

Perù: riesplode l'epidemia di colera



Una ripresa dell'epidemia di colera è stata registrata in varie città del Perù, come conseguenza dell'inizio dell'estate australe e contemporaneamente di un certo allentamento delle misure di prevenzione, dopo un periodo di stasi della diffusione della malattia. Nella città di Ica, 300 chilometri a sud di Lima, sono morte durante il fine settimana dieci persone per il colera. Un aumento di casi viene registrato negli ospedali delle periferie più povere e abbandonate di Lima, mentre nel porto di Chimbote, 450 chilometri a nord di Lima, tutti gli ospedali sono stati messi in stato d'allerta. Fu a Chimbote che, circa otto mesi fa, si registrarono i primi casi di colera. Secondo le ultime statistiche disponibili, i morti per colera in Perù sono stati finora circa 2.600. Quasi l'uno per cento delle persone che hanno contratto la malattia. Dal Perù, il colera si è esteso all'Ecuador, alla Colombia, alla Bolivia e alla zona amazzonica del Brasile. Alcuni casi sono stati registrati anche in Cile, ma sembra che non siano stati importati dal Perù. Alcuni casi di colera sono stati segnalati anche in Messico e nell'America Centrale.

Un anestetico per cani diventa la nuova droga popolare in Usa

È un sedativo usato come anestetico per i cani, la ketamina, l'ultima moda in fatto di droghe nelle discoteche di New York: il prodotto, denominato «Special K», induce negli umani una sensazione di iperenergia e causa un senso di presentazione della realtà di un veterinario, è servito dai trafficanti sotto forma di polvere bianca, al prezzo di venti dollari la dose; gli effetti dello stupefacente, che viene in genere inalato, durano diverse ore. Domenica anche il cardinale John O'Connor, nella sua omelia, ha lanciato l'allarme sui rischi delle nuove droghe «popolari», quale è la ketamina.

I fondi mancanti dei progetti spaziali italiani

I responsabili dei progetti finanziati dall'Agencia Spaziale Italiana e in svolgimento presso istituti del Consiglio Nazionale delle Ricerche hanno inviato una lettera al presidente dell'Asi, Luciano Guerriero, lamentando la mancata erogazione dei finanziamenti previsti per il 1991 per i progetti in corso e approvati negli scorsi anni con un piano quinquennale. Il mancato arrivo dei fondi, sottolineano i 22 ricercatori, «è molto grave perché avviene in un settore, come quello spaziale, in cui le scadenze sono improrogabili. La situazione ha portato a non mantenere impegni presi a livello internazionale e, nei casi più urgenti, ha costretto alcuni ad utilizzare fondi previsti per altre ricerche o chiedere ai collaboratori stranieri di pagare spese che spettano all'Italia, dando all'estero una immagine non certo tra le più lusinghiere». I ricercatori proseguono affermando che «se non si trova una soluzione in tempi brevi la situazione, già difficilmente sostenibile, potrebbe precipitare fino a costringerci ad abbandonare i progetti internazionali in cui siamo impegnati». I firmatari della lettera concludono chiedendo che i finanziamenti siano assegnati in futuro nei primi mesi dell'anno. In particolare, i progetti già approvati con un piano di spesa quinquennale dovrebbero essere stralciati ed esaminati con priorità e separatamente dagli altri.

Passo avanti per la Carta Geologica Nazionale

Altro «passo in avanti» per la realizzazione della nuova Carta geologica nazionale: la Gazzetta ufficiale ieri in edicola pubblica, infatti, il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri con la ripartizione tra le regioni dei 50 miliardi previsti dal piano triennale. La ripartizione è stata decisa dopo la conclusione delle intense di programma tra il ministero dell'ambiente e tutte le regioni, ad eccezione della Campania che ha presentato, in ritardo, un progetto risultato privo di cofinanziamenti e dai costi troppo elevati. La regione che ha ricevuto il finanziamento più elevato è l'Emilia Romagna con dieci miliardi di lire.

