

Pianificazione familiare, contraccettivi e informazione sui metodi

Ormai non è più una «fortuna» una gravidanza dopo l'altra

Che cosa significava per i nostri nonni il detto: «Ogni bambino porta il suo cestino» - Le diverse condizioni di vita fanno mutare radicalmente anche il rapporto che abbiamo con il concepimento e le nascite

Che cosa vuol dire il detto popolare «Ogni bambino porta il suo cestino»? I nostri genitori o i nostri nonni non avevano dubbi sull'interpretazione: ogni figlio che nasce porta con sé un certo grado di ricchezza o, quanto meno, la possibilità di mantenersi. I concetti, oggi, sono cambiati: tanti figli non sono più «tante braccia» utili per lavorare la terra e ben raramente una fila di gravidanze è considerata una benedizione.

L'ambiente sociale nel quale viviamo è tale per cui i figli devono essere mantenuti all'interno della famiglia di origine per molti anni, che corrispondono agli anni di studio: prima che un figlio «porti a casa» uno stipendio deve, nell'ipotesi più ottimistica, raggiungere i sedici-dieciotto anni. Dopo ben pochi anni, lascerà i genitori per un'organizzazione di vita indipendente. Ai problemi economici del mantenimento si aggiungono,

specialmente nelle grandi città, problemi di spazio: gli appartamenti sono sempre più piccoli, sempre più cari, sempre più introvabili. Quindi, anche senza tener conto dei grandi problemi sociali quali la sovrappopolazione, l'esaurimento delle riserve alimentari ed energetiche, da molti anni la maggior parte delle coppie cerca di limitare il numero dei figli e di distanziare le gravidanze l'una dall'altra, in modo da non trovarsi ad al-

lavorare contemporaneamente più di un bambino piccolo. Per ottenere questi risultati, cioè per attuare quella che in termini tecnici viene chiamata «pianificazione familiare», occorre scegliere ed applicare con costanza e senza sbagli un metodo contraccettivo o anticoncezionale.

I metodi che oggi abbiamo a disposizione sono numerosi e si basano sui principi diversi, ma bisogna tener conto che nessuno di essi è perfetto o il-

metodo consigliabile a tutte le singole persone, tutte le coppie o in tutte le circostanze. La scelta del metodo anticoncezionale dipende da numerosi fattori: alcuni devono essere valutati dal medico (ad esempio, controindicazioni dovute a malattie o disturbi), altri sono il classico «suvo di Colombo»: tutti li conosciamo, ma non ci pensiamo abbastanza.

Per prima cosa, esistono situazioni dell'organismo per cui alcuni metodi non possono essere applicati: ad di là delle scelte e delle preferenze personali, la contraccettione ormonale (la «pillola») non può essere presa da una donna con gravi disturbi al fegato, alla circolazione, eccetera; la spirale non può essere applicata ad una donna che soffre di emorragie o perdite. Quindi, occorrono una accurata visita medica ed esami di laboratorio che indichino quali metodi possono essere impiegati e quali no.

Bisogna poi tener conto del tipo di vita sessuale: quando si hanno rapporti sessuali solo occasionali o concentrati in brevi periodi di tempo, è inutile impiegare un metodo continuativo: non verrebbe «sfruttato» in tutta la sua potenzialità e i rischi di effetti collaterali aumenterebbero rispetto ai benefici. In questi casi, sono da rivalutare metodi come il preservativo o il diaframma che si usano solo al momento del rapporto sessuale e che, se impiegati correttamente, danno una buona sicurezza.

Altro fattore che incide sulla scelta è l'età: ad esempio, un metodo come l'interruzione del coito non è mai del tutto consigliabile per quello che riguarda la sicurezza contraccettiva, ma ha due limiti, uno positivo e uno negativo, dei quali bisogna tener conto: è l'unico metodo per il quale non è necessaria alcuna preparazione preliminare (anche il preservativo deve almeno essere comperato prima), ma d'altra parte perde di efficacia man mano che, con il passare degli anni, il controllo del momento dell'ejaculazione diventa sempre più difficile.

