

In viaggio lungo le coste da Ventimiglia a Trieste



Costa amalfitana: parcheggiare la «Panda» a Praiano - Il mare più sporco incontrato da Ventimiglia fin qua - Reti e pescatori vicino a lunghe gambe metropolitane al sole - Chi è Gianni Marà, presenza ossessiva

Dal nostro inviato MICHELE SERRA



Se Gennarino dicesse: basta con i motoscafi...

PRAIANO — Una carrozza nera tirata da sei cavalli neri, impennacchiati di nero e di nero bardati. Seguono Mercedes. Pomposo e anacronistico, sulla strada per Positano passa un funerale importante. La morte, una morte barocca e spagnolesca, sbucca dal rosario di oleandri che accompagna verso la costiera amalfitana, lasciando interdetto il traffico vacanziero bloccandone il già asfittico cammino.

Le strane facce che seguono dappresso il feretro, fanno da commedia dell'arte trincerata dietro i finestrini di grosse cilindrate. Guardano assenti e muti la colonna di auto oleandri che accompagna verso la costiera amalfitana, lasciando interdetto il traffico vacanziero bloccandone il già asfittico cammino.

Come possono darsi d'accordo, in questo tratto d'Italia a picco sul mare che l'orografia ha imbalsamato nei secoli, storia e modernità? Come possono convivere, su questa stretta terrazza sul mare rubata alla roccia con l'aiuto di Maria Vergine e Tuttilsanti, le poche manciate di crisi che ci abitano da sempre e l'orda danarosa di turisti che la vuole espugnare? La costiera amalfitana è un susseguirsi di risposte impossibili, di paradossi sociali, di contraddizioni culturali.

Da una grossa boa raggiunta a nuoto davanti a Praiano, osservo il presepe vivente che mi sta di fronte sicuro di stare osservando uno dei più straordinari fenomeni di simbiosi coatta tra specie diverse. Sui sentieri di sasso e aria, sui terrazzini a picco sulle onde, nelle microscopiche calce nascoste ai piedi degli strapiombi, le ragazze borghesi, sinuose e intorpidite dal sole, stanno stese a seno nudo a pochi passi dai Gennarino e Vincenzo e Pasquale che calano in mare con i verrucelli grandi reti, e certo hanno mogli e figlie che neanche a letto si mostrano con tanta disinvolture. Dietro ogni rete, un ristorante, dentro ogni rete il pesce da far friggere per le ragazze di cui sopra, i loro fidanzati, i loro genitori e amici.

Turismo abiente, selezionato. Si vede dal gran numero di quotidiani, settimanali e libri che spuntano tra le mani dei bagnanti, distesi sui lettini sistemati in ogni pertugio del sentiero. Lo spazio è poco, pochissimo, dunque costa. Costano le ville eleganti e bianche disseminate lungo la montagna, costano gli alberghi, tutti di buon livello, che si rincorrono tra Positano e Amalfi. Costa, naturalmente, parcheggiare la macchina.

Quando ho lasciato la Panda per scendere al mare, il Gennarino di turno non si è fatto attendere. «Fanno quattromila, dottò. «Ma mi fermo solo un'ora». «Fanno quattromila anche per un minuto solo». «Allora mi dia la ricevuta, per piacere». «E quale ricevuta? Non tengo ricevute». «Allora facciamo tremila e non parliamo più». Ride contento, Gennarino, così spesso arbitraria e vessatoria, sulla costiera amalfitana sembra quasi una forma di diritto naturale. Se vuoi violare una civiltà di barche e carretti con le due quattroruote, devi avere il portafogli disposte a tutto. Poi, magari, fai i calcoli: quattromila lire moltiplicate per cento macchine al giorno moltiplicate per due centinaia di parcheggi moltiplicate per tutta l'estate. Sono miliardi, e l'unica curiosità che vorresti appagare è sapere in che percentuale questo fiume di quattrini finisce nelle tasche dei Gennarini, in quelle dei proprietari dei parcheggi privati e infine nella cassa comunale. Probabilmente neppure

una commissione d'esperti riuscirebbe a raccapezzarsi.