L'Italia, prima in Europa per le frane

L'Italia è il paese europeo più a rischio per le frane. Orvietano è tra le città più minacciate, insieme a Todì, Ancona e Civita di Bagnoregio. Per far fronte alla situazione risultano «troppo pochi» i due miliardi previsti dalla legge per la difesa del suolo nel periodo 89-91 e così pure il personale dei servizi tecnici: 279 persone sulle 1.110 necessarie. Lo ha detto ieri a Roma il geologo dell'università di Ancona Paolo Colosimo, nel convegno su «Frane e società» organizzato nella Biblioteca nazionale nell'ambito della rassegna «Libro '91». L'occasione è stata la presentazione di una serie di libri sulle frane in Italia appena pubblicati dall'editrice Geopress.

MARIO PETRONCINI

La Conferenza dell'Agencia spaziale europea si è aperta con pessimi auspici. Sul filo della rottura, poi una proposta italiana lascia intravedere il compromesso

Euroscommessa spazio

L'Europa chiede aiuto ad Urss e Giappone per portare avanti i suoi costosi progetti spaziali. Inizia così con un compromesso la conferenza ministeriale dell'Agencia Spaziale Europea (Esa). Un compromesso inatteso, proposto dall'Italia, che ha evitato la prevista rottura sul delicatissimo settore delle tecnologie spaziali. Si andrà avanti, ma con cautela, sul progetto Hermes, Drs e Columbus.

DAL NOSTRO INVIATO
ROMEO BASSOLI

MONACO DI BAVIERA. «Il rischio vero? Fermarsi proprio adesso». Andrea Pucci, amministratore delegato della Alenia, l'azienda pubblica leader nel settore spaziale in Italia, è preoccupato. E ha ragione. La conferenza dei ministri dei governi che costituiscono l'Agencia spaziale europea (Esa) non inizia sotto i migliori auspici. C'è aria di tagli di bilancio, di scelte rinviate, di accordi fra potenti. Di confusione politica in questo pezzo ad alta tecnologia dell'Europa che stenta a trovare la sua unità e i suoi equilibri politici. La conferenza, che si è aperta ieri vale 58mila miliardi di lire. Questo è infatti il bilancio del piano spaziale europeo che dovrà uscire da questa convention. L'Europa si era data per lo spazio due grandi obiettivi: costruire una propria navetta spaziale battezzata Hermes e realizzare un proprio modulo («Columbus») da attaccare alla futura stazione orbitante americana Freedom. Più un'altra serie di realizzazioni e tra queste un satellite di

telecomunicazioni che servirà a rendere molto più efficienti, rapide e utilizzabili le informazioni tra tutto ciò che si muove nello spazio e le stazioni a terra. Questo satellite, chiamato Drs, rappresenta l'impegno principale dell'Italia al piano europeo: nel senso che ha una propria azienda, la Alenia, capocommessa del progetto. Queste scelte sono state compiute quattro anni fa durante la conferenza dell'Aja. Ma da allora sono accadute un paio di cose. La prima è che i progetti hanno largamente sfondato il budget previsto. La seconda è il fallimento definitivo dello Shuttle come mezzo di promozione commerciale dello spazio. Se a questo si aggiunge la crisi economica che sta investendo i paesi industrializzati, si capisce perché tutti sono venuti qui a Monaco con il portafoglio tra i denti. I tedeschi vogliono ridurre il budget ben oltre quell'11% già deciso. Hanno detto pubblicamente che non si fidano dei francesi, i principali responsabili di Hermes; che loro, i tede-

