

Allarmante rapporto dell'Organizzazione mondiale della sanità

Raddoppiato nel mondo il consumo di alcool

Lo stato di insicurezza e l'ansia sono le cause principali dell'alcolismo. Gli effetti devastanti della pubblicità e i produttori alla conquista del terzo mondo



Che l'effetto della pubblicità fosse potente lo sapevamo e quasi ne eravamo rassegnati, seppure non avvinati; che la pubblicità usasse mezzi, immagini e parole, ambigui, non rispondenti in alcun modo alla realtà, lo avevamo ormai assunto; che la pubblicità usasse il suo potere per soli fini consumistici era chiaro, seppure non giustificabile nella situazione economica attuale; ma che la pubblicità, per quanto detto fin qui, avesse a minare l'integrità dei consumatori, integrità fisica e mentale, speravamo di non doverlo vedere mai. Eppure eccoci, oggi, a verificare come, per effetto delle grandi multinazionali che producono birra e superalcolici, appoggiate da una martellante, ubiquitaria, efficacissima, deviante, campagnaria pubblicitaria, la popolazione, non solo italiana, ma di tutta la terra, è minacciata da uno dei flagelli più feroci (droga a parte): l'alcolismo.

Leggiamo da un rapporto dell'O.M.S. (Organizzazione mondiale della Sanità), fatto in collaborazione con la Conferenza delle Nazioni Unite per il Commercio lo Sviluppo (UNCTAD) che, negli ultimi vent'anni, il consumo mondiale di alcool è più che raddoppiato, e dal punto di vista economico rappresenta un gioco di oltre 170 miliardi di dollari all'anno, che tradotto in lire sarebbe una cifra tale da terrorizzare chiunque. A dominare, in modo incontrastato il mercato mondiale di alcoolici sono alcune multinazionali che producono birra (vogliamo ricordare che in Italia il consumo di vino è stato considerevolmente ridotto a tutto vantaggio di quello di birra), e di altre che producono superalcolici. Queste industrie, che si sa hanno come compito istituzionale quello di guadagnare, non pensano ovviamente che il loro prodotto può danneggiare la salute dell'uomo e riversano sul mercato il loro prodotto,

con allegria e ottimo tornaconto economico. Ma volete sapere il volto del razzismo e della speculazione, i mercati prediletti, non sono solo quelli europei, che peraltro assorbono, per il loro ingente consumo, circa la metà di tutto l'alcool prodotto nel mondo, ma soprattutto i Paesi più poveri, dove il ricorso all'alcool è sempre più frequente, anche perché suggerito da situazioni sociali talvolta drammatiche. È stato con vero piacere che abbiamo visto i toni fortemente critici del rapporto, rivolti a quei produttori (multinazionali) che tendono a rafforzare le loro campagne pubblicitarie nei Paesi del Terzo mondo in cui abitano popolazioni assai più vulnerabili. Certamente noi, potendolo fare, non ci saremmo limitati, nell'esprimere il nostro dissenso ed il nostro giudizio, su chi specula in questo modo sulla pelle dei consumatori, appunto e soprattutto perché più vulnerabili. Anche noi, però, pur non facendo parte del Terzo mondo, non siamo stati esenti, seppure per motivazioni diverse, da un incremento dei consumi di alcoolici, con conseguente aumento del tasso di alcolismo, e quando dico noi, intendo parlare degli italiani e delle altre nazioni europee. Cosa ci ha spinto verso l'uso di queste micidiali bevande? Tanto per cominciare lo stato di insicurezza in cui viviamo, l'ansia che ci pervade quando ci guardiamo attorno, il ricordo del benessere, un tempo acquisito, e per ultimo, ma non certamente causa ultima, l'effetto della pubblicità. Sono astuti, non c'è che dire. C'è una tale varietà di spot e prodotti, che riescono ad incontrare il punto debole ed il gusto di tutti. L'uomo sofisticato potrà sorseggiare, in tenera compagnia e alla luce di un caminetto, il Brandy; l'uomo d'affari, fra un aereo e l'altro, non potrà fare a meno del Whisky, poi c'è l'uomo forte che, per essere tale, deve necessariamente bere

quell'amaro; e non dimentichiamo il veterinario, perché anche lui si concede qualche viziato, poi c'è l'amaro forte di erbe, che al contrario è forte proprio di alcool etilico, poi c'è l'amarissimo che va benissimo, che certamente bene non fa, ed infine c'è quell'altro che ti fa la vita meno amara, facendoti conquistare con facilità la ragazza dello «sgabito accanto». Ma dietro a quelle immagini suggestive si cela un pericolo tremendo, ben nascosto fra erbe, peccato, e amore: l'alcool.

