

POLEMICA. Farmacologi: «Nessuno considera i rischi della cannabis», ma è davvero così?

Luigi Cancrini: «Nocivo l'hashish? Non è affatto vero»

STEFANO BOCCONETTI

Dunque, stando a quel che scrive la Società italiana di farmacologia (vedi articolo qui sotto), tutti i derivati della cannabis fanno male. Malissimo. È una denuncia nuova? E soprattutto è una denuncia scientificamente vera? Il professor Luigi Cancrini, psichiatra, autore di testi fondamentali sull'argomento conosce questi problemi forse meglio di chiunque altro. Vi ha lavorato come studioso e come terapeuta. E la sua risposta è di quelle che lasciano pochi margini di dubbio. «Vero? In quelle affermazioni non c'è proprio nulla di vero. Nuovo? È la solita, stanita argomentazione di queste campagne, che tornano ciclicamente con argomenti pseudoscientifici. Argomentazioni prive di riferimento alla realtà della clinica».

Che intende dire? «Che la comunità scientifica italiana ed internazionale ha studiato e studia il problema. Arrivando, però, a risultati ben diversi da quelli a cui arriva la società di farmacologia. Penso, all'Organizzazione Mondiale della Sanità, per la quale l'uso di hashish da dipendenza ma solo in situazioni molto particolari. E dice soprattutto che quei disturbi (quelli di cui si parla qui a fianco: schizofrenia, sindrome amotivazionale ecc. ndr) non sono conseguenza dell'hashish ma sono la manifestazione di un disagio preesistente. E che, appunto, deve essere individuato e curato indipendentemente dal problema dell'hashish».

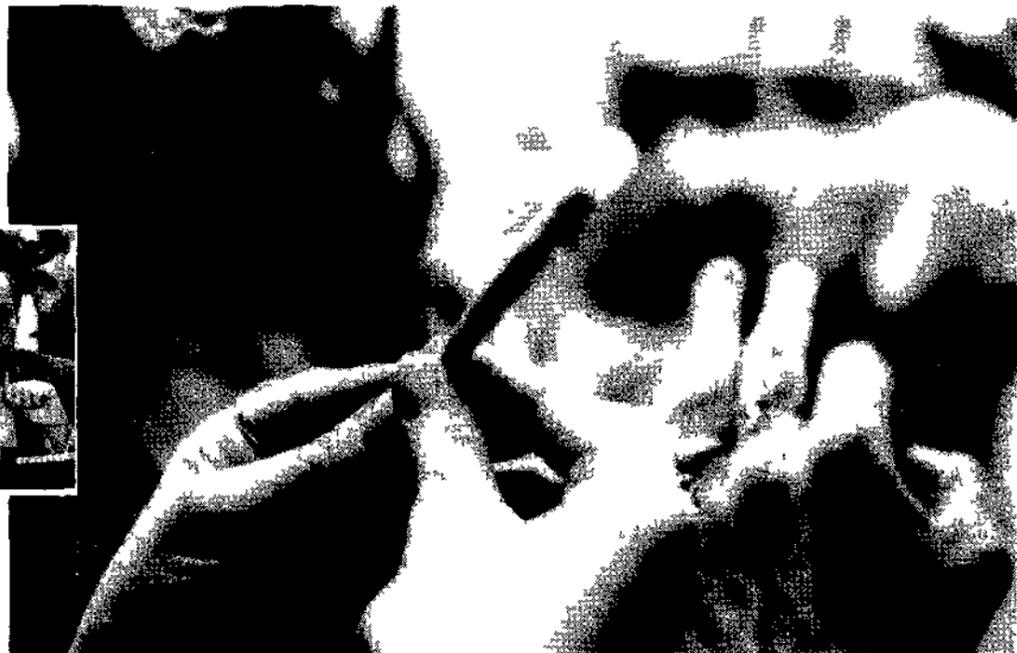
Ma insomma, professor non c'è proprio nulla di vero? «Allora rispondo con una ricerca fatta all'inizio del secolo da studiosi inglesi in India. O con un'altra ricerca condotta negli anni '70 in Canada. Che sono arrivate alla stessa conclusione: le conseguenze fisiche dell'uso dei derivati della marijuana sono pressoché trascurabili».

