

Gli ospedali, il tempo pieno, l'organizzazione del lavoro

Come cambia in Inghilterra la professione del medico

Il progressivo allargamento delle basi sociali per il reclutamento del personale - Miglioramenti sia nella morbilità che nella mortalità della popolazione

Il 5 luglio 1948 l'Inghilterra istituì il servizio sanitario nazionale. Per la prima volta un Paese occidentale garantiva a tutta la popolazione cure gratuite o pagate parzialmente dal pubblico. Prima di questa data, che segna una svolta nella storia dell'organizzazione sanitaria locale ed internazionale, i trattamenti sanitari erano coperti da una assicurazione contro le malattie, mediante la quale i cittadini avevano il diritto di scegliere un medico generico e di accedere ad un uso gratuito del farmaco. Da questa forma assicurativa erano esclusi in maniera tassativa i bambini, le casalinghe, i lavoratori a tempo parziale, i disoccupati che avevano un alto reddito e gli anziani. I medici venivano pagati in base al numero di pazienti con un numero di prestazioni complessive. Vigeva allora una vera e propria attività di compravendita della clientela. I medici che possedevano forti capitali potevano investire, per esempio, nell'acquisto di una clientela in un'area residenziale oppure in un posto di villeggiatura, dove potevano trovare migliaia di pazienti privati.

Il servizio sanitario metteva fine a tutto ciò e perciò trovò oppositori intransigenti aggregati attorno all'associazione medica inglese, la quale, nonostante si era ormai verificata una convergenza da parte di tutti i partiti sull'opportunità di varare il servizio sanitario nazionale, promuoveva iniziative di opposizione alla riforma. Nel 1948 questa associazione consigliava ai medici di famiglia di non entrare a far parte del servizio sanitario, e sosteneva che oltre il 90 per cento dei medici si era dichiarato contro un'eventuale partecipazione a una nuova prospettiva pubblica di lavoro. E' interessante rilevare in questo caso, al contrario di quello che sostenevano le associazioni di categoria a solo un mese dall'entrata in vigore del servizio sanitario, il 90 per cento dei medici vi partecipava. In realtà è oggi opinione corrente in Inghilterra che i medici abbiano ottenuto benefici dall'introduzione del servizio sanitario, anche se è noto che essi sono pagati meno di quanto spettava ai loro colleghi degli altri Paesi occidentali capitalisti. Oggi essi hanno infatti una ragionevole stabilità di reddito e godono di un sistema assicurativo che fornisce loro una pensione legata al

costo della vita, e che è in continuo fruttifero dopo i 60 anni.

Questa conquista è di vasta portata sociale se si tiene conto che prima del 1948 esisteva un servizio sanitario nel ruolo dei medici, una rigida gerarchizzazione del loro lavoro e si riscontrava insieme una consistente selezione di classe nella scelta della professione. I medici si potevano considerare divisi in due gruppi: quelli che lavoravano in un posto di medici generali e quelli che lavoravano prevalentemente nei *teaching hospitals* e nei ospedali per ricoverati, con donazioni e con sottoscrizioni pubbliche. Questa categoria di medici lavorava in un posto di medici generali, in cambio godeva di una pratica privata molto favorevole che era legata a un certo prestigio sociale. La vita ospedaliera era molto più dura e faticosa, ma era un modo di guadagnare molto più alto e sicuro rispetto al 1948, e la forza lavoro complessivamente impiegata nel servizio sanitario nazionale è in continua espansione.

Che cosa può dirci quella pianta?

Molteplici sono gli stimoli e le azioni che ci possono trasformare in giardinieri. Ed a seconda di tali motivazioni diverse può risultare il nostro atteggiamento nei confronti delle piante: e il collezionista, per il quale le varie specie sono l'equivalente delle serie di monete e francobolli o dei dischi degli inediti di un artista, come c'è il decoratore, che alle piante chiederà soprattutto il colpo d'occhio. Piantare è un'attività che, da una parte, toglie dall'altra divengono così simboli e vittime delle principali finalità della coltura delle piante: il posto letto «sanitario» ed il ricovero sociale, soprattutto nel settore delle malattie croniche ed invalidanti, sia mediante un filtro all'accesso alle specialità, praticato in maniera abbastanza intransigente dal medico generico. Questo ovviamente non esclude che anche in Inghilterra in questi anni si sia verificato un certo sviluppo del ricovero, spesso inutile e dannoso; ma esso non ha raggiunto le proporzioni che si sono avute in Italia.

Infine l'altro meccanismo messo in moto è stato il reclutamento di un numero crescente di medici medici, che si sono dedicati a un lavoro di tipo privato e concentrato prevalentemente a Londra, mentre vi sono vaste aree dell'Inghilterra dove essa non esiste. C'è stata inoltre una modificazione sostanziale nell'organizzazione del lavoro sanitario: oggi un medico non può agire da solo in attività diagnostiche e terapeutiche e sempre più importante si sta rivelando l'attività degli infermieri e del personale tecnico. Tutto questo complesso di cambiamenti non poteva non riflettersi sullo stato di salute della popolazione: si rilevano infatti consistenti miglioramenti sia nella morbilità che nella mortalità della popolazione, la medicina preventiva è largamente diffusa anche se vi sono altre nazioni come il Giappone che hanno superato in questo campo l'Inghilterra, negli ultimi anni.

Molto spesso l'abbassamento di questi valori è dovuto al miglioramento delle condizioni materiali della popolazione, ad una diversa qualità di vita. Oggi si è riusciti compiutamente nello sforzo di creare una moderna rete di servizi sanitari, ma non ancora quelli che hanno sede in edifici vecchi e malsanitari.

