

Una discussione che coinvolge i medici e le forze politiche

È ancora un modello il servizio sanitario inglese?

Non sempre la struttura ospedaliera riesce a far fronte a tutte le richieste - Offensiva dei conservatori - Il problema investimenti

In 30 anni di storia il sistema sanitario inglese ha effettuato 155 milioni di ricoveri negli ospedali; ha realizzato 1300 milioni di interventi ambulatoriali; ha ricevuto 35 milioni di donazioni di sangue; ha fatto 7300 milioni di prescrizioni. Lo Stato ha pagato, solo nel 1976, 542 milioni di sterline per le prestazioni farmaceutiche, assorbito in grande misura da esentati e tranquillanti (nei '75 vi furono 20 milioni di questo prescrizione).

Questi ultimi sono alcuni dati indicativi di quella tendenza, ormai generalizzata a livello internazionale, e pilotata dalle multinazionali farmaceutiche, che si concretizza in una risposta chimica ad ogni situazione di disagio psicologico; per questa strada si realizzano ingenti profitti, impedendo di fatto ai cittadini di socializzare le proprie sofferenze.

quello degli addetti ai laboratori radiologici; ad una persistente azione di opposizione di tutto il settore privato di medicina pubblica, ad un reale aumento delle richieste di intervento cui la struttura ospedaliera non riesce a far fronte interamente. La settimana lavorativa è passata dalle 48 ore del 1949 alle 40 del 1972 ed i costi complessivi dell'insieme del sistema sanitario sono arrivati al 5,3 per cento del prodotto nazionale lordo, con un incremento medio annuo negli ultimi tempi del 30-35 per cento. Tale costo è più basso di quello degli Stati Uniti (7,4%), della Svezia (7,3%) e della Germania (6,7%) mentre è più alto di quello che si spende in Giappone, Belgio, Svizzera.

In questa dilatazione dei costi, hanno giocato un ruolo decisivo i selvaggi di alcune teorie professionali, come

di base dal quale si possono diramare attività tese all'educazione sanitaria e scientifica della popolazione ed al rafforzamento degli interventi di prevenzione primaria. Continuando in questa carrellata c'è anche da segnalare un calo complessivo di 15.000 posti letto rispetto al 1949, mentre progressivamente si è affermato il principio che il successo dei piani di intervento a favore dei malati mentali e degli handicappati dipende dalla capacità e dalla abilità delle autorità locali di organizzare ed espandere i servizi di base. La corretta applicazione di questo principio dovrebbe decongestionare i posti letto ospedalieri che risultano occupati al 50 per cento da malati cronici, mentali, subnormali; mentre il resto, e cioè il 39 per cento, è occupato da reparti di medicina, chirurgia ed ostetricia.

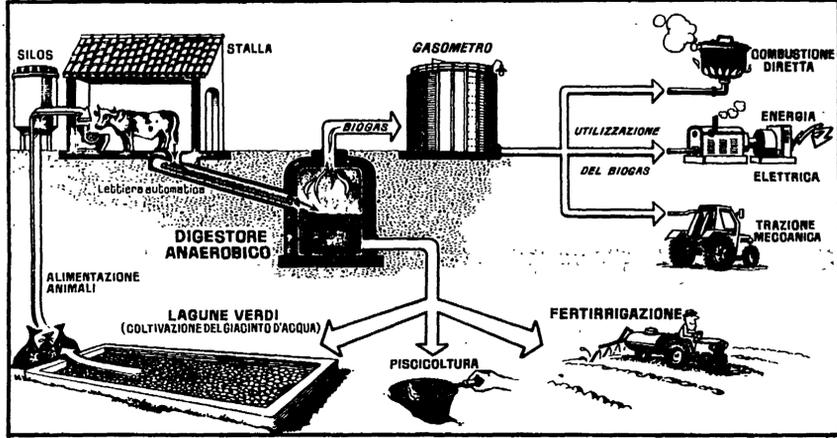
I problemi aperti in ogni caso sono molti. Si pare che tra persone su mille sono portatori di gravi handicap, hanno bisogno cioè di essere assistiti in maniera sistematica e permanente a causa della gravità delle loro condizioni biopsichiche, mentre una persona su 10 consulta un medico per disturbi mentali e psichiatrici. Nella sola metropoli londinese poi, ogni anno 20.000 giovani sono ricoverati negli ospedali per disintossicarsi dall'eroina.

