

Su un recente

« Simposio »

Publicità TV e tumori

Abbiamo riportato nei giorni scorsi col necessario rilievo, ma facendola seguire da un punto interrogativo, la notizia data da un « Simposio » indetto dalla Società italiana di Igiene, secondo la quale gli estratti di lieviti avrebbero un valore terapeutico nella cura dei tumori maligni, particolarmente della tiroide. Dinanzi all'annuncio di un efficace rimedio contro il cancro, ansiosamente atteso ma troppo spesso smentito, l'opinione pubblica oscilla sempre tra la speranza che « questa sia la volta buona », e una notevole diffidenza, radicata dalle precedenti delusioni e basata sulla coscienza degli immensi interessi in gioco (basta pensare all'industria farmaceutica, che già altre volte ha cercato di lanciare prodotti anticancerosi, di efficacia purtroppo assai scarsa).

In questo ultimo caso, non ha certo giovato a fugare la perplessità il fatto che, a conclusione del « Simposio », sia stato portato sugli schermi televisivi l'illustrazione di un professore, Raffaele Bastianelli, presentato come « contenitore » ai telespettatori, per affermare con assoluta precisione il valore terapeutico dei lieviti. A questo punto è doveroso lamentare il fatto che un numero di così imponente portata nei suoi riflessi umani, sociali e industriali, sia stato dato in sede impropria, utilizzando la televisione che arriva a tutti i sofferti, purtroppo incapaci talora di un giudizio critico, e che ciò sia stato preceduto da sicure, inconfutabili prove scientifiche, confermate ufficialmente in precedenti riunioni tecniche di esperti della materia.

Casi sono due. O le affermazioni di cui il grande e quasi « canonico » chirurgo romano si è fatto portavoce, sono assolutamente certe e documentate e allora la presentazione avrebbe prima dovuto raggiungere le autorità destinate al controllo tecnico dei nuovi prodotti farmaceutici; o non verranno confermate, e allora il giudizio dovrebbe essere molto serio, sia sul piano umano che su quello scientifico. In questo secondo caso, il prof. Bastianelli avrebbe certamente il merito responsabile, a differenza di coloro che, avendo organizzato un « Simposio » a nome della Società italiana d'Igiene, lo hanno circondato di una pubblicità che esorbita dalle specifiche competenze e del rigore scientifico che dovrebbero presiedere a tali iniziative.

Già in produzione

La FIAT presenta la 2300 e la 1800 B

I due modelli avranno interessanti miglioramenti rispetto ai precedenti

La FIAT presenterà verso la fine di giugno la « 2300 » — derivata dalla « 2100 » — e una migliorata « 1800 » (1800 B). Avranno un motore più sensibilmente migliorato nelle prestazioni, nel confort e nella sicurezza e saranno dotati di freni a disco sulle quattro ruote.

La « 1800 B » esternamente non si distinguerà dalla linea ormai classica della « 1800 », ma avrà un motore leggermente più potente.

La « 2300 » differirà dalla « 2100 » per il frontale a quattro fari e per un interno ancora più curato e ancora più ricco nella dotazione. Il motore di 2270 cc con 78 mm di alesaggio e 79,5 mm di corsa avanza una potenza di 98 CV (SAE) 110 HP a 5000 giri/min, cioè 18 CV in più della « 2100 », ed una coppia di 17,5 Kgm a 2800 giri/min.

La « 1800 B » e la « 2300 » avranno, in seguito all'adozione dei freni a disco, una sospensione posteriore a balestre longitudinali, che ha anche permesso di dare più spazio ai passeggeri posteriori e di migliorare il vano baule. Inoltre i due motori avranno un automatico automatico del ventilatore. Questo nelle condizioni normali non consuma potenza, e gira solo quando la temperatura del motore supera il livello ideale.

Per il confort e la sicurezza dei passeggeri saranno aggiunti, tra l'altro, un ripassaggio sotto il cruscotto, un alzata del passeggero, un efficiente imbottitura del cruscotto, gli ammortatori per cristalli laterali, il lavavetri con comando a pedale che mette in azione anche il tergicristallo, che saranno più grandi e di modello incantevole al centro.

