

I medici, la prevenzione, l'intervento sul territorio



Due interessanti libri di argomento sanitario sono usciti recentemente. Si tratta del volume di Severino Deleghi La salute dietro l'angolo e di quello di Gianni Barro La qualità della salute. Gli autori sono entrambi da molti anni impegnati nell'elaborazione e nella lotta per la riforma ed è significativo che nel periodo in cui non hanno solo ormai certa e irreversibile la acquisizione, anche legislativa, abbiano sentito la necessità di portare il loro contributo.

Parliamo di riforma sanitaria

In due recenti studi una rilettura degli avvenimenti di trent'anni ed una discussione sui problemi di attuazione della legge

Una constatazione di questo genere non conduce certo a concludere che gli antagonismi sono terminati e lasciati dietro le spalle, quasi che un futuro idillio si prepari alla attuazione della riforma. Anzi è questa una constatazione che conduce i due autori su due strade in parti diverse a scendere un poco più nel profondo dell'indagine degli antagonismi per tener conto delle esperienze fatte e delle trasformazioni attraverso cui siamo passati nel fine di marciare con integrità tra le difficoltà, gli ostacoli e le insidie di cui sarà irata la strada dell'attuazione del servizio sanitario nazionale.

Allarme ma anche proposte dagli studiosi riuniti a Ginevra

Un modello matematico per prevedere il clima

Si è conclusa a Ginevra la prima settimana della Conferenza mondiale sul clima e quella dedicata a questioni di carattere generale con particolare riferimento a certi aspetti del cambiamento della variabilità del clima. La prima e più appariscente conclusione emersa dalla conferenza è stata quella secondo la quale tutti gli esperti si sono trovati d'accordo sull'affermare che alla fine di questo secolo la temperatura media del globo sarà aumentata di circa 1 grado. Sembra un po' una cosa ma tale aumento a scala globale può provocare scompensi climatici quali quelli, ad esempio, derivanti dal parzializzato scioglimento delle calotte polari. L'aumento di temperatura è imputabile soprattutto al progressivo inquinamento degli strati atmosferici, con particolare riferimento a quelli più prossimi alla superficie del suolo. Se pensiamo un attimino che il raggio all'equatore di 6378 chilometri e che i principali fenomeni meteorologici avvengono entro i 40 chilometri di atmosfera, ci rendiamo conto di quanto sia sottile questo strato e come la sua alterazione naturale possa venire facilmente alterata.

Ippodromi chiusi e danni per gli allevatori

Influenza equina: basta il vaccino?

Necessaria la profilassi ambientale - Gli effetti dei due virus Ipotesi sulla trasmissione di questo tipo di malattie all'uomo In seguito ai numerosi casi di influenza equina che si sono verificati in Italia ultimamente, determinando la chiusura di alcuni ippodromi e una enorme perdita economica per l'ambiente ippico, può risultare interessante un chiarimento riguardo a questa malattia. Il virus influenzale equino è un Orthomyxovirus del tipo A e fa parte di un gruppo di virus responsabili di malattie in varie specie animali, tra cui l'uomo. Questo però non significa che la malattia del cavallo possa trasmettersi direttamente all'uomo e viceversa: della correlazione tra l'influenza umana e quella animale, parleremo più avanti. Nel cavallo esistono due sottotipi del virus, distinti tra loro e chiamati, rispettivamente, Equi/1 e Equi/2. Equi/1 è il tipo che si trova in Italia. I nomi derivano dai luoghi dove furono isolati per la prima volta: i numeri indicano l'anno, 1956 e 1963. Questi due virus sono diversi tra loro e infatti gli anticorpi sviluppati dall'organismo in risposta ad uno, non sono attivi contro l'altro. L'influenza equina è altamente contagiosa e in un gruppo di animali si può particolarmente riciclare, per mancanza di una immunità

Le insidie del ghiaccio

Come il gelo si distribuisce sul territorio italiano - Le regole di guida per evitare incidenti Il 1978 è stato per gli automobilisti di molte regioni italiane l'anno del ghiaccio. Negli ultimi mesi di quest'anno, infatti, è accaduto spesso che la pioggia sia stata seguita da un brusco abbassamento della temperatura con conseguente formazione di ghiaccio. A parte questo periodo abbastanza eccezionale, il gelo con una temperatura che può variare da un grado sottozero a meno trenta - compare normalmente da noi 25 giorni all'anno su 14,61 per cento del territorio italiano e da 50 a 100 giorni su 27,09 per cento. Dal punto di vista automobilistico, il gelo costituisce uno dei pericoli più subdoli per il guidatore, specie quando si presenta non assieme alla neve o comunque in luoghi dove è logico aspettarselo, ma sotto forma di un velo sottilissimo - e di solito invisibile - che si forma per l'improvviso abbassarsi della temperatura in presenza di nebbia o per congelamento di trasudati da fontanelle o fossati o, più semplicemente ancora, nei congelamenti della rugiada. E' il temuto « verglas » (come lo chiamano i francesi), responsabile di numerosi incidenti. Le regole contro questo tipo di ghiaccio sono essenzialmente tre: moderare la velocità anche quando si potrebbe viaggiare più veloci; non staccare le mani dal volante o soprattutto diffidare delle zone d'ombra o di ciò che può nascondere ogni curva. Se invece si viaggia proprio su strada ghiacciata, la guida deve essere dolce, assolutamente priva di accelerazioni e decelerazioni brusche. Acceleratore e freno vanno solo sfiorati ed ogni manovra col volante deve essere il più graduale possibile. E se d'improvviso l'auto sbalza, poche circostanze come il ghiaccio rendono un veicolo così ingovernabile; qualcosa comunque si può fare, anzi « non » fare. Regola prima (e parte certi virtuosismi da rally che prevedono l'uso continuo del freno a pedale o di quello a mano o che sono comunque lontani dalle esperienze di un normale guidatore) è infatti quella di non frenare (il che aggraverebbe le conseguenze della sbandata. Contemporaneamente bisogna stare attenti a non frenare in curva o in salita, in cui si sta spostando la coda della vettura. Così facendo l'automobile sbalzerà probabilmente contro il marciapiede o la prima sbandata, ma con un angolo minore. Bisognerà quindi, correggere la traiettoria con identica manovra, fino a quando la serie di sbandate non si sarà esaurita, fidando che la macchina non sopraggiunga in senso contrario.

