

Dipendenza da fumo colpa di un gene

Se le avete provate tutte, ma non siete riusciti a smettere di fumare, la colpa potrebbe essere di un gene. O meglio, della particolare configurazione di un gene che rende chi la presenta, più vulnerabile alle bionde, condannando all'insuccesso i tentativi di chiudere per sempre con pacchetti e accendino. È uno studio condotto dai ricercatori dell'M.D. Anderson Cancer Center di Houston, in Texas, a mostrare, per la prima volta, l'influenza esercitata sulla propensione a fumare dal DRD2, gene già noto perché associato alla dipendenza dall'alcol e dalle droghe. Lo studio è stato presentato a un convegno promosso dall'American Cancer Society a Dana Point, in California. Il DRD2 è il più studiato recettore della dopamina, neurotrasmettitore che influenza la comunicazione fra le cellule del cervello.



Milano, la tragica storia di un giovane equadoregno. Era caduto sul lavoro, hanno simulato un incidente d'auto

Clandestino anche da morto

Bruno Cavagnola

MILANO Clandestino nella vita, hanno cercato di farlo morire anche da clandestino. Negandogli la sua morte di «caduto sul lavoro» per camuffarla in un banale incidente stradale provocato da un pirata della strada. L'avventura italiana di Gomez Nunez Segundo Maria, un equadoregno di 37 anni, si è conclusa domenica notte al pronto soccorso dell'Ospedale Fatebenefratelli di Milano, dove era stato trasferito venerdì in gravissime condizioni dall'ospedale di Vimercate.

Nel nosocomio della cittadina alle porte di Milano Gomez era stato portato da due uomini, che avevano dichiarato di averlo trovato agonizzante ai bordi di una strada con accanto una bicicletta. In realtà l'uomo si era ferito cadendo dall'impalcatura di un cantiere edile e i due uomini che lo avevano soc-

corso altro non erano che i due titolari dell'impresa per cui lavorava in nero. Che ora sono stati denunciati per violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni e per l'utilizzo di manodopera clandestina.

A far sospettare i carabinieri di Vimercate che si trattasse realmente di un incidente stradale è stato innanzitutto il fatto che non si riusciva a individuare il luogo in cui l'equadoregno era stato ritrovato. Due giorni di ricerche, ma nessuna traccia di quella strada che unisce Vimercate a Oreno di cui avevano parlato i due soccorritori. Poi le domande ai compagni di lavoro che erano andati a trovarlo in ospedale hanno fatto il resto.

Uno dei suoi due soccorritori, risentito sabato scorso dai carabinieri, alla fine ha raccontato la verità di cui si vergognava. Gomez lavorava nel suo cantiere edile, «ovviamente» in nero essendo senza

permesso di soggiorno; venerdì mattina alle 9 era caduto da un'impalcatura e le sue condizioni erano apparse subito gravi. Lo avevano quindi caricato sul furgone dell'impresa e trasportato al pronto soccorso dell'ospedale di Vimercate, raccontando ai medici e ai carabinieri la storia dell'incidente stradale.

Agli edili della Camera del lavoro della Brianza la notizia della morte è arrivata solo con i giornali, perché il mondo dei clandestini che lavorano nei cantieri è pressoché impenetrabile. Vanno alla Camera del lavoro per chiedere aiuto, quando i padroni dopo un mese di lavoro gli mettono in mano 400.000 lire e gli dicono: «se ti va bene è così, se no vai via».

Ma intervenire è difficile, perché i clandestini non possono fare denunce. Sono facilmente ricattabili e si adattano a fare di tutto pur di poter guadagnare qualcosa. Più

che di lavoro nero - dicono alla Cgil - bisognerebbe cominciare a parlare di vero e proprio schiavismo: si tratta di persone di una debolezza assoluta che vengono sfruttate al massimo.

E il sindacato continua a fare denunce, a dire quello che tutti vedono e conoscono. Ma non si muove nulla. Un anno fa hanno fatto una denuncia per sospetti appalti non corretti al Palazzetto dello sport di Monza, hanno portato la documentazione al Palazzo di giustizia; ma non sono ancora nemmeno stati sentiti dal magistrato. L'Asl di Monza ha inoltre 6 miliardi a disposizione per interventi sulla prevenzione del lavoro, ma non ci sono i progetti operativi e da un anno e mezzo i soldi rimangono inutilizzati.

E intanto nei cantieri gli incidenti non si fermano e si continua a morire. Non importa se regolari o clandestini.

La denuncia del rapporto Enav: atterraggi e decolli ogni giorno si sfiora l'incidente

In Italia voli ad alto rischio

Maura Gualco

ROMA Un salto nel buio. Ogni giorno, negli aeroporti italiani, atterraggi e decolli possono diventare una vera e propria scommessa. Gli impianti luminosi posti lungo le piste, infatti, oltre ad essere fuori norma, sono in condizioni tali da risultare pericolosi per le manovre dei piloti e per lo stesso personale di terra.

