

**Proteste antinucleari  
In Kazakistan la gente  
scende in piazza  
Petizione al Soviet**



La manifestazione antinucleare nel Kazakistan

**MOSCA.** L'ultimo test nucleare è stato compiuto giovedì scorso con un'esplosione sotterranea dal 20 ai 75 chilometri presso la base di Semipalatinsk, nella repubblica del Kazakistan, a 850 chilometri dalla capitale Alma Ata. L'agenzia «Tass» ha detto che tutto è andato bene grazie alla perfetta tecnologia militare. È stato il sesto dell'anno e ha provocato una nuova clamorosa protesta delle popolazioni. A migliaia, organizzati dal «movimento Nevada-semipalatinsk», un'organizzazione informale che raggruppa anche aderenti di altre nazioni (americani e svedesi, tra gli altri), hanno manifestato per chiedere la fine degli esperimenti. La principale manifestazione si è svolta davanti all'edificio dell'Accademia delle scienze di Alma Ata dove ha preso la parola Olgas Suleimenov, un poeta molto noto e deputato. La gente ha chiesto la fine della produzione della armi per la distruzione di massa.

A Semipalatinsk, e in gran parte del Kazakistan, c'è molta preoccupazione. Le autorità militari hanno sempre mini-

mizzato sulle conseguenze dei test nucleari (in settembre, dopo il quinto esperimento del 1989, la «Tass» riferì che fu rilevata una «insignificante crescita della radioattività»), ma il direttore del «centro diagnostico» della repubblica, Abai Baigenzhen, ha confermato i sospetti affermando che, probabilmente, è a causa dei test che nella regione di Semipalatinsk si deve registrare «il più alto numero di decessi tra le madri e i neonati. Mentre negli ultimi 15 anni è notevolmente cresciuto il numero delle malattie oncologiche». Lo studioso ha reso noto che il prossimo anno si terrà nella repubblica una conferenza medica a livello internazionale.

Dalla manifestazione di Alma Ata e dalla regione di Semipalatinsk dove si sono svolte altre manifestazioni in prossimità della zona degli esperimenti, è partito un appello al Soviet supremo dell'Urss per mettere fine alle esplosioni. I deputati popolari sono stati incaricati di porre il problema, con la dovuta drammatizzazione alla prossima sessione del «congresso» che dovrebbe iniziare ai primi di dicembre.

**Nel 1976 quando l'ex presidente era governatore della California fu respinta una richiesta di ristrutturare il Bay Bridge**

**L'America si appassiona alla storia dell'uomo estratto vivo dal «sandwich di cemento» 4 giorni dopo il terremoto**

## Reagan negò i fondi per puntellare il ponte

Nel 1976 il dipartimento dei trasporti della California chiese dei fondi per potenziare i supporti del «Bay Bridge» che già allora mostrava preoccupanti segni di usura. La risposta del più ricco e tecnologicamente avanzato Stato americano fu: «No money», non ci sono i soldi. Il governatore di allora era Ronald Reagan che in piccolo sperimentava la «deregulation» e i tagli ai servizi pubblici.

DAL NOSTRO INVIATO  
MAURO MONTALI

**SAN FRANCISCO.** L'America si getta a capofitto nella storia della miracolosa salvezza del 57enne Buck Helms che è rimasto intrappolato tra i rottami della sua chevrolette sprint per 89 ore e ringrazia. L'impiegato di Oakland è diventato un eroe nazionale, una sorta di simbolo che incarna i valori del «nuovo mondo»: tenacia, forza e, perché no, fortuna. Buck ha contato solamente sulle sue forze. Nessuno, in realtà, lo cercava. Era separato dalla moglie che, pur non sentendolo in quelle ore drammatiche, non si era preoccupata più di tanto al pari del figlio. E anche i soccorritori stavano lavorando attorno alle macchine con cautela: davano tutti per spacciati gli nell'informe ammasso di lamiera e di cemento dell'autostrada 888.

E adesso il feroce Helms, che tra l'altro si deve sottoporre a dialisi quasi quotidiana per una malattia dei reni, con tre costole rotte, fa sentire alto il suo grido di felicità. E con lui piange di gioia l'America dei buoni sentimenti.

A non ringraziare nessuno, oltretutto gli homeless, i senza-casa, e i poveri e gli anziani di Oakland messi in casermoni senza riscaldamento, sono invece gli ingegneri e i funzionari del «California Department of Transportation» che ben 13 anni fa chiesero allo Stato dei fondi immediati per il ponte crollato. Gli studi condotti sul Bay Bridge avevano, infatti, messo in luce processi di usura ai supporti e ai piloni stessi.