In la « 2300 » è prevista la installazione, su richiesta,

Giornata politica

Come era stato preannunciato, Moro ha iniziato ieri una nuova tornata di consultazioni con i convergenti, cominciando dai liberali Malagodi e Inzani, che ha ricevuto a Pienza del Gesh per quasi due ore di colloquio, e continuando con i repubblicani. All'uscita, Malagodi ha dichiarato: « Ci siamo incontrati con l'on. Moro sulla situazione politica e sulle prospettive di lavoro parlamentare. In particolare, ho illustrato all'on. Moro il discorso che ho tenuto ieri a Torre Annunziata a nome del nostro partito ».

Il riferimento al discorso di Torre Annunziata costituisce un utile punto di riferimento, poiché nelle parole pronunciate da Malagodi nella città campana molti hanno visto un attacco mosso al segretario della Dc, accusato di non aver « chiuso » abbastanza drasticamente verso i socialisti. Apparentemente, il discorso era rivolto a Saragat e alla « sinistra » d.c. ma, si

afferma, l'offensiva di Malagodi mirata più in alto: « L'irrequieto agitarsi — aveva dichiarato il leader del Pli a Torre Annunziata — le manovre e manovre di scatenamento in cui si impegnano i settori di sinistra nella maggioranza trovano alimento e motivazione nella malguida che persistono ancora. La Dc, partito di maggioranza relativa che esprime da sola il governo, ha per prima l'obbligo di interpretare in tutta la sua portata la lezione che è scaturita dalla esperienza di questi anni ».

Nel pomeriggio, Moro si è incontrato con il segretario del Pri, Lino Rizzo, dopo il colloquio, si è limitato a dire: « L'incontro è un dei consueti contatti ».

SEGNI IN GIAPPONE

Il ministro degli Esteri Segni è partito ieri per il Giappone dove sarà in visita ufficiale dal 31 maggio al 6 giugno.

Improvvisa epidemia a Poirino

Cinque bambini già vaccinati colpiti dalla polio in Piemonte

Chiuse le scuole e l'asilo infantile — L'età delle vittime varia tra i tre ed i cinque anni — Due neonati sono deceduti anche a Torino

(Dal nostro inviato speciale)

POIRINO, 29. — Poirino, il piccolo centro di seimila abitanti che sorge a ventisei chilometri da Torino, sulla statale per Genova e Savona, sta vivendo ore di incubo. In paese è scoppiata una epidemia di poliomielite che fino a questo momento ha già colpito cinque bambini. Il dato più preoccupante è questo: tutti e cinque i bambini colpiti dalla terribile malattia erano stati sottoposti preventivamente a vaccinazione con siero antipolio.

Il fatto si presenta estremamente grave e ha indotto la decisione assunta dalle autorità comunali e sanitarie di ordinare l'immediata chiusura delle scuole e dell'asilo infantile fino al 5 giugno

prossimo, termine che potrà ancora essere prolungato se nel frattempo le misure sanitarie adottate non saranno bastate a fermare la paurosa epidemia.

I cinque bambini, tre ventenni, un meridionale e un piemontese, sono stati rievocati alla clinica pediatrica di Torino « Regina Margherita ». L'età delle piccole vittime varia da 3 anni a cinque anni. Il terribile morbo, per ciascuno dei singoli casi, si è manifestato dapprima in maniera molto subdola ed era stato scambiato in un primo tempo per una normale febbre influenzale. Purtroppo la realtà, drammatica e sconvolgente, doveva ben presto presentarsi in tutta la sua agghiacciante gravità. Si trattava di poliomielite, e-

splorsa nella forma più virulenta del male.

Si pensava dapprima che i cinque bambini fossero stati colpiti dal male perché le loro famiglie avevano trascurato di farli preventivamente vaccinare, ma un rapido controllo permise di accertare l'elemento più preoccupante di tutta la triste vicenda. Tutti e cinque i bambini erano stati tempo addietro regolarmente vaccinati.

