

Su Rinascente
Articolo di Natta sulle conclusioni del Consiglio nazionale dc

LA CRISI DELL'ASSISTENZA SANITARIA IN ITALIA

La malattia non è uguale per tutti

Come tre persone che facciano lo stesso lavoro ed abbiano lo stesso male vengono assistite in tre modi differenti
Il 90 per cento degli italiani riceve assistenza dalle Mutue: ma sono esclusi quelli che ne hanno più bisogno - Per tutti, comunque, l'assistenza finisce quando il male si fa più grave

Il 18 aprile - come è stato annunciato ieri - i medici mutualisti di tutta Italia inizieranno la guerra agli Enti assistenziali: non rifiuteranno di curare i malati, ma lo faranno solo se verranno da questi pagati immediatamente e sulla base delle tariffe stabilite dall'Ordine...

lano e a Torino, il sistema è stato in vigore. E' un brutto colpo alla salute degli italiani anche se riguarda in modo particolare quelli che sono assistiti da Istituti - come l'INAM - che praticano l'assistenza diretta: gli assistiti dovranno pagare il medico e poi chiedere il rimborso all'Istituto, ma poiché molti di essi non hanno i mezzi per un pagamento immediato accadrà che non si faranno visitare, come infatti è stato appunto a Mi-

lano e a Torino, dove il ricorso al medico, in questi giorni, è diminuito di due terzi.

Viene a galla con violenza, così, un altro aspetto della crisi che riguarda 45 milioni di persone: la impalcatrice più grande che esista in Italia, perché 45 milioni di persone sono costretti a pagare il medico e a chiedere il rimborso all'Istituto, ma poiché molti di essi non hanno i mezzi per un pagamento immediato accadrà che non si faranno visitare, come infatti è stato appunto a Mi-

torizzato sul circolo vizioso mi seria malattia in base al quale chi, essendo povero, ha una nutrizione insufficiente, abita in ambienti malsani, si sottopone a lavori particolarmente faticosi e naturalmente più esposti ad ammalarsi...

Delusione a Cape Kennedy

Il «Centaur» fallisce la prova

Il modello del Surveyor è rimasto con il razzo attorno alla Terra e non è entrato in un'orbita «immaginaria» della Luna - Lanciato l'osservatorio astronomico spaziale



CAPE KENNEDY - La partenza dell'Atlas-Centaur (Telefono AP «L'Unità»)

Fino all'ultimo è durata la grande paura a Palomares
PER POCO LA BOMBA H NON È RIAFFONDATA



PALOMARES - Una veduta subacquea della bomba mentre avvolta in uno speciale paracadute viene portata lentamente in superficie. Dell'ordigno nucleare si scorge la parte centrale essendo le due estremità avvolte dal telaio. (Tel. AP «L'Unità»)

A bordo della nave da guerra «Albany» l'ammiraglio William Guest che ha comandato la squadra della Task Force americana addestra al recupero della bomba H, ieri riportata finalmente in superficie, ha intrattenuto i giornalisti per una conferenza stampa nel corso della quale ha «presentato» il micidiale ordigno. I giornalisti potevano osservare la bomba da una distanza di duecento metri. È posta sul ponte della nave da guerra «Petrel», è di colore argenteo, lunga tre metri circa, larga un metro, e pare intatta salvo qualche ammaccatura ad una estremità. Pesa - ha detto l'ammiraglio - otto tonnellate. E' in mostra anche il suo paracadute bianco e un contenitore cilindrico (la «bara» della bomba) di colore azzurro.

La paura è finita

Libreria fu una operazione delicatissima. Ci vollero più di due ore. Ma non era ancora finita - ha raccontato Guest - quando a trenta metri dalla superficie mentre veniva issata, per poco la bomba H non è precipitata di nuovo in profondità. I casi di nylon, ognuno dei quali, tuttavia, può sopportare un peso di cinque tonnellate, bruscamente agitati da violentissime vibrazioni, minacciavano di rompersi. Alla fine i sommozzatori sono riusciti ad attaccare all'ordigno un gancio collegato ad un robusto cavo d'acciaio e la grande paura è finita. Venticinque minuti più tardi, alle 7.40 locali, la bomba H era sul ponte della «Petrel».

