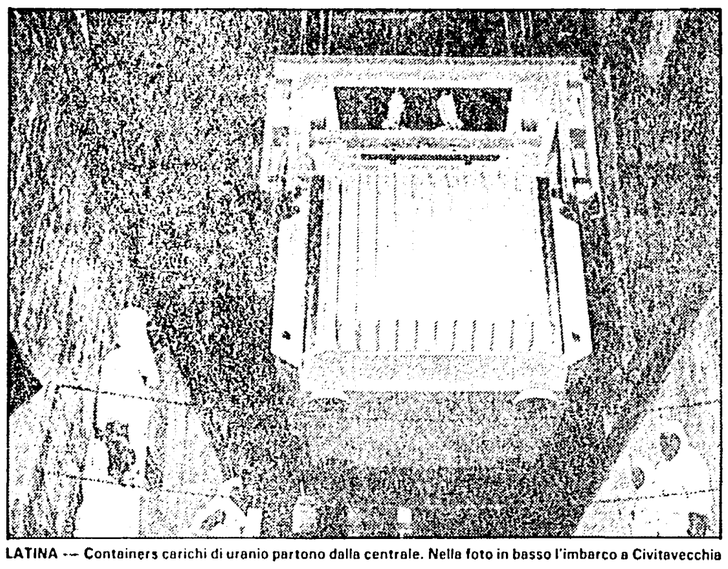
Da Latina a Civitavecchia



LATINA — Containers carichi di uranio partono dalla centrale. Nella foto in basso l'imbarco a Civitavecchia

Con l'uranio in viaggio sull'autostrada

Il lungo viaggio, quattro ore e mezzo, fino alla nave che lo trasporterà in Inghilterra - Parla il direttore dell'impianto di Borgo Sabotino

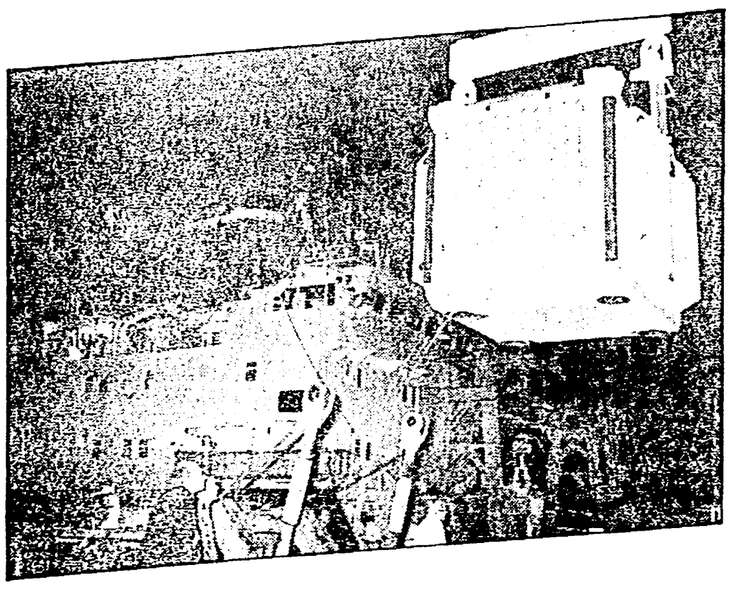
Il cubo di acciaio bianco scannellato, pesante 50 tonnellate, è come la mitica arca perduta e poi ritrovata da Indiana Jones. Piena di vita e di morte. Di fantasmi e fantasie. Non possiamo aprirla, per non sprigionarne il carico di energia micidiale; ma vederla e seguirla nel suo ultimo viaggio, sì, questo possiamo farlo. Così siamo andati nella centrale di Borgo Sabotino, a Latina, per vedere da vicino il nostro mitico contenitore dell'uranio esaurito, ma non per questo spento, che verrà caricato sulla «Mediterranean Shearwater» per essere spedito in Inghilterra.