sti, non possono permettersi folle: che occorre rinvitare ogni decisione sul futuro. Tanto hanno fatto che giovedì scorso Kohl e Mitterrand incontrandosi a Bonn per il vertice franco-tedesco hanno detto abbastanza chiaramente che occorre rinviare tutte le decisioni importanti per lo spazio al 1992. Questa notizia, riportata dal Financial Time e da Le Monde, ha fatto dire a qualcuno che la conferenza di Monaco, a questo punto, poteva anche chiudersi prima di aprirsi. Se i due principali protagonisti, finanziatori e fornitori di tecnologie dell'Europa spaziale, si erano infatti già messi d'accordo per un rinvio, che senso ha per gli altri ministri iniziare a discutere? Ma naturalmente la conferenza si sarebbe fatta, un compromesso che salvasse la faccia era a portata di mano. Ed il primo è, puntualmente, arrivato ieri nel tardo pomeriggio. Su

proposta del Ministro italiano Antonio Ruberti. Per i soldi si è deciso di proporre una cooperazione con Urss (con che faccia...) e Giappone. Sul piano dei tempi, si è deciso di tenere queste conferenze ministeriali non più ogni 4 anni, ma ogni anno. E si è anche detto che «gli obiettivi di fondo» restano. Tutto questo è stato annunciato dal direttore generale dell'Esa, Jean Marie Luton. C'è da chiedersi quali siano queste strategie di fondo. A sentire Andrea Pucci, il problema nodale è Hermes. La navetta infatti sarà pure una costosissima ripetizione dello Shuttle 20 e un fallimento dopo. Ma è anche l'unica possibilità per il Vecchio continente - sostiene Pucci - di arrivare alla tecnologia del rientro. Già, la tecnologia del rientro. Cioè quella che serve per lanciare un aereo nello spazio, in orbita bassissima e farlo atter-

rare pochi minuti dopo la partenza dell'altra parte della Terra. Per molti, questa è la prossima frontiera dell'aeronautica non solo civile (vedi scheda qua sotto) ma anche militare. Civile, perché se è vero che si sta sempre più rafforzando la tendenza alla costruzione di una sorta di «città planetaria» costituita dai centri finanziari e politici delle grandi città nel mondo collegati fra loro, allora è chiaro che proprio la popolazione di questa città, fatta di funzionari, funzionari e politici, incarna il punto di forza della spinta verso nuovi e più veloci mezzi di trasporto intercontinentali. Insomma il mercato non solo c'è, ma è il mercato di coloro che detengono il vero potere internazionale. L'altro vantaggio che viene dal disporre di questa tecnologia è di ordine militare: quanto vale, sul campo di battaglia, un bombardiere che può partire da Parigi e arrivare sull'obiettivo nella penisola arabica o nell'Africa centrale, in pochi minuti? Hermes è un passaggio forte inevitabile per dare all'Europa questa potenzialità. Le aziende aerospaziali, intanto, tremano. Quasi tutte, infatti, sono anche produttrici di armi sofisticatissime che, dopo la fine dello scenario da War Game Usa-Urss, nessuno più vuole. Licenziamenti e cassa integrazione potrebbero essere attuati da un impegno dei governi per il piano spaziale europeo. Lo scontro delle lobby è ancora tutto da vedere.

Disegno di Mitra Dishvati

Sono razzi o aerei? I nuovi bolidi più veloci del suono

Nel mondo la gara è aperta: chi riuscirà a costruire prima e a condizioni economiche ed ambientali accettabili i nuovi aerei veloci quattro volte più del suono? L'America sembra essersi impegnata direttamente attraverso la Nasa su «High speed civil transport» ed ha cominciato con lo stanziare 284 milioni di dollari. Ma anche gli europei (dopo la delusione del Concorde) e i giapponesi hanno delle idee...

