

## Nato bimbo da ovocita e spermatozoo congelati

Si chiama Giovanni e gode ottima salute: è il primo bimbo al mondo concepito (l'«Unità» ne aveva dato notizia alcune settimane fa) e nato da un ovocita e da uno spermatozoo entrambi congelati e microiniettati. Giovanni ha ora due settimane: il parto è avvenuto lo scorso 24 ottobre - ma la notizia è stata comprensibilmente resa nota solo ieri, una volta raggiunta la certezza che tutto è andato per il meglio e che il piccolo sta bene - in un ospedale pubblico della Lombardia (sul quale i medici mantengono il riserbo per tutelare la riservatezza sull'identità del bimbo e dei suoi genitori), alla trentaquattresima settimana di gravidanza, con un po' di anticipo sui tempi previsti. «Sia la madre sia il bambino godono ottima salute», ha dichiarato con evidente soddisfazione la dottoressa Eleonora Porcu, stretta collaboratrice del professor Carlo Flamigni e responsabile del Centro di fecondazione assistita dell'università di Bologna, dove è stata realizzata questa tecnica da primato. Alla nascita il piccino, lievemente prematuro, pesava solo 2 chili e 100 grammi, e quindi è stato tenuto sotto osservazione per alcuni giorni, ma ora «tutto procede regolarmente», ha confermato la dottoressa. Per il centro bolognese, all'avanguardia a livello mondiale, è il secondo record nel giro di pochi mesi: «Questo è un ulteriore passo avanti - ha confermato la dottoressa Eleonora Porcu - dopo il primato che avevamo conseguito, sempre primi al mondo, a febbraio, quando una signora veneta aveva dato alla luce una bimba con ovocita congelato, spermatozoo e microiniettato con il seme del padre. Anche nel caso attuale è stato utilizzato il seme del papà. Quello conseguito è un ulteriore avanzamento, che consente di ottenere gravidanze anche in casi molto complicati, nell'assoluto rispetto delle norme etiche e delle convinzioni morali e religiose delle coppie».

Uno studio presentato alla recente conferenza di Stresa sulle cause degli incidenti stradali

## La distrazione in automobile uccide i giovani due volte più della velocità

Nel 43 per cento dei casi i sinistri con ragazzi come protagonisti sono dovuti alla disattenzione del guidatore, nel 30 per cento al mancato rispetto della segnaletica stradale. Tra gli adulti la velocità rimane invece la causa di gran lunga maggiore.

MILANO. Eccesso di alcoolici, assunzione di droghe, rimbacillamento da megadecibel. Fino ad oggi sono state indicate come le principali cause delle «morti del sabato sera». Non è del tutto vero, anche se in dubbio, ma dei tremila ragazzi in età compresa fra i 14 e 24 anni, intervistati dai ricercatori dell'Accademia di Stresa, solamente l'8,4 per cento dà esplicitamente la colpa allo «stato psicofisico alterato».

Il secondo rapporto dell'Osservatorio sulla sicurezza stradale dei giovani, presentato qualche settimana fa alla Conferenza di Stresa, mette al primo posto la distrazione (43,6% dei casi) seguita dal mancato rispetto della segnaletica (30,7%) e solo terza l'alta velocità (20,7%). Non ci si crederà, ma dei tremila ragazzi in età compresa fra i 14 e 24 anni, intervistati dai ricercatori dell'Accademia di Stresa, solamente l'8,4 per cento dà esplicitamente la colpa allo «stato psicofisico alterato».

Pur facendo dunque la necessaria tara - quanti se la sentono di ammettere pubblicamente simili trasgressioni? - resta comunque il dubbio sulle ragioni di tanta distrazione al volante. Un'altissima maggioranza (78%) di giovani automobilisti e motociclisti, peraltro, si giudica un buon guidatore, tranquillo, attento o sicuro. Ciò nonostante quasi un quarto del campione (24,6%) dichiara anche di essere un «trasgressore sistematico» del codice. E tutto ciò la dice lunga sia sul classico «ribellismo» dell'età giovanile sia sull'assoluta fiducia che ogni giovane ha nelle proprie capacità reattive all'imprevisto e nel mezzo che conduce. Non per niente quasi la metà degli intervistati (il 46,95%) apprezza maggiormente nell'auto la «sicurezza». Purtroppo l'indagine non approfondisce sotto il profilo sociologico e psicologico se si tratti di un atteggiamento di «delega» o di effettiva conoscenza di quanto aiutino i nuovi sistemi di sicurezza adottati sulla maggioranza delle vetture.