Il servizio sanitario iniziò con 1145 ospedali volontari, che assicuravano 90.000 posti letto e con 1545 ospedali mu-

Un servizio unitario

E' da precisare per chiarire meglio la funzione degli ospedali che nell'ultimo secolo gli ospedali zonali si erano sviluppati per coprire le distinzioni dei medici di famiglia, in alcune specialità considerate poco redditizie dal punto di vista economico, come le malattie infettive, quelle mentali, la vecchiaia. Ciò stesso è stato all'origine di scordamenti e di separazione, in quanto, mentre la medicina doveva essere radicata nel territorio e riflettere da vicino i bisogni di salute della popolazione, la medicina ospedaliera, in quanto a strategia sanitaria dei grandi ospedali, i quali gli scaricavano addosso tutte le malattie, era un servizio privato che richiedeva lunghi tempi di riabilitazione. Questa filosofia della separazione si rifletteva anche nell'organizzazione del servizio sanitario che prevedeva tre modelli organizzativi tra di loro separati, non collegati e godono di un sistema assicurativo che fornisce loro una pensione legata al

costo della vita, e che è in continuo fruttifero dopo i 60 anni.

Questa conquista è di vasta portata sociale se si tiene conto che prima del 1948 esisteva un servizio sanitario nel ruolo dei medici, una rigida gerarchizzazione del loro lavoro e si riscontrava insieme una consistente selezione di classe nella scelta della professione. I medici si potevano considerare divisi in due gruppi: quelli che lavoravano in un posto di medici generali e quelli che lavoravano prevalentemente nei *teaching hospitals* e nei ospedali per ricoverati, con donazioni e con sottoscrizioni pubbliche. Questa categoria di medici lavorava in un posto di medici generali, in cambio godeva di una pratica privata molto favorevole che era legata a un certo prestigio sociale. La vita ospedaliera era molto più dura e faticosa, ma era un modo di guadagnare molto più alto e sicuro rispetto al 1948, e la forza lavoro complessivamente impiegata nel servizio sanitario nazionale è in continua espansione.

La meteorologia, una scienza che suscita sempre più interesse

Tra i «segreti» dell'atmosfera e del clima

Cicloni e anticicloni, le isobare e radiazioni solari in un documentato volume di Pinna

Uno degli esempi più validi di fattiva collaborazione internazionale è costituito dalla moderna meteorologia. Preside e regolamentata dall'OMM (Organizzazione meteorologica mondiale con sede a Ginevra), la meteorologia parla un linguaggio universale e varca senza ostacoli tutte le frontiere per essere compresa da ogni popolo della terra. Le osservazioni dei fenomeni meteorologici, effettuate su tutto il globo in modo di continuità, vengono così dilamate ed accentrate dai vari paesi del mondo in modo tale che i singoli servizi meteorologici siano in grado di seguire, valutare e prevedere l'inesistente avvicinarsi del tempo atmosferico.

Dal suo nascere sino alla fine del secolo scorso, era una scienza che aveva pochi cultori e, per lo più, era praticata nei silenzi dei comandi e delle specole astronomiche; la gente la considerava quasi una scienza oscura. Le ultime due guerre mondiali hanno dato a questa disciplina un enorme impulso in quanto la conoscenza degli eventi atmosferici e della loro evoluzione era di estrema importanza ai fini delle operazioni belliche. Successivamente si è assistito ad un crescente interesse da parte di tutti verso la meteorologia, vuoi per la diffusione data dalla stampa e dalla televisione, vuoi perché il miglioramento delle condizioni di vita e l'aumento benessere ci hanno portato ad essere più attenti a quelle vicende atmosferiche che, poco o tanto, si discostano dalla normalità, vuoi infine per le crescenti preoccupazioni che l'attuale e soprattutto la futura tecnologia ha fatto nascere circa le probabili modificazioni del clima terrestre e, in ultima analisi, per la nostra stessa sopravvivenza.

Per quanto riguarda l'interesse verso la meteorologia nel nostro Paese potremmo affermare che esistono due periodi (ci si passi la tricola ma efficace suddivisione): prima e dopo Ferruccio, nella quotidiana illustrazione e spiegazione della carta meteorologica ha infatti polarizzato l'interesse di tutti verso i ci-



Una formazione temporalesca riprodotto su uno schermo radar.

tempo. Per sottolineare maggiormente l'importanza che ricopre l'atmosfera nel quadro generale della meteorologia, possiamo ricordare che è più in atto il cosiddetto «Programma di ricerche sull'atmosfera globale» - GARP (Global atmospheric research programme). Dal 1° dicembre infatti è iniziato sotto l'egida dell'OMM il più vasto e completo studio dell'atmosfera, quale la materia è stata trattata e l'accentuato carattere divulgativo. E ancora sono da ricordare le pubblicazioni di grafici e delle interessanti tavole fuori testo. Da mettere in evidenza la grande suddivisione del libro, atmosfera e clima: l'atmosfera, che riguarda la meteorologia, si occupa essenzialmente dell'avvicinarsi del tempo sulle varie regioni ed il clima si occupa delle variazioni del tempo su di una stessa regione.

Analizzando più da vicino i dati di questa ricerca si nota una particolarità che lo distingue, quello dedicato all'analisi e previsione del tempo atmosferico, su cui il professor Antonio Serra, capo del servizio meteorologico dell'aeronautica ed il professor Antonio Serra, capo del servizio meteorologico di Cagliari, è necessariamente più tecnico e porta il lettore all'interno del nostro servizio meteorologico, per quanto detto all'inizio, di tutti i servizi meteorologici del mondo.