Mentre l'Italia si ferma inchiodata davanti alla tv da un appuntamento scaramantico che si chiama Corea, siamo risucchiati dall'umidità che trasuda dalla palude pontina, mai definitivamente domata dalla bonifica e dall'asfalto. Le braccia d'acciaio dei cancelli della centrale si aprono e tra viali di oleandri e di pini arriviamo davanti alla stazione di partenza del cubo bianco, che racchiude una cassa di acciaio di 8 millimetri di spessore, piena di 2 tonnellate di uranio.

Una piscina con acqua lo accoglie per raffreddarlo e per schermarlo. Quando il camion con carrello — un ventitrè metri speciale, targato Roma 61503G — è pronto sul piazzale per riceverlo a bordo, il cubo-contenitore è sollevato e ripulito da eventuali radiazioni. Per queste operazioni c'è una squadra speciale dell'Enel che provvede a controllare tutto. La gru, gigantesco giocattolo colomolo 16 dove è ancorata la «Shearwater». Quattro ore e trenta minuti di viaggio, un supplizio a 35 km all'ora. C'è tempo per pensare a tutto: a cosa scrivere di questa avventura, al compleanno del bambino, alla noia che riguarda 35 persone, tra tecnici e poliziotti, impegnati nella spedizione, al rigore mancato di Altobelli di cui dicevano i custodi della centrale, alle tracce dell'Orsa Maggiore nel cielo, un gioco che non si smette mai.

Alle 2 siamo al casello dell'autostrada per Civitavecchia. Abbiamo superato Roma, dunque. Alle 2,50 ci fermiamo per una sosta di venti minuti alla stazione di servizio di Santa Severa. Caffè bollente, cappuccino, acqua minerale. Quattro chiacchiere scambiate con gli angeli custodi in divisa blu o in camice bianco, mentre nel buio assoluto — solo il bar è illuminato — nitido si staglia il cubo bianco. Uranio, uranio, uranio. Schermato finché si vuole. Ma lì, in questa notte dell'11 giugno appena iniziato, c'è davanti a noi, tra noi, un blocco di 208 elementi di uranio radioattivo. Tocchiamo l'involucro che odora di vernice. Dicono che è sicuro, che non fa male, come si fa con i bambini. E però...

«Quanto manca per Civitavecchia?». «Venti chilometri». «Bene, solo un'ora di viaggio». Alle 3,40 entriamo nell'abitato. Ci accoglie l'odore vecchio e buono del mare. Le strade sono deserte, neanche una macchina. Città spettrale di notte, come spettrale era all'ora di pranzo, in un giorno di agosto, il porto di Liverpool, non lontano da dove attraccherà la «Shearwater». Nel porto, finalmente, si



rato, lo solleva lentamente, con cura. E con altrettanta cura lo poggia sul carrello. Cinque minuti in tutto e si è pronti alla partenza.

Ma il convoglio radioattivo — quattro gazzelle della polizia, due camioncini dell'Enel con tutti gli attrezzi per i soccorsi in caso di incidente stradale, due macchine di tecnici Enel — sosta ancora un momento sul piazzale davanti alla centrale. C'è l'ospite giornalista curioso di conoscere i particolari dell'operazione dal direttore, Enrico Volterra, 42 anni, di cui diciotto passati tra reattori di mezz'Europa. «Questo nostro uranio produce plutonio con isotopi 240 e 242 non fissili, quindi non utilizzabili dall'industria bellica. Ci tengo ad escluderlo categoricamente. Così come sostengo l'assoluta sicurezza dei nostri trasporti. Il contenitore ha subito — per esperimento — un urto frontale con un treno lanciato senza freni a 120 km orari e ne ha riportato soltanto qualche ammaccatura. È stato sottoposto a 1600 gradi di calore per tre ore e ne è uscito indenne; è stato lanciato da un'altezza di 9 metri senza danni. Dunque è sicuro. Questo di oggi è il 78° viaggio e siamo certi che andrà bene come tutti gli altri». Ma per lei cos'è la sicurezza? «Lascio che a deciderlo sia l'opinione pubblica».