La parola d'ordine è: Asia. Il grande continente al di là degli Urali e dei deserti è la nuova frontiera degli ingegneri che costruiscono aerei supersonici. Cioè, tanto per intenderci, gli uomini del Concorde e di tutti i progetti che dietro al Concorde sono nati in questi anni. Progetti contestatissimi, vista l'ostilità che l'aereo supere-

no messo al bando proprio per i disagi che provoca. Eppure, il mercato asiatico potrebbe rilanciare una nuova generazione di aerei che corrono oltre la velocità del suono. Gli esperti del mercato del trasporto aereo prevedono infatti che, per la fine del secolo, i viaggiatori attraverso l'Oceano Pacifico saranno 315.000 al giorno, il 15% in più, come riferisce il settimanale americano «Time», rispetto a quelli che attraverseranno l'Oceano Atlantico. E, certo, a quei 315.000 viaggiatori non farebbe senso avere a disposizione un aereo in grado di andare da Los Angeles a Tokyo in quattro ore e mezzo ad una velocità Mach 2, cioè ad una velocità due volte e mezzo quella del suono. La gara è aperta per costruire il prossimo Hsct, acronimo di «High Speed Civil Transport», una idea costosissima che gli americani, primi fra tutti, stanno cercando di lanciare con l'aiuto nientemeno della Nasa, disposta a spendere 284 milioni di dollari nei prossimi cinque anni per sviluppare le tecnologie necessarie alle compagnie americane per realizzare il progetto. Ma c'è un punto di partenza indispensabile per questo nuovo supersonico: deve trasportare almeno 2 - 300 persone e deve viaggiare a Mach 2,5 o 3. La Pratt & Whitney e la General Electric stanno già lavorando alla costruzione di un impianto industriale capace di realizzare la prima parte di un nuovo supersonico. Gli europei però non sembrano disposti a farsi sorpassare. Dopo la delusione del Con-

corde, francesi e inglesi (la Snecma e la Rolls-Royce) hanno lanciato un progetto simile. Anche i giapponesi, naturalmente, sono interessati all'idea, ma sembra che per ora la loro strategia sia quella di stare al balcone e guardare la guerra sulle due sponde dell'Atlantico: poi, decideranno quale sarà il partner migliore con cui allearsi. Il progetto più singolare è invece quello messo in piedi da una joint venture tra inglesi e sovietici: un mini jet da 19 posti, un lussuoso e velocissimo aerotaxi per uomini d'affari con il tempo prezioso quanto l'oro. La scommessa è veramente grande. Prima di tutto perché è una scommessa sull'economia di alcuni Paesi orientati oggi in piena espansione, ma domani

infatti il «German National Hypersonic Technology Program», primo passo verso il Sanger 2, un aereo che potrebbe partire fra qualche anno da un aeroporto europeo, rullando su una pista di 3000 metri. In realtà al Sanger 2 bastano 2200 metri perché la sua accelerazione è pari a cinque volte quella di un «Jumbo», tant'è che a 10 mila metri d'altezza vola già alla velocità del suono. A 26 chilometri, siamo a quattro volte e mezzo la velocità del suono, 4400 chilometri all'ora. Ma l'aereo sale fino a 35 km d'altezza e a 7000 km all'ora per poi rientrare a terra. Meno di un'ora di tempo e le distanze intercontinentali sono superate. Certo, Sanger 2 non volerà molto: una dozzina di viaggi all'anno. Ma intanto si inizia a viaggiare.

Un convegno a Roma della Società di psichiatria sociale su «Potere e salute mentale» Le proposte di Ed van Horn, presidente dell'Associazione olandese dei malati di mente

Arriva il sindacato «tutto matto»

Un sindacato europeo dei pazienti psichiatrici. Nascerà a mesi finanziati dalla Cee. L'idea viene dai paesi nordici - Svezia, Olanda e Gran Bretagna - dove associazioni di difesa dei «matti» ci sono già. Ed van Horn, olandese, è a Roma per il convegno «Potere e salute mentale». Parla della libertà di non farsi curare e degli psichiatri come controparte. I terapeuti lo accusano di estremismo.

