



Incarico a Andreotti

punto, secondo le stesse fonti, era chiaro che la scelta doveva cadere sul ministro degli Esteri. L'unico dubbio di Cossiga era se affidargli un «incarico» o un mandato «pieno». Lo ha scelto soltanto all'ultimo momento, sulla base dei «nuovi» elementi raccolti durante le consultazioni informali che il Quirinale ha condotto sabato e domenica con i segretari del pentapartito. E sulla base anche dei risultati dei contatti che lo stesso Andreotti aveva avuto domenica con i dirigenti del Psi. Insomma, dal Quirinale sembra si voglia dire che, se il presidente della Repubblica ha deciso per il mandato «pieno», lo ha fatto anche perché da via del Corso erano giunti segnali di disponibilità.

In effetti, fonti del Psi confermano che tra Craxi e il ministro degli Esteri sarebbe stato raggiunto un accordo: via libera per Andreotti, a condizione che appoggi in qualche modo la proposta socialista di elezione diretta del capo dello Stato, si adoperi per far svolgere i referendum, e non si presenti in Parlamento «senza una maggioranza preconstituita». In altre parole, Craxi avrebbe ricevuto la garanzia che Andreotti si muoverà nello stretto orizzonte del pentapartito e che, nel caso in cui il suo tentativo fallisca, se le elezioni saranno inevitabili, sia l'attuale governo dimissionario a gestirle. Ma, ovviamente, si tratta di indiscrezioni difficilmente verificabili, se non di mere aspirazioni.

Il presidente incaricato è uscito dallo studio di Cossiga alle 16,30. Ai giornalisti ha dichiarato che lavorerà ad un programma per l'ultimo anno della legislatura, come venne concordato a luglio, anche se quegli accordi non prevedevano alcun automa-

Giovanni Fasanella

Ora il tunnel

matore, l'on Michael Howard, la cui circoscrizione elettorale è a Folkestone (da dove partirà la galleria di congiunzione con Calais), ha detto che il progetto può essere ora considerato con maggiore fiducia e rassicurazione.

La storia, come si è detto, è lunga. Si è discusso per decenni se e come «unire» la Gran Bretagna al continente europeo sopra (ponte) o sotto (galleria) i trenta chilometri di un Canale della Manica che, in senso longitudinale e trasversale, presenta una delle densità di traffico marittimo più alte del mondo. Due anni fa, all'esame dei due governi, c'erano quattro o cinque progetti concorrenti. Il più avventuroso era quello del Eurobridge (per un costo di quasi 8 miliardi di sterline) che prevedeva la costruzione di un ponte stradale coperto sostenuto, sezione per sezione, da alti piloni assicurali ad isole artificiali. Fu il primo a venire scartato perché ingombrante, peri-

coloso per la navigazione, poco affidabile nella sua gestione, e troppo costoso.

Il suo rivale, Euro-route, era assai simile (con un valore di circa 5 miliardi di sterline) perché prospettava una combinazione di gallerie e ponti. Sembra che fosse molto gradito alla Thatcher per il fatto che privilegiava l'auto e poteva dare al pubblico il piacere e la comodità di fare la traversata a bordo della propria vettura. Ma anche questo schema dovette essere abbandonato perché presentava troppi ostacoli tecnici e finanziari. Altrettanto capitò alla Channel Expressway che proponeva un complicato mix tra strada e rotaia. Così finì col trionfare il progetto più semplice, la tecnologia più antica: quella della doppia galleria ferroviaria con treni-navetta per passeggeri e auto.

Ed ecco come è stato lanciato, con l'approvazione dei due governi interessati, il piano meno costoso (2 miliardi e 300mila sterline), il più modesto, ma anche quello che, sulla carta, dà più garanzie di sicurezza e di efficienza. I lavori cominceranno con lo scavo di una galleria centrale di servizio (entro il 1990) per saggiare le condizioni geologiche ne-

gli strati di argilla e gesso impermeabili sotto il fondo del mare. Poi si procederà al trafeo delle due più ampie gallerie laterali che, per il 1993, dovranno accogliere i binari e il traffico nelle due direzioni.