Anche la denuncia sui rischi del cancro? «Quella sorta francamente mi sembra ridicola. Che chi si fa uno spinello raddoppi i rischi del cancro fa davvero ridere. Perché di cannabis se ne possono fumare cinque, sei sigarette al giorno come massimo. Di normali sigarette invece anche cinquanta sessanta».

Quindi in sintesi? «Come dicevo prima nulla di nuovo. È la solita campagna. Ma ora sono io a lanciare qualche velata accusa. E dico così perché i farmacologi la società di farmacologia o chi per loro non lancia l'allarme sui possibili effetti devastanti dei prodotti antidepressivi? Davvero basta la formulazione "sotto il controllo medico" a far evitare i rischi? Come se per il paziente cambiasse qualcosa arrivare alla tomba, sotto il controllo medico. Non è che in quel caso tutti taciano perché gli antidepressivi ed i controlli fanno guadagnare soldi?».



A sinistra Luigi Cancrini. La preparazione di uno spinello



Massimo Zampetti

«Non esiste droga leggera»

La marijuana e l'hashish? Sono cancerogeni, sono correlate con la schizofrenia, favoriscono l'Aids. La Società italiana di farmacologia e la Società italiana di tossicologia lanciano accuse durissime nei confronti di coloro che chiedono la liberalizzazione delle droghe leggere. Contestano anzi il concetto stesso di «leggerezza». E sostengono che l'ignoranza del mondo politico verso la scienza è esiziale.

GIANCARLO ANGELO

MILANO «Nel momento in cui una quota consistente di popolazione si sta allontanando dall'uso delle sigarette è bene far sapere con la massima chiarezza che chi fuma marijuana corre i rischi di contrarre un cancro polmonare in misura doppia rispetto a chi fuma tabacco». Questo è solo uno dei passaggi di un importante documento della Società italiana di farmacologia inviato in questi giorni anche al ministro della Sanità. Lo sfondo della vicenda è facilmente immaginabile. Il 20 luglio dello scorso anno venne presentata una proposta di legge (firmata da 140 parlamentari) riguardante la liberalizzazione delle droghe leggere.

In appoggio all'iniziativa si schierarono pubblicamente 11 intellettuali tra i quali il famoso oncologo Umberto Veronesi. Secondo i farmacologi nessuno di questi firmatari - tanto i parlamentari quanto le personalità che si dichiararono a favore della liberalizzazione - aveva l'esigenza di interpellare uno specialista in farmacologia o un tossicologo. Così i farmacologi e i tossicologi italiani sono scesi in campo informando la stampa del loro nettissimo dissenso nei riguardi di quella proposta. Lo hanno fatto in occasione del primo Congresso europeo di farmacologia (nei prossimi giorni a Milano) organizzato dalla Federazione delle società europee di farmacologia e dalla Fondazione Giovanni Lorenzini il cui presidente Rodolfo Paoletti (tra l'altro uno degli attuali membri della commissione unica del farmaco la Cui) ha stigmatizzato l'atteggiamento di noncuranza piuttosto generalizzato del mondo politico verso quello della cultura scientifica nelle sue varie competenze specialistiche. E, con lui, altri due autorevoli rappresentanti di questo mondo il presidente della Società italiana di farmacologia Giancarlo Pepeu e il presidente della Società italiana di tossicologia Pier Francesco Mannarini, che dirige da molto tempo a Firenze una delle non molte strutture pubbliche che si occupano di tossicomanie in Italia.