«Servono stanziamenti» scrissero allora - affinché le norme antisismiche siano rispettate fino in fondo». La Camera dei deputati respinse la richiesta. «Non ci sono i soldi» fu la risposta ufficiale del più ricco e tecnologicamente avanzato Stato americano. Il quale, in realtà, stava cominciando a mettere in opera la linea, tanto cara all'allora governatore Ronald Reagan, della deregulation e del progressivo taglio ai servizi pubblici.

San Francisco ha retto magnificamente al sisma. La sua popolazione è stata splendida. Gli Stati Uniti, giustamente, vanno orgogliosi di questa prova superata. Ma, ora, a gettare una luce sinistra su questa tragedia di «proposizioni per altro abbastanza contenute, vi è questa responsabilità politica diretta. I democratici, rifiutando l'aria, sono passati all'attacco. Per ora si limitano ad accusare George Bush senza tirare in ballo la passata amministrazione. La senatrice del Maryland Barbara Mikusky, ieri, ha sottolineato le esitazioni e le incertezze anche rispetto al terremoto di San Francisco dell'uomo della Casa Bianca. «Finora gli abbiamo dato l'occasione di fare il presidente - ha detto la Mikusky - ma lui lo fa un giorno sì e un giorno no. Adesso basta».

La terra, ancora in queste ore, sta tremando. Nella notte tra sabato e domenica i potenti sismografi dell'Università di Berkeley hanno registrato ben 72 scosse di assestamen-



Una squadra di soccorso mentre tira fuori dalle macerie a San Francisco Buck Helms

to di grado 3 della Scala Richter e un'altra infine di 5,2 punti. Ma nessuno le ha avvertite. Qualcuno si è divertito a calcolare quanta energia si è sprigionata dalla faglia di San Andrea in quel pomeriggio di martedì scorso quando 20 secondi hanno paralizzato di terrore la metropoli californiana. Ebbene il dottor Robert Uhrhammer, ricercatore all'Università di Stanford, è riuscito a stabilire che il colpo superiore alla tutte le bombe, compresa quella atomica, esplose durante la seconda guerra mon-

diale. Un'altra grande sfida, intanto, si profila oggi per San Francisco. Sei giorni dopo il terremoto, la città torna stamane al gran completo al business e allo studio. Ma due dei tre ponti che la collegano con le località della baia, Oakland compresa, il Bay Bridge e il «S. Matteo», sono chiusi al traffico così come diverse arterie autostradali in città. Ogni mattina vi sono centinaia di migliaia di persone che entrano o escono da Frisco. Un pendolarismo che negli Stati Uniti è un'abitudi-

ne: la gente, per andare a lavorare, fa decine e decine di chilometri in auto. Il pericolo, allora, è quello di un gigantesco ingorgo che blocchi per ore e ore la metropoli americana. Il sindaco Agnos ha messo in allerta tutti i funzionari del municipio affinché trovino o requisiscano le camere ammobiliate e stanze d'albergo per i pendolari. Ma qualcuno, più furbo, sta già pensando di lucrare sopra la vicenda affittando, per fare il tragitto della baia, le migliaia di barche, di piccoli cabinati che sono nella zona.

**Aborto negli Stati Uniti  
Il presidente americano blocca con il veto una modifica alla legge**

Il presidente degli Stati Uniti George Bush ha posto il veto al disegno di legge che prevede il finanziamento con fondi federali delle operazioni di aborto per donne indigenti, nei casi di incesto e di stupro. Bush ha motivato il veto presidenziale con la propria contrarietà a destinare il denaro del contribuente all'aborto, a meno che non sia in pericolo la vita della madre. La scelta di Bush ha già provocato aspre polemiche

**NEW YORK.** L'aveva annunciato qualche giorno fa e l'ha fatto. Bush ha messo il veto alla legge che estendeva l'aborto pagato dalla mutua ai casi di incesto e violenza carnale. «Avevo già informato il Congresso che avrei messo il veto a qualsiasi legge che preveda finanziamenti pubblici all'aborto in casi diversi da quello in cui è in pericolo la vita della madre», dice nel messaggio che accompagna il veto.

Lo stesso Bush dice che la sua è stata una «decisione difficile e penosa». Anche perché con questo veto si mette nei pasticci. Non perché ci siano voti sufficienti per farlo cadere. Ma perché il veto va contro gli orientamenti dell'americano medio, anche di una parte degli antiabortisti, che non credono nel diritto di scelta della donna, ma trovano odiosa la discriminazione per censo che in caso di incesto e violenza rende più difficile abortire proprio alle donne più povere.