RACHELE GONNELLI

ROMA. Tutto il potere ai «matti». Non è uno scherzo e neanche una scritta a spray su un vecchio muro. Ma un preciso manifesto politico di quello che sarà il sindacato europeo dei pazienti psichiatrici. L'idea viene dall'Olanda dove l'organizzazione esiste già e conta circa duemila aderenti. Ed van Horn ne è il presidente. In questi giorni è a Roma, non solo per partecipare a un convegno organizzato dalla società mondiale di psichiatria sociale nella sede del Cnr. Van Horn sta tessendo anche in Italia la fila di quello che definisce «un network europeo delle associazioni di utenti dei servizi di salute mentale». La roccaforte della rete è in Scandinavia dove il sindacato dei «matti» ha diecimila iscritti ed è riconosciuto, al punto che ha già avviato un progetto, finanziato dal governo svedese, per sviluppare i servizi di riabilitazione dei malati di mente in Nicaragua. Il movimento va bene anche nel Regno Unito (sono duemila i tesserati oltre la Manica). Invece non riesce per il momento ad attecchire nell'Europa del sud. «Ho attivato alcuni contatti a Massa Carrara e a Trieste» dice Ed van Horn - «ma si tratta ancora soltanto di gruppi e di singoli, che si devono unire a far nasce-

re un'organizzazione nazionale, il '92 è vicino. Tra qualche mese nascerà l'associazione europea finanziata dalla Comunità economica». Con quale programma? Creare uno spazio al di là delle frontiere (terapeutiche e non) per il dialogo tra persone che hanno vissuto l'esperienza della malattia mentale, influenzare la legislazione comunitaria sulla psichiatria, controllare i flussi di denaro a sostegno dei servizi. Insomma, per dirla con le parole di Ed van Horn, «organizzare un contropotere degli utenti, dando la possibilità di scegliere il trattamento terapeutico o anche di non farsi curare affatto». Ed van Horn considera gli psichiatri la controparte. Sulla sua camicia verde, a quadri e con bottoni, oltre a una cravatta rosa di pelle, anche il tesserino di riconoscimento del convegno «Potere e salute mentale», e lui è molto infastidito che le hostess abbiano fatto precedere al suo nome la qualifica di «prof.» «Io non sono un professore» dice - «e in ambienti come questo mi sento sempre un po' come un topo in gabbia. È

incredibile che si voglia parlare di una cosa come la malattia mentale senza interpellare le persone direttamente coinvolte». Per il sindacato dei «matti» ogni terapia obbligatoria poggia sulla sabbia e quindi è da combattere. «E in questo» aggiunge Van Horn - «gli interessi dei pazienti sono in contrasto con quelli delle famiglie che troppo spesso si fanno veggareggiare dagli psichiatri creando un'alleanza per avere più istituzioni o più farmaci». Naturalmente l'avversione dei sindacati dei «matti» verso gli psichiatri è in gran parte ricambiata con la stessa moneta. «Non si può parlare di contropotere dei pazienti psichiatrici, chi parla in questi termini vuole il potere, sostituisce agli psichiatri», sostiene Yves Pelicier, presidente della società europea di psichiatria sociale e relatore insieme a Ed van Horn nel dibattito di oggi al convegno sul tema: i confini tra diritto al trattamento e libertà di non essere curati. Secondo Pelicier questi confini in effetti finiscono per mettere spesso in crisi il terapeuta, ma non si può parlare in generale della libertà di non curarsi. «Quando la sofferenza psichica entra nello spazio pubblico il medico non può tirarsi indietro. Se una persona dice "lasciatemi gettare dal ponte" in realtà sta dicendo "volete lasciarmi buttare dal ponte?" e ambiguo. È il medico non può farsi complicare creandosi un alibi libertario». In base alla sua esperienza Pelicier è giunto alla considerazione che il suicida vive quasi sempre in una atmosfera mortifera o in una famiglia affaticata che gli consente di mettere in pratica il suo proposito. «Il medico deve intervenire» dice - «e non solo quando è di fronte a manifestazioni aggressive o violente della persona sofferente». Adolfo Petiziol, vicepresidente dell'associazione mondiale di psichiatria sociale e organizzatore del convegno, è sostanzialmente d'accordo, «anche se» aggiunge - «il potere dello psichiatra non deve escludere la partecipazione». Ed van Horn sorride: «Il vero problema è il paternalismo degli psichiatri».