Trent'anni fa una persona su 30 aveva 75 anni o più, ora ciò accade per una persona su 20; l'ampiezza dei bisogni terapeutici emergenti è tale che anche il dispositivo sanitario più razionale ed efficace rischia di essere inadeguato. Non sorprende quindi se il dibattito sullo sviluppo futuro del servizio sanitario, alla luce delle conquiste realizzate in questi trent'anni di attività, si sviluppa a più livelli, che tra di loro si intersecano.

Sul piano politico, infatti, il dibattito non si è allungato in Inghilterra, i quali hanno avvertito il servizio sanitario in modo patetico o passivo a seconda delle circostanze politiche, stanno facendo di tutto per screditare la validità della medicina sociale e subalterna, e per riportare le basi di un sistema privato di interventi sanitari, agitando lo spauracchio delle liste di attesa degli ospedali e dei centri di cura, e al «comfort» degli ospedali e delle cliniche private; le compagnie assicurative e i sindacati si sono affrettati a fare, soffiando sul fuoco. Avvisaglie serie e preoccupanti di questo orientamento si intravedono nel corso dei discorsi di alcuni conservatori, i quali propongono che il servizio sanitario venga finanziato non con il prelievo economico sul bilancio dello Stato, bensì mediante l'accensione obbligatoria di polizze assicurative contro malattie e infortuni per i cittadini. Si prevederebbero diverse forme di polizze a seconda dell'assistenza di cui si vuole accedere; chi paga di più potrebbe essere assistito meglio, chi paga di meno, peggio.

Il trattamento dei reflui organici negli allevamenti zootecnici

C'è anche una macchina che «digerisce» i rifiuti



Il ciclo del «digestore anaerobico» in funzione a Perugia.

Il ragionamento dell'ing. Ilvano Rasimelli è semplice. Lo spreco caratterizza la nostra epoca, e quasi sempre, allo spreco si accompagna l'inquinamento, il dissesto ecologico. D'altra parte la nostra epoca è anche caratterizzata da una grande crisi energetica e alimentare. Se tutti gli abitanti del mondo consumassero energia come la consuma un cittadino americano oppure se tutti mangiassero in un'azienda, il crollo non sarebbe una ipotesi lontana, si determinerebbe nel giro di poche settimane. Una prospettiva inquietante se si continua a stare con le mani in mano, se non si fa niente per tentare di invertire almeno la tendenza.

Non - dice Rasimelli - non ci rassegniamo, continuiamo a lottare sfruttando al massimo la ricerca rappresentata dalla ricerca scientifica. E' con questo spirito che la RPA Risorse Ambientali, società costituita nel dicembre dello scorso anno e figlia della RPA Ricerche e Progettazioni Professionisti Associati, una sorta di studio collettivo nato nel 1963, ha affrontato nei suoi campi sperimentali di Strada del Colle, a Fontana, l'azione di Perugia, un problema dell'inquinamento determinato dai reflui organici provenienti dagli allevamenti zootecnici, in particolare da quelli suinicoli, e da quelli invece provenienti dalle attività lavorative delle distillerie.

Applicando la vecchia legge di Lavoisier, secondo la quale

in natura «nulla si crea e nulla si distrugge, ma tutto si trasforma», l'inquinamento è diventato addirittura una opportunità. Lo schema che riportiamo, dà una illustrazione visiva dei risultati raggiunti da questo gruppo di ricercatori, diretto per l'appunto dall'ing. Rasimelli. Tuttavia necessita di alcune spiegazioni. Innanzitutto tutto - questo sistema - per ottemperare alle norme previste dalla legge Merli del 1976 per la tutela delle acque, che sono inique - per essere in regola - calcola che entro il giugno 1979 gli insediamenti produttivi italiani dovranno investire - per essere in regola - qualcosa come 2 mila miliardi di lire) sia dalla agricoltura, soprattutto per la parte di reflui che si riferisce agli allevamenti intensivi. Veniamo quindi al «digestore anaerobico». Esso fa riferimento al principio della co-digestione, che consiste in un processo che consente di degradare le sostanze organiche di rifiuto degli allevamenti e delle distillerie. Si tratta, insomma, di una vera e propria digestione, come quella che avviene nell'intestino di un animale. I due metodi però si differenziano profondamente. L'aerobico comporta un forte dispendio di energia per arricchire di ossigeno la massa dei liquami da disinquinare; l'anaerobico invece non solo non richiede energie, bensì produce biogas, cioè metano, utilizzabile per svariate finalità.