Si è trattato di una decisione «difficile» anche perché in tutti gli Stati Uniti il veto - compreso quello dei sondaggi d'opinione che Bush misura sempre con estrema attenzione - soffia in direzione contraria a quella indicata la scorsa estate dalla sentenza della Corte suprema che apriva la strada a restrizioni Stato per Stato nella legislazione sull'aborto. Governatori e deputati locali antiabortisti si erano mossi subito per cambiare le leggi esistenti. Ma il più zelante dei governatori antiabortisti, Bob Martinez della Florida, intimissimo di Bush, ha subito una sonora sconfitta la scorsa settimana quando gli hanno bocciato le modifiche proposte.

Dopo una fase di bellicosità antiabortista, l'atteggiamento prevalente tra i politici locali, che temono per le loro future rielezioni, va in direzione di un fuggevole generale dal tema. Rudolph Giuliani, candidato repubblicano a sindaco

di New York, si guarda ovviamente bene anche dal solo accennare al tema in campagna elettorale. Un paio di giorni fa una commissione del parlamento dell'Illinois doveva decidere se portare in aula una misura simile a quella del Missouri, lo Stato sul quale si era pronunciata la Corte suprema, un doppio esame pre-aborto nel caso che il feto risultasse sano. Ci volevano 10 voti. Su 17 membri della commissione si sono presentati solo in 9, la misura non è andata nemmeno in discussione. Così come ad una seduta speciale sull'aborto ha rinunciato, nel giorno stesso del veto di Bush, il governatore repubblicano del Texas.

Ma se questo è il vento che tira, chi allora gliel'ha fatto fare a Bush di mettere quel veto? L'impressione degli osservatori è che su questo, come su altri temi (le nomine ad esempio, oppure il regalo fiscale ai ricchi), la realtà è che Bush sente di dovere all'ala più conservatrice dello schieramento che lo ha eletto presidente sia più forte di quel che appare.

C'era stato un momento in cui Bush sembrava propenso ad un compromesso «di linguaggio» più che al muro contro muro del veto. E l'appiglio gli veniva dalla stessa legge approvata in Senato con 67 voti contro 30, dove l'aborto pagato dal Medicaid, la mutua dei poveri, veniva esteso ai casi di incesto e violenza, ma in realtà molto timidamente; solo nel caso fossero stati denunciati a tempo debito: cioè niente aborto gratuito se la povera bimba o donna non aveva presentato denuncia prima di sapere di essere incinta.

La destra antiabortista, ha subito definito il governatore Clements, il Celestino IV del Texas, uno non sospetto di simpatie abortiste o «liberal», come un «traditore», uno che «gioca al pallone con le vite dei bambini non nati». Fortissime erano state anche le pressioni su Bush.

# EXPRESS E TRAFIC. DANNO CREDITO A CHI LAVORA.



3 ANNI  
NON STOP  
CONTRATTO ASSISTENZA INTEGRATA RENAULT

## FINO A 10 MILIONI IN UN ANNO SENZA INTERESSI.

Lavorare bene, premia. Ecco perché Renault è diventato il primo costruttore europeo di veicoli commerciali. Un successo che si fonda su solide basi: Express e Trafic. E sulla loro attitudine al lavoro duro. Renault Express: 1108 benzina e 1595 diesel; vano di carico lineare e completamente sfruttabile, dotato dell'esclusiva apertura

sul tetto; confort da berlina; tenuta di strada e stabilità eccellenti, grazie al retrotreno a 4 barre di torsione che garantisce un assetto ottimale in qualsiasi condizione di carico. Renault Trafic: 2000 benzina e 2500 diesel; ai vertici della sua categoria per il rapporto tra spazio utile e dimensioni; robustezza e maneggevolezza per un uso

senza problemi; 19 versioni per gli specialisti del trasporto più esigenti. E adesso è Renault a premiare chi vuole lavorare bene, con speciali condizioni di leasing e due proposte di finanziamento valide fino al 30 novembre. Prima proposta: 8 milioni su Express e 10 milioni su Trafic, da restituire in 12 rate mensili senza interessi. Seconda

proposta: tasso fisso del 7% e durata fino a 48 mesi. È il modo Renault di dar credito a chi lavora. È un'occasione vantaggiosa per scegliere un partner vincente e affidabile per il vostro lavoro.

\* Prima marca in Europa Occidentale nel segmento dei piccoli veicoli commerciali con peso totale inferiore a 3 tonnellate.

DAL PRIMO COSTRUTTORE EUROPEO DI VEICOLI COMMERCIALI\*

Renault sceglie lubrificanti elf

**RENAULT**  
Muoversi, oggi.