I medici dell'ospedale infantile Regina Margherita di Torino giudicano estremamente gravi le condizioni dei cinque bambini essendo soprattutto nel frattempo la paresi facciale e degli arti vengono poste in opera, nel Reparto malattie infettive dell'ospedale, tutte le cure

del caso. Le cinque prognosi rimangono però per il momento riservatissime.

A Poirino la notizia ha gettato la popolazione in un stato di comprensibile allarme. Tutti coloro che hanno figli in tenera età non riescono più a stare tranquilli da quando si è saputo che le cinque piccole vittime si erano sottoposte alla vaccinazione preventiva. Le autorità comunali e metropolitane hanno disposto in stato di emergenza che vanno dalla chiusura totale delle scuole e dell'asilo fino ai controlli medici che vengono svolti con estrema celerità.

Un altro dato sconcertante è quello che riguarda l'ubicazione delle cinque vittime: sono tutte molto distanti e i bambini non avevano mai avuto contatti fra loro.

Uno dei cinque ricoverati è stato in seguito trasferito all'ospedale Amosco di Savigliano.

Nelle ultime ore anche a Torino si sono avuti due casi di morte di bambini in tenerissima età, deceduti in pochi minuti per cause sconosciute. Il primo è il piccolo Franco Ferrari di 3 mesi, che viveva con i suoi genitori in via Ben 3 nella zona di Pozzo Strada. Dopo essere stato a casa della nonna in via Fidia 5, il bambino era stato accompagnato a casa dai genitori. Nella notte lo coglieva una febbre improvvisa. Dopo qualche ora i genitori lo portavano all'ospedale Maria Vittoria, ma il bambino decedeva dopo pochi minuti. I medici ordinavano il riscontro diagnostico. Un altro bambino, sempre nella giornata di ieri, decedeva improvvisamente per cause sconosciute. Si chiamava Mario Castellana, aveva solo 9 mesi ed abitava con i genitori in corso Unione Sovietica 5. Il bambino era morto dopo uno stato febbrile scoppiato all'improvviso e senza una apparente ragione dopo che aveva poppato con buon appetito il latte materno. Anche in questo caso le autorità hanno disposto la perizia medica legale.

Se i periti settori dovessero stabilire che le due morti sono state provocate da poliomielite, evidentemente si tratterebbe di un palese caso con i casi sviluppati a Poirino.

Si attende quindi con giustificata ansia il preciso responso peritale e si spera, come tutti si augurano, che i casi fin qui segnalati debbano restare isolati e circoscritti mentre si formulano le speranze di tutti per la salvezza dei piccoli colpiti.

MARIO ALBERTARELLI

Al servizio degli interessi della Fiat, della Pirelli e dell'Italcementi

Il piano autostradale del governo impegnerebbe lo Stato sino al 2000

La spesa prevista supera i mille miliardi - Nessun inquadramento in una organica programmazione economica generale - Accentuazione dello squilibrio tra il Nord e il Sud - Oggi comincia al Senato l'esame del « piano »

Il Senato incomincerà oggi l'esame del « piano » di costruzione di autostrade ed autostrade a pedaggio proposto dal governo. La discussione del provvedimento è stata sollecitata espressamente nei giorni scorsi da Fanfani, che ha fretta di dimostrare l'alto grado di attivismo realizzativo del suo governo e delle « convergenze » che lo sorreggono, nel quadro del grande rilancio « centrista » dei suoi ultimi discorsi.

Per questo calcolo politico, si vuole imporre all'obbedienza maggioranza di almeno un ramo del Parlamento, intanto un'imponente spesa (che impegnerà lo Stato fino all'anno finanziario 1999-2000), sulla utilità e opportunità e sul modo concreto di impiego della quale incertezze e dubbi rilevanti sono stati manifestati non soltanto da comunisti e socialisti ma anche da studiosi e tecnici ed economisti di ogni tendenza e da esponenti della stessa maggioranza.