Vediamo, seppure in sintesi, quali possono essere gli effetti dell'alcool, così, se è possibile, da ridurre gli effetti deleteri di un'illusione. L'abuso di alcool può portare ad intossicazioni di diversa entità, ma di pari pericolosità: l'alcolismo acuto (ubriachezza) e quello cronico (etilismo). In tutti e due i casi gli organi che vengono maggiormente colpiti sono lo stomaco (è facile il bruciore o l'infiammazione della mucosa o addirittura l'ulcera), il fegato (cirrosi epatica) ed il cervello. Ma non dimentichiamo il sistema circolatorio, che viene, in misura diversa, sempre danneggiato.

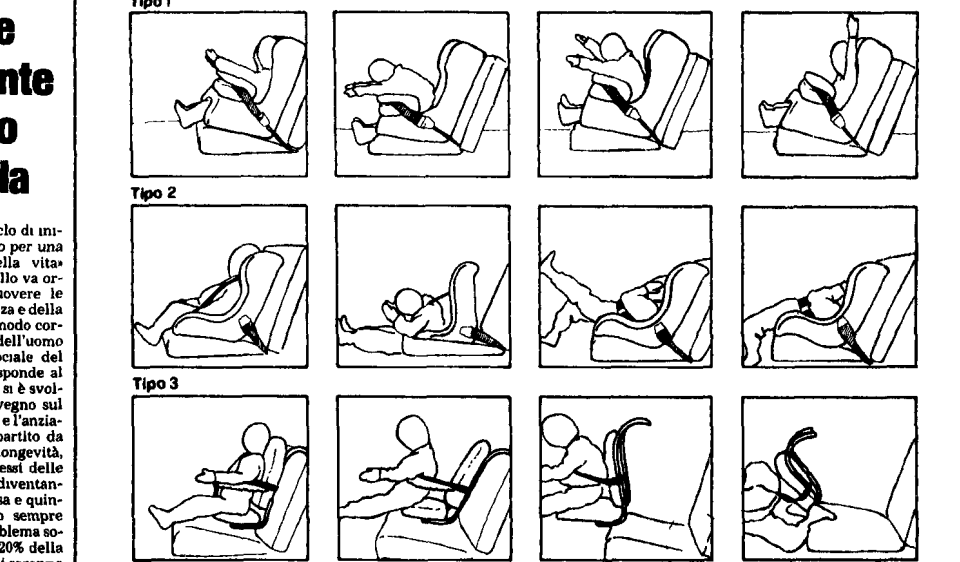
Cosa dobbiamo fare, allora, non bere più? Certamente no, qualche bicchiere (due o tre) di vino a pasto non fa male, ma evitiamo l'ingestione di bevande alcoliche a stomaco vuoto, e soprattutto, prima di bere, guardiamo la gradazione alcolica che deve essere riportata in etichetta, e, come regola generale, ricordiamoci che bere può far male, che non serve a niente (i problemi e le frustrazioni restano, anche quando è passata la sbornia) e che i suoi effetti ci privano, gradualmente, di ogni patrimonio unico ed irripetibile che è la nostra personalità.

Silvia Merlini (esperta in tecnologie alimentari)