La superiorità di quest'ultimo nei confronti del metodo tradizionale appare evidente soprattutto in distilleria, sia dal punto di vista delle spese di investimento che di quelle di gestione. A Volturna di Lupo di Romagna (Bacenza) l'investimento richiesto per l'installazione dell'anaerobico è costato 300 milioni (550 invece l'impianto tradizionale) e il consumo di gestione giornaliera sono di 73.400 lire contro le 527.000 del metodo tradizionale. Inoltre la produzione di biogas è di 4 mila metri cubi al giorno, con un potere calorifico pari a 6 mila chilocalorie per metro cubo. Il biogas produce un impianto funziona in media 200 giorni l'anno, il recupero di energia dal biogas ammonta a 200 milioni per 4000 metri cubi per giorno di biogas. Risultato: 64 milioni di lire, il che significa che l'impianto può essere rapidamente ammortizzato. I fanghi che escono dal «digestore» (contenitore a tenuta d'aria in cui avvengono i processi di fermentazione) possono essere ancora utilizzati e ritornare al terreno agricolo, la cui stabilità produttiva non può essere assolutamente garantita dalle sole concimazioni chimiche, che anzi hanno usato con molta saggezza e misura. Con il termine di «lagnaggio verde» viene infine designato un sistema di trattamento delle acque di scarico, di diversa provenienza, basato sulla capacità depurativa del biogas. I migliori risultati li ha forniti il cosiddetto «giacinto d'acqua» (Eichhornia Crassipes della famiglia delle Pontederiacae, scoperta da Johann Friederich Eichhorn, uomo di stato prussiano, nei primi anni dell'800); tale pianta possiede una elevatissima capacità di accrescimento e di riproduzione ed è in grado di assorbire notevoli quantità di azoto, di fosforo e di sali minerali in genere, presenti nell'effluente. I primi a sperimentarlo in questo senso sono stati i tecnici della NASA che non fanno a meno di riferire che, in un campo sperimentale della California, le piante di giacinto d'acqua, che sono state coltivate in un sistema di acque reflue, hanno consumato in una stagione vegetativa (circa sei mesi) si ottengono fino a 900 quintali di fango secco, di cui 100 quintali di fango, con un tenore medio di proteine di 225 al per cento (un ettaro di erba medica ne dà normalmente 10 quintali). E così il cerchio si chiude. Non resta che aspettare i risultati di una più estesa applicazione, che d'ora in poi si avvarrà anche del contributo della Montedison.

Romano Bonifacci

Giuseppe De Luca

MAGNETOTERAPIA. Le apparecchiature originali tedesche «BIOPULSE» e «BIOSCRIPT» verranno presentate ai SIGNORI MEDICI nel corso di un seminario che avrà luogo a MESTRE-VENEZIA presso L'HOTEL PLAZA il 20 gennaio 1979. Per informazioni telefonare alla Segreteria organizzativa (041) 961.110

Edilizia e risparmio energetico. Costruire senza sprechi. Tra i problemi da affrontare quando si progettano, si costruiscono e si utilizzano stabilimenti, sia di abitazione che di pubblica utilità (come scuole, ospedali, uffici, etc.) non andrebbe certo dimenticato il risparmio energetico e dell'uso di fonti energetiche rinnovabili. E' l'argomento trattato da Philip Steadman nel volume Energia e Ambiente, edito da Zanichelli (pp. 288, L. 8.000). Steadman analizza tutti gli elementi che, con gli attuali canoni costruttivi degli edifici, costituiscono momenti di spreco di energia: dal riscaldamento ai condizionamenti all'illuminazione degli ambienti ed ai servizi idrosanitari; egli propone quindi una serie di accorgimenti che possano ridurre gli sprechi negli edifici già costruiti e soprattutto, nuovi criteri di progettazione che modifichino qualitativamente i consumi energetici ed idrici e che adottino tecnologie in grado di utilizzare l'energia solare, colta (al posto di n.d.r.) e da rifiuti. L'esperienza è arricchita da una lunga serie di schede che riportano, con dati tecnici ed illustrazioni, progetti ed esperienze già realizzate, con prevalente attenzione alla realtà statunitense, completata con esempi di realizzazioni esistenti in Europa ed in Giappone; si tratta di edifici assai diversi fra loro. Il taglio eminentemente «pratico» del libro, se da un lato può richiamare l'ideologia quasi da «do it yourself» frequente nei movimenti ecologici operanti negli Stati Uniti, dall'altro lo rende di fatto accessibile a quanti, a livello tecnico ed amministrativo, sono interessati ad avere un quadro esatto delle possibilità esistenti a proposito di conservazione ed utilizzo di «nuove» fonti di energia nella progettazione degli edifici. (w.p.)