Ma torniamo agli aspetti medici legati all'uso occasionale o cronico dei derivati della Cannabis (marijuana hashish e olio di hashish) il cui principio attivo è il tetraidrocannabinolo (in sigla Thc). «I suoi effetti - hanno detto Giancarlo Pepeu e Pier Francesco Mannarini - sono ben noti da tempo e il disconoscere è un chiaro indice di non cultura e di cultura distorta al raggiungimento di finalità di stanti alla corretta informazione scientifica». Il Thc innanzitutto si accumula nell'organismo ed è necessario un mese per la sua completa eliminazione. Chi fuma derivati della cannabis deve sapere che l'incidenza della schizofrenia risulta essere sei volte più alta nei consumatori di hashish e che è abbastanza comune l'instaurarsi della «sindrome motivazionale» caratterizzata da apatia, indifferenza affettiva, mancanza di interesse per il futuro. Deve poi essere informato del fatto che gli effetti del Thc sull'apparato cardiocircolatorio predispongono all'angina di petto all'infarto del miocardio e all'emorragia cerebrale. Ancora un diabetico vedrà aggravare il suo diabete e chi soffre di diminuita potenza sessuale dovrà constatare una «spinta» ancora più ridotta. Quanto alla cancerogenicità sia il farmacologo sia il tossicologo hanno fatto osservare che i componenti del fumo di una sigaretta di marijuana sono equiparabili a quelli presenti nel fumo di

una sigaretta di tabacco con l'eccezione per gli idrocarburi cancerogeni che sono appunto nello «spinello» in quantità doppia rispetto a quelli contenuti in una sigaretta normale. Infine dai farmacologi e dai tossicologi vengono altre due brevi considerazioni. Se il Thc fosse un farmaco è stato detto sarebbe bandito dalle autorità sanitarie perché in animali da esperimento provoca malformazioni fetali e visto che risulta abbassare le difese immunitarie non va esente dal rischio di far aumentare le malattie infettive. Aids per prima in alcune fasce di consumatori. Quanto alla «contiguità» droghe leggere-droghe pesanti Pier Francesco Mannarini ha riferito un dato che riguarda il suo centro Dal 1972 ad oggi l'80 per cento degli eroinomani ha dichiarato di aver iniziato facendo uso di marijuana e il 98 per cento degli eroinomani in terapia risulta essere positivo al Thc. Ciò perché la marijuana deprime la sindrome di astinenza in assenza di eroina e nella situazione opposta, esalta invece l'effetto dell'eroina stessa.

Destinato a sparire il 40 per cento del corallo vivo

Il 40 per cento del corallo vivo nel mondo è destinato a scomparire nell'arco di 20 anni. È l'allarme lanciato dagli scienziati all'«International coral reef initiative» un gruppo di lavoro riunitosi nelle Filippine. Le popolazioni costiere dicono che neccessario devono rendersi conto che la loro stessa sopravvivenza dipende dalla protezione del corallo. Le barriere coralline sono le fondamenta, la base della catena alimentare dell'oceano e la loro distruzione minaccerebbe le riserve di pesce e quella fauna marina dalla quale dipendono milioni di persone sia per l'alimentazione che per le entrate commerciali. Insieme alla barriera corallina sparirebbero decine di migliaia di specie marine. L'inquinamento e l'aumento della temperatura sono le cause principali della distruzione delle barriere coralline che si formano attraverso l'accumulo dell'attività biologica di piccoli animali marini.

Malaria annunciatu «superfarmaco»

Guarire la malaria in cinque giorni è quanto promette una piccola società belga l'Arneo Pharmaceutica che è riuscita a produrre e a commercializzare quello che i quotidiani belgi chiamano già la «compresse miracolo» non senza scetticismo. Il «miracolo» verrebbe dagli estratti di Artemisia annua, una pianta cinese utilizzata da secoli per combattere la febbre. La somministrazione del farmaco ridurrebbe la febbre in 24 ore. Si sarebbe poi sufficiente prendere quattro volte due dosi per essere guariti. Il trattamento per i cinque giorni costa poco meno di 6.000 lire. Rispetto al chinino gli estratti della pianta cinese ridurrebbero da cinque a uno il numero di decessi per malaria. Staremo a vedere.

Per i cinesi meglio la vasectomia del preservativo

L'aspettativa degli uomini che nel mondo si è sottoposta alla vasectomia sono cinesi. Lo rende noto l'agenzia di stampa Xinhua precisando che il numero dei cinesi che ricorrono alla vasectomia come metodo anticoncezionale è in costante aumento mentre continuano ad essere pochi quelli disposti ad usare i preservativi. «Gli uomini cinesi si stanno assumendo maggiore responsabilità nella pianificazione familiare» commenta la Xinhua. In Cina 23 milioni di uomini si sono sottoposti alla vasectomia e negli ultimi dieci anni il loro numero è notevolmente aumentato. Poco diffuso invece il preservativo che nelle maggiori città come Pechino e Shanghai viene usato dal 12 per cento dei cinesi ma nelle aree rurali solo dal 3 per cento.