Intanto, mentre l'esercito di Gennarini, come una popolazione di elfi marittimi, nelle sue cavernose vede e provvede dietro l'auto, compenso ai bisogni dei visitatori (chiudendo un occhio su una liberalità di costumi probabilmente liquidata, per poterla digerire, come «stravaganza dei signori»; intanto, dicevo, guardo il mare. E lo sconcerto di notare, sopra una verde cristallina meravigliosa distesa d'acqua, due dita di nafta e sporizia, è tanto. Questo mare, visibilmente, non è sporco di suo: non per colpa del fosforo o scarichi industriali o estuari appesati, avendo la fortuna di muovere le sue onde a molti chilometri da grandi insediamenti umani. È sporco, dunque, solo per l'imperdonabile distrazione dei locali e per la volgarità culturale dei villeggianti: sporco di fognie malfatte e lurido di barche a motore.

Migliaia di motoscafi, gommoni, panfili, sempre con il motore acceso, insouano con arroganza la costiera amalfitana intrufolando fra grotte e calette come signore allo shopping. «Scusi, ma qui non è vietato accendere i motori?», chiedo a una signora fiorentina che sta salendo su un motoscafo che erutta nafta da ogni dove. «Sì, sarebbe vietato fino a duecento metri dalla riva. Ma nessuno rispetta il divieto, come vede. Comunque l'acqua sporca non è un problema: basta andare a fare il bagno al largo. Per questo tutti hanno la barca». Una logica geniale, penso mentre mi lancia di lontano abbronzatissima regalandomi un'ulteriore zaffata di petrolio maltrucato.

Nella calata aggrottata sotto un dirupo nella quale mi rifugio, la puzza di benzina è perfino più assillante che sulla litoranea intasata dai pullman stranieri. E l'acqua è di gran lunga la più fetida (eccellenza fatta, e ci mancherebbe, per quella di Napoli) fin qui incontrata da quando sono partito da Ventimiglia.

Non capisco e non mi adegua (ultima citazione di «Quelli della notte» di cui all'eternità, lo prometto). Se questo miracolo di case bianche, rocce e mare, è una bellezza straordinaria quello di svagare i ricchi e i quasi ricchi, arricchendo a sua volta chi ci abita da sempre e da sempre tira a campare, perché non si rispettano le regole del gioco? Molte feroci e una feroce sorveglianza, dovrebbero punire l'imperdonabile cafonaggine (e l'ignoranza sterminata) dei facoltosi ospiti. E i furbi e ambiziosi, se hanno venduto le loro case e i loro paesi ai cittadini, fanno il loro dovere di ospiti quando chiudono un occhio sulle fanciulle al sole, ma non lo fanno quando chiudono quell'altro sul vandalismo cabinato dei signori.

Figliando dal meraviglioso e inquinatissimo modello di Traiano, faccio sosta a Erchie, microscopica spiaggia prima di Salerno. Curiosa prova del nove: c'è un tratto di spiaggia libera, di palese frequentazione popolare, immacolato e profumato di salmastro. Un'enorme scritta dice: «La spiaggia si dispiace di essere inquinata. Non fatela piangere». Gente modesta (e anche spiritosa), senza un quotidiano un libro un settimanale in mano, dà una lezione a quelli che pochi chilometri più in su leggono l'Espresso in motoscafo.

A proposito di scritte. Due parole, ossessive, ricorrono la costiera amalfitana: Gianni Marà. Chi sarà mai? All'ingresso di Salerno, lo chiedo a un ragazzo che vende angurie (500 lire una fetta enorme, dolcissima e gelata al punto giusto). «Chi? È un cantante napoletano. Scrive il suo nome dappertutto perché è l'unico modo per farsi conoscere. Perché come cantante è una vera schifezza. Chissà se anche Gianni Marà va in motoscafo.