È quanto emerge da una relazione stilata alcuni mesi fa dall'ufficio Prevenzione e Protezione dell'Enav (Ente nazionale di assistenza al volo), preposto a verificare le condizioni di sicurezza, relazione di cui lo stesso personale tecnico assicura l'immunità attuale per il perdurare della situazione precaria.

A due giorni dai risultati dell'indagine effettuata dall'Ansv sulle mancate collisioni dello scorso dicembre, arriva a l'Unità un rapporto poco rassicurante, che gettando ulteriori ombre sul panorama dei trasporti aerei, lo rende ancora meno invitante. Illuminazione della pista, segnali incassati, cavi di collegamento, regolatori di tensione, circuiti elettrici e caviddotti. Tutto pericoloso e non conforme ai regolamenti internazionali. «Un ulteriore aspetto della criticità degli impianti - spiega la relazione - si riscontra nella carenza dei circuiti denominati "serie", finalizzati alla sicurezza del funzionamento dell'intero sistema in caso di una possibile interruzione di corrente durante l'impiego operativo della pista di volo». Si tratta di un «percorso elettrico» di luci alternate, così che, nel caso si guasti un circuito, c'è sempre la possibilità d'illuminazione da parte dell'altro. Un sistema di sicurezza che, obbligatorio fin dal 1983, è stato dimenticato negli aeroporti di Bologna, Catania e Pescara, dove la mancata erogazione di energia elettrica del «regolatore a corrente costante», unica sorgente d'energia, non lascia spazio a soluzioni alternative: è immediato

Aerei, venerdì giornata difficile Sciopero dei piloti Alitalia

ROMA Il 27 aprile sarà una giornata difficile per chi intende volare con Alitalia: scoperanno infatti per quattro ore i piloti di Alitalia e Alitalia Team che aderiscono alle sigle sindacali più rappresentative. Anpac, Up, Filt Cgil, Fit Cisl e Ugl. L'ANPAC in una nota rileva che «è estremamente preoccupata dal perdurare di questo stato di incertezza del Gruppo Alitalia, la cui manifestazione più recente è data dalle insostenibili e contraddittorie notizie apparse sulla stampa nazionale in questi giorni».

Pur continuando nelle previste procedure di raffreddamento della vertenza, l'Anpac ribadisce che non è disponibile a far operare gli aeromobili B 767 di Eurofly, la compagnia charter del gruppo sulle linee Alitalia in assenza di tutte quelle cautele e garanzie ritenute necessarie per questa operazione. Le voci contraddittorie riguardano le future alleanze della compagnia di bandiera, che rimbalza un giorno con la Air France, un altro con la Swiss air. Per non parlare del fallito matrimonio con l'olandese Klm.

Dal ministero dei Trasporti si sottolinea che da parte della Commissione di Garanzia non è pervenuta alcuna segnalazione indispensabile ai fini di un intervento del ministro Bersani.

Gli scioperi di venerdì prossimo sono così articolati: piloti Alitalia Team (Unione Piloti, Filt Cgil, Fit Cisl, Ugl) dalle ore 11.30 alle 15.30; assistenti di volo Alitalia Team aderenti al Sulita dalle 11.30 del 27 alle 11.29 del 28 aprile. «L'operatività dei voli Alitalia - informa la compagnia di bandiera in una nota - potrà subire cancellazioni e ritardi. Alitalia invita pertanto la propria clientela a contattare il numero verde 800 650055 per maggiori più dettagliate informazioni».

black out.

Nell'aeroporto di Pescara, in particolare, i cavi dei circuiti di alimentazione elettrica che si trovano sul prato, sono senza protezione, e i pali sui quali sono installati i fari di avvicinamento sono in ferro (fuori norma). Un po' in tutti gli aeroporti, poi, i cavi adottati per il trasporto d'energia ai «fuochi di pista», non dispongono dello schermo metallico di protezione sotto la guaina, imposto dalle norme a causa della enorme tensione di migliaia di volt a cui i cavi stessi sono sottoposti. L'Enav ha, invece, pensato bene di acquistare

centinaia di chilometri di cavo privo di schermo e fuori normativa Cei. Per quel che riguarda invece i regolatori di tensione, dispositivi che consentono la giusta intensità d'illuminazione, «l'Enav ha finora acquistato e continua ad acquistare - si legge nella relazione - regolatori che hanno il tempo d'intervento di circa 5 secondi, ovvero dieci volte più grande» del tempo massimo d'intervento prescritto dalle nuove normative che è di 0,5 secondi. E quattro secondi e mezzo sono più che sufficienti, nel bel mezzo di un atterraggio notturno, a provocare la trage-

dia. Ma non è tutto. I cavi d'alimentazione devono essere per legge posizionati in apposite canaline o in caviddotti a tenuta d'acqua, ma la condizione in cui si trovano è tutt'altra. Sono, infatti, appoggiati «sul terreno talvolta in veri e propri acquitrini, sottoposti alle intemperie e in particolare all'acqua piovana che compie notevoli guasti». Le situazioni più drammatiche? Pescara, Palermo, Lampedusa e Catania dove i cavi sono spesso lasciati a terra «con possibilità di tranciamento da parte delle macchine edili nel corso dei lavori aeroportuali oppure allo

scoperto ad altezza d'uomo (vietata) e fissati a tralicci di comando».