Per ultimo fattore, ma lasciato in fondo solo per dare più risalto, sono da tenere in considerazione le preferenze della coppia e di ciascun partner: le motivazioni psicologiche, morali e religiose di una scelta poco efficace o di un rifiuto categorico possono essere superate con spiegazioni e colloqui, ma devono essere rispettate. Molto donne, ad esempio, hanno problemi nell'impiego di metodi come il diaframma, per l'uso del quale devono essere conosciuti dettagliatamente e toccati i propri genitali: è logico che, se il diaframma è il metodo di scelta, devono essere convinte ad eseguirlo senza farsi pudori sulle operazioni necessarie, ma in nessun caso devono essere costrette a farlo.

Emerge come conseguenza immediata il grande problema dell'informazione: perché ogni persona sia in grado di scegliere con consapevolezza il metodo a lei più adatto in ciascuna circostanza, deve conoscere con precisione le caratteristiche di tutti gli anticoncezionali, i vantaggi, i limiti, i difetti e le possibili conseguenze. Le perdite di sangue e le mestruazioni prolungate sono inconvenienti molto comuni con la spirale: la donna deve essere informata prima dell'inserimento, decidere se sarà eventualmente in grado di affrontarli e, dopo l'inserimento, non si spaventerà se si presentano.

Inoltre, l'efficacia di ciascun metodo contraccettivo dipende non solo dal metodo in sé, ma anche dalla precisione con il quale viene applicato: anche qui l'informazione ha un ruolo decisivo e deve essere dettagliata: il preservativo deve essere usato una sola volta e con una crema spermicida, il diaframma deve essere tenuto nella vagina per otto ore, la pillola dimenticata una sera può essere presa il giorno dopo, ma entro precisi limiti di tempo, e così via. Un'informazione completa manca ancora, ma manca anche la disponibilità: del medico o dell'operatore a dedicare tempo alle persone che chiedono spiegazioni e aiuto, la disponibilità ad usare termini meno tecnici, parole più comprensibili.

D'altro pare, anche chi chiede informazioni ha molti tabù e falsi pudori: questo atteggiamento deve, una volta per tutte, essere corretto. Con più chiarezza, un passo avanti nella pianificazione familiare sarà più facile da compiere.

Adriana Vizotto



Quante specie infastidiscono i nostri riposi estivi

Se in un'ora duecento zanzare

Sono diventate più forti e robuste grazie all'assuefazione al DDT e alla maggior parte di prodotti disinfestanti che si pensava potessero eliminare questi e altri insetti

Una persona può essere esposta a più di 200 punture per ora provocate dalle zanzare: una ogni 18 secondi. Soltanto nella città di Roma sono state riscontrate ben 20 specie di zanzare, molte delle quali pungono l'uomo e i mammiferi a sangue caldo, altre esclusivamente gli uccelli, e altre ancora animali a sangue freddo, come le serpi. La famiglia delle zanzare è molto più vasta: 3 mila specie sono conosciute, 60 riscontrate in Italia.

Le zanzare nascono nell'acqua stagna, formazioni piovane, tombini, ecc. sono tutti ottimi colture per le uova, che vi depositano le zanzare, in numero variabile fra 100 e 400. I successi ottenuti nell'immediato dopoguerra con il DDT, hanno determinato l'errata convinzione che si potesse eliminare qualsiasi insetto nocivo dai centri abitati: invece le zanzare non hanno fatto altro che diventare più forti e resistenti sia al DDT che alla maggior parte dei disinfestanti, che tra l'altro hanno creato conseguenze estremamente dannose per le colture.