Regolare e prudente l'anziano alla guida

Nell'ambito del ciclo di iniziative «Alla Romeo per una migliore qualità della vita» che la casa del Portello va organizzando per smuovere le acque dell'indifferenza e della non conoscenza sul modo corretto di rapportarsi dell'uomo a quel fenomeno sociale del nostro tempo che risponde al nome di automobile, si è svolto a Milano un convegno sul tema «L'uso dell'auto e l'anziano». Il convegno è partito da un dato di fondo: la longevità, con i continui progressi delle scienze mediche, sta diventando fenomeno di massa e quindi viene assumendo sempre più i connotati di problema sociale. Inoltre, un 18-20% della popolazione — quanti saranno gli anziani alle soglie degli anni Duemila — rappresenta pur sempre una consistente fetta di mercato e pertanto non vanno persi di vista alcuni problemi specifici di questa fascia di potenziali acquirenti dell'automobile, se ve ne sono. Quindi la delicatezza e la complessità del tema, l'esigenza di sfatare prevenzioni e placare ingiustificati allarmismi, ma allo stesso tempo accrescere i livelli di conoscenza circa le responsabilità individuali e di gruppo, hanno suggerito agli organizzatori del convegno di richiedere qualificati contributi scientifici di specialisti: il gerontologo, prof. Ugo Cavalieri, direttore del Centro di medicina preventiva dell'IRPAB di Milano, lo psicologo, prof. Marcello Cesa Bianchi, ordinario di Psicologia alla Statale di Milano, il sociologo, prof. Danilo Giori, ordinario di Sociologia all'Università di Cagliari. Su di un punto fondamentale il parere di questi specialisti è stato concorde: il concetto di età senile non solo non è riconducibile a schemi univoci ed universali (l'aborigeno australiano o l'indiano degli altipiani dell'America centrale o della foresta amazzonica sono «vecchi» a 35-40 anni); non solo la nozione di età avanzata non è inscrivibile in un quadro fisiopatologico tipico, ma si è invece in presenza di una estrema variabilità di manifestazioni comportamentali che sono in funzione del passato e del presente di ogni individuo. È più corretto, allora, parlare di anziani unificabili in termini anagrafici ma di fatto notevolmente diversi sotto l'aspetto medico, psicologico e per il loro diverso approccio al problema specifico della guida di un'auto.

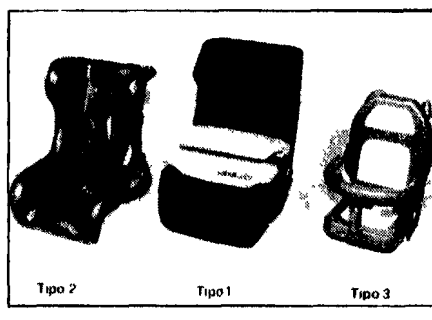
Certo, con l'avanzare dell'età subentrano di norma una certa diminuzione sensoriale (la vista, l'udito), la velocità di reazione agli stimoli si appannano, si attenuano le capacità di apprendimento di attività nuove — ed in generale decadono più rapidamente quelle funzioni che non sono state esercitate adeguatamente (è scongiurabile, pertanto, per un soggetto sui 60-65 anni, che non avesse mai guidato un'auto, cominciare a far l'autoista, in quanto le condizioni delle sue condizioni fisiche generali). Per contro queste diminuzioni possono essere compensate con lo stabilizzarsi, con l'esperienza, di determinate forme di comportamento. In sostanza, il comportamento alla guida di un'auto di persona anziana è di norma più equilibrato, regolare, prudente; nell'anziano che guida c'è una sorta di consapevolezza dei propri limiti, che non sono necessariamente di natura fisiopatologica. Ed è forse per questi comportamenti prudenti di guida, per questo rispetto delle regole della convivenza civile e del Codice della strada che l'anziano viene considerato da taluni un «diverso», un «simbolo», ma a base di tali considerazioni ci sono le dilaganti nevrosi di questa nostra civiltà. Ma si tratta appunto di un problema di civiltà e di cultura. Che cosa è possibile, allora, fare in prospettiva per favorire l'uso dell'auto sino ad età particolarmente avanzata? E qui ci deve essere una risposta incrociata da parte dell'anziano e dell'industria (ma anche lo Stato deve fare la sua parte con una normativa più puntuale). Da parte sua, l'anziano che guida già da anni non deve soggiacere al fascino di soluzioni sempre più sofisticate offerte dal progresso tecnologico come motivo di attrazione per i possibili acquirenti (ma perché certi cruscometri e marchingegni computerizzati e luci di segnalazione paragonate a quelle che vengono offerti solo come optional?) perché questi potrebbero dimostrarsi gravi ostacoli alla sua normale maniera di guidare; l'industria, a sua volta, deve essere consapevole sino in fondo che le soluzioni prospettate con l'avvento delle nuove tecnologie siano tali da rispettare pienamente le esigenze psico-fisiologiche e le motivazioni di una parte sempre più crescente della popolazione e quindi del suo mercato.



