

INTERVENTO

«Ma questa legge sull'aborto va rivista»

L'intervento che segue ci è giunto in risposta a quello del giudice Alberto Maritati sulla legge per l'aborto e le recenti iniziative referendarie. Ne è autore Michele Di Schiena, pretore brindisino impegnato sul fronte cattolico

di MICHELE DI SCHIENA

Sento il dovere di intervenire nel dibattito aperto dal collega Maritati sul problema dell'aborto e delle relative iniziative referendarie; ed uso il plurale perché va ricordato innanzitutto che il referendum abrogativo promosso dal «Movimento per la vita», ha fatto seguito, non solo in termini temporali ma anche consequenziali, al referendum promosso dai radicali e rivolto a liberalizzare ulteriormente e, in pratica, totalmente la materia. Coloro che non condividono la legge sull'aborto ora vigente rischiano quindi di venirsi a trovare, per l'iniziativa radicale, nella condizione di dover dire «sì» ad una legge che le loro coscienze rifiutano o di dover dare l'assenso ad una soluzione ancor più lontana dalle loro convinzioni; nè l'ipotesi dell'astensione dal voto poteva venire in soccorso del grave caso di coscienza che si può avere sulla sua iniziativa, non è giusto dimenticare le condizioni in cui la scelta è stata fatta.

Ciò premesso, mi piace dare atto al dott. Maritati della sua disponibilità e sottoscrivere l'affermazione per la quale il diritto alla vita deve essere difeso» sin dal primo momento e quindi anche in relazione al nascituro». Egli però dice poi che l'aborto va riguardato come «una estrema ratio, un rimedio estremo cui ricorrere in costanza di una situazione di gravissimo sfruttamento delle donne e della loro salute». E qui incominciano le obiezioni, non polemiche ma sentite e sofferte, di tutti coloro che credono incondizionatamente alla intangibilità del diritto alla vita e che quindi criticano la logica sulla quale si muove la legge in vigore. Credo infatti non possa dubitarsi che il prodotto del concepimento non è una «spes vitae» nè una «pars ventris», ma una individualità vivente vera e propria con una particolare struttura genico - cromosomica irripetibile ed una vita del tutto distinta da quella dei genitori, anche se dipendente sotto il profilo nutritivo dall'organismo materno. E' incontestabile che nel feto è già presente in potenza l'intero sviluppo che trasformerà il concepito in bimbo, giovane e adulto, con tutte quelle caratteristiche, capacità intellettive, potenzialità affettive, sensibilità e tendenze destinate a costituire la personalità dell'individuo. E' quindi impossibile fare distinzioni qualitative fra l'essere umano prima e dopo la nascita giacché si è di fronte ad una medesima entità fisico - psichica che si manifesta in forme quantitative e di maturazione diverse nell'ambito di un unico disegno che dà luogo alla vita. E' chiaro allora come il diritto alla vita deve essere, sin dal primo momento, tutelato da uno Stato che, come il nostro, non voglia considerarsi, secondo concezioni superate, unico ed onnipotente creatore di ogni diritto. Il diritto alla vita è infatti il più importante, per priorità ed assolutezza, di quei diritti inviolabili riconosciuti propri di ogni essere umano che la Costituzione repubblicana considera innati e cioè come persistenti all'ordinamento giuridico il quale deve limitarsi a riconoscerli e garantirli. La Costituzione proclama infatti all'art. 2 che «la Repubblica riconosce e garantisce i diritti inviolabili dell'uomo» e, per chiarire ulteriormente che tale riconoscimento e tutela si estendono al concepito, precisa in altro articolo che «la Repubblica... protegge la maternità». E questa interpretazione è stata ribadita, con decisione del 18 ottobre 1975, dalla Corte Costituzionale per la quale la tutela del prodotto del concepimento ha indubbio fondamento costituzionale giacché - come dice testualmente la sentenza - fra i diritti inviolabili dell'uomo «non può non collocarsi, sia pure con le particolari caratteristiche sue proprie, la situazione giuridica del concepito». Ed allora, come è possibile considerare costituzionalmente corretta una soluzione legislativa che, al di fuori dell'ipotesi al massimo ampliata dello «stato di necessità» (l'aver agito per salvare sé od altri dal pericolo attuale di un grave danno alla persona), consenta l'eliminazione volontaria e razionale del concepito?