motori. Nuovo modello 104 Peugeot. Serie limitata della «Milione». La mette in vendita la Ford per celebrare il traguardo superato dalla Fiesta. Per celebrare il traguardo del primo milione di Fiesta prodotto in Europa in soli 29 mesi la Ford ha creato un'edizione esclusiva, in numero limitato di esemplari, di questa fortunata vettura: la Fiesta «Milione». La vettura è riconoscibile dalla striscia laterale esterna rosso fiamma e dagli inserti, pure rossi, sui paraurti color nero opaco. I colori della carrozzeria sono l'argento o il nero. La tappezzeria interna è in stoffa scozzese che richiama il rosso delle finiture esterne. La spessa moquette è nera come pure le maniglie, le serrature delle portiere, le cerniere dei finestrini. La Fiesta «Milione» ha come dotazione standard il lunotto termico, il tergicristallo posteriore a comando, il servosterzo, con finiture nero opaco, dal lato del passeggero, poggiatesta regolabili, cerchi ruote maggiorati per i pneumatici radiali da 155/12. La Fiesta «Milione» (nella foto) sarà a giorni in vendita presso le concessionarie italiane della Ford al prezzo di listino, IVA esclusa, di 3.697.000 lire. Nella foto: l'interno della Peugeot 104 S.

Arricchita la gamma Citroën per il '79

Tutti i modelli (eccetto la Méhari) con cinture di sicurezza di serie - Esce di produzione la AMI 8 ma compare sul mercato la VISA - La GSX3 (che può andare in autostrada ai 140 orari) sostituisce la GSX2 - Altre CX con la quinta marcia in opzione

La gamma delle vetture Citroën 1979 si presenta ulteriormente arricchita; oltre alla apparizione della nuova «VISA» quattro modelli della gamma godono di miglioramenti estetici e meccanici e tutti (eccetto la Méhari) sono equipaggiati di serie con cinture di sicurezza a 3 punti ad avvolgimento automatico. Ecco il dettaglio: a CV - Cessa la produzione della 2 CV con motore 435 cc; al suo posto viene importato il modello equipaggiato con motore di 602 cc, 29 CV DIN a 550 g/min.; coppia max DIN 4,8 Kg.m a 90 km/h; velocità max 110 km/h. b CV - Migliorata il comando del sedile passeggero ed aggiunto un tergilavavetro sul lunotto posteriore. c CV - Presentate recentemente, saranno commercializzate in Italia in aprile nelle 3 versioni Special (652 cc.), Club (652 cc.) e Super (1124 cc.).

La gamma delle vetture Citroën 1979 si presenta ulteriormente arricchita; oltre alla apparizione della nuova «VISA» quattro modelli della gamma godono di miglioramenti estetici e meccanici e tutti (eccetto la Méhari) sono equipaggiati di serie con cinture di sicurezza a 3 punti ad avvolgimento automatico. Ecco il dettaglio: a CV - Cessa la produzione della 2 CV con motore 435 cc; al suo posto viene importato il modello equipaggiato con motore di 602 cc, 29 CV DIN a 550 g/min.; coppia max DIN 4,8 Kg.m a 90 km/h; velocità max 110 km/h. b CV - Migliorata il comando del sedile passeggero ed aggiunto un tergilavavetro sul lunotto posteriore. c CV - Presentate recentemente, saranno commercializzate in Italia in aprile nelle 3 versioni Special (652 cc.), Club (652 cc.) e Super (1124 cc.).

Accanto alla versione GT con cambio meccanico a 5 marce è ora disponibile anche la versione Pallas Cmatic equipaggiata con cambio semiautomatico a tre velocità. CX 2500 DIESEL (Super e Pallas) - E' da sottolineare che la disponibilità della quinta marcia migliora ulteriormente le già notevoli prestazioni della CX 2500 Diesel, che si presenta come uno dei Diesel più veloci nel mondo. I consumi si riducono ulteriormente (8,9 litri per 100 km alla velocità massima 147 e contro i 9,7 litri della versione a quattro marce); la velocità massima sfiora i 160 km/h. Prestazioni CX 2500 Diesel quattro e cinque marce: 0-400 m 20"7; 0-1000 m 38"5 e 37"7; 0-100 km/h 17"8 e 17"1; velocità max 147 e 156; consumo a 90 km/h 6,5 e 6,1; consumo a 120 km/h 8,7 e 8,1; consumo a 130 km/h 9,7 e 9,5; consumo urbano 12,2 e 11,8.