Raramente il seggiolino garantisce la sicurezza del bambino in auto

Gli sconcertanti risultati di un test effettuato dal Politecnico di Torino presso la Sabelt - Solo tre tipi su 17 si rivelano utili in caso di urto - Carenze legislative

Migliaia di bambini sono coinvolti ogni anno in incidenti stradali in Italia. Le statistiche più recenti — si riferiscono al 1981 — indicano che 100 bambini sono morti e 2000 sono rimasti gravemente feriti in incidenti automobilistici. Misure appropriate consentirebbero di ridurre a 10 la prima cifra e a 440 la seconda, ma in Italia non esistono leggi che indichino come devono essere trasportati in automobile i bambini. Non c'è da stupire, visto che da noi non è neppure previsto l'obbligo di indossare cinture di sicurezza durante la guida, anche se le cinture sono montate di serie su tutti i modelli nuovi di automobile.



Tipo 1: seggiolino con guscio in polistirolo espanso nel quale il bambino è trattenuto da una cintura di sicurezza che passa attraverso il cuscino rigido, a sua volta in polistirolo; Tipo 2: seggiolino con guscio in plastica o lamiera imbottita, nel quale il bambino è trattenuto da quattro bretelle, due ventrali e due che passano sulle spalle; Tipo 3: Seggiolino caratterizzato da due ganci che lo tengono sospeso allo schienale del sedile posteriore e nel quale il bambino è trattenuto da un semplice cinghietto.

Non esistono leggi, si diceva; ciononostante ogni anno si vendono in Italia non si sa quante decine e decine di migliaia di seggiolini (qualcuno valuta 200.000) costruiti per trasportare in auto i bambini. Ciò significa che i genitori si preoccupano che i loro piccoli viaggino nelle migliori condizioni di comfort e, ritengono, di sicurezza. In realtà non è così, come è risultato da un'indagine — promossa dal Comitato

di difesa dei consumatori in collaborazione col Politecnico di Torino — sui seggiolini per bambini in commercio in Italia. I test sono stati effettuati a Moncalieri presso il centro prove della Sabelt. Visti i risultati il fatto che la Sabelt produca cinture, seggiolini ed altro materiale per la sicurezza potrebbe far sorgere qualche dubbio ma, a parte l'avallo del Politecnico di Torino, c'è da dire che quello della Sabelt

è il solo centro prove dinamiche e statiche sulle cinture di sicurezza esistente in Italia. Al test sono stati sottoposti 17 diversi tipi di seggiolini; ne è risultato che danno garanzie di sicurezza soltanto tre dei seggiolini esaminati a test. I seggiolini esaminati — è stato simulato uno scontro contro barriera fissa alla velocità di 50 km orari — erano di tre tipi avanti le seguenti caratteristiche:

Ma il vino bevuto con moderazione giova alla salute

Ovidio consigliava di bere a quanti sapevano bere (qui bibite, bibite). Un consiglio tanto più valido oggi visto che non si beve più solo vino ma tante altre bevande che poco o nulla hanno a che vedere con il vino. Il vino, con i suoi 235 principi nutritivi utili alla salute umana, è un alimento e come tale va consumato abitualmente, con temperanza e moderazione, nelle dosi di 600-700 cc. al giorno che la scienza indica come salutari.

In particolare durante i pasti poiché il vino integra il pranzo e, nel contempo, se abbinato convenientemente ai cibi, esalta e rende marcati i caratteri salienti di ogni piatto, facilita la digestione e l'assimilazione, alleggerisce la mensa.

In Italia la produzione vinicola offre una gamma vastissima di ottimi e squisiti vini dalle infinite variazioni di gusto, di colore, di profumo e di sapore, che, oltre a soddisfare l'altrettanto variata qualità di cibi regionali, può accontentare le pretese dei cibi così considerevolmente aumentate.



gradazione, bouquet. Per esempio i vini bianchi devono essere tanto più freddi quanto più sono pronunciati questi caratteri; i vini rossi devono essere serviti a temperatura ambiente, maggiormente elevata per i vini di corpo e di più lunga invecchiamento, con l'accortezza di stapparli qualche tempo prima, i vini rossi non devono raggiungere mai i bassi limiti dei bianchi e gli alti limiti dei rossi, con una temperatura che sia quindi tra gli 11° e 15°.