AMBIENTE. Le compagnie di tutto il mondo costrette a diminuire inquinamento e rumore

È iniziata la gara per costruire l'aereo più «ecocompatibile»

Il turismo aumenta cresce il numero dei viaggiatori sulle lunghe distanze e l'aereo è diventato una parte della nostra vita. In questo boom, il trasporto aereo è stato scelto fin dalle fondamenta negli ultimi anni da una colossale mutazione genetica. Alle linee aeree europee ciascuna con il suo oroscopo da coltivare si stanno sostituendo delle compagnie che operano su scala mondiale in grado di reggere la concorrenza globale. Nel periodo della competizione più agguerrita sull'orizzonte del trasporto aereo si sono affacciati i primi problemi ambientali: rumore e gas inquinanti e su questi obiettivi si sono focalizzate le ricerche di alcune compagnie. Dopo anni di sperimentazione e di investimenti i risultati iniziano ad essere importanti oggi è in produzione una nuova generazione di motori meno inquinanti.

L'inquinamento più evidente ai cittadini, ma forse meno grave su scala globale è il rumore entrato per primo nelle agende delle organizzazioni internazionali che regolano il traffico aereo. I picchi di 90/100 decibel prodotti da un quadrimotore durante atterraggio e decollo sono difficili da sopportare per l'orecchio umano soprattutto a causa della frequenza in aumento degli arrivi e delle partenze.

L'Icao (International Civil Aviation Organization) ha stabilito negli anni '70 dei parametri di rumorosità dividendo gli aerei in tre ca-

Sempre meno inquinamento sempre meno rumore (che è comunque una forma di inquinamento). Le compagnie aeree si stanno mobilitando per arrivare sul mercato con nuovi aviogetti commerciali in grado di mostrare performances ambientali sempre migliori. Anche perché negli aeroporti esiste ormai una vera e propria «tassa sul rumore» per gli aerei eccessivamente fracassoni.

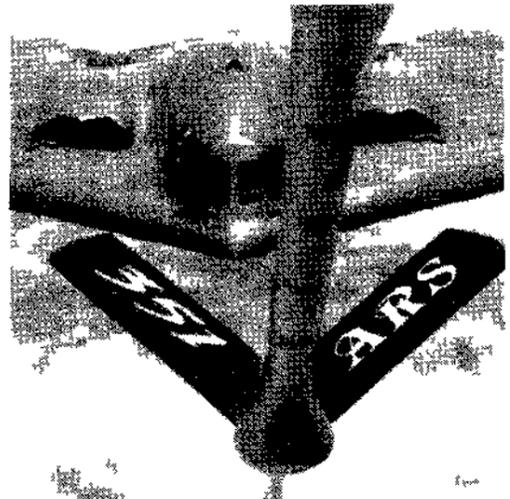
FABRIZIO ARDITO

legorie denominate Stage 1, 2 e 3 definendo le date di pensionamento per i più rumorosi Stage 1. Nello stesso periodo molti aeroporti europei e statunitensi hanno incluso nei dritti che le compagnie pagano per utilizzare gli scali delle vere e proprie «tasse sul rumore» con lo scopo di penalizzare chi è meno attento alla rumorosità dei propri aerei.

Secondo e più grave punto all'ordine del giorno sono le emissioni in gas di scarico dei motori degli aerei. I principali inquinanti prodotti dai jet sono l'anidride carbonica (Co2) e gli ossidi di azoto (Nox). Anche se non sono del tutto chiari gli effetti dell'inquinamento nell'atmosfera il traffico aereo inquinava su questo non c'è dubbio. Per quantificare in modo approssimativo la mole di carburante necessario ai trasporti aerei si può azzardare la cifra di 234.700 milioni di litri tanto è stato consumato in tutto il mondo nel corso

del 1992. E l'inquinamento prodotto dalle linee aeree commerciali causa da solo circa l'1,5% del riscaldamento globale della Terra e rappresenta il 2,5-3% delle emissioni totali di Co2. Le linee aeree più efficienti hanno una media di consumi che sfiora i 53 litri di carburante per ogni tonnellata spostata su una distanza di 100 chilometri (100 tkm). Come a dire che un passeggero consuma in media 0,053 litri per ogni chilometro in volo. Il consumo pro capite arriva così a più di 30 litri di carburante sulla tratta Roma-Milano e a 300 sulla distanza di 6.000 chilometri tra Roma e New Delhi.