BREVI CENNI SUL « PIANO »

Il progetto governativo prevede una spesa di 1.052 miliardi. Una ristretta parte di questi saranno impegnati direttamente dallo Stato per la

costruzione di autostrade (per esempio, i 180 miliardi stanziati all'ANAS per la Salerno-Reggio Calabria). Gli altri stanziamenti serviranno alla « copertura » dei contributi statali concessi a una società che sarà creata dall'Iri e dalla società privata (o a consorzi di enti locali, o misti di enti pubblici e di privati), che si impegneranno nella costruzione e gestione di autostrade. Lo Stato verserà a queste società ogni anno (per 30 anni) un contributo fisso del 4% del costo totale di costruzione (in alcuni casi del 4,50%) e in più concederà larghe esenzioni fiscali (il cui valore complessivo è valutabile intorno all'8-10% del costo di costruzione). Ciò vuol dire che — considerando la capitalizzazione del contributo — lo Stato finirà per contribuire nella misura del 65,75 per cento del costo di costruzione, cioè in una misura enorme, scandalosa, ben superiore a quel massimo del 40% stabilito nella vigente legge sulle autostrade a pedaggio.

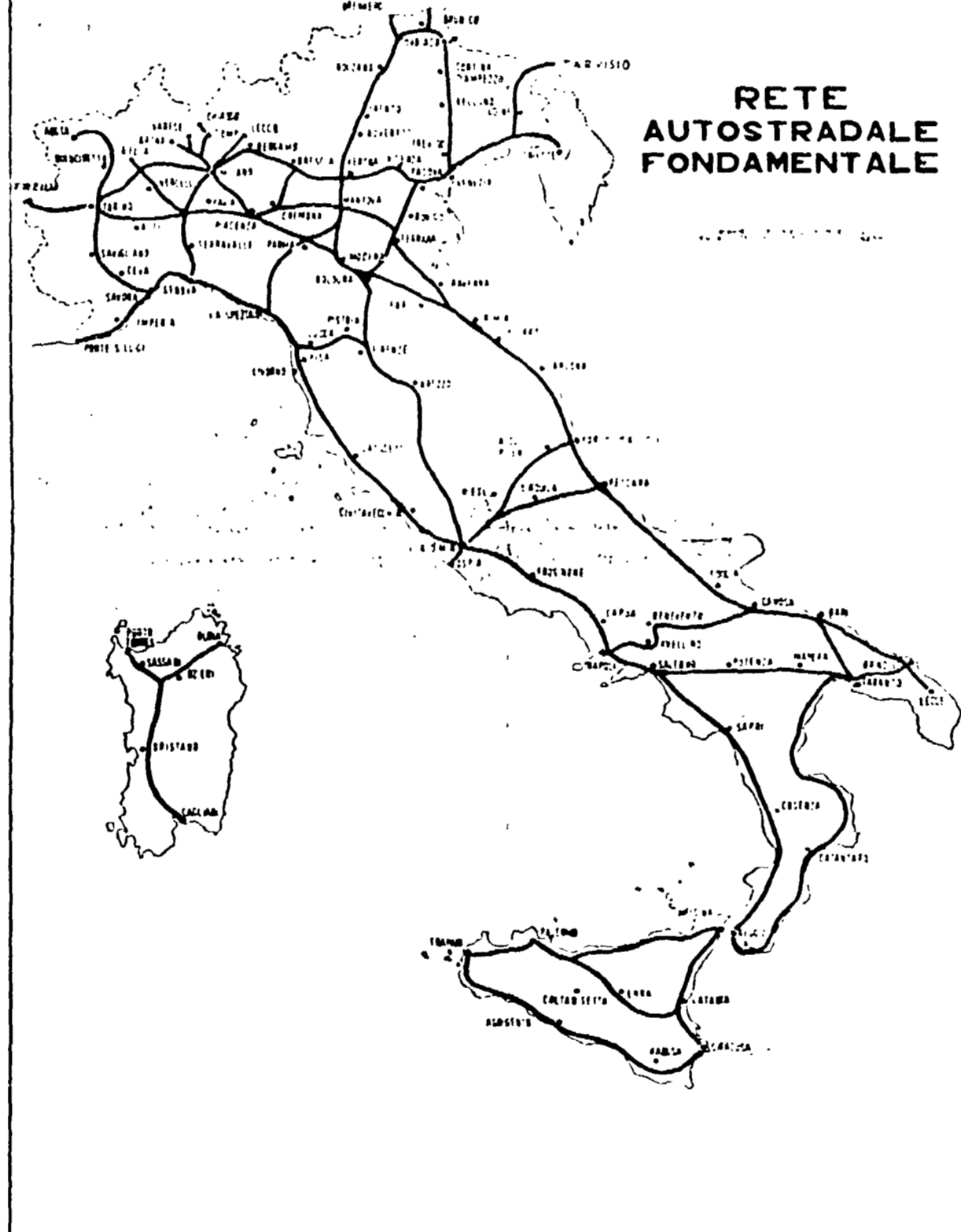
FIAT, PIRELLI, ITALCEMENTI

La « febbre » autostradale ha in Italia una recente, precisa origine. Non fu il governo, né comunque sono stati gli organi tecnici statali a sollevare per primi il problema di vaste costruzioni autostradali. Il problema fu introdotto nel 1953-54, da alcuni gruppi monopolistici — FIAT, Pirelli e Italcementi — direttamente interessati allo sviluppo della produzione automobilistica e delle costruzioni, a creare una « società » di studio, che elaborò numerosi progetti autostradali. Questi progetti, propugnati da una ben orchestrata campagna in mezzo all'opinione pubblica, furono presentati al governo, che prontamente ne raccolse le indicazioni con la prima legge autostradale (quella Roma del 1955). Le medesime ragioni — gli interessi di ben individuati gruppi monopolistici — sono alla base dell'attuale « piano » governativo.