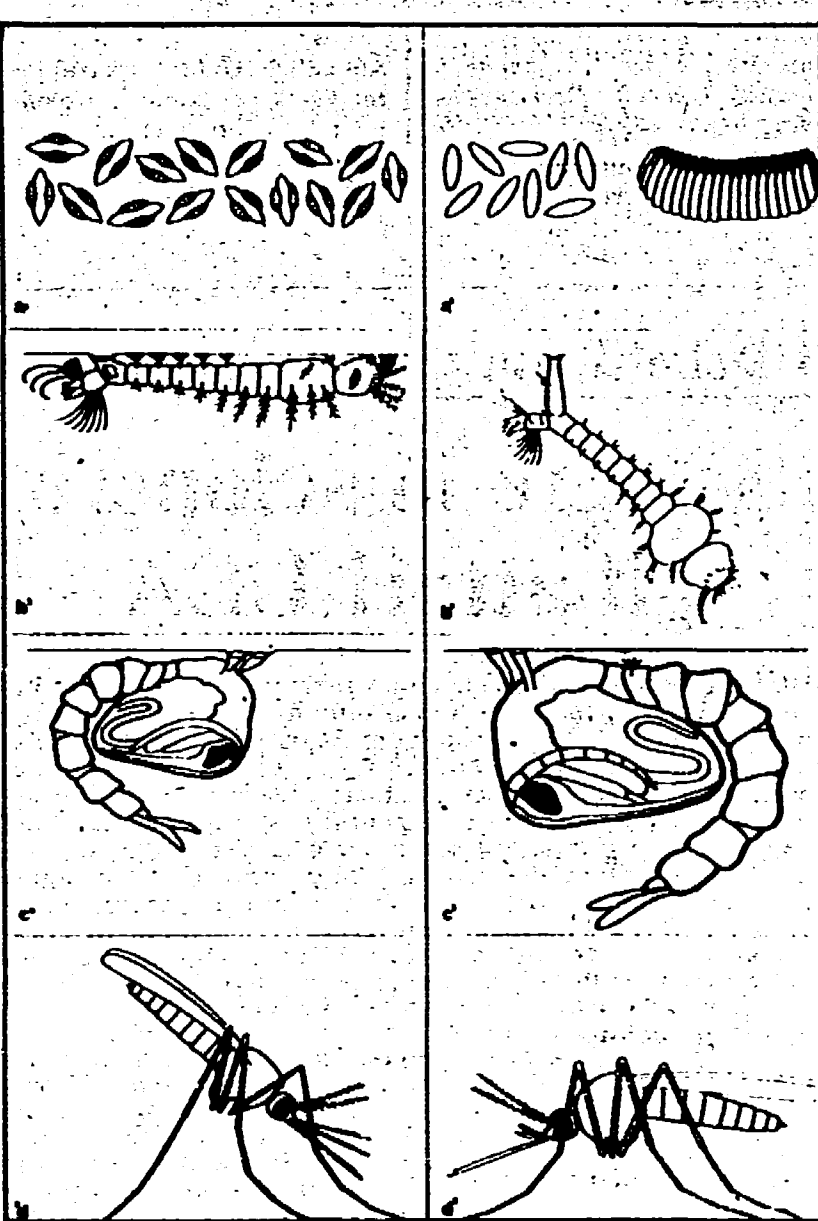
Nella città di Roma la specie maggiormente osservata è il «culex pipiens», capace di uno sviluppo larvale anche

nelle acque più putride, e dotata per lo più di una grande resistenza agli insetticidi. Durante l'estate i focolai più numerosi sono rappresentati dai tombini, che raccolgono le acque superficiali delle pubbliche vie e dei cortili.

Nelle zone costiere, al contrario, le molestie più gravi sono causate da tre specie che hanno una spiccata attrazione per l'uomo e la cui puntura è spesso accompagnata da intenso bruciore e da manifesta reazione: sono proprio queste zanzare che spesso rendono la vita penosa in tutte le località balneari.

Lo sviluppo nell'acqua delle larve avviene attraverso quattro stadi e si completa anche in meno di otto giorni, quando la temperatura è intorno ai 15-18 gradi centigradi. Dopo un periodo più o meno breve di vita nell'acqua, detta «pupa», la zanzara esce allata. Un buon sistema per eliminare le larve delle zanzare è quello di introdurre piccoli pesci che si cibano di queste «pupe»: sono chiamati «bandusti».

Soltanto la zanzara femmina punge l'uomo per succhiare il sangue, che serve alla deposizione delle uova: il maschio è infatti vegetariano. La puntura avviene attraverso l'introduzione dell'aculeo e non sarebbe fastidiosa se l'insetto non emettesse una speciale saliva che impedisce la coagulazione del sangue e, più tardi, provoca il noto prurito con formazione della bolla.



Letture

GIUSEPPE BRUZZANTI, «La radioattività da Becquerel a Rutherford», Torino, Loescher Editore, pp. 222, Lire 4.000.