Un «Auto-tutor» per i principianti. Realistico come guidare un'auto su strada... ciò è quanto affermano costruttori britannici a proposito di un nuovo simulatore (nella foto) per allenare i futuri guidatori. Con quest'apparecchiatura, un principiante può correggere gli errori al momento stesso in cui avvengono e tutto nella sicurezza dell'aula. Denominata «Auto-tutor», l'apparecchiatura impiega un sistema a proiezione progettato in modo che un principiante può girare attorno a un modello di circuito ad una velocità che lui stesso può variare, incontrando tutti i rischi che si incontrano sulla strada e cercando di evitarli nello stesso momento che si presentano. Se l'allievo non bada al rumore simulato del motore o non controlla il contaghiometri, o prende una curva a velocità eccessiva, la vettura esce di strada e il guidatore vede sullo schermo una simulazione realistica del suo errore; il guidatore deve poi manovrare la vettura in modo da riportarla sulla strada. L'allievo deve anche imparare a partire con la macchina situata su un pendio e se la manovra non è corretta, la vettura dà l'impressione di andare indietro. Un indicatore dà anche il tempo di reazione del guidatore in centesimi di secondo. Completo di acceleratore, freni, cambio marce e dei normali strumenti, l'«Auto-tutor» è trasportabile ed è disponibile sia nella versione con guida destra che in quella con guida a sinistra. Esistono anche versioni per autotubi e autocarri.



Realistico come guidare un'auto su strada... ciò è quanto affermano costruttori britannici a proposito di un nuovo simulatore (nella foto) per allenare i futuri guidatori. Con quest'apparecchiatura, un principiante può correggere gli errori al momento stesso in cui avvengono e tutto nella sicurezza dell'aula. Denominata «Auto-tutor», l'apparecchiatura impiega un sistema a proiezione progettato in modo che un principiante può girare attorno a un modello di circuito ad una velocità che lui stesso può variare, incontrando tutti i rischi che si incontrano sulla strada e cercando di evitarli nello stesso momento che si presentano. Se l'allievo non bada al rumore simulato del motore o non controlla il contaghiometri, o prende una curva a velocità eccessiva, la vettura esce di strada e il guidatore vede sullo schermo una simulazione realistica del suo errore; il guidatore deve poi manovrare la vettura in modo da riportarla sulla strada. L'allievo deve anche imparare a partire con la macchina situata su un pendio e se la manovra non è corretta, la vettura dà l'impressione di andare indietro. Un indicatore dà anche il tempo di reazione del guidatore in centesimi di secondo. Completo di acceleratore, freni, cambio marce e dei normali strumenti, l'«Auto-tutor» è trasportabile ed è disponibile sia nella versione con guida destra che in quella con guida a sinistra. Esistono anche versioni per autotubi e autocarri.

La gamma GS 1979 è dunque composta: GS special (1129 cc.) Berlina e Break; GS Club (1222 cc.) Berlina e Break; GS Pallas (1222 cc.) Berlina; GSX2 (1300,23 cc.) solo Berlina. GAMMA CX - Viene offerta la 5ª marcia in opzione anche su CX 2000 e 2500 Diesel e cambio semiautomatico su CX 2400 Pallas e Prestige; tetto apribile su tutti i modelli berlina in opzione. Anche le CX fruiscono di miglioramenti e modifiche sia comuni a tutta la gamma che specifici per i singoli modelli. Le modifiche comuni a tutti i tipi di CX sono: abbassamento dei punni di ancoraggio delle cinture di sicurezza anteriori sui montanti centrali; aggiunta di un bordo davanti alla strumentazione per frangere piccoli oggetti; nuovi rivestimenti della parte bassa accesso vettura, in plastico nero (in acciaio inox sui modelli Pallas e Prestige); nuova console con nuovo sistema di riscaldamento e di riduzione dell'alticcolo; nuovo comando interno a pannello porta. Inoltre tutte le versioni Pallas, GT e Prestige hanno un nuovo rivestimento interno del tetto con pannello incorporato ed interruttori pannello e lunotto termico; nuove luci interne di lettura anteriori e posteriori (orientabile ant.). CX 2000 (Confort, Super e Pallas) - Anche per la CX 2000 (solo versione berlina) è ora disponibile la quinta marcia in opzione che permette di migliorare le prestazioni e di ridurre ulteriormente i già bassi consumi. CX 2400 INIEZIONE ELETTRONICA (L-Jetronic)