Il collega Maritati si muove, per lo meno a me così pare, secondo un diverso ordine di idee se nel suo intervento collega l'aborto come «rimedio estremo» non al pericolo attuale di un grave danno alla persona della donna in singole situazioni concrete ma al concetto vasto e generico di «una situazione di gravissimo sfruttamento delle donne e della loro salute». Par di capire che con tale espressione si voglia giustificare l'interruzione volontaria della gravidanza e quindi l'eliminazione della vita nascente col semplice riferimento ad una non meglio precisata situazione di sfruttamento di cui sarebbe vittima il mondo femminile. Francamente è questa una tesi, come tutte le tesi, rispettabile ma assolutamente non condivisibile da chi voglia dare significato vero alla scelta di difendere la vita sin dal suo primo manifestarsi. Con ciò non si vuol negare la gravità della «condizione femminile» e la necessità di lottare per il suo superamento, ma giustificare l'aborto invocando lo «sfruttamento della donna» significa eludere i termini reali del problema che reclama un giudizio sul diritto o meno di sopprimere una vita in assenza di situazioni personali di assoluta e comprovata gravità e necessità. Ma vi è di più e cioè che il collegamento che il dott. Maritati opera fra aborto e sfruttamento delle persone, applicato in altri ambiti che reclamano emancipazione (condizione giovanile, condizione operaia, condizione contadina, ecc.) porterebbe ad operare «liberalizzazioni» che sarebbero l'opposto delle vere «liberazioni».

A novembre si svolgerà la conferenza di produzione
«Nella programmazione c'è un ruolo anche per l'Anas»

di SAVERIO MASSARI

BARI - Le città pugliesi si raggruppano strette sulla costa, una accanto all'altra. Strade e ferrovie le racchiudono in una rete fitta, fitta come in poche altre regioni d'Italia, eppure i collegamenti sono asfittici, asfalto e rotaia sono, da un comprensorio all'altro, ora sovrapposti e pleurici ed ora scarsi e inefficienti. Questo aspetto della regione dimostra, secondo il sindacato, quanto evanescente sia stato fino ad oggi ogni tentativo di programmazione dello sviluppo territoriale, ma nella Cgil pensano di promuovere, subito, discussione e lotta su questo tema, e la prima occasione è la conferenza di produzione dell'Anas, che si tiene a Bari il 17 e il 18 novembre prossimi.

«L'assetto del territorio», incalza Carlo Pinto, «relatore della conferenza, si è imposto ormai come problematica centrale per l'attività del sindacato. I lavoratori fino ad oggi hanno contato molto poco su queste scelte. Bisogna cominciare praticamente da zero e la conferenza di produzione dell'azienda nazionale autonoma strade è il momento per dire ad alta voce che oggi non esiste uno strumento valido per la gestione della politica delle infrastrutture nel nostro paese. Per questo la conferenza pugliese dell'Anas, prima in Italia, è un congresso pilota, un punto di riferimento per il dibattito sull'organizzazione degli ambiti territoriali in tutta Italia. Questo è confortato dalle amplissime adesioni ricevute, prime fra tutte quelle dei ministeri della Funzione Pubblica,

dei Lavori Pubblici e dei Trasporti: quest'ultimo ministro sarà presente personalmente».