Si legge con interesse questo libro dedicato alla scoperta della radioattività. L'architettura è scarsa ed essenziale: in cinque capitoli, preceduti da un breve commento critico, sono riportati stralci degli articoli scritti dai fisici che affrontarono, nel periodo che va dal 1895 al 1910, i testardi fatti sperimentali che rivelavano l'esistenza della radiazione sub-atomica. Un'antologia, dunque, che ci fa cogliere dal vivo il faticoso passaggio dalla scoperta di Röntgen del

raggi X a quella di Becquerel dell'uranio, sino all'intuizione «atomica» di Maria Curie accompagnata dal monumentale lavoro di isolamento degli elementi radioattivi, per arrivare alla nozione di nucleo atomico e alla teoria delle trasformazioni di Rutherford e Soddy. E, in mezzo ai grandi, i «minori», accanto alla teorizzazione vincente, quelle false, quelle incomplete, quelle sbagliate. Il panorama che ne esce, ci restituisce con impeccabile completezza quella transizione «dal fenomeno alla sensata esperienza» che marcò, nella sua radicale rottura col passato, quegli anni di tumultuoso progresso della fisica. Pietro Anelli

Il «cannone ad acqua» anche in miniera

Il «cannone ad acqua», messo a punto dagli scienziati del Kazakistan, in soli quindici secondi perfora uno strato di carbon fossile spesso un metro o un cubo di cemento. Questa apparecchiatura idrica lancia un getto d'acqua di grande violenza. La concentrazione di energia si ottiene mediante un semplice dispositivo che periodicamente frana bruscamente il flusso dell'acqua compressa dalle pompe. L'apparecchiatura consente di estrarre convenientemente il carbon fossile. Può essere impiegata anche per produrre negli strati di carbon fossile attraverso le quali fuoriesce il pericoloso gas metano.

La super avrà meno ottani

Lo impone una norma della CEE

La benzina super italiana sarà meno inquinante ma avrà meno «ottani»: è questa la prospettiva che si va delineando in seguito alla necessità di armonizzare le caratteristiche del carburante italiano alle disposizioni della Comunità economica europea. In sede CEE, infatti, è stata approvata qualche anno fa una direttiva che stabilisce il contenuto massimo di piombo della benzina in 0,4 grammi per litro: questo nuovo limite, dettato da motivazioni ecologiche, dovrebbe diventare obbligatorio in tutta l'area CEE dal primo gennaio 1981.

In Italia, attualmente, la legge prevede per la benzina un limite massimo di piombo di 0,635 grammi per litro: la «super» prodotta e venduta in Italia presenta in concreto un tenore di piombo oscillante tra 0,55 e 0,60 grammi per litro. Non ci sono, invece, problemi per la benzina «normale» (che però incide pochissimo sui consumi di carburante) perché il suo tenore di piombo è già all'incirca sui massimi consentiti dalla CEE.

Le norme di attuazione della direttiva comunitaria avrebbero dovuto essere emanate in tutti i Paesi della Comunità entro il 5 gennaio di quest'anno, ma l'Italia è per ora inadempiente e il commissario europeo ha già inviato al governo italiano una lettera per chiedere spiegazioni.

Il governo italiano, in effetti, ha sottoposto molto tardi al Parlamento (il 10 novembre 1979), un disegno di legge-delega per l'attuazione della normativa comunitaria, ma il provvedimento non ha completato ancora il suo iter. È dunque possibile che il nuovo limite per il tenore di piombo della benzina possa subire un slittamento in Italia, rispetto ai tempi stabiliti in sede CEE, ma il problema dell'adeguamento ha già rilevanza concreta.

La soluzione immediata sarebbe rappresentata da un abbassamento del contenuto di piombo della «super», mantenendo assolutamente invariate le altre caratteristiche del carburante, ma negli ambienti petroliferi è stato sostenuto che questa soluzione comporterebbe, a parità di produzione, un maggior costo energetico (oltre ai costi finanziari per l'adeguamento di alcune parti degli impianti di lavorazione).