Le radiazioni cosmiche provocano uno strano rischio professionale per chi lavora sugli aerei. La denuncia e la proposta dei Verdi

Traffitti da un insolito raggio

Il rischio riguarda il personale di volo. Ma anche tutti coloro che usano spesso l'aereo. I pericoli per la salute di tutte queste persone derivano dalle radiazioni cosmiche. La denuncia dal gruppo parlamentare Verde. Presentato un dossier elaborato da Gianni Mattioli e Massimo Scalia. Le proposte: schermare gli aerei e rivedere le geometrie delle rotte per ridurre i rischi.

MIRELLA ACCONCIAMESSA

Volare fa male. Sui danni da radiazioni cosmiche (anche in possibile concomitanza con merci trasportate) per i «frequent flyers», cioè per il personale di volo e chi usa troppo questo tipo di trasporto, sono stati presi in esame dal gruppo parlamentare verde di sollecitato ad una azione da alcune iniziative dei sindacati dei lavoratori dell'aria. Gianni Mattioli e Massimo Scalia hanno curato il dossier e premettono di essere rimasti sconcertati dal fatto che, a fronte di un cospicuo rischio derivante dall'esposizione alle radiazioni ionizzanti, non venga riconosciuto al personale lo

status di lavoratori professionalmente esposti innanzitutto adottando misure di prevenzione. Dice il dossier. Allo stato attuale delle conoscenze non esiste un livello di dose di radiazione al di sotto del quale non vi è rischio. Questo aumenta con l'entità della dose, ma quantità comunque piccole possono innescare nel singolo individuo - in particolare - il processo di cancerogenesi. Su questo principalmente s'impenna il dossier che pur ricorda «come il problema diventi ancor più grave quando si fissi l'attenzione sugli effetti genetici perché questo pone delicati problemi, in particolare per quanto riguarda le donne incinte, specie fintanto che esse non sanno ancora di essere in stato di gravidanza». La dose di radiazioni cosmiche assorbita dal personale di volo dipende da molte cose: dalla durata del volo, ovviamente, dalla quota di volo (al di sopra dei diecimila metri aumenta in modo molto rapido) ed anche dalla latitudine (ad una più alta latitudine corrisponde una maggiore intensità). Ciò significa che in un anno, a seconda dei tipi di voli effettuati (locali o intercontinentali) e delle rotte seguite, un membro di equipaggio può assorbire una dose che può andare da qualche mSv (millisievert) per equipaggi impiegati su voli a corto o medio raggio sino ad una decina di mSv per voli a lungo raggio. Ed è una stima per difetto perché tiene conto soltanto delle radiazioni assorbite per effetto della radiazione cosmica e non di altre cause come, ad esempio, il trasporto di materiali radioattivi. Per comprendere meglio l'entità del rischio si tenga conto che il fondo naturale di radioattività a cui è sottoposta la popolazione italiana (a terra) è dell'ordine, in media, di un millisievert. Mattioli e Scalia hanno calcolato, in base alle raccomandazioni della Commissione internazionale per la protezione radiologica (ICRP), che «per un gruppo di mille lavoratori che in un arco di tempo di 20 anni assumano la dose media annua di 10 mSv si dovranno prevedere una decina di morti per tumore, aggiuntive di quelle dovute ad altre cause». Oltre alle misure di prevenzione e di tutela del personale di volo (dosimetri, visite mediche, avvicendamento del personale eccetera) i Verdi chiedono la revisione delle geometrie di rotta, l'adozione di protezione fisica, cioè di schermature per gli aerei (ce ne sono già che permettono una riduzione della dose del 20%), ma anche una maggiore informazione al pubblico sugli aspetti del rischio di volare. Ciascuno deve poter decidere da solo se prendere o no quell'aereo.