Aerei, è la pagina più nera

luogo della sciagura, l'impervio e di difficile accesso, è un tratto di costa di una montagna sulla quale, tra l'altro, al momento della tragedia imperversava un temporale. A tarda notte una notizia si è aggiunta ad aggravare l'angoscia: l'aereo trasportava 239 chilogrammi di un radio-isotopo, un elemento chimico radioattivo. Lo ha annunciato un portavoce della compagnia. La sostanza radioattiva era stata spedita dalla Associazione giapponese per l'isotopo in 32 cassette — ha aggiunto il portavoce — poste nelle stive dell'aereo. Secondo un responsabile dell'associazione per l'isotopo, citato dal portavoce della compagnia, i radio-isotopi non sono pericolosi per l'uomo «a meno che non vi sia un contatto prolungato». Ma nonostante l'evacuazione, il rischio di contaminazione è alto. Le autorità non si sono pronunciate, ma i giornali giapponesi hanno già ricostruito, minuto per minuto, le fasi del volo. L'aereo, a 18 (ora locale), aveva «rollato», a lungo sulla pista più lunga dell'aeroporto di Haneda alla periferia di Tokio. A bordo avevano preso posto i 509 passeggeri, tra i quali un noto cantante giapponese Kyu Sakamoto. E una ventina di turisti stranieri, tra i quali pare, anche due italiani. Di uno, in serata, si è appreso solo il cognome: Moroni. C'era anche una quindicina di bambini. Secondo quanto hanno poi spiegato i portavoce della società «Jal», il 747, era guidato da un pilota di grande affidabilità, il comandante Masami Takahama con una carriera di migliaia di ore di volo proprio a bordo del Jumbo. L'aereo comunque, dopo il «roll» ha preso regolarmente quota senza alcun problema. Mentre a bordo i passeggeri, probabilmente, stavano ancora sistemandosi, il comandante Takahama ha ricevuto un primo allarmato messaggio alla torre di controllo dell'aeroporto di Tokio. Con voce calma ha detto: «Non c'è problema, è un errore di procedura». Deve tentare un atterraggio di fortuna. Cercherà di scendere sulla pista di base americana (che è la pista di base locale), a lungo sulla pista più lunga del

minuti dalla partenza. Dal jet solo non è arrivata più alcuna comunicazione. Impossibile, quindi, sapere che cosa sia accaduto nei minuti successivi. È stato immediatamente diramato l'allarme. I tecnici hanno spiegato che il Jumbo, con un portellone non ben chiuso, non poteva continuare a volare e che quindi il comandante Takahama non aveva avuto altra scelta che scendere immediatamente. Intanto, nei pressi della base americana di Yokota, il dramma dei 509 passeggeri e dei quindici uomini d'equipaggio andava comandandosi sul filo dei secondi. Alcuni ufficiali della torre di controllo della base americana di Yokota hanno poi confermato che, in effetti, il comandante Takahama aveva effettivamente chiesto di poter effettuare un atterraggio immediato per «grave emergenza». L'Ok era stato subito concesso e tutti, alla base, si erano sparsi per almeno cinque chilometri e che continuavano a bruciare, scattando una serie di foto per controllare se vi fosse

ro eventuali superstiti. Il responso delle immagini è stato agghiacciante: tra i rottami e le fiamme non si muoveva niente e nessuno. La morte, quasi sicuramente, in pochi attimi, aveva spazzato via la vita di 524 persone. All'imperatore del Giappone il Presidente Cossiga ha inviato un messaggio di cordoglio.

Nassay Okendo

I grandi disastri aerei

Ecco la lista delle più terribili sciagure aeree nella recente storia dell'aviazione civile:

MARZO '77: 582 persone perdono la vita nell'aeroporto di Tenerife, nelle isole Canarie, per la collisione di due Boeing 747, uno della Pan American e l'altro della Klm.

MARZO '74: 316 persone muoiono quando un Dc-10 turco si schianta al suolo, a circa 45 chilometri da Parigi.