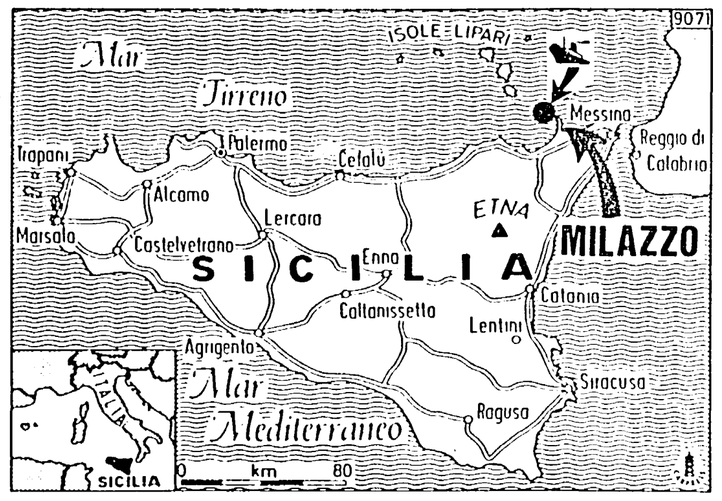
Il direttore ci accompagna al cancello e ci affida nelle mani del capo spedizione, Luigi Serra. Alle 23,15, incolonnati, si parte. 140 chilometri ci separano da Civitavecchia e dal punta verso il molo 16. I pescherecci all'ancora sono bui, la nave inglese è illuminata da lampadine rosse e verdi.

Bisogna aspettare un'ora prima che il contenitore d'uranio venga issato a bordo. Un'ora in attesa dell'alba che, come ci ha insegnato un film di Nanni Moretti, qui sul Tirreno non nasce dal mare, ma da dietro le colline. Mentre pian piano la notte si sbianca, appaiono come all'improvviso uomini in tuta candida, quasi fosforescente, fantascientifica. Li immaginiamo con i volti ieratici come da copione made in Usa. Invece, quando finalmente esplode la luce, scopriamo scure e nazionali sagome di portuali di Civitavecchia. Quali preferire?

L'ultimo controllo per verificare se il contenitore ha dispersione di radioattività, poi una gru enorme lo solleva e lo cala nella piscina apposita ricavata sulla nave — che è stata costruita solo per questo tipo di trasporto. L'acqua dolce che circonda il nostro cubo-mito serve per mantenerne il calore a una certa temperatura. Alle 5,12 tutto è finito. Uno scaricatore italiano stacca l'ultimo cavo d'acciaio arrampicandosi su una sgangherata scala di legno mancante di alcuni pioli; ed è fatto. Così, anche quel senso di cospirazione che avvertiva infastidito un vigile del fuoco accanto a noi, svanisce di colpo.