Il gruppo Channel Tunnel (che tutti ormai abbreviano in «Chunnel») costruirà raccordi con l'autostrada «M 20» che porta a Londra e spera di poter «assorbire» un massimo di 4mila veicoli all'ora in ciascuna direzione. I conducenti pagano il loro pedaggio all'ingresso e guidano il mezzo fino sopra gli appositi vagoni del treno-navetta prima di prendere posto, come passeggeri, in un'altra parte del convoglio. Lo Shuttle, dovrà partire ogni 5 o 10 minuti. Ogni convoglio sarà composto di 13 vagoni, a due piani per le autovetture, a un solo piano per i camion e le roulotte.

Inframmezzati allo Shuttle per i veicoli, ci saranno anche servizi esclusivi per passeggeri con coincidenza immediata per la stazione di Waterloo, a Londra. Verrà approntato un materiale rotabile particolare per il servizio in galleria. Il personale ferroviario sul versante inglese sarà di oltre 5mila addetti. I lavori di scavo e co-

struzione forniranno una possibilità di impiego a 30 o 40mila persone nella contea del Kent occidentale. Questo è il quadro che si apre davanti al viaggiatore, di qui a sette anni, con la scelta tra traversata in superficie o il treno sottomarino. Fino all'altro giorno, la Lobby più forte, fra gli oppositori del tunnel, era naturalmente quella costituita da tutti coloro (30mila posti di lavoro solo a Dover) che sono in un modo o nell'altro coinvolti nei servizi dei traghetti. Gli armatori avevano promesso una nuova e micidiale «guerra delle tariffe» in concorrenza con la ferrovia. Erano state ordinate navi più grandi e più veloci, un disbrigo ancora più rapido in fase di arrivo e di partenza. Vale a dire, un intensificarsi dei fattori competitivi che, insieme ad eventuali guasti o errori, sono già stati identificati alla radice della tragedia di Zebrugge. Townsend Thoresen prevede, per l'estate prossima, l'entrata in servizio di due «Jumbo-ferries» di 20mila tonnellate con il doppio di passeggeri e di automezzi a bordo di quelli che prevedeva la capacità massima dello sventurato «Herald» (1300 persone e 700 ve-

icoli). Hanno le stesse caratteristiche tecniche che vengono ora criticate come possibile «ragione strutturale» che ha ridotto l'Herald a un relitto nel giro di un minuto e mezzo. Gli esperti dicono che le due nuove unità (i mega-traghetti progettati in funzione concorrenziale col treno sottomarino del 1993) dovrebbero essere sottoposte a opportune modifiche per assicurarne la stabilità e la galleggiabilità in caso di incidente prima di concedere loro il certificato di agibilità sulle rotte quotidiane da e per il continente.

Antonio Bronda

Medici polemici

embrioni, anche a scopo terapeutico. In più, come sottolinea il professor Cittadini, si invoca un intervento della legge civile a sostegno di questo codice morale.

Gozzini — da questo tecnicismo della morale, questo sì, questo no. Da questa cura dei particolari: per esempio, come far di tutto per evitare la masturbazione... che francamente ha un che di orrido. Fa pensare a quel che diceva Ernesto De Martino: «Il cattolicesimo ha fatto del cristianesimo un rituale funerario». Se così si conferma, questo è un documento asfittico e punitivo, senza respiro. Che non tiene in considerazione il dramma della sterilità e non annuncia valori...»

«Io aspetto che esca per vedere fino a che punto sono capaci di arrivare...», sostiene provocatoriamente il dottor Magli, il medico napoletano che ha fatto esperimenti sulla predeterminazione del sesso, ed è in questo senso «papà» di Teresa, la bimba di cui si sono occupati a lungo i giornali. «No — prosegue — non credo che il documento avrà ripercussioni nella comunità scientifica: sono appena tornato da un congresso internazionale, le anticipazioni già circolavano e nessuno ha fatto una piega. E per me personalmente non

cambia niente». Magli continuerà le sue ricerche. E alla richiesta di una conferenza sulla nascita, attesa per questa primavera, di bambini dal sesso predeterminato, risponde sibilinamente: «Può darsi che siano già nati. La notizia non sarà divulgata».

Insomma, un bel putiferio. Ratzinger getta benzina su un campo minato, confuso, irto d'interrogativi inquietanti anche per la coscienza laica. Eppure, era stato consigliato per la prudenza e la prolematicità da autorevoli ricercatori cattolici. All'Unità che aveva anticipato, nell'agosto scorso, il lavoro attorno al documento del Sant'Uffizio, il professor Romano Forleo, primario di ginecologia all'Ospedale romano Fatebenefratelli, aveva detto: «Spero che sia un documento stimolante e non censorio. Queste sono le battaglie civili che credetti e non credetti dovrebbero sostenere insieme per avere una medicina veramente al servizio dell'uomo». Adesso Forleo scuote il capo deluso.