AGOSTO '80: un jet L-1011 saudita tenta un atterraggio di emergenza all'aeroporto di Riad ma si schianta al suolo. Perdonò la vita 301 persone.

MAGGIO '79: un Dc-10 dell'American Airlines cade durante il decollo nell'aeroporto di Chicago. I morti sono 273.

SETTEMBRE '83: un Boeing della KAL al largo dell'isola di Sakhalin viene abbattuto dall'aviazione sovietica. I morti sono 269.

NOVEMBRE '78: 257 persone muoiono quando un Dc-10 neozelandese cade sulle montagne.

GENNAIO '78: un charter Dc-8 olandese, che riporta in patria dall'Arabia Saudita pellegrini musulmani indonesiani, precipita in Sri Lanka. Le vittime sono 191.

23 GIUGNO '85: un Boeing 747 dell'Air India con 329 persone a bordo si inabissa al largo delle coste irlandesi, a quanto pare per un'esplosione.

Le ipotesi sulla sciagura

Luciano Testarini, pilota Alitalia (ha volato anche sulla rotta lungo la quale si è schiantato il Boeing giapponese è molto cauto nel cercare spiegazioni al dramma che ha colpito il Boeing. «Ho un guasto al portellone di coda. Mi tengo basso e tento un atterraggio di emergenza». Il secondo: il portellone di coda dell'aereo era già in fiamme prima di schiantarsi contro una montagna dell'impervio territorio centrale del Giappone. Questi, appunto, sarebbero i dati certi. Ma che nesso può esservi tra essi? L'avaria del portellone di coda del Boeing 747 può essere causa di incendio a bordo? E se le testimonianze di chi afferma di aver visto il Boeing in fiamme mentre era ancora in volo si rivelano errate, può questo tipo di avaria far sì che l'aereo precipiti?

Proviamo a cercare spiegazioni a questi interrogativi parlando con Luciano Testarini. Sottolinea spesso, durante il colloquio, come sia difficile provare ad individuare le cause dell'incidente sulla base di notizie tutt'altro che esaurienti e che appaiono, ad un pilota, persino superficiali. Alcune cose, comunque, riusciamo a chiarire. Vediamole.

Intanto, appunto, un dato. «Un momento, non ho detto precisamente questo. La semplice avaria, per esempio la chiusura incompleta, non può produrre nulla di tutto questo. Ma se invece si arriva al distacco del portellone, allora il distacco si fa diverso e complicato».

Cioè? «Vale a dire che il portellone staccandosi dall'aereo potrebbe colpire parti importanti del Boeing, determinando, in questo caso, guasti assai seri». Per esempio? «Ripeto, fare ipotesi è azzardato, i dati a disposizione sono incompleti e insufficienti. In ogni caso una eventualità possibile è immaginare: e cioè, che staccandosi dall'aereo, il portellone possa colpire i piani di coda dell'aereo e danneggiarli seriamente. Ciò potrebbe comportare un brusco mutamento nell'assetto dell'aereo stesso ed una estrema difficoltà a governarlo. È evidente che ciò è pericoloso in qualsiasi situazione. E di certo lo è ancor di più per un grosso Boeing 747 che sorvola una zona impervia e montagnosa. Ma vorrei ripetere che, almeno per ora, non si può affatto dire che sia andata davvero così».

È come spiegare il fatto che alcuni testimoni affermerebbero di aver visto l'aereo in fiamme mentre era ancora in volo? «Anche qui è molto difficile fare ipotesi. Un incendio a bordo di un aereo può scoppiare per cause anche molto diverse tra di loro. Ma è comunque quasi impossibile che ciò avvenga per un'avarità al portellone di coda. In ogni caso, per continuare sul terreno delle ipotesi, vorrei ricordare che se anche avesse preso fuoco un motore, va tenuto presente che un Boeing 747 di motori ne ha quattro e che può proseguire il volo anche se uno di essi si ferma. Quanto può aver influito sulla sciagura il fatto che al momento dello schianto contro la montagna sulla zona impervia fosse un violento temporale? «Beh, condizioni di tempo cattivo non mutano mai il volo. Ciò può essere tanto più vero in un temporale investito un aereo — potrebbe essere il caso del Boeing giapponese — che ha subito un'avarità di volo, stando un atterraggio in situazione ormai di emergenza. D'altra parte non dimentichiamo che proprio condizioni meteorologiche sfavorevoli sono state la causa, almeno qualche giorno dopo l'incidente accaduto ad un aereo in fase di atterraggio a Dallas. E quello era un aereo in perfetta efficienza...».