AUTOSTRADE E PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Si può obiettare da qualcuno: ben venga l'iniziativa e la sollecitazione di gruppi privati se essa corrisponde a una esigenza generale. Ma qui si inseriscono i rilievi e le critiche, contenute nelle due parti di questa nota. Quasi tutti i gruppi monopolistici — FIAT, Pirelli e Italcementi — sono alla base dell'attuale « piano » governativo.

1) La prima e fondamentale obiezione si riferisce al carattere stesso del « piano » autostradale come degli altri « piani » governativi (piano verde, scuola, finanze, Sardegna, Finimmine piano per le ferrovie, ecc.); si tratta di piani frammentari, disorganizzati e settoriali, adottati sotto la spinta di circostanze o di forze economiche particolari o del manifestarsi di crisi acute in un settore, cui si cerca di porre rimedio appunto con il « piano ». Sono, pertanto, provvedimenti non inquadri in una visione di insieme, in una programmazione economica generale; al di fuori, quindi, di una esatta considerazione della necessaria priorità di intervento in questo o quel settore (nella relazione di Gommi e Sacchetti, per esempio, si sottolinea la prevedibilità che dovrebbe essere data, piuttosto, a massicci investimenti nell'agricoltura e per la sistemazione ideologica del nostro Paese, dal cui attuale



La cartina — che riportiamo dalla relazione di maggioranza sul « piano » autostradale — indica la « rete autostradale fondamentale » che secondo alcuni tecnici sarebbe necessario realizzare in Italia (si noti, per inciso, come essa fissa, analizzandola, per una previsione valida per molti decenni a venire, l'attuale squilibrio tra Nord e Sud). La rete si estende per circa 8.000 chilometri di questi, circa 3.500 potrebbero essere realizzati in 10 anni con il « piano », rinvoluendo l'attuazione dei rimanenti a epoca più lontana. Più precisamente il progetto affida:

— all'ANAS la costruzione dell'autostrada « senza pedaggio » Salerno Reggio Calabria e di « superstrade » e raccordi per 1.920 km;