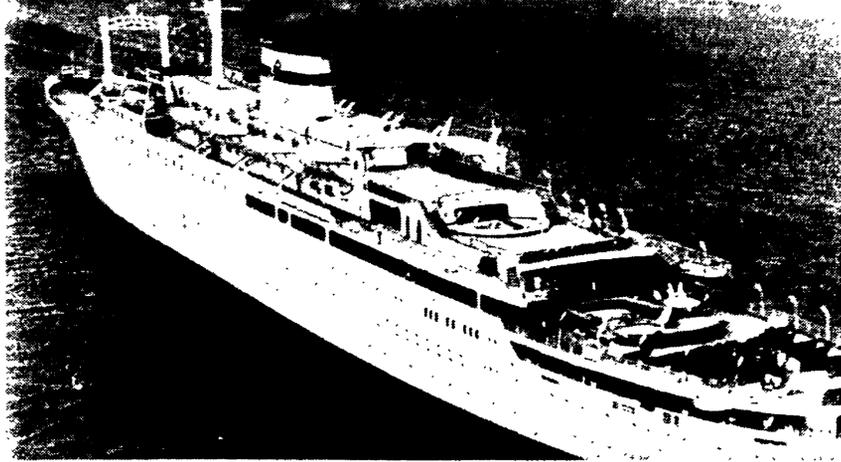
l'Inadel, quello di una scuola privata dall'Inam. Ed allora l'influenza che non è uguale per i traviatori, i braccianti e i bancari diventa una influenza tridimensionale per i bidelli: quello della scuola privata potrà chiamare il medico, farsi prescrivere le medicine e farsi curare senza tirare fuori i soldi; quello della scuola statale potrà fare le stesse cose, ma dovrà tirare fuori i soldi e aspettare il rimborso (che comunque non lo rimborserà di tutto); se però tutti e tre cadessero contemporaneamente per le scale della scuola non metterebbero un grave errore se si trascinarono l'uno all'Inpas, l'altro all'Inadel e il terzo all'Inam: dovrebbero dare tutti all'Inai. Se però nel le scuole prendessero freddo e ci rimettessero un polmone non dovrebbero andare né all'Inpas, né all'Inadel, né all'Inam, né all'Inai: dovrebbero andare all'Inps. Sempreché, naturalmente, si siano beccati una forma seria di lbc, perché se se leggera allora il primo dovrà andare all'Inpas, il secondo all'Inadel, il terzo all'Inam.

Sembra di essere al livello di una barzelletta, ma non è giusto scherzare sopra, intanto perché oggetto della vicenda è la nostra pelle; poi perché non si deve pensare che ogni aspetto del problema sia negativo. Positivo, ad esempio, è il fatto che in Italia l'assistenza sanitaria copra il 90% della popolazione; negativo è il fatto che non la copra in misura soddisfacente e neppure eguale per tutti; più negativo ancora è che in quei dieci per cento che non è protetto si trovino proprio quelli che ne avrebbero più bisogno; i disoccupati e i sottoccupati i quali, per evidenti motivi, non pagano i tributi assicurativi. Sicché proprio chi ha meno mezzi di tutti si trova indifeso davanti al male.

Gli nel 1920 Winslow aveva

Kino Marzullo

Tornava da una crociera di lusso nelle Antille
Nave con equipaggio italiano in fiamme nel mar dei Caraibi



NEW YORK - Una recente foto della «Viking Princess» in navigazione. (Telefono AP «L'Unità»)

MIAMI, 8 - La nave norvegese «Viking Princess», con equipaggio in parte italiano, adibita a crociera di lusso nel Mar dei Caraibi, si è incendiata stamani fra Cuba ed Haiti. Solo parecchie ore dopo, dal sinistra, è stato possibile fare un bilancio abbastanza preciso della sciarra. Sulla nave si trovavano complessivamente 497 persone fra passeggeri ed equipaggio. Di queste, quasi tutte sono state trattenute in salvo dai mercantili libanesi, il «Navigator» e che si era incendiato era affondato nello stesso specchio di mare. Solo nella tarda mattinata si riusciva a mettere un po' d'ordine nei disordinati dispersi e veniva definitivamente stabilito che la sciarra riguardava la nave passeggeri mentre il mercantile della Liberia era diretto verso Cuba. Solo Domani saranno trasferiti a Miami. A tarda notte sono stati recuperati cinque cadaveri, fra i quali una donna. Altre due

persone risultavano ancora di spesse. Tutti gli altri, passeggeri ed equipaggio, sarebbero stati tratti in salvo. La maggior parte dei passeggeri sono cittadini americani. Le notizie diffuse dai servizi costieri USA hanno ingenerato una incredibile confusione. Un primo annuncio parlava della «Viking Princess» in fiamme, ma poco dopo veniva diramato un dispaccio secondo il quale era un mercantile libanese, il «Navigator», che si era incendiato ed era affondato nello stesso specchio di mare. Solo nella tarda mattinata si riusciva a mettere un po' d'ordine nei disordinati dispersi e veniva definitivamente stabilito che la sciarra riguardava la nave passeggeri mentre il mercantile della Liberia era diretto verso Cuba.