Tra l'altro, dall'industria automobilistica segnalano un'inversione di tendenza «culturale» tra i genitori quando si trovano ad affrontare l'acquisto di un'auto per i figli: se fino al decennio scorso puntavano su vetture tranquille e possibilmente usate, oggi privilegiano quelle dotate di buoni equipaggiamenti di sicurezza e, contemporaneamente, con qualche cavallo in più di potenza proprio perché consentirebbe manovre veloci per togliersi d'impaccio (specie nei sorpassi).

Dall'altro lato, gli esperti del settore - l'Accademia, la polizia stradale, i ricercatori - ammettono che pur in presenza di un aumento del traffico e degli incidenti si registra una costante diminuzione degli indici di mortalità in Italia come un tutti i paesi europei, grazie appunto agli sforzi dei costruttori nel ridurre i rischi per i tutti i trasportati. Nel 1996, per esempio, a fronte di un record di sinistri (183.415, ovvero 654 in più del 1995) sono diminuiti gli incidenti mortali: 6.193 le vittime,

319 meno che nell'anno precedente. Ma ancora più importante è il calo dei decessi, pari a un meno 14%, nel fine settimana, che come sappiamo dalle cronache e dalle statistiche Istat sono i giorni più a rischio per i grandi flussi di veicoli in movimento.

Se la scelta dei genitori ha una certa logica «protettiva», del tutto inaspettato, secondo i ricercatori, è il fascino che l'alta velocità esercita sui giovani che hanno subito un incidente: il 19% lo ammette senza riserve, il 18,5% la trova «comunque inebriante» e il 7% la considera una «sfida con se stessi». Come dire che per circa un giovane su due (il 44,5%), una volta passato lo shock, lo sprezzo del pericolo vince sempre. D'altronde, la stessa ambiguità si ritrova nei messaggi pubblicitari di molte case costruttrici: si promuovono i modelli sia per gli strumenti di sicurezza, sia per la potenza fine a se stessa.

L'ebbrezza della guida veloce, sportiva, non è però appannaggio unico degli utenti più giovani. La sensazione di potenza, di sicurezza in se stessi e nel mezzo che si conduce, molto, troppo spesso induce a

esagerare. Così secondo Carlo Putignano, primo ricercatore dell'Istituto nazionale di statistica, anche nel '96 «in tutta Europa l'eccesso di velocità rappresenta una delle cause principali degli incidenti stradali». A questa, e al mancato rispetto dei limiti, si devono imputare in Italia lo scorso anno 27.045 sinistri, cioè il 14,7% del totale, «e hanno rappresentato la prima causa di incidente» e ancora la prima nella classifica di quelli mortali: 1.526 persone decedute (24,6%). Perché una percentuale così alta?

La risposta è ovvia: più si va veloci più diventano difficili e rischiose tutte le manovre. Ci vuole più spazio per frenare. Si ha meno tempo per valutare correttamente l'imprevisto, decidere come evitarlo ed eseguire di conseguenza con un buon margine di sicurezza.

Nella classifica generale dell'Istat segue a ruota la guida distratta (13,6%) in cui lo stesso Putignano fa rientrare una vasta serie di casi non meglio identificati. A questo proposito una lettura più approfondita la danno gli studiosi del Laboratorio di biochimica dell'Istituto superiore di sanità di Roma. Secondo l'Iss, infatti, premesso che nel complesso sistema Uomo-Ambiente-Veicolo i fattori umani sono causa diretta del 60% degli incidenti, questi sono comunque presenti nella quasi totalità dei casi (90%) e sono i più diversi: aggressività e disadattamento sociale, malattie cronico-degenerative, deficit della vista, uso di droghe, stress e affaticamento. Non essendo il più delle volte rilevabili come causa, spiegano, passano nei rapporti di incidente come «guida distratta», «eccesso di velocità», «colpo di sonno», eccetera. Sempre fra le prime cause di incidente, alla pari con la distrazione troviamo il mancato rispetto della distanza di sicurezza (13,6%) che però «comporta un basso livello di gravità». Seguono a distanza di diversi punti la guida contromano (5,9%), il mancato rispetto del segnale di precedenza (5%), il mancato rispetto della precedenza a destra (4,6%) e il non rispetto dello stop (4,6%).