— a una Società IRI la costruzione e lo esercizio delle seguenti autostrade a pedaggio: Milano-Napoli; Firenze-Varese; Milano-Brescia; Milano-Laghi; Como-Chiasso; Serravalle-Genova; Genova-Savona; Genova-Sestri Levante; Verona-Brennero; Padova-Bologna; Bologna-Casola di Posita; Roma-Civiltavecchia; Napoli-Bari;

— a società private o consorzi di enti locali la costruzione e gestione in concessione per 30 anni di autostrade a pedaggio per complessivi 1.200 km. (il « piano » non indica quali autostrade dovranno essere costruite dai privati con il tanto contributo statale; essi saranno pertanto liberi di scegliere i tracciati, secondo il profitto prevedibile e non secondo l'utilità pubblica).

dissesto derivano le ricorrenti alluvioni, i disastri che arrecano decine di miliardi di danni ogni anno);

2) tutti i « piani » governativi sfuggono al problema di sviluppo economico in Italia, di incidere sulle strutture economiche e sociali con profonde riforme, e di una decisa azione antimonopolistica. I « piani » governativi, al contrario, sono diretti al rafforzamento delle attuali strutture a vantaggio dei gruppi economici dominanti, minacciando quindi di un ulteriore accravamento degli squilibri tra Nord e Sud, tra regione e regione, tra industria e agricoltura, tra settore e settore, ecc.;

3) non è più accettabile, ormai, il carattere rigidamente accentratore dei programmi governativi; per superare gli squilibri regionali, per cominciare almeno a limitare la direzione economica dei gruppi monopolistici, infatti è necessario partire proprio da una programmazione decentralizzata, regionale, chiamando largamente a parteciparvi tutte le regioni (che deve essere creato, i Comuni, le Province.

STRADE, AUTOSTRADE, FERROVIE, PORTI

Le relazioni di minoranza affrontano, quindi, specificamente, i problemi delle comunicazioni e dei trasporti.

E' giusto, anzi, considerare come decisivo il problema delle autostrade, isolandolo dalla considerazione dello stato attuale e delle esigenze degli altri settori? E' giusto stanziare una somma così ingente, quando poi viene trascurato il problema angoscioso della viabilità « minore », grave soprattutto nel Mezzogiorno e nelle Isole? Come non vedere che, lasciando tanto basso il livello della viabilità « minore », le autostrade — per la loro caratteristica di vie chiuse di comunicazione per grandi distanze e tra grandi centri — finirebbero per accentuare l'attuale pericoloso sviluppo « a isole » sulla china della degradazione? Non si dovrebbe, dunque, piuttosto, da una visione di insieme, a un coordinamento generale di tutti i settori, di tutte le « cure », che abbracci strade e autostrade, ferrovie, porti ed aereporti?

E' appunto quello che comunisti e socialisti pongono, chiedendo pertanto che si abbandonino il « piano » sulle autostrade per prevedere, invece, con i fondi da esso previsti, alla elaborazione di un piano organico di interventi di carattere, più dettagliatamente, parliamo di una « legge quadro » per le comunicazioni e i trasporti.

FUNZIONI DELL'I.R.I. E METODI DI FINANZIAMENTO

La relazione dei compagni Gommi e Sacchetti critica poi severamente il proposito di attribuire all'Iri il compito di costruire e gestire le autostrade, cioè di dedicare in grande misura alle infrastrutture a come vogliono i monopoli, invece di operare nei fondamentali settori della produzione industriale e di energia, per comune una decisa azione antimonopolistica. Le sinistre propongono invece che nel settore stradale e autostradale intervenga soltanto l'ANAS.

Intine, criticato è il metodo di finanziamento e di erogazione dei fondi previsto dal « piano » e perché si insisteva, per comune una decisa azione delle spese differite, che sarebbe accettabile soltanto nel quadro di una efficace programmazione economica generale; e per i consociati favorevoli e che, come abbiamo visto, vengono riservati alle società private.