Anche i camion con il deflettore

Li ha sperimentati su alcune motrici la Renault Vehicules Industriels - Consumi ridotti Un Berliet Turbo «R 350» con il deflettore montato sulla cabina. Come ridurre la resistenza dell'aria anche per i veicoli industriali. La soluzione potrebbe essere, forse, il deflettore aerodinamico uscito sul mercato francese. La Renault Vehicules Industriels ha sperimentato, sui suoi veicoli Berliet e Saviem, alcuni deflettori attraverso una serie di prove intensive di ogni tipo. Questa sperimentazione, unica in Europa, riguardava 6 motrici ed ha avuto una durata di circa 2 mesi. Il risultato è stato positivo e nessuna controindicazione è stata rilevata sul comportamento dei veicoli, anche con vento contrario. La Renault Vehicules Industriels ha comunque precisato che non si sono ottenuti i risultati spettacolari che qualcuno aveva preannunciato, arrivando a parlare di riduzioni di consumo dal 10 al 15 per cento. Queste riduzioni sono tuttavia sensibili. Infatti i consumi si riducono del 5 per cento, e anche di più, in casi particolari. La Renault Vehicules Industriels ha finora omologato il montaggio dei deflettori sui camion pesanti del settore francese: Sava CD Ste Cathérine; Airshield; Fee Spler. E' entro il 28 febbraio dovrà essere pagata la tassa sui tenti da parte di coloro che hanno contratto il tributo per l'anno precedente: le punte di appoggio sul documento sono autografe e « primum » in seguito al decreto sulle misure fiscali urgenti. La marca da quattroquattro punti è quella di cui si parla da tempo e quella da stella a otto punte.

motori

«Asso di fiori» per Ginevra

Il prototipo dell'ital Design è impostato sul telaio della «Gemini 1800» - Potrebbe entrare in produzione



L'ital Design presenterà al Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra il prototipo ISUZU «Asso di fiori». Si tratta di uno studio di vettura coupé 4 posti molto «tirato» nelle linee, con ottima visibilità, impostato su telaio ISUZU «Gemini 1800», motore bialbero a camme in testa. La collaborazione fra Ghignone e l'ISUZU risale al 1965 quando Ghignone - allora responsabile del Centro Progetti e Stile della Ghia - realizzò per la Casa giapponese il prototipo 117 coupé che venne poi presentato al Salone di Ginevra 1966. Con la linea dell'«Asso di fiori», particolarmente studiata nella scomposizione dei vari elementi, al fine di favorire l'industrializzazione. Il modello (nel disegno) non introduce modifiche sostanziali al telaio esistente e quindi l'«Asso di fiori» potrebbe essere messo in produzione.

Auto Diesel: aumentati i costi

Notevoli lievitazioni anche nelle spese d'esercizio dei veicoli industriali - I calcoli dell'ACI I proprietari di vetture con motore Diesel (in Italia sono circa 221 mila) dovranno sopportare nel corso del 1979 un maggiore esborso complessivo di circa sei miliardi di lire per gli aumenti dei loro costi di esercizio delle loro auto in seguito all'aumento del prezzo del gasolio. E' quanto risulta dall'aggiornamento dei costi chilometrici dei modelli più diffusi delle vetture a gasolio, calcolato dall'Istituto dell'Automobile club d'Italia. L'aumento del prezzo del gasolio da 162 a 171 lire al litro porta ad un incremento variabile da un minimo di 0,75 lire per km. ad un massimo di 1,09 lire per km. con riferimento ad una percorrenza media annua di 30 mila km. Ciò significa che il costo aggiuntivo che l'utente dovrà sopportare varierà da un minimo di 22.500 lire ad un massimo di 32.700 lire annue. C'è anche da tener conto che sul costo di esercizio influiscono anche le variazioni - in crescita - del costo del pneumatico, del premio assicurativo RCA. Forti aumenti dei costi di esercizio sono indicati dai calcoli dell'ACI anche per i veicoli industriali: motorfuori, motocarri, autocarri, autotreni, autocaricattori. Nell'ultimo trimestre (il costo è aggiornato al 15 gennaio 1979, rispetto al calcolo precedente che risaliva all'ottobre 1978) il costo chilometrico di esercizio è lievitato in misura variabile da un minimo dell'1,47 per cento per gli autocarri fino a dieci quintali di portata utile (il

Mauro Quercolli Sergio Scarpa

Rubrica a cura di Fernando Strambaci