La «Flagship Lines Agency» per conto della società armatrice «Signal Bergen» di Oslo, si sta sviluppando nella sala macchine e sia risultato fin dall'inizio indomabile. Il comandante capitano Otto Thoresen che ha al suo attivo trenta anni di navigazione, ha ordinato l'abbandono della nave, dopo aver lanciato i segnali di soccorso. La «Viking Princess» stava facendo ritorno a Miami dopo aver compiuto una crociera nel Mare delle Antille. I posti per i passeggeri sono tutti di prima classe. A bordo vi sono due piscine, cinema, aria condizionata in tutti gli ambienti ecc.

La notizia del disastro ha destato viva impressione a Genova, a bordo della «Viking Princess» l'equipaggio è infatti composto da italiani e buona parte dei 190 connazionali che vi erano imbarcati hanno residenza in Liguria. Per fortuna le notizie pervenute alla società «Cosulich», che rappresenta la società armatrice della nave nel nostro paese, sono tranquillizzanti. La nave era abbastanza conosciuta nel porto di Genova. Si tratta di un vecchio mercantile francese, il Lavoisier che venne acquistato qualche anno fa da armatori italiani e trasformato in nave da crociera sotto il nome di Riviera. Con questo nome non ebbe molta fortuna, anzi, collezionò almeno altrettanti incidenti quanti ne aveva registrato sotto bandiera francese (dalla scomparsa in mare di uomini di equipaggio ad avarie varie e infortuni ai passeggeri) divenendo abbastanza famosa nell'ambiente marinaro per tradizione e estremamente sensibile a coincidenze del genere. Lo scorso anno la nave venne venduta ad armatori norvegesi e, dopo alcuni lavori di riattamento, trasferita alle Antille col nuovo nome di «Viking Princess» e adibita a crociera regolare fra New York, i porti della Florida e le isole dei Caraibi.

CAPE KENNEDY, 8. La copia del Surveyor, il satellite che la NASA progetta di far «allunare» nel maggio o giugno prossimi (prima già realizzata con successo negli esperimenti fatti con i satelliti di orbita terrestre in cui era stato collocato un razzo Atlas-Centaur), in conseguenza del fallimento della prova odierna (la sesta finora tentata), il programma della NASA dovrà probabilmente essere rivisto ed i tempi di realizzazione aggiornati.

La prima fase dell'esperimento era riuscita. L'Atlas-Centaur, con il modello del Surveyor, è arrivato a 100 mila chilometri dal razzo. La sonda Atlas-Centaur, che avrebbe dovuto catapultare il modello in un'orbita immaginaria della Luna a 160 mila chilometri di altezza. A questo punto, su comando da Cape Kennedy, avrebbero dovuto accendersi i due razzi a stiroano del Centaur, che avrebbero dovuto catapultare il modello in un'orbita immaginaria della Luna a 160 mila chilometri di altezza.

Secondo l'ANSA AFP l'insuccesso dell'Atlas-Centaur ha provocato una crisi delusione tra gli esperti americani dello spazio. Delusione - si aggiunge a Cape Kennedy - tanto più cocente, in quanto i tecnici ritenevano e che le deficienze apparse durante l'esecuzione del programma Centaur fossero state definitivamente eliminate. Al centro spaziale, invece, oggi si dubita che il Centaur, razzo a idrogeno e ossigeno liquido, possa realizzare in tempo debito la missione che era stata ad esso assegnata, entro il termine di maggio massimo previsto; il lancio del primo laboratorio americano destinato a posarsi sulla Luna. Per l'impresa, infatti, è indispensabile riuscire ad ottenere la duplice accensione dei motori del Centaur, stadi che con le sue 400 mila libbre (18 tonnellate) di peso è il più pesante che sia mai stato spinto da un Atlas.

Il fallimento dell'esperimento viene ora valutato dagli scienziati della NASA e lunghe verifiche di laboratorio saranno necessarie, e ad esse dovranno seguire le necessarie misure a punta, prima che l'ente spaziale USA possa decidere sull'opportunità di un'altra prova. La NASA ha poi annunciato la riuscita del lancio del satellite contenente l'osservatorio astronomico orbitale che, secondo i piani, permetterà agli scienziati di effettuare osservazioni astronomiche senza l'effetto distortivo dell'atmosfera terrestre.