Va detto però che i problemi concettuali e matematici legati a queste statistiche sono notevoli. Se le misurazioni hanno come unità di calcolo la tkm (tonnellata per chilometro) i consumi variano con l'aumentare del fattore di carico dell'aereo e della sua età. I parametri standard tra i diversi aere-



Il cacciabombardiere americano B2

ANSA

porti indicate dalla foto sono approssimative (variano ad esempio con le deviazioni rese necessarie in caso di conflitti locali). Infine la congestione degli aeroporti costringe ad alterare in volo che solo nel caso della British Airways e dell'aeroporto di Heathrow sono costati 16.000 tonnellate di carburante nel 1993. Questo consumo

se sommato allo spreco dovuto alle attese a terra (un 747 fermo in pista a motori accesi consuma 45 litri al minuto) portano per la sola compagnia britannica ad uno spreco totale di 48.000 tonnellate di carburante all'anno. «I 10 milioni di litri consumati in un anno dalla Swissair a causa dei ritardi» spiega Franz Wyss respon-

sabile ambientale della compagnia «hanno prodotto 170 tonnellate di ossidi di azoto nel 1992». Con questi presupposti da quale anno alcune linee aeree (soprattutto la Swissair, la British Airways e la Lufthansa) hanno iniziato a tenere sotto controllo gli scacchi dei motori dei propri aerei e le preoccupazioni per l'effetto dell'aviazione commerciale sull'ambiente sono divenute anche una parte integrante della filosofia aziendale e della pianificazione.

Per diminuire le emissioni è stato necessario partire da propulsori. Se negli anni '70 l'obiettivo era quello dell'efficienza cioè di ottenere gli stessi risultati con un minor consumo di carburante dalla fine degli anni '80 l'obiettivo è divenuto anche quello di inquinare di meno. Continua Franz Wyss della Swissair: «Grazie all'evoluzione tecnologica e a una gestione accurata siamo riusciti a dimezzare i consumi (per tkm) in vent'anni. La nuova generazione di motori emette il 40% in meno di Nox e consuma il 20% in meno di pece dente».

I motori si tratta dei Cfm 56 che costano poco più di una dozzina di miliardi ognuno equipaggeranno i nuovi Airbus A319, A320 e A321 che verranno utilizzati soprattutto per il breve raggio quindi sui percorsi finora maggiormente responsabili per l'inquinamento nelle zone degli aeroporti a causa della notevole frequenza di atter-

raggi e di decolli. Infatti l'inquinamento prodotto dagli aerei diviene rilevante al suolo solo quando si è vicini a terra cioè al di sotto dei 900 metri di altezza e a una distanza di una ventina di chilometri dall'aeroporto. Ulteriore vantaggio dei nuovi motori è una sensibile riduzione del rumore: si parla di circa 10 decibel in meno cioè di un rumore dimezzato per l'orecchio umano.

A livello mondiale però anche se alcune compagnie stanno lavorando in una direzione «ecocompatibile» quando entra in gioco il fattore economico i temi ambientali sembrano scivolare in secondo piano. Così secondo Wyss «le linee aeree orientali anche se forse meno attente dal punto di vista ideologico al problema creano meno danni all'ambiente perché le loro flotte sono mediamente molto giovani. Al contrario le compagnie Usa strette tra la recessione e la necessità di contenere i costi utilizzano molti aerei decisamente più vecchi».

Così se la media di ossidi di azoto emessi dagli aerei Swissair è scesa da 0,94 kg a 0,87 kg per 100 tkm dal 1989 al 1992 e scenderà ancora molto con l'entrata in funzione degli Airbus equipaggiati dai nuovi motori gli MD81 e gli Airbus A310 «obsoleti» verranno venduti e voleranno altrove sotto un'altra bandiera più preoccupata della resa economica che dei risultati ambientali.