Rosanna Lampugnani

Disastro in mezzo al mare



gati dalle ustioni. Notizie contraddittorie sul numero dei dispersi: una decina e forse più secondo alcune fonti, nessuno secondo il comando dei carabinieri di Milazzo. L'incertezza deriva anche dal fatto che al porto di Milazzo non si era affatto certi sul numero esatto dei passeggeri perché sembra che ci sia l'abitudine di imbarcare anche qualcuno in più rispetto ai biglietti venduti. La maggioranza dei feriti non si troverebbe in condizioni gravi, ma molti in serata erano ancora in stato di shock. Quando sono stati raccolti in mare, presentavano persino gravi sintomi di assideramento. I primi passi dell'inchiesta, il racconto del comandante Romeo e dei passeggeri feriti, hanno permesso di ricostruire con approssimazione l'accaduto. Solo l'inchiesta tecnica, subito avviata, potrà comunque chiarire la tragedia dell'aliscafo. L'imbarcazione è partita regolarmente con a bordo almeno 57 passeggeri: quasi tutti anziani o «pendolari» del mare. C'era anche un turista di nazionalità non accertata. A circa tre miglia da Capo Milazzo, verso la costa siciliana, una signora ha gridato di sentire puzzo di bruciato. Mentre gli uomini dell'equipaggio iniziavano i controlli del caso, si è aperta la botola della sala macchine ed è uscito il motorista. Ma l'incendio, evidentemente, stava covando proprio laggiù, tra cavi, tubi e motori. L'apertura della botola (l'entrata dell'aria ha alimentato il fuoco) ha fatto quindi da detonatore. Dalla stessa botola sono uscite, infatti, lingue di fuoco che hanno subito attaccato la grande cabina. I passeggeri, terrorizzati, hanno cercato di guadagnare l'uscita, spingendosi disperatamente e calpestandosi. Il comandante, via radio, ha dato regolarmente l'allarme. Ormai, però, il fuoco era inarrestabile. È stato sempre il comandante Romeo che, via radio, ha lanciato lo SoS. Intanto i passeggeri (bambini, vecchi, donne) cercavano disperatamente scampo dal fuoco, in ogni angolo dell'aliscafo. Poi, i più giovani, hanno cominciato a buttarsi in acqua. Il mare, per fortuna, era soltanto forza due, anche se spirava un vento notevole. Il segnale di soccorso lanciato dal capitano, veniva intanto raccolto a terra, dal traghetto «Bellini», da almeno due o tre mercantili e da motoscafi di altura che transitavano nella zona. È stato subito un accorrere generoso. L'aliscafo «Freccia di Sicilia» che, proprio in quel momento incrociava il mezzo «gemello», si è fermato di botto e si è avvicinato lanciando in mare salvagente, funi, battellini autogonfiabili e tutto quanto poteva galleggiare. Sul «Freccia di Messina», nel frattempo, il fuoco aveva raggiunto proporzioni gigantesche e non c'era più un angolo per ripararsi. Molti passeggeri, correndo da poppa a prua, facevano grandi gesti e continuavano a buttarsi a mare. Dall'aliscafo «Freccia di Sicilia», intanto, si erano buttati in mare anche un gran numero di volontari, oltre ad alcuni uomini dell'equipaggio. Lo SoS era stato già raccolto anche dal Comando militare marittimo autonomo della Sicilia, dalle stazioni radio dei carabinieri, della polizia e dei vigili del fuoco. Si levavano in volo due elicotteri della Marina, un elicottero dei carabinieri e uno della polizia. Prendevano il largo anche alcuni rimorchiatori e motovedette della capitaneria di porto di Messina e di Milazzo e anche la fregata «Gregale» e i dragamine «Vischio» e «Gaggiolo». Da Martinafranca partivano poi alcuni elicotteri dell'Aeronautica militare. Intanto, a bordo dell'aliscafo, il dramma volgeva ormai all'epilogo. Gli ultimi passeggeri a buttarsi a mare sono stati i più anziani, ma alla fine tutti erano in acqua, compresi gli uomini di equipaggio e il capitano. Uno dei marinai, tra l'altro, aveva un braccio orrendamente fratturato. Il ritardo a buttarsi fuori bordo dal mezzo navale è stato fatale per due anziani: Angela Manasseri, di 69 anni, da S. Fratello (Messina) e Amelia Leone, di 60 anni, da Lipari. Le due povere donne, prese dal terrore, hanno scavalcato il parapetto del «Freccia di Messina» dopo avere cercato scampo in ogni angolo. Quando lo hanno fatto, avevano i vestiti che stavano già bruciando. Erano, quindi, già orrendamente ustionate. I soccorritori le hanno ripescate in acqua quando, ormai, non c'era più niente da fare. Lentamente, tutti coloro che si trovavano in mare, venivano comunque soccorsi, ad uno ad uno, dagli uomini dell'ormai imponente gruppo di barche, navi, motoscafi e rimorchiatori che continuavano a giungere nella zona, mentre il «Freccia di Messina» continuava a bruciare. Gli elicotteri hanno continuato, per ore, a rimanere sul posto insieme al naviglio militare, alla ricerca di eventuali superstiti. A lungo, infatti, si è temuto che vi fossero altre vittime o altri passeggeri dell'aliscafo che aspettavano disperatamente aiuto in mare. Sul numero dei passeggeri non c'era incertezza; ma i bambini, per esempio, non pagano biglietto sugli aliscafi e non vengono registrati. Poteva anche darsi che qualcuno di loro, nei drammatici minuti dell'incendio e nel corso della disperata fuga dalla cabina dell'aliscafo, fosse caduto o fosse stato calpestato. Anche sui «salvati», a lungo, sono state date notizie contraddittorie. In un primo momento pareva che i dispersi in mare fossero una ventina e si è così temuta una tragedia di più vaste proporzioni. Il «Freccia di Messina» apparteneva alla società «Snav», una azienda privata che fa capo ai cantieri Rodriguez. Gli aliscafi che fanno servizio per le Eolie possono portare 150 passeggeri, ad una velocità di settanta chilometri all'ora.