Per questo sono già in corso contatti informali tra le società petrolifere e le case automobilistiche sulle altre possibili soluzioni e si è andata delineando concretamente il problema che si ri-corra ad una modifica delle caratteristiche della «super». Si tratterebbe, in sostanza, di abbassare l'attuale tenore di piombo della «super» da 0,635 a 0,40, un livello che alcuni esperti ritengono compatibile con le caratteristiche del parco auto circolante in Italia. Questa soluzione consentirebbe di ridurre il tenore di piombo senza aumento dei costi energetici.

Si affermano in Italia gli industriali DAF

La casa olandese esporterà alla Fiera del Levante i veicoli delle serie 2305 e 2805 - Le caratteristiche dei modelli

La Daf Trucks Italia sarà quest'anno presente alla 50.ª edizione della Fiera del Levante (a Bari dal 12 al 22 settembre), con uno stand allestito nell'ambito della Mostra del veicolo industriale.

La partecipazione della Casa olandese alla manifestazione pugliese avviene a circa due anni dalla commercializzazione in Italia dei veicoli della marca che, si sostiene, hanno incontrato un notevole successo.

Della vasta gamma produttiva della Daf Trucks, comprendente una grande diversità di modelli con sorprendente facilità di adattamenti, vengono attualmente importate in Italia due serie di autoveicoli: la Serie 2305 e la Serie 2805; ambedue comprendono autocarri e trattori per semirimorchi delle classi medio-pesante e pesante.

I veicoli della serie 2305 sono stati progettati e costruiti per rispondere alle esigenze imposte dai trasportatori medio-pesanti su medi e lunghi percorsi. Per tale motivo la gamma comprende 5 passi, oltre alla scelta di due tipi di cabine (versione corta e versione lunga) per l'autocabinato; il trattore è invece un due assi con passo di metri 3,25.

I pesi dei 2305 sono omologati per la versione autocarro nel P.T.T. di 18 tonnellate per il veicolo isolato e 28 tonnellate per la combinazione; nella versione trattore il 2305 è omologato per un P.T.T. autocarro di 28,75 tonnellate.

Il propulsore utilizzato per questa serie di veicoli è un collaudato sei cilindri in linea di 8.267 cm³, equipaggiato da turbocompressore, da un sistema di raffreddamento dell'aria aspirata (intercooling) e in grado di erogare una potenza massima di 169 kW (230 CV) DIN con una coppia massima di 775 Nm (79 kgm).

Due i cambi utilizzati. Nelle versioni autocabinate viene montato un sincronizzato a 6 marce, completato da un riduttore applicato a monte della scatola principale; nella versione trattore per semirimorchi è invece montato un 12 marce, anch'esso completamente sincronizzato.

I veicoli 2305 sono dotati di un ponte posteriore motore da 13 tonnellate con semplice riduzione al differenziale e riduzione finale nei mozzini.

Infine la cabina, ribaltabile di 70 gradi, ha un gradevole aspetto e offre un comfort di alto livello.

I veicoli della serie 2805 sono in grado di coprire un vasto arco d'applicazione nel settore del trasporto pesante, poiché la gamma comprende un'ampia scelta di telai 4 X 2 nelle versioni trattore per semirimorchi e autocabinate.

Lanciata nel 1973, la Serie 2805 — rileva una nota della Casa olandese — ha riscosso lusinghieri successi su tutti i mercati europei.

Da rimarcare il miglioramento interno grazie all'indovinata scelta di colori — bruno e beige — che rendono l'abitacolo confortevole ed elegante; la visibilità laterale e posteriore migliorata con l'adozione di uno specchio retrovisore per le manovre con rimorchi; ancora gli specchi che, riscaldati elettricamente, garantiscono un'eccellente visibilità in ogni condizione atmosferica; il finestrino lato passeggero comandato elettricamente; il sedile del conducente a sospensione pneumatica.

Oltre a questo «restyling» notevole gli interventi a livello tecnico, in modo particolare all'impianto elettrico, che rappresentano un notevole vantaggio per le loro doti di praticità.

Le versioni della Serie 2805 disponibili in Italia sono quattro: un trattore 4 X 2 con passo 3,50 metri; un autocabinato a due assi con passo 4,50 metri e due autocabinate 6 X 2 con passi di 3,80 metri e 4,50 metri. Due le cabine: una lunga e una corta.

Sia il trattore che l'autocabinato adottano un propulsore di 11,6 litri a 6 cilindri in linea ad iniezione diretta, sovralimentato e in grado di erogare una potenza massima di 259,5 kW (353 CV) DIN a 2.200 giri/min. con una coppia di 1.413 Nm (144 kgm) a 1.300 giri/min.



Un autocarro della serie DAF Trucks 2300 F.

Coperchio antiurto

Realizzato per i ganci di traino



Un resistentissimo coperchio antiurto, in nylon «Zyrel-ST», prodotto dalla Du Pont, è stato sviluppato dalla svedese Inno-Trade per i ganci di traino applicati alle auto per il rimorchio di roulotte, carrelli portabarca, ecc. Il coperchio minimizza i danni nel caso di urti a bassa velocità ed evita che ci si sporchino toccando il gancio che spesso è infangato.

Se in retromarcia l'auto urta accidentalmente contro la porta del garage o contro un'altra vettura, il coperchio (nella foto) attenua l'impatto, evitando o riducendo al minimo i danni. Si elimina inoltre quel problema noto a chiunque abbia strisciato, aprendo il portabagagli, contro un gancio ben ingrassato.

Un accessorio opzionale fornito dalla stessa Inno-Trade aumenta ulteriormente la sicurezza: collegato al cicalcino dell'aiuto, lo fa entrare in azione se il gancio tocca un ostacolo.

Il coperchio resiste agli urti ripetuti in un vasto arco di temperatura e la sua grande resistenza ai raggi ultravioletti garantisce che il coperchio rimarrà efficiente per almeno 10 anni di esposizione all'aperto.

Per la gamma 1981 della Citroën nuovi carburatori antinquamento

Nel gruppo delle «Visa» viene introdotta una versione supereconomica

La gamma 1981 della Citroën è già disponibile in Italia, ma l'elenco delle esigenze specifiche del nostro mercato. Non saranno perciò venduti in Italia i seguenti modelli: la versione sportiva «Visa Super X» (motori di 1.119 e 64 CV), la «GSA Special» (motore di 1.130 cm³ e carrozzeria della GSA), la «CX 2400» iniezione e carburatore.

L'introduzione sul mercato italiano della gamma 1981 comporta comunque la presenza di diverse novità e di modifiche di modelli già venduti. Per la «2 CV Special» e la «Dyane» le modifiche si limitano all'adozione del retrovisore interno giorno/notte e alla regolazione del carburatore secondo le norme CEE (la potenza del motore della «Dyane» scende così da 32 a 30 cavalli); nessuna modifica, invece, agli altri modelli del segmento.

Fiat 126 cingolata

Il prototipo è stato costruito in Polonia

Tre ingegneri polacchi, responsabili del servizio trasporti di un'impresa per la messa in opera delle linee elettriche ad alta tensione, hanno costruito il prototipo di un'auto per fuoristrada utilizzando motore ed equipaggiamento della «FIAT 126 P» (fabbricata in Polonia su licenza FIAT).

Il prototipo, il cui nome è «Wszedolaz» (letteralmente «va dappertutto»), è dotato di un sistema di cingoli in caucciù che gli consente di viaggiare su terreni molto accidentati e di superare pendenze fino al 35%. Un particolare sistema di propulsione permette inoltre alla «Wszedolaz», che è anfibia, di attraversare i laghi e i fiumi.

Modifiche sono state apportate, infine, ai modelli «CX». Su tutte le «CX» a benzina con cambio meccanico è stato montato l'economizzatore che «diminuisce» ai conducenti come consumare poco: si tratta di tre spicchi il cui funzionamento è collegato al regime del motore; l'accensione della spia verde indica consumi limitati, quella della spia gialla consumi in aumento e quella della spia rossa consumi eccessivi. Una quarta spia indica, invece, l'accelerazione troppo brusca.

Altre novità riguardano la pompa lavavetro, l'allargamento della carreggiata anteriore (40 millimetri in più), la produzione di un nuovo tipo di pneumatico, un'accelerazione sportiva.

Sei modelli «Pallas» e «GTI» è previsto il bloccaggio centralizzato della portiere. Sulla sola «GTI» sono previsti uno spoiler sul cofano posteriore e una rosa di disegno diverso.