, invece, l'ascensore che condurrà alla terrazza dello Sphinx, l'osservatorio sullo Jungfraujoch, alle pendici dello Jungfrau. Dal prossimo anno, infatti, i visitatori potranno godere il panorama del ghiacciaio Aletsch, delle Alpi Bernesi e del Jura dall'altezza di 3571 metri, prendendo semplicemente un ascensore. La ferrovia dello Jungfrau, che già arriva nei pressi dell'osservatorio (è la ferrovia più

▲ Particolare dell'ingresso all'ascensore per il Castello Grande di Bellinzona, realizzato da Aurelio Galfetti.

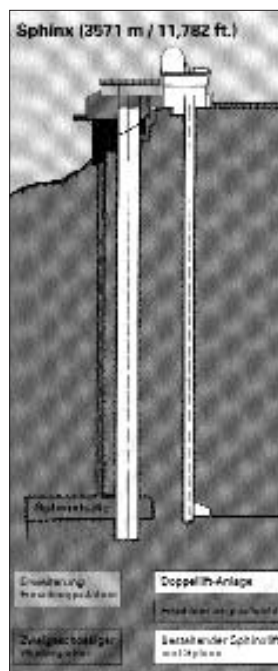


SCHINDLER

alta del mondo, con stazione terminale a poco meno di 3.500 metri di altezza e percorso quasi interamente in galleria) ha investito 28 milioni di franchi per ampliare la terrazza panoramica e installare due ascensori gemelli ad alta velocità ed elevate caratteristiche, che dalla stazione ferroviaria scavata nella roccia porteranno all'osservatorio, sempre attraverso gallerie nella roccia, per un dislivello pari a 108 metri. Questo perché l'ascensore preesistente, progettato negli anni trenta, nei periodi di maggiore afflusso riusciva a trasporta-



▲ Veduta dei nuovi belvedere dello Sphinx, l'osservatorio a 3.571 metri di altezza nel gruppo della Jungfrau.



▲ Sezione del gruppo di ascensori che porta allo Sphinx dalla stazione ferroviaria della Jungfrau.

re soltanto un quarto dei visitatori in arrivo. I lavori sono iniziati nel 1993, con la costruzione di un'ampia terrazza panoramica coperta sullo Sphinx. I nuovi ascensori sono stati installati lo scorso giugno e diventeranno attivi, secondo le previsioni, dall'estate 1996; ognuno di essi potrà portare 21 passeggeri ad una velocità di 6.3 metri al secondo (22.7 chilometri orari) e un sofisticato sistema di controllo renderà possibile il trasporto di circa 1200 passeggeri all'ora, in entrambe le direzioni.

Anna Biserni

▲ Veduta dell'ascensore Hammetschwald, situato a oltre mille metri di altezza.

UN TERMINAL INTERNAZIONALE PULLMAN PER ROMA

Lo scopo è quello di eliminare i disagi determinati dal convergere di numerose linee di pullman nel centro cittadino - inquinamento atmosferico, visivo e acustico, ma anche dal rallentamento della fluidità del traffico in tutta l'area adiacente alla stazione Termini (piazza della Repubblica e vie limitrofe, via Palestro, via Castro Pretorio, piazza Indipendenza) - ma è senza dubbio una novità di tutto rilievo la nascita di una stazione pullman in una delle maggiori città italiane che, si avvia così ad avere una propria "coach station", un punto di riferimento per il trasporto su gomma ben riconoscibile e identificabile come esiste molti centri in Europa e nel mondo. Il trasferimento e la concentrazione

Un protocollo d'intesa tra il comune di Roma e le associazioni e federazioni nazionali del trasporto Anac, Fenit e Federtrasporti, per la regolamentazione degli arrivi e delle partenze nella capitale delle autolinee interregionali, nazionali e internazionali ha portato alla realizzazione di un unico e ben definito terminal nei pressi della stazione ferroviaria di Tiburtina, che essendo il principale scalo romano delle linee per alta velocità si avvia a diventare una delle più importanti porte d'accesso alla città.

ne delle linee di pullman coinvolge circa 3 milioni di passeggeri l'anno, classificabili per provenienza in quattro grandi gruppi: - da e per tutti i paesi europei collegati con autolinee pullman internazionali; - da e per l'Italia meridionale, specie dalle regioni Calabria, Basilicata, Campania, Puglia e

Sicilia, servite da autolinee nazionali; - da e per regioni limitrofe (Abruzzo, Umbria, Marche e Molise), servite da autolinee interregionali e nazionali; - da e per località del nord Italia e in particolare Emilia, Trentino Alto Adige, Liguria, Toscana e Friuli, con trasporti di autolinee nazionali.