In serata, quello che rimaneva del mezzo navale andato a fuoco, veniva trainato da un rimorchiatore nel porto di Milazzo. Si trattava, in realtà, ormai soltanto di uno scheletro di metallo e di qualche parte dello scafo. Subito dopo la tragedia, sia a Messina che a Milazzo, si era sparsa la voce che a bordo del natante c'era stato un attentato e quindi si era, per questo motivo, sviluppato l'incendio. La voce è stata smentita dalla Questura di Messina, dai Carabinieri e dalla Capitaneria di porto di Milazzo. È stato precisato che, molto probabilmente, si era sviluppato un incendio nell'impianto elettrico della sala macchine. Qualcuno parla degli aliscafi «Snav» come di vecchi mezzi di collegamento non sempre mantenuti nelle migliori condizioni. Toccherà ora ai magistrati stabilire la verità. Rimane il fatto che si tratta del primo incidente del genere mai accaduto ad un aliscafo in servizio in quella zona. I passeggeri si lamentano invece, spesso, di orari non rispettati, di guasti improvvisi in piena navigazione e cose simili. Inoltre, sta per iniziare la stagione turistica e probabilmente vengono rimessi in servizio anche aliscafi non in perfette condizioni. Comunque, ripetiamo, toccherà alla magistratura stabilire eventuali responsabilità. Diversi gruppi parlamentari (anche quello del Pci) hanno rivolto, sulla tragedia, interrogazioni ai ministri competenti.

Michele Ruggiero

Una prova di unità

no legittimi gli aggettivi usati ieri nella conferenza stampa. Si va da un «enorme valore» di Garavini, leader della Fiom, ad uno «storico successo» di Franco Lotito, Uilm, fino ad un «diciamocelo: è stato superiore alle aspettative», di Franco Morese, della Fim-Cisl.

Tante definizioni per un voto (con quel 79,7% di «sì») che ha riconsegnato un sindacato dei metalmeccanici più rappresentativo di prima.

«Sì — dirà ancora Garavini — una cosa mi ha colpito da questi dati: l'assoluta omogeneità dei risultati favorevoli alla piattaforma in tutta Italia». Almeno in questa elezione, insomma, non ci sono state le «due Italie», con le fabbriche del Nord magari più avanzate rispetto alle aziende in crisi del Mezzogiorno. Lo dicono i numeri: il «sì» ha vinto in Piemonte al 78,3 per cento, in Lombardia all'82,3, nel Veneto all'83,6, in Liguria al 70,7, in Emilia all'83,3. Ma le stesse percentuali arrivano anche dalle imprese metalmeccaniche del Lazio, con i «sì» all'80,3 per cento, della Campania al 72,8, della Calabria al 73,3, della Sicilia al 73,3, fino all'88,3 per cento della Sardegna, che costituisce il «tetto» massimo dei voti favorevoli.

Un voto omogeneo tra le regioni, ma anche «un voto omogeneo — è di nuovo Garavini — tra le varie componenti della fabbrica metalmeccanica: dall'operaio all'impiegato, fino al quadro». Anche questa è un'affermazione suffragata dai numeri. L'Ibm in Brianza, per esempio, un'azienda — è facile capirlo — composta per lo più da lavoratori ultra professionalizzati. Proprio quelli sui quali la Confindustria faceva leva per mettere in crisi la rappresentatività del sindacato. Alla Ibm, invece, quasi il 65 per cento di questi lavoratori è andato a votare e su 1.527 schede ben 930 sono andate al «sì». O forse meglio di tutti gli altri esempi, un'idea la può ben dare l'Olivetti di Ivrea, dove convivono produzioni sofisticatissime e operai dei livelli più bassi. Anche qui partecipazione alta (7.885 votanti su 12mila «aventi diritto») e vittoria del «sì» per 5.368 voti contro 2.326.