Per consumare più tipi di vino in un dato pranzo è necessario tenere presente, oltre all'appropriato accoppiamento con le pietanze, la regola della progressione, senza mai tornare indietro, della gradazione e del passaggio dai vini più giovani ai più vecchi, dai meno profumati ai più aromatici, da quelli asciutti ai liquorosi. In questo senso saranno i vini a chiamare ordinatamente in causa le pietanze.

Per le specialità gastronomiche locali e regionali la scelta migliore è quella che si riferisce ai vini del posto quale genuina espressione e sintesi di un ambiente.

Ora vediamo di riassumere alcune indicazioni sul modo più appropriato di intonare i vini con le pietanze che, una volta servite, permettono di dare al vino il posto che gli compete per meglio valorizza-

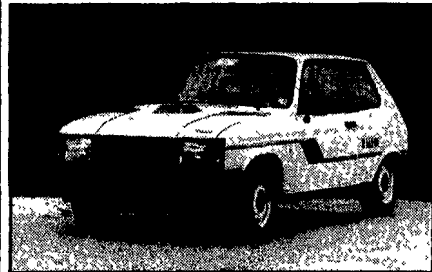
re il cibo e viceversa. ANTIPASTI — Sono indicati i vini bianchi asciutti, non molto alcolici, serviti freddi. Sugli antipasti a base di aceto è indispensabile servire vini bianchi o rossi leggeri frizzanti a fermentazione naturale. MINESTRE — Con le minestre in brodo o di verdura si adattano bene i vini bianchi secchi, un po' alcolici e i vini rossi leggeri; per la pasta asciutta o il risotto al sugo di carne o alla salsa di pomodoro si intonano a meraviglia i vini rossi, piuttosto leggeri ed i vini rossi, serviti a temperatura tra i 15° e i 16° gradi. Per pasta asciutta o risotto coti «in bianco» è preferibile adottare vini bianchi. PESCE — Sul pesce bollito, bianchi leggeri; sulle frittate adottare un vino bianco asciutto, di corpo, piuttosto alcolico, con 2-3 anni di invecchiamento, servito freddo. Sulle zuppe di pesce, tipo cacciucco, o comunque cucinato con salse piccanti, devono preferirsi i vini rossi leggeri o rossi non troppo alcolici. Sul pesce arrostito vini bianchi a forte gradazione da servire molto freddi. CARNI — Sulla carne di vitello, su quella di suino ed altre carni bianche sono da preferire vini rossi leggeri, giovani o anche rossi frizzanti; sulla carne fritta rossi piuttosto aspri o rossi ad alta gradazione non troppo freddi, sulla carne in umido, rossi di corpo. Sulla carne arrostita e sulla cacciuccia si intonano a meraviglia i vini rossi, più o meno invecchiati, asciutti, robusti, serviti a temperatura ambiente.

Ed ora dopo aver sorseggiato l'ultimo goccio sentiamo di star bene. Non è un caso che in tutte le epoche, in tutte le civiltà, l'uomo abbia sempre venerato e glorificato il vino. Esso è stato e rimarrà nella quotidiana esistenza un elemento indispensabile di vita perché, mentre dona letizia e serenità, aiuta a stare bene. Volendo dare anche noi un consiglio diciamo che bisogna bere con moderazione per poter apprezzare del vino tutte le deliziose sfumature di profumo e di sapore, in sintesi gustarlo pienamente.

Pasquale Di Lena

«90 cavalli per divertirsi»

Con questo slogan la Peugeot-Talbot ha commercializzato in Italia la Samba Rallye



«Novanta cavalli per divertirsi» è questo lo slogan che accompagna il lancio sul mercato italiano della Samba Rallye, la vettura presentata da Peugeot-Talbot lo scorso autunno al Salone di Parigi. Di lei i tecnici della Casa dicono che «dispone di una tale carica aggressiva per la quale non potrà passare inosservata». Monta un propulsore quattro cilindri di 1219 cc (emanato direttamente dal motore XZ5 della Peugeot 104SR), alimentato con due carburatori doppio corpo, raggiunge i 180 km orari e compie il chilometro da fermo in 32" e 8.