Concorso di Miss Europa Due belle per Beirut



La candidata italiana Erika Spaggiari (a sinistra), e Miss Europa 1960, Anna Ranalli sono partite ieri pomeriggio dall'aeroporto di Fiumicino per Beirut, con un aereo di linea. Erika Spaggiari rappresenterà l'Italia al concorso di Miss Europa che si svolgerà nei prossimi giorni nella capitale libanese. Al concorso che è organizzato dal Ministero dell'economia nazionale e dal Commissariato generale per il turismo del Libano prenderanno parte 17 Paesi, e cioè Austria, Belgio, Danimarca, Inghilterra, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Olanda, Italia, Lussemburgo, Norvegia, Spagna, Svezia, Svizzera e Turchia.

Ieri all'alba nel Catanzarese

Con fucile e scure assassina gli zii

Vecchi rancori e astregonerie alla base del delitto - Forzata la porta e sorpresi i due nel sonno

CATANZARO, 29. — Un'acqua, è penetrato nell'abitazione facendo fuoco all'infelice direzione dei due coniugi che erano ancora a letto. La donna, nonostante fosse stata colpita ad un braccio e al petto, ha avuto la forza di fuggire e di uscire dalla abitazione. Dopo aver percorso per alcuni metri Rosa Bevacqua si è accasciata al suolo non avendo più la forza di proseguire. E' stata raggiunta dal nipote, il quale si è accasciato contro il muro a colpi di scure.

Mentre l'autore del duplice omicidio si dava alla fuga, sono accorsi alcuni contadini della zona, i quali hanno tentato di portare aiuto ai coniugi Bevacqua, ma questi, dopo aver forzato la porta della casa di Luigi Be-

vacqua, sono accorsi alcuni carabinieri di Marcellinara e qui ha confessato

Circa i motivi del fatto sono in corso indagini dei carabinieri. Pare, tuttavia, trattarsi di vecchi rancori. Secondo la confessione dell'autore del duplice omicidio, Luigi Bevacqua e la moglie Rosa, non avevano rapporti da una decina d'anni con la famiglia del nipote Vincenzo. Quest'ultimo ha poi detto ai carabinieri che suo fratello Filippo non ha potuto più concludere il matrimonio perché « strangolato » dalla zia Rosa, moglie di Luigi Bevacqua.

Ferito a lupara un muratore

TRAHANI, 29. — Il muratore S. Valerio, 52 anni, è stato ferito alle spalle da una scure di lupara mentre faceva l'opera alla sua abitazione.

E' morto il padre del compagno Dario Valori

Il compagno Dario Valori, membro della Direzione del Psi, è stato colpito da un grave lutto. Dopo lunga malattia, si è spento il padre, lo scrittore Gino Valori, noto collaboratore di giornali quotidiani e periodici.

L'automobilista versa in fin di vita

Un furgone travolto da un treno a un passaggio a livello aperto

La casellante subito dopo l'incidente è fuggita rendendosi irreperibile

MILANO, 29. — E' di un incidente ferroviario che ha provocato la morte di un uomo e il ferimento di un altro, che si è trattato di un tragico avvenimento. Un treno a motore, partito da Milano, si è scontrato con un furgone che stava attraversando un passaggio a livello aperto. Il treno, che era in marcia, ha travolto il furgone, che è stato schiacciato tra i binari. Il conducente del furgone è morto sul colpo, mentre un altro uomo è ferito gravemente. La casellante, che era presente all'incidente, è fuggita subito dopo l'accaduto e non è stata reperita. Le autorità competenti stanno indagando sulle cause dell'incidente.

Il « frenatore » responsabile dell'incidente di Parabiago

Il responsabile dell'incidente di Parabiago è stato identificato. Si tratta di un operaio della stazione di Parabiago, che era incaricato di frenare il treno. Le indagini hanno stabilito che l'incidente è stato causato da un errore di manovra commesso dal frenatore. L'operaio è stato convocato in sede di interrogatorio e ha confessato di aver commesso l'errore. Le autorità stanno valutando le conseguenze dell'incidente e le misure da adottare per prevenire simili avvenimenti in futuro.