«Più di ieri, possiamo parlare a nome della categoria...», hanno ripetuto un po' tutti alla conferenza stampa. Anche a nome di quella miriade di piccole imprese dove il sindacato non era poco «rappresentativo»: proprio non esisteva. Piccole fabbriche: un esempio lo può dare l'«area vicentina», caratterizzata da quella che si chiama la «produzione diffusa», un'enorme quantità di aziende di tutti i tipi, dalla ditta che lavora nell'indotto a quella che elabora programmi per computer. I risultati: su 8mila votanti (di cui almeno 2.400 impiegati, tecnici, quadri) i «sì» hanno raccolto 6.644 preferenze.

Fin qui le statistiche. Non restano che i «commenti»: che lezione trarne da questo voto? «Questa elezione — è ancora il segretario generale della Fiom — fa emergere la compattezza della categoria, fa risaltare quello che ieri si chiamava "ruolo di classe" e che io voglio definire ancora così. Sì, ruolo di classe dei metalmeccanici, perché le differenze profonde tra le condizioni dei lavoratori non sono state di ostacolo ad unificare le rivendicazioni in una piattaforma unitaria. E su questo deve riflettere tutto il sindacato, così come i partiti».

Il voto ha insegnato qualcosa anche su come far diventare più democratico questo sindacato: «Con questo voto abbiamo rimesso al centro la grande questione della democrazia sindacale, del rapporto che bisogna avere con i lavoratori... Vogliamo andare avanti su questa strada». Il referendum ha però anche detto che ci sono ancora «sacche di dissenso» (l'Alfa di Arese, il Nuovo Pignone, con 1.301 «no» contro 1.038 «sì», l'Aeritalia di Napoli e così via). «Sono il sintomo di un malessere, di una difficoltà, più accentuata in quelle grandi imprese dove la ristrutturazione ha sottratto potere negoziale al sindacato e quindi fiducia nei lavoratori. È giusto riflettere su quel 20 per cento, ma non scordiamoci dell'80 per cento...». Questo primo referendum comunque è già alle spalle: ora c'è la trattativa — che il sindacato pretende rapida —, tutti si augurano che ci sarà l'accordo. E poi, un altro referendum. Per sapere se la categoria accetta o meno l'intesa. Quel novecentomila voti, insomma, hanno già cambiato il sindacato.

Stefano Bocconetti

Visentini: possibili ritocchi all'Irpef nell'87

ROMA — È stata chiamata l'«imposta dei poveri Cristi», fatto è che l'Irpef (l'imposta sul reddito delle persone fisiche, nella stragrande maggioranza lavoratori dipendenti) continua a incrementare consistentemente le entrate dell'erario: 1.000 miliardi in più quest'anno, secondo una stima approssimativa avanzata dal ministro Bruno Visentini ieri alla commissione Finanze e Tesoro della Camera. Lo stesso ministro ha riconosciuto che ci sono ormai le possibilità per qualche ritocco nelle aliquote dell'Irpef per il prossimo anno, anche se ha definito prematuro parlare della sua entità. Prima al ministero delle Finanze si vuole attendere la quantificazione reale del gettito che sarà disponibile in estate. Il ministro, inoltre, si è detto favorevole a rettificare l'attuale sistema dell'Ilor ma senza specificare ancora come. Di più Visentini ha detto sulla ritenuta d'acconto del lavoro autonomo oggi al 18%: potrebbe essere ridotta perché dà luogo spesso a credito d'imposta.