La Conferenza di Stresa ha però voluto andare oltre le cifre e ha cercato di interrogarsi se esistano cause di incidente esterne alla volontà e capacità dell'utente della strada. Così, fra gli altri, Alessandro Ranzo, ordinario di Progetto di strade, ferrovie e aeroporti dell'Università La Sapienza di Roma, pone l'accento sulle manchevolezze della segnaletica che «finora, specie in campo extraurbano, non ha costituito l'oggetto di una progettualità vera e propria». Secondo il docente ne è derivato che «i dispositivi segnaletici risultano, molto spesso, poco o per niente visibili in tempo utile, e possono indurre negli utenti pericolosi stati di incertezza e di indecisione».

Rossella Dalò

### 6 di sera l'ora fatale

La città è l'ambito in cui si registra il più alto numero di incidenti: circa l'80 per cento del totale. L'Istat comunque offre una serie di dati statistici sugli incidenti stradali nel '96, alcuni dei tutto logici, altri curiosi. Durante il giorno le ore più critiche sono le sei e le sette del pomeriggio: rispettivamente 13.922 e 12.894 incidenti. Il giorno peggiore è il sabato (27.211 sinistri), seguito dal martedì (26.424). La stagione più «nera» è quella estiva con un primato di luglio: 18.073 incidenti. Nei 5.590 incidenti con conseguenze mortali, alla guida del proprio veicolo sono morti più uomini (3.409) che donne (518). La maggior parte delle vittime aveva una età compresa fra i 30 e i 44 anni. Le vetture coinvolte con maggiore frequenza sono quelle di cilindrata più bassa, fra i 100 e 1300 cc (58.207). Tra i veicoli a due ruote i più coinvolti sono i motorini (43.221). Infine la regione più incidentata è la Lombardia (36.596), mentre la Valle d'Aosta è quella che ne ha registrati meno di tutti (soltanto 507).

Rossella Dalò

Il fenomeno, ancora inspiegabile, misurato dal «Compton Gamma Ray Observatory»

## Misterioso alone intorno alla Via Lattea

Si tratterebbe di una «bolla» di radiazioni ad altissima energia spessa migliaia di anni luce.

### Cibi conservati senza sostanze chimiche

Conservare i cibi senza conservanti e additivi. Lo permette un nuovo imballaggio anaerobico per alimenti, in fase sperimentale in Finlandia. Il principio su cui si basa è quello dell'atmosfera modificata, con eliminazione dell'ossigeno e dunque dei batteri aerobici che provocano i processi di fermentazione, l'alterazione del sapore originale e del valore nutritivo dei cibi. Si tratta di biomateriali che assorbono l'ossigeno.

Il «Compton Gamma Ray Observatory», un satellite lanciato dalla Nasa nel 1991 per studiare le sorgenti di raggi gamma nell'universo, ha effettuato una misura molto difficile da spiegare. Gli risulta che tutto intorno alla nostra galassia, la Via Lattea, c'è un alone diffuso di queste radiazioni ad altissima energia. Un alone spesso migliaia di anni luce, mai visto prima. E di cui non è semplice ipotizzare una causa.

L'osservazione è stata fatta dagli astrofisici americani David Dixon, Dieter Hartmann ed Eric Kolaczky e presentata al convegno della Divisione astrofisica delle alte energie dell'«American Astronomical Society» a Estes Park, nel Colorado. Ed è un'osservazione, come dire, sub judice. In attesa di conferma. Proprio perché al di fuori dell'atteso.

Il fatto è che lì intorno alla Via Lattea non c'è materia. O, almeno, non c'è materia visibile. E quindi non c'è nulla che possa spiegare la presenza, puntiforme e diffusa, degli energetici raggi gamma che sono

prodotti, in genere, da eventi estremamente violenti. In una dichiarazione rilasciata all'agenzia Reuter, David Dixon gongola. Proprio perché, sostiene, non c'è nulla di ovvio che possa spiegare quei gamma, deve esserci qualcosa di meno ovvio. Insomma, deve esserci nuova fisica. E nuova astrofisica.