La gamma GS 1979 è dunque composta: GS special (1129 cc.) Berlina e Break; GS Club (1222 cc.) Berlina e Break; GS Pallas (1222 cc.) Berlina; GSX2 (1300,23 cc.) solo Berlina. GAMMA CX - Viene offerta la 5ª marcia in opzione anche su CX 2000 e 2500 Diesel e cambio semiautomatico su CX 2400 Pallas e Prestige; tetto apribile su tutti i modelli berlina in opzione. Anche le CX fruiscono di miglioramenti e modifiche sia comuni a tutta la gamma che specifici per i singoli modelli. Le modifiche comuni a tutti i tipi di CX sono: abbassamento dei punni di ancoraggio delle cinture di sicurezza anteriori sui montanti centrali; aggiunta di un bordo davanti alla strumentazione per frangere piccoli oggetti; nuovi rivestimenti della parte bassa accesso vettura, in plastico nero (in acciaio inox sui modelli Pallas e Prestige); nuova console con nuovo sistema di riscaldamento e di riduzione dell'alticcolo; nuovo comando interno a pannello porta. Inoltre tutte le versioni Pallas, GT e Prestige hanno un nuovo rivestimento interno del tetto con pannello incorporato ed interruttori pannello e lunotto termico; nuove luci interne di lettura anteriori e posteriori (orientabile ant.). CX 2000 (Confort, Super e Pallas) - Anche per la CX 2000 (solo versione berlina) è ora disponibile la quinta marcia in opzione che permette di migliorare le prestazioni e di ridurre ulteriormente i già bassi consumi. CX 2400 INIEZIONE ELETTRONICA (L-Jetronic)

L'Alfa Super anche con motore di 1500 cc. L'Alfa Romeo ha messo in vendita l'Alfasud Super 1.5 che adotta, su un corpo vettura invariato, il brillante propulsore da 1490 cc delle versioni sportive. Questo propulsore, con rapporto di compressione 9 a 1, eroga 85 cavalli DIN a 5800 giri/min con una coppia motrice di 12,2 Kg.m a 3500 giri/min. Nolevole l'incremento delle prestazioni: velocità di oltre 165 km/h ed accelerazione sui chilometri con partenza da fermo di 33,6 sec. Anche su questa versione l'adozione di un rapporto al ponte più lungo (9/35), unitamente alla presenza del cambio a 5 marce, ha consentito di ottenere brillanti prestazioni ed al contempo di contenere i consumi di carburante: a 100 km/h l'Alfasud Super 1.5 richiede soli 7,0 litri/100 km. Il prezzo si situa è indicato in 6.100.000 lire.

La gamma GS 1979 è dunque composta: GS special (1129 cc.) Berlina e Break; GS Club (1222 cc.) Berlina e Break; GS Pallas (1222 cc.) Berlina; GSX2 (1300,23 cc.) solo Berlina. GAMMA CX - Viene offerta la 5ª marcia in opzione anche su CX 2000 e 2500 Diesel e cambio semiautomatico su CX 2400 Pallas e Prestige; tetto apribile su tutti i modelli berlina in opzione. Anche le CX fruiscono di miglioramenti e modifiche sia comuni a tutta la gamma che specifici per i singoli modelli. Le modifiche comuni a tutti i tipi di CX sono: abbassamento dei punni di ancoraggio delle cinture di sicurezza anteriori sui montanti centrali; aggiunta di un bordo davanti alla strumentazione per frangere piccoli oggetti; nuovi rivestimenti della parte bassa accesso vettura, in plastico nero (in acciaio inox sui modelli Pallas e Prestige); nuova console con nuovo sistema di riscaldamento e di riduzione dell'alticcolo; nuovo comando interno a pannello porta. Inoltre tutte le versioni Pallas, GT e Prestige hanno un nuovo rivestimento interno del tetto con pannello incorporato ed interruttori pannello e lunotto termico; nuove luci interne di lettura anteriori e posteriori (orientabile ant.). CX 2000 (Confort, Super e Pallas) - Anche per la CX 2000 (solo versione berlina) è ora disponibile la quinta marcia in opzione che permette di migliorare le prestazioni e di ridurre ulteriormente i già bassi consumi. CX 2400 INIEZIONE ELETTRONICA (L-Jetronic)