Una tragedia, dunque, difficile da spiegare ed alla quale potrebbero aver concorso cause diverse, alcune delle quali forse per ora nemmeno note. Il recupero della «scatola nera» servirà probabilmente a saperne di più. Quel che però appare difficile pensare è che sia stata solo una banale avaria al portellone di coda a tradire un pilota esperto come quello che comandava il Boeing 747 giapponese: Masami Takahama aveva alle spalle 12.400 ore di volo, 4.600 delle quali proprio a bordo di un aereo come quello sul quale ha trovato la morte.

Federico Gericaccia

Spinta «propulsiva»

nacce di sterminio atomico. Quella che è mancata è una spinta, un impulso morale, non viziata dalle reticenze e dalle ambiguità che ne seguono, di esperienze tra le quali si annovera quella tragica dello stalinismo; ed è mancata con essa una revisione storiografica, una esplicitazione dell'intero movimento operaio socialista europeo. Le ideologie storiografiche elaborate nel corso di un lungo scontro frontale tra comunismo e socialdemocrazia pesano ancora oggi e contengono dentro di sé, come un'arma a due vertici, il rifiuto di precludersi un dialogo, anche polemico, col partito socialista nel suo insieme e di fomentare, nell'uno e nell'altro campo, il settarismo di base.

Non è fuori luogo, a questo punto, parlare di un rivincito storico del partito comunista rispetto alle hegemonie «necessità dei tempi»; un ritorno la cui gravità viene avvertita oggi, mentre è in crisi, col marxismo, la cultura socialista di ispirazione marxista della quale Gramsci e Togliatti furono figli e mentre è in atto una offensiva ideologica, che ha radici nella società, che parte da destra ma che ha aperto larghe breccie anche nel campo della sinistra, non esclusa quella comunista; mentre cattivi, come mai prima, sono i rap-

porti tra i due partiti maggiori della sinistra italiana. Ma è proprio di qui che si possono trarre motivi di ragionata fiducia.

L'offensiva ideologica della destra, che pure ha concorso a scuotere pigrize intellettuali e far piazza pulita del troppo chiarpane accumulato, segna il ritorno della verità via via in forme vistose e esplodono le contraddizioni della sua proposta politica.

Il «craxismo» dopo aver compiuto una benemerita opera demolitrice nel proprio partito e utilmente provocatorio nei confronti del partito comunista, oggi si trova vicino ad avere esaurita la propria originaria «carica propulsiva». Il rinnovamento del partito non si è istituzionalizzato in forme originali ed efficaci; la nuova cultura socialista ha dimostrato la propria inconsistenza; un eclettismo — di tutto un po' — calato in un pragmatismo che è pura e semplice teorizzazione del fatto compiuto della giornata. I propositi di sfondamento elettorale a destra e a sinistra sono accantonati in modo da non essere affrontati in termini esclusivi di partito, ma nell'ambito di una visione dialetticamente unitaria del problema e dei problemi della sinistra italiana nel suo insieme e in un contesto più ampio che è quello della sinistra europea.

Per questa via la «diversità» può diventare originalità seconda. Fuori di essa sarebbe fattore di emarginazione, con danno per tutti.

Gaetano Arfè

Bhopal negli Stati Uniti

e quasi ciechi — vengono combinati per creare un ulteriore composto che serve come erbicida.