La mente corre alla cosiddetta «materia scura». Quella materia prevista da due Modelli Standard, i modelli base della fisica delle alte energie e della cosmologia, ma mai osservata. Dixon lancia l'idea che a produrre i raggi gamma sia la collisione, violenta, di particelle di «materia scura». Se fosse vero, molti problemi in cosmologia e in fisica delle particelle potrebbero avviarsi a soluzione. Insomma, la scoperta sarebbe di primaria importanza. Ma di quali particelle si tratta? Nessuno ha, al momento, un'ipotesi verosimile da avanzare.

Per questo lì, in Colorado, altri preferiscono accantonare la «materia scura» e avanzare l'ipotesi che a

produrre i raggi gamma siano i meno esotici elettroni, anche se particolarmente vivaci. Il problema è che nessuno è in grado di spiegare come possano fare gli elettroni a emettere una radiazione a così elevata energia. E, quindi, siamo punto a capo. Bisogna trovare una causa non banale.

In realtà la causa di tanta fibrillazione potrebbe essere banale. La più banale che si possa ipotizzare. Il «Compton Gamma Ray Observatory» sbaglia. Ha preso lucciole per lanterne. Ha rilevato la presenza di raggi gamma che in realtà non esistono. L'ipotesi dell'errore strumentale è alto stato la spiegazione più convincente. Ma non dovremo aspettare molto per saperne di più. Se altre osservazioni dovessero confermare la presenza dell'alone galattico invisibile ed eppure ricco di energia, l'astrofisica si troverebbe di fronte a una delle scoperte più importanti degli ultimi anni.

Pietro Greco

### Sigarette «light» più dannose delle altre

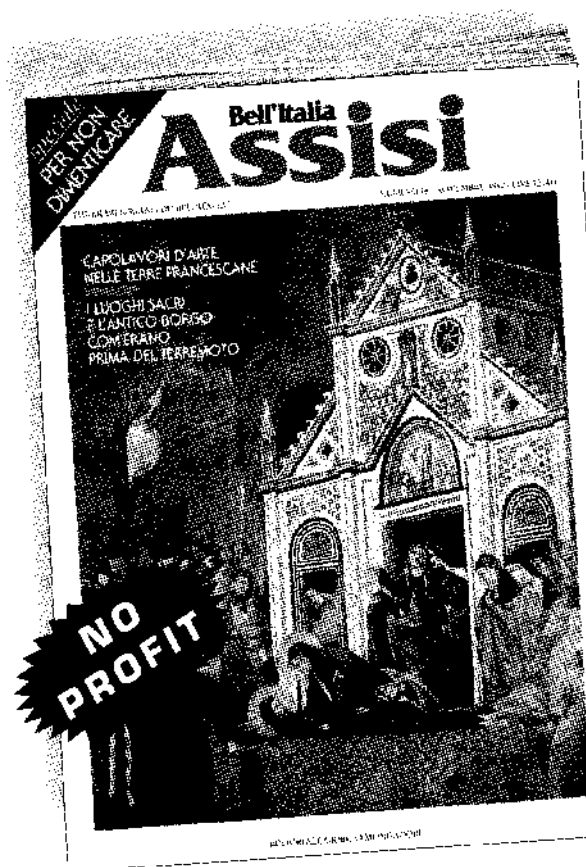
Chi fuma «light» pensando di rischiare meno farà bene a ricredersi. Secondo uno studio dell'American Cancer Society, infatti, le sigarette leggere comportano un maggior pericolo di sviluppare un particolare tumore polmonare perché il fumatore le aspira più a lungo e intensamente per ricevere così abbastanza nicotina. La ricerca, pubblicata dal National Cancer Institute e diretta dal dottor Clark W. Heath jr., attribuisce alle sigarette con basso contenuto di catrame e filtri molto assorbenti la responsabilità dell'incremento dell'adenocarcinoma, un cancro che si localizza nelle regioni polmonari più basse e interne. Sono stati presi in esame i casi di tumore al polmone registrati nel Connecticut dal 1959 al 1991. In questo periodo, le morti per adenocarcinoma sono cresciute da 0,9 a 15,2 annuo ogni 100 mila persone tra le donne e da 2,4 a 23,2% tra gli uomini. Heath sostiene che l'incremento procede di pari passo con l'evoluzione delle sigarette leggere, con punte massime tra i fumatori nati tra il 1930 e il 1991. In questo periodo in cui l'industria del tabacco cominciò a mettere sul mercato le prime sigarette con filtro. A un'analoga conclusione era pervenuto uno studio compiuto in Svizzera in febbraio.