L'autore del documento conclude, infine, l'inquietante quanto *illuminante* relazione, puntando il dito sull'inutilità di «una percentuale non indifferente delle spese sostenute per i sistemi di illuminazione», sottolineando come un'attenta gestione le avrebbe dovute evitare e consigliando la direzione dell'Enav di rimuovere urgentemente le condizioni pericolose in cui versano gli aeroporti italiani per «limitare i rischi di una verifica esterne».

Da oggi fino al primo maggio sulla banchina del lungomare l'appuntamento per gli appassionati della nautica: 120 espositori, 30 barche e corsi con skipper famosi

A Viareggio si alza il sipario sul salone della vela

Federica di Spilimbergo

LUCCA Si alza quest'oggi, alle 12.00, il sipario sul Vela Show, l'unica fiera-spettacolo interamente dedicata alla vela, che durerà fino al primo maggio, facendo diventare Viareggio, la «capitale» della vela in Italia.

Per una settimana, infatti, sulla banchina del lungomare viareggino, i velisti, gli appassionati, i curiosi e tutti i nuovi fans di uno sport in continua crescita avranno modo di vedere sia gli ospiti già annunciati come Roussel Coutts, Pasquale De Gregorio, Simone Bianchetti, la medaglia d'oro nella specialità del wind-

surf a Sidney, Alessandra Sensini, Elena Caputo e il mitico «Moro di Venezia», che - a sorpresa - tutto il team di «Mascalzone Latino», guidato dall'imprenditore Vincenzo Onorato.

Questa mattina, alle 13, verrà, poi, consegnato il «Premio Vela show 2001» a Russel Croutts, mentre - sempre che le condizioni del tempo lo consentano - nel pomeriggio avranno inizio le lezioni di vela, che avranno come insegnante di eccezione, lo skipper oceanico Silvio Dell'Acchio. La giornata inaugurale di questa importante manifestazione veristica vedrà anche la regata-spettacolo che avrà come grande protagonista il timoniere neozelandese, impegnato



contro alcuni dei più promettenti velisti azzurri, tra cui Paolo Cian e Vasco Vascotto, tattico del pozzetto proprio della nuova barca italiana che sarà in regata nell'Hauraki Gulf di Auckland.

Nel corso dei 7 giorni della kermesse, oltre a visitare il salone con 120 espositori, 30 barche in banchina, prodotti e accessori della nautica, i visitatori potranno anche uscire in barca con skipper famosi, effettuare corsi di vela e seguire i talk show con grandi protagonisti del mare. Il Vela Show dà la straordinaria possibilità di visitare «Il Moro di Venezia», la barca sogno della Coppa America del 1992, e incontrare la medaglia

d'oro di Sydney Alessandra Sensini, i navigatori oceanici di The Race, come Stefano Rizzi (Club Med), Skip Novak ed Elena Caputo (Innovation Explorer), e i solitari della Vendee Globe, come Simone Bianchetti e Pasquale De Gregorio. Ogni giorno, inoltre, viene organizzata per i bambini un'area di intrattenimento e giochi, che si trova proprio all'ingresso della banchina del molo. Il giorno di maggiore attrattiva per il pubblico, probabilmente, sarà domenica, quando «Quelli che il calcio» monopolizzeranno la giornata e si cimenteranno loro stessi con lo sport della vela. Saranno, infatti, a Viareggio, Enzo Iachetti, Giobbe Covatta e Francesco

Paolantoni che dovranno misurarsi in una regata di tre ore su barche d'altura, sempre mantenendo il collegamento con lo studio dove Fabio Fazio commenterà l'impresa. Stessa sorte toccherà ad altri due navigatori d'eccezione, l'allenatore Marcello Lippi e l'arbitro Pierluigi Collina, che, tutti e due viareggini, prenderanno parte a questa regata.

Sempre nella mattinata di domenica, il pubblico potrà seguire dalla tribuna posta sulla spiaggia all'interno dell'area espositiva del Vela Show, un altro spettacolo straordinario: l'esercitazione di un salvataggio effettuato da mezzi aeronavali della Guardia Costiera.