Dopo Bhopal, sull'onda delle preoccupazioni e delle critiche, la fabbricazione di insetticidi derivati dall'isocianato di metile era stata sospesa nell'impianto di Institute, e ripreso soltanto il 3 maggio scorso dopo che, come aveva dichiarato la società, erano stati istallati nell'impianto nuovi dispositivi di sicurezza che erano costati cinque milioni di dollari (circa 10 miliardi di lire italiane).

Non era stata solo Bhopal a costringere l'Union Carbide a procedere alla revisione degli impianti, ma il fatto che negli ultimi quattro anni, si erano verificati 61 fuoriuscite di materiale contenenti isocianato di metile, anche se tutti gli incidenti — aveva precisato la società — riguardavano un quantitativo di mezzo chilogrammo e non dovevano, quindi, essere rese note stando ai termini delle norme di sicurezza governativa.

Ora è stata aperta un'inchiesta, come sempre d'altronde. Ma gli abitanti della cittadina della Virginia giustamente si chiedono che lavori sono stati fatti e perché l'allarme è scattato così in ritardo. Sono infatti passati una trentina di minuti prima di sapere e di capire che cosa realmente stesse accadendo. Se l'incidente fosse stato più grave in tutti gli altri incidenti — sarebbero passati direttamente dal sonno alla

giorni dopo l'incidente in India, un ispettore della Union Carbide, aveva dichiarato che l'impianto di Institute era molto diversa da quello di Bhopal proprio per gli standard di sicurezza. La ragione era molto semplice, ma agghiacciante: mentre negli Stati Uniti il sistema di emergenza legato al funzionamento dei «lavaggi» in caso di cedimento della valvola è controllato dai calcolatori, a Bhopal, in India era stato progettato a funzionamento manuale che esige un minor investimento, minori costi di gestione, minore costo di manutenzione. E perché non ricordarlo, vite umane che «valgono» meno.

Ma anche impianti di sicurezza, pur se legati a macchine e congegni perfezionati, possono sbagliare. Di qui il problema che è più a monte: il pericolo è nelle sostanze stesse che vengono utilizzate. C'è un inventario americano dal quale risulta che, nel novembre del 1979, erano stati prodotti 15 milioni di molecole chimiche naturali e di sintesi che potrebbero potenzialmente essere usate. Questi composti sembra che crescano al ritmo di seimila nuove entità alla settimana. In che significa che probabilmente siamo oggi oltre i due milioni di nuove entità prodotte ogni anno, una minima parte di questi agenti chimici sono presenti in modo attivo nell'ambiente. Ma questo non dà certo sicurezza e tranquillità.

Diserbanti e pesticidi, i prodotti finiti, sono meno pericolosi dell'isocianato di metile e degli altri prodotti che li compongono anche se il fatto che ogni anno due milioni di tonnellate di pesticidi vengano immessi nella biosfera è un fatto tutt'altro che rassicurante.

Ora, per tornare in Virginia, verrebbe aperta un'inchiesta per scoprire soprattutto le responsabilità. Poi, forse si farà un'altra revisione e si tornerà a produrre. Sarebbe preferibile che la fabbrica di Institute venisse distrutta e seppellita come fu fatto per un'altra fabbrica, proprio in Virginia nei pressi di Hopewell, considerata la capitale della chimica di questo stato americano. Vi si fabbricava un pesticida, il Kepone, riconosciuto altamente tossico dai tecnici stessi della ditta. Nessuno pagò per gli operai ai quali venne riscontrata una grave forma di intossicazione. Così come nessuno sembra abbia pagato per l'inquinamento del territorio. L'ambiente, si sa, non ha ancora buoni avvocati difensori.

Mirella Acconciamesa

Aids in Italia, così il virus

Non sono stati segnalati episodi di contagio accidentale fra il personale sanitario, ad eccezione di un'infermiera inglese infettatasi in seguito a una ferita da ago. Il virus può essere trasmesso mediante altri liquidi corporei, come anche la saliva se la concentrazione è prolungata e ripetuta.