### L'airbag è pericoloso per bimbi senza cintura

Continua negli Stati Uniti la campagna contro l'utilizzo dell'airbag nelle auto con bambini a bordo (seduti davanti). Il prestigioso «The Journal of the American Medical Association» (Jama) scrive infatti che l'airbag per il passeggero è un ottimo strumento per prevenire traumi mortali. Tant'è che, nello studio, si afferma che grazie a questa precauzione si è avuta una sostanziale riduzione degli incidenti mortali. «La mortalità dei passeggeri negli scontri frontali è del 18 per cento inferiore rispetto alle aspettative quando si utilizza l'airbag - afferma il giornale - Per tutti gli scontri fatali (frontali e non frontali), le morti sono del 11 per cento più basse». Il rischio di morte in scontri frontali, in particolare, è ridotto del 14 per cento tra le persone che usano le cinture e del 23 per cento tra le persone che non usano le cinture. La riduzione della mortalità è più forte tra i maschi rispetto alle donne: tra i primi è del 23 per cento, mentre tra le donne scende al 12 per cento. Tra gli anziani con oltre 65 anni di età, la riduzione è del 6%. Ma il problema più grave è per i piccoli: tra i bambini sotto i dieci anni d'età, infatti, la mortalità negli scontri frontali in caso di airbag «è del 34 per cento più alta». In particolare, «la morte di tre bambini piccoli e di 11 ragazzini viene attribuita proprio all'airbag». In pratica, affermano, gli airbag uccidono un bambino ogni dieci vite di adulto salvate. La ricerca dimostra che la morte dei bambini è causata dal fatto che questi non avevano la cintura di sicurezza o avevano la cintura messa male. In altre parole: l'airbag uccide i bambini quando questi non sono stati correttamente «cinturati»: il loro corpo infatti arriva con grande violenza contro l'airbag che si sta espandendo e può subire un trauma mortale. I ricercatori scrivono che «è inaccettabile che dei bambini perdano la vita in incidenti non gravissimi ma potrebbero invece sopravvivere. Servono immediate misure per ridurre il numero dei bambini uccisi o seriamente feriti dall'airbag». Gli autori della ricerca suggeriscono comunque che i costruttori degli airbag li realizzino in modo tale da «esplosione» con minore forza ed evitare così i danni per i bambini.

In edicola.

Salvare la Basilica è un dovere. Con Bell'Italia è un piacere.



A tutti coloro che amano il loro paese, Bell'Italia dedica lo speciale Assisi. È un'edizione speciale perché mostra i luoghi sacri prima del terremoto, ma soprattutto perché il suo ricavato netto sarà devoluto alla ricostruzione della Basilica di S. Francesco. Aspettiamo in edicola chi ha voglia di belle e buone azioni.

Bell'Italia ringrazia:

Aceto Balsamico Del Duca, Agip Petroli, Alitalia, Aspesi, Banco di Napoli, Bang & Olufsen, Barilla, Laura Biagiotti, Bulgari, Calvin Klein, Canon, Consorzio Frasassi, Continental Airlines, Ceramiche Marazzi, Collistar, Damiani Gioielli, Danone, Dibi Center, Dolma, Du Pont, Erro, Fattoria Scaldasole, Fratelli Rossetti, Fusco, Henkel, Hyundai, Lauda Air, Loro Piana, Les Copains, Meridiana, Opel, Panasonic, Parfums et Beauté, Peugeot, Ponti, Procter & Gamble, RAI, RAS, Saeco, Art'F'Sanzanobi, Sidas, Italy Taxfree Shopping, Volvo.

I PERIODICI GIORGIO NONBARDI LA BELLEZZA DELLA QUALITÀ