Siamo dunque di fronte ad un programma che dimostra molta ambizione: può forse l'Anas garantire la corretta gestione di programmi infrastrutturali che hanno spesso vizi di fondo, quando non sono del tutto inesistenti? E può il sindacato della Funzione pubblica, che indice la conferenza, essere il solo interlocutore per tutte le parti sociali e istitu-

zionali interessate? Risponde per la Filt, il sindacato Cgil del trasporto, Ivan Carravetta, segretario regionale: «L'Anas è solo uno dei fronti su cui tutto il sindacato è impegnato per una trasformazione radicale del sistema di infrastrutture. Sentiamo anzi fortemente l'esigenza di far avanzare di pari passo la riforma istituzionale delle Ferrovie dello Stato, su cui il sindacato ha puntato tutte le sue forze, con la riforma istituzionale dell'azienda

stradale. Su questo ci aspettiamo indicazioni concrete dalla conferenza di novembre. Far diventare l'Anas uno strumento d'intervento agile, costantemente riferito alla politica del trasporto, più che a quella dei lavori pubblici, è preliminare per attuare una organica sistemazione del sistema dei porti, delle ferrovie e delle strade. Si pensi che tra Bari e Taranto corrono due grandi strade e due ferrovie (quale altra regione meridionale ha questa dovizia di collegamenti tra le capitali industriali?) e con tutto ciò far uscire dalla regione i prodotti siderurgici, contemporaneamente ai prodotti agricoli, e alle merci sbarcate nei porti, è un'impresa ardua, e i nostri ferrovieri e i nostri portuali ne sanno qualcosa!».

Integrazione dei soggetti dell'intervento infrastrutturale è dunque il primo obiettivo sindacale. «E c'è inoltre una funzione di 'filtro' degli interventi che bisogna assicurare, dice Fernando Russo, segretario del sindacato degli edili. Chi garantisce che tutti gli enti abilitati a fare strade, la provincia, la regione e la stessa Anas, non prendano decisioni che si accavallano? E' indispensabile la costituzione di un comitato regionale che comprenda tutti i soggetti programmatori e costruttori di strade e infrastrutture in genere che si assuma la responsabilità di bocciare i progetti -doppione, che coordini la grande viabilità ed il trasporto pesante con la capillare viabilità rurale, oggi disordinatamente affidata alle iniziative dei comuni e dei consorzi di bonifica».

I lavoratori si lamentano
«Paghiamo per l'azienda»

BARI - Selvaggina da strada. Con questa cinica definizione i cantonieri dell'Anas dipingono la loro condizione di lavoratori solitari e trascurati. Mimetizzati nella divisa verde oliva sullo sfondo delle siepi di Pitosforo, chi li vede? Ben pochi, tant'è che spesso finiscono tra le ruote di una auto (in due anni 15 incidenti con quattro morti), ma più spesso incorrono in un altro singolare incidente: essi pagano in contanti i danni agli utenti della strada che la magistratura ritiene provocati da incuria dell'Anas. Prendiamo un caso come esempio. Giuseppe Borreggine è stato condannato a luglio a pagare quasi un milione di lire.

«La proposta sindacale di istituire anche in Puglia i centri di manutenzione», dice Italo Tedesco, caporeparto dell'Anas, «avrebbe l'effetto di sottrarre i cantonieri a queste assurde responsabilità individuali. Oggi un cantoniere controlla da solo, senza strumenti adeguati e senza preparazione, quattro chilometri di strada. Nella pratica, poi, il rapporto uomini-chilometri è anche peggiore: nel 1961 c'erano in Italia 12.000 cantonieri su 21.000 chilometri. Oggi ci sono 4000 unità in meno e la rete si è estesa fino a 45.000 chilometri (escl).»

«Il centro di manutenzione, continua, è concepito diversamente. In tutta la Puglia ne prevediamo una decina, ed ogni centro, attrezzato con mezzi interamente meccanizzati e oggi si strappa l'erba col falchetto!, avrebbe in consegna le strade per un raggio di 50 chilometri tutt'intorno. Gli uomini si muoverebbero tutti insieme su un furgone, e la produttività stessa si moltiplicerebbe».

Ssssst...

non parlare
guardale
accarezzale
toccate
indossa
le pellicce
PONTRELLI
parleranno
per te

PONTRELLI
...pellicciai da sempre
LECCE

Via S. Trinchese 83 Tel. 0832/56950