Particolarmente alto, e infine, il rischio di trasmettere l'Aids al proprio bambino da parte delle madri tossicodipendenti «positive», sia durante il parto che per via placentare. Recentemente è stato descritto il caso di una madre australiana, contagiata da una donazione di sangue infetto, che ha trasmesso l'Aids al bambino. Questo problema, che è stato riferito dalla rivista scientifica «The Lancet» del 20 aprile a pagina 896 e 897. Il virus non può essere invece trasmesso con il semplice contatto come stringere la mano, stare su un

autobus o nella sala d'attesa di un medico — né con lo starnuto o la tosse.

LA SITUAZIONE NELLE CARCERI

«Il carcere è una comunità chiusa, con un'elevata concentrazione di individui ad alto rischio tossicodipendenti, ed è quindi un'impulsione potenziale dell'Aids». Il giudizio è del dottor Donato Greco, dell'Istituto Superiore di Sanità. Questo problema, che rischia di diventare esplosivo, era già stato affrontato nel corso dell'ottavo congresso nazionale dei medici penitenziari, svoltosi a Faenza a fine maggio. Il presidente dei medici delle carceri, Giovanni Raspa, aveva chiesto al ministero di Grazia e Giustizia mezzi idonei per individuare i portatori di anticorpi contro il virus dell'Aids. Allora al ministero risultavano cinque casi

di sospetta Aids nelle carceri italiane; è purtroppo presumibile che oggi i casi siano aumentati. Secondo il dottor Pasquale Ferrante, dell'Istituto di virologia di Milano «si può supporre che nel carcere milanese ogni giorno entrino 40 persone e 40 escono, che 30 siano tossicodipendenti e circa dieci positivi per gli anticorpi». Non molto dissimile la situazione nelle altre carceri, soprattutto quelle delle grandi città. Il problema vero è il controllo del contagio, aggiunge Ferrante — si attenuerebbero nettamente se si approvasse una legge che preveda la non carcerazione delle persone tossicodipendenti».

Un'ultima osservazione, tutt'altro che marginale, riguarda il pericolo dell'allarmismo, quella che il «British Journal of Psychiatry» ha definito «Aids», Aids induced panic syndrome: sindrome da panico provocato dall'Aids. Negli Stati Uniti la caccia alle streghe è già un fatto. «La frenesia — scriveva il Manzoni raccontando la peste a Milano — era propagata come il contagio. È un pericolo che può essere scongiurato solo garan-

tendo un'informazione completa e corretta.

LE PRECAUZIONI

Si raccomanda — spiegano gli esperti dell'Istituto di sanità — «di non donare sangue, organi, tessuti o sperma se esiste il sospetto di un'infezione in atto, anche se priva di sintomi. Le persone infette dovrebbero astenersi da rapporti sessuali, soprattutto con molti partner e da rapporti omosessuali. I profilattici possono limitare la trasmissione dell'infezione nei rapporti omosessuali, ma non nei rapporti eterosessuali. Rasoi, spazzolini da denti e altri oggetti che possono essere contaminati dal sangue, dovrebbero essere sterilizzati con acqua bollente e per ogni altro modo. Altrettanto può darsi per oggetti che feriscono la pelle come gli aghi ipodermici, gli strumenti per la pulizia dell'orecchio, gli strumenti da tatuaggio e per agopuntura. In caso di incidenti la ferita dovrebbe essere accuratamente detergita con acqua clorata, nella misura di uno a dieci». Di estrema importanza è il controllo delle donazioni di sangue, un controllo che va ri-

Direttore EMANUELE MACALUSO
Direttore responsabile ROMANO LEDDA
Direttore responsabile Giuseppe F. Minnella
Editrice S. P. A. LUNTA. Iscritto al numero 243 del Registro Stampa del Tribunale di Roma. LUNTA autorizzazione a giornale murale n. 4555.
Direzione, redazione e amministrazione: 00185 Roma, via del Tourin, 19
Telefoni centralino: 4960181-2-3-4-5 4961281-2-3-4-5
Tipografia N. G. L. S. P. A.
Officina: via del Tourin, 19
00185 - Roma - Tel. 06/4931143