Sicilia al voto

«razza padrona», per innalzare ancora la punta della piramide sulla quale essa siede. Una stagione di riforme che valorizzino le forze produttive moderne in ogni campo: solo così possiamo uscire da una contrapposizione che è già divenuta persino ideologica, razzistica, tra il Sud ed il resto del paese, e che può di molto aggravarsi. A chi non ha capito o fa finta di non capire ancora adesso le tensioni esplose intorno all'abusivismo, ripetiamo che esse sono state anche la forma occasionale di una protesta più generale e profonda, di una crisi di emarginazione e difficoltà sociale che può prendere altre vie. Naturalmente una nuova stagione di riforme e di progresso bisogna volerla intanto da qui, dal Mezzogiorno e dalla Sicilia. È da qui che lavoratori e imprese, giovani disoccupati e tecnici devono volere una alleanza che li unisca intorno ad alcuni obiettivi di sviluppo, di risanamento delle istituzioni, che sia la base obiettiva di una nuova direzione politica: un governo di svolta autonomistica e di programma con la partecipazione del Pci.

Un governo che faccia qui un piano per il lavoro, che riformi la Regione e i suoi enti affidando poteri nuovi di autogestione alle forze produttive, introducendo nuove regole nel caos e nell'arbitrio vigente sul territorio, sulla natura e sull'ambiente, che ampli i diritti civili a cominciare da quelli di parità della donna.

Soprattutto un governo che si batta per una politica di pace nel Mediterraneo che dia sicurezza alla Sicilia ed al paese, e che sia degno di rispetto a proposito della questione mafiosa. Ci vuole un voto che imputi agli altri partiti ed alla Dc, proprio quello che è all'origine della crisi difficile del Mezzogiorno di oggi: il neoliberismo, le sue politiche, e la sua ideologia.

Oggi essi ripropongono un governo pentapartito, ricordiamolo, bollato dall'opinione pubblica in più occasioni durante i cinque anni terribili che la Sicilia ha alle spalle.

O ci sarà una svolta, un cambiamento vero, o dal Pci verrà una ferma opposizione.

Luigi Colajanni

Patto di Varsavia

barriere di sospetti e di sfiducia accumulatesi negli ultimi anni?

Il primo passo, dice il Patto di Varsavia nell'appello rivolto ai paesi dell'Alleanza atlantica, potrebbe essere la diminuzione di 150mila uomini delle forze armate di una parte e dell'altra con relativa diminuzione dei mezzi militari e delle forze aeree tattiche. Poi si procederà a riduzioni graduali concordate e reciproche in modo da arrivare agli inizi degli anni Novanta ad una riduzione del 25 per cento del potenziale militare dei due blocchi. Circa un milione di persone verrebbero smobilitate, i mezzi militari verrebbero o distrutti o immagazzinati sotto controllo internazionale o utilizzati in settori pacifici. Contemporaneamente verrebbero ridotti gli armamenti nucleari tattici con portata fino ai mille chilometri. I provvedimenti riguarderebbero tutto il territorio europeo dall'Atlantico agli Urali, ma all'esterno di questa zona dovrebbe essere garantito e controllato che gli armamenti non verranno aumentati. La diminuzione coinvolgerebbe le forze terrestri ed aeree tattiche sia dei paesi europei che quelle degli Usa e del Canada di stanza in Europa. Ulteriori accordi dovrebbero essere presi sulla limitazione delle grandi manovre militari e sullo scambio di informazioni dettagliate sui movimenti di truppe. Un ruolo di grande rilievo per dare efficacia ai provvedimenti verrà assunto dai controlli, sia nella zona interessata alla riduzione delle forze armate sia all'esterno di essa. Si propone tra l'altro la costituzione di una commissione consultiva internazionale di controllo della quale facciano parte sia i rappresentanti dei due blocchi che quelli di paesi neutrali e non allineati.

Il rafforzamento della fiducia tra le due parti potrebbe inoltre essere favorito dalla creazione in Europa di zone denuclearizzate e senza armi chimiche e dall'approfondimento della collaborazione nei vari campi tra gli Stati membri delle due alleanze. È auspicata anche la convocazione di una conferenza europea sul disarmo che allarghi l'ambito dei negoziati di Vienna con la partecipazione dei paesi europei oltre a quelli membri dei due patti. Nessuna condizione preliminare viene posta a queste proposte sulle quali dunque, dice l'appello, si può cominciare a discutere subito concretamente. Ma nell'appello si dice anche che i paesi del Patto di Varsavia sono disposti ad esaminare altre proposte che vengano dai paesi della Nato, dagli Stati neutrali, dai non allineati.