Una prima sistemazione dell'area, in grado di offrire i servizi minimi indispensabili, è stata attivata dal comune e dalle associazioni del trasporto (a cui aderiscono le aziende che gestiscono le diverse linee nazionali e internazionali) con una serie di interventi che, oltre a un adeguato servizio taxi e di carico e scarico dei bagagli, prevedono la sistemazione del piazzale e la creazione strutture per i servizi di viaggio, le aree d'attesa, bar, wc, edicola, pensiline, cartelli di segnalazione elettronici, tabelle e cartellonistica. A più lungo termine è prevista la realizzazione di un centro polifunzionale che integrerebbe i servizi offerti, e la creazione di un ampio parcheggio di interscambio per le auto private.

LA STORIA DELL'AUTO AL MUSEO DI BELLE ARTI DI MONTREAL

Lo scorso 9 maggio è stata inaugurata al museo delle Belle Arti di Montréal la mostra "Beauté mobile: un siècle de chefs d'œuvre automobiles", dedicata al disegno dell'automobile. Aperta dall'11 maggio al 15 ottobre, la mostra è la prima di questo tipo ospitata nel museo della città canadese, che riprende del resto un filone espositivo particolarmente fiorente negli anni scorsi, specie in Europa. La mostra ha richiesto l'investimento significativo di circa tre milioni e mezzo di dollari canadesi, giustificato dal fatto che, a fronte di un'affluenza media alle mostre di 350 mila persone, per Beauté mobile si

prevede un numero record di circa 500 mila visitatori. Le sezioni sono tre: l'epoca dei pionieri e delle grandi invenzioni (1899-1925); il periodo d'oro del design dell'auto (1925-1960); il futuro. Nell'ambito della prime due sono esposti 50 modelli, provenienti dalle più importanti collezioni del mondo, posti a testimoniare la trasformazione dell'auto e la sua evoluzione tecnica e stilistica; per la terza sezione il museo ha invitato la Pininfarina a dar vita a una mostra nella mostra, per presentare le possibili prospettive future dell'auto, viste attraverso i suoi più recenti veicoli sperimentali e il progetto Ethos.

LUCI ED OMBRE DAL BILANCIO 1994 DI DIOGUARDI

Il quadro del mercato edilizio italiano e delle tendenze in atto fra le maggiori imprese del settore emerge dal bilancio 1994 della Dioguardi, l'impresa edilizia con sede a Bari. La produzione è stata infatti di 130,2 miliardi di lire, con una contrazione del 22 per cento rispetto al 1993. Il budget per il 1995 prevede una produzione di 220 miliardi di lire, di cui il 50 per cento all'estero, che premia lo sforzo commerciale sostenuto nel 1994 per ottenere, in breve tempo, un portafoglio lavori comparabile con quello in Italia. Si è infatti confermata la tendenza manifestatasi nel 1993 di una riduzione di redditività delle

commesse italiane, e questo innalza la soglia operativa della società da 130 miliardi ad almeno 200, richiedendo l'acquisizione di più lavori per compensare con maggiori ricavi la riduzione dei margini unitari di guadagno. Se quindi il mercato italiano, pur essendo prioritario, non è sufficiente a garantire l'attività dell'impresa, diventa essenziale cercare oltre confine una serie di opportunità continuative. In questo senso la Germania si conferma come il paese con maggiori prospettive di sviluppo per il mondo delle costruzioni, e Dioguardi (come molte altre imprese italiane) vi ha acquisito diverse commesse.