Annamaria Guadagni

SALTA SU UNA FIAT.

IN OCCASIONE DEL FESTIVAL FIAT E FINO AL 15 MARZO, ACQUISTARE UNA FIAT SARA' UN GIOCO.

RISPARMI IL 25% SUGLI INTERESSI.

C'è aria di festa per chi vuole acquistare una Fiat: fino al 15 marzo potrai risparmiare il 25% sull'ammontare degli interessi Sava. E questo su tutte le auto e i veicoli commerciali disponibili nelle Concessionarie e Succursali Fiat. Occorrono solo i normali requisiti di solvibilità richiesti da Sava e, in contanti, solo IVA e messa su strada. Con un'occasione così, c'è da saltare di gioia!

RISPARMI UN ANNO DI SUPERBOLLO.

Fino al 15 marzo è festa grande: oltre ai vantaggi della rateazione Sava, potrai anche usufruire di una riduzione del prezzo "chiavi in mano" di qualsiasi autovettura diesel della gamma Fiat, pari al valore del superbollo per un anno. Fai subito un salto da una Concessionaria o da una Succursale Fiat: occasioni così vanno prese di corsa!

Speciale offerta non cumulabile con altre iniziative in corso. In base ai prezzi e ai tassi in vigore il 1/3/87.

FESTIVAL FIAT 87

E una speciale iniziativa delle Concessionarie e Succursali Fiat valida fino al 15/3/87 su tutte le vetture e i veicoli commerciali della gamma Fiat.

DANTE CONTE
Nel 20° anniversario della scomparsa del leader del Psi.
Virgilio Spinelli, segretario del Psi dal 1963 al 1967.
10 marzo 1987

CESELLA TURRI
Nel 20° anniversario della scomparsa del leader del Psi.
10 marzo 1987

CECILE GEMMA
Nel 20° anniversario della scomparsa della leader del Psi.
10 marzo 1987

MICHELE MENNUNI
Nel 20° anniversario della scomparsa del leader del Psi.
10 marzo 1987

Direttore
GERARDO CHIARAMONTE
Condirettore
FABIO MUSSI

Direttore responsabile
Giuseppe F. Mennuni

Edizione S.p.A. di Unità

Inserzione al n. 243 del Registro Stampa del Tribunale di Roma

Isola come giornale murale nel Registro del Trib. di Roma n. 4555

DIREZIONE, REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE Roma via dei Taurini 19
CAP 00188 - Telefoni: 4 95 03 51 2 3 4 5 4 95 12 81 2 3 4 5
Telex: 613481 - Milano, viale Fulvio Testi 78 - CAP 20182 - Telefono 6440

TARIFE DI ABBONAMENTO A SETTE NUMERI ITALIA (spedizione con consegna gratuita alla posta) anno L. 216.000 semestrale 112.000 6 numeri senza domenica anno 178.000 semestrale 80.000 **TARIFE DI ABBONAMENTO STRANIERA** Linea 1.000.000 L. 500.000 Versamento sul C.C.P. 430207 intestato a Unità, viale Fulvio Testi 78 - 20182 Milano o assegno bancario o vaglia postale. Oppure versando l'importo agli uffici propagandistici delle Sezioni o delle Federazioni del PCI. Spedizioni in abb. postale. PUBBLICITÀ: edizioni regionali e provinciali: SPI, Milano, via Manzoni, 37 - Tel. (02) 8313 Roma, piazza San Lorenzo in Lucina, 28 - Tel. (06) 872031

Buonuscita e rappresentanza in tutte le lingue - PUBBLICITÀ: edizione nazionale SIPMA, Direzione Generale, via Bartola, 24, Torino, Tel. (011) 87531 Sede di Milano: piazza IV Novembre 5 Telefono (02) 8982 Sede di Roma: via degli Orsoliniani, 23 - Telefono (06) 389921 Uffici e rappresentanza in tutte le lingue

N.I.G. (Nuova Industria Giornali) S.p.A. - Via dei Palazzi 5 - 00185 Roma