È un appello dunque questo rivolto ai paesi della Nato che porta una proposta precisa. Si potrà discutere quanto di nuovo e quanto di vecchio c'è in essa, quanto di realistico e quanto di utopistico, quanto aiuta a mantenere gli equilibri e quanto porta a modificarli. Ma è certo che i paesi della Nato non potranno liquidarlo con leggerezza, dovranno dare adesso una risposta commentata e razionale, presentare eventualmente controproposte che più efficacemente portino a raggiungere l'obiettivo della riduzione degli armamenti in Europa. Nel comunicato conclusivo della riunione si sostiene che nonostante l'aggravamento della tensione internazionale provocato da alcune iniziative degli Usa e della Nato (armamento dello spazio, prosecuzione degli esperimenti nucleari, denuncia e violazione di trattati, interventi negli affari interni di altri Stati) è possibile rilanciare il processo distensivo e costruire un sistema organico per la sicurezza internazionale, militare, politico ed economico.

Per la prima volta inoltre parlandosi della creazione di un sistema di sicurezza internazionale si parla anche delle centrali atomiche. La tragedia di Chernobyl sembra aver insegnato qualcosa. Si propone infatti la creazione di un sistema internazionale per lo sviluppo della sicurezza nell'uso pacifico dell'energia atomica che comprenda un meccanismo di informazioni reciproche, aumenti il ruolo dell'Agenzia internazionale per l'energia atomica e degli organismi specializzati nell'ambito dell'Onu. Per tutte le questioni riguardanti l'energia atomica si auspica inoltre la convocazione di una conferenza internazionale.

Arturo Barioli

BRUXELLES — L'Alleanza atlantica ha risposto all'appello del vertice del Patto di Varsavia con l'assicurazione che le varie proposte avanzate saranno studiate «con estrema attenzione» nell'ambito di un gruppo di lavoro ad alto livello per il controllo degli armamenti convenzionali, gruppo che è stato creato dal Consiglio atlantico nella riunione di Halifax, creato una decina di giorni fa. Senza fare valutazioni di merito sui contenuti delle proposte, un portavoce della segreteria della Nato ha commentato: «Guardiamo con favore a tutte le iniziative che vanno verso obiettivi già indicati da noi, come «un equilibrio globale e stabile delle forze convenzionali, su livelli più bassi degli attuali e verificabili».

Eutanasia

un intervento nei confronti dell'adulto consenziente. Nel caso che ha investito il massimo organo giudiziario americano è in questione il diritto a decidere del diritto a vivere — potremmo dire, a cominciare a vivere — di esseri umani che non possono esprimersi al riguardo. È ammissibile un diritto di questo genere, sia pure attribuito ai genitori del soggetto così drammaticamente posto in discussione? Ricordiamo le polemiche sollevate dal caso di Karen Ann Quinlan, la giovane americana rimasta per anni in coma irreversibile: era lecito staccare quei tubi che le consentivano di vivere come un vegetale? Qui, nella vicenda di questi giorni, l'intervento risolutivo dovrebbe avvenire dall'inizio, dai primi giorni di vita. Nessuno vuole trascurare il trauma sconvolgente di una coppia destinata ad allevare questi figli. Ma l'affermazione di un diritto a sopprimerli non può dare spazio ad arbitri e ingiustizie che urtano con la coscienza civile?

Fabio Inwinkl

Direttore
GERARDO CHIAROMONTE
Condirettore
FABIO MUSSI

Direttore responsabile
Giuseppe F. Mennella

Editrice S.p.A. l'UNITÀ. Iscritto al numero 243 del Registro Stampa del Tribunale di Roma. l'UNITÀ' autorizzazione a giornale murale n. 4555.
Direzione, redazione e amministraz.: 00185 Roma, via dei Taurini, n. 19
Telef. centralino: 4950351-2-3-4-5
4951251-2-3-4-5 - Telex 613461

Tipografia N.I.Gi. S.p.A.
Direz. e uffici: Via dei Taurini, 19
Stabilimento: Via dei Petasgi, 5
00185 - Roma - Tel. 06/493143