I consumi? Difficile a dirsi; la Talbot assicura che la Samba Rallye (nella foto) consumerebbe in media 8,1 litri per 100 km «sempre che non si approfitti troppo dell'acceleratore e del cambio»; raccomandazione curiosa, quando contemporaneamente si individua l'acquirente ideale nel «patito delle accelerazioni brucianti, degli scatti nervosi, delle alte velocità».

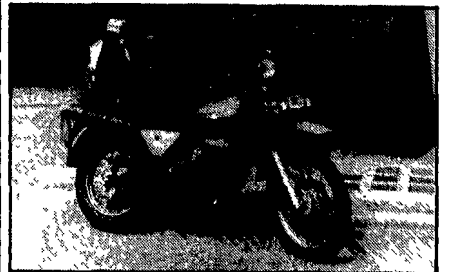
Il cambio è a cinque rapporti, la sospensione posteriore è dotata di una barra antirullo, il sistema frenante è a comando idraulico con dischi anteriori, tamburi posteriori e servofreno a depressione. Aggressiva anche all'esterno, la vettura porta su entrambi i lati della carrozzeria bande colorate recanti la scritta «Rallye», mentre anteriormente, sul cofano, sono state inserite altre

due bande di colori con la presa d'aria nera al centro. Gli interni sono sportivi, ma non scomodi. Sulla plancia troviamo le spie del freno a mano, del livello minimo del liquido dei freni, della pressione minima dell'olio motore, dello starter; il voltmetro, l'indicatore del livello del carburante, della temperatura dell'acqua, il contaghiometri parziale ed il contaghiometri elettronico. Il prezzo è 9.248.000 IVA compresa; eccezione fatta per la versione Cabriolet, è il più alto della gamma Talbot Samba. I costruttori ritengono di poterne produrre per il primo anno 5000 esemplari, ma non si esclude una modifica dei programmi produttivi. «Visto il successo che la vettura ha riscosso in Francia, la frangia di mercato in Europa delle auto compatte da alte prestazioni è comunque piuttosto contenuta.

G. D. L.

Motocicletta da pronto intervento

L'ha realizzata la Cagiva in funzione antincendio e per la protezione civile



La Cagiva ha realizzato, su richiesta del Motoclub Bergamo, un esemplare di motocicletta particolarmente attrezzata per il pattugliamento dei boschi. Si tratta di una comoda ed agile scambler, la SX 350 (nella foto) che permette di muoversi velocemente fuori strada e soprattutto, grazie alla sua robusta struttura, di portare l'attrezzatura necessaria.

Sul parafrangente anteriore è sistemata la cassetta di pronto soccorso, sotto il faro l'estintore a polvere, sul serbatoio la radio rice-trasmittente e sul retro il cassetto posteriore l'apparecchio più interessante: un soffiatore d'aria per spegnere gli incendi della vegetazione bassa. Infatti, come ci è stato spiegato, il piccolo motore a scoppia collegato ad una ventola produce una quantità d'aria tale che invece di ravvivare le fiamme, le spegne. E perciò facilmente intuibile il vantaggio di poter spegnere piccoli incendi senza doversi portare appresso serbatoi d'acqua o di liquidi speciali.

Un estintore sempre carico

Il vantaggio di poter spegnere piccoli incendi senza doversi portare appresso serbatoi d'acqua o di liquidi speciali. Oltre al sopradescritto allestimento per la salvaguardia dei boschi, ne è previsto uno, sulla SX 350, per il pronto soccorso medico in zone impervie o comunque irraggiungibili da altri veicoli (come è accaduto in caso di terremoti, frane ecc.) e perfino dagli elicotteri che sono condizionati dalle avversità atmosferiche.

Questo moto (è allo studio anche un allestimento per vigili del fuoco) possono quindi svolgere una preziosa ed in qualche caso insostituibile opera nell'ambito della protezione civile proponendosi non solo come mezzi di trasporto o di svago ma come strumenti utili anche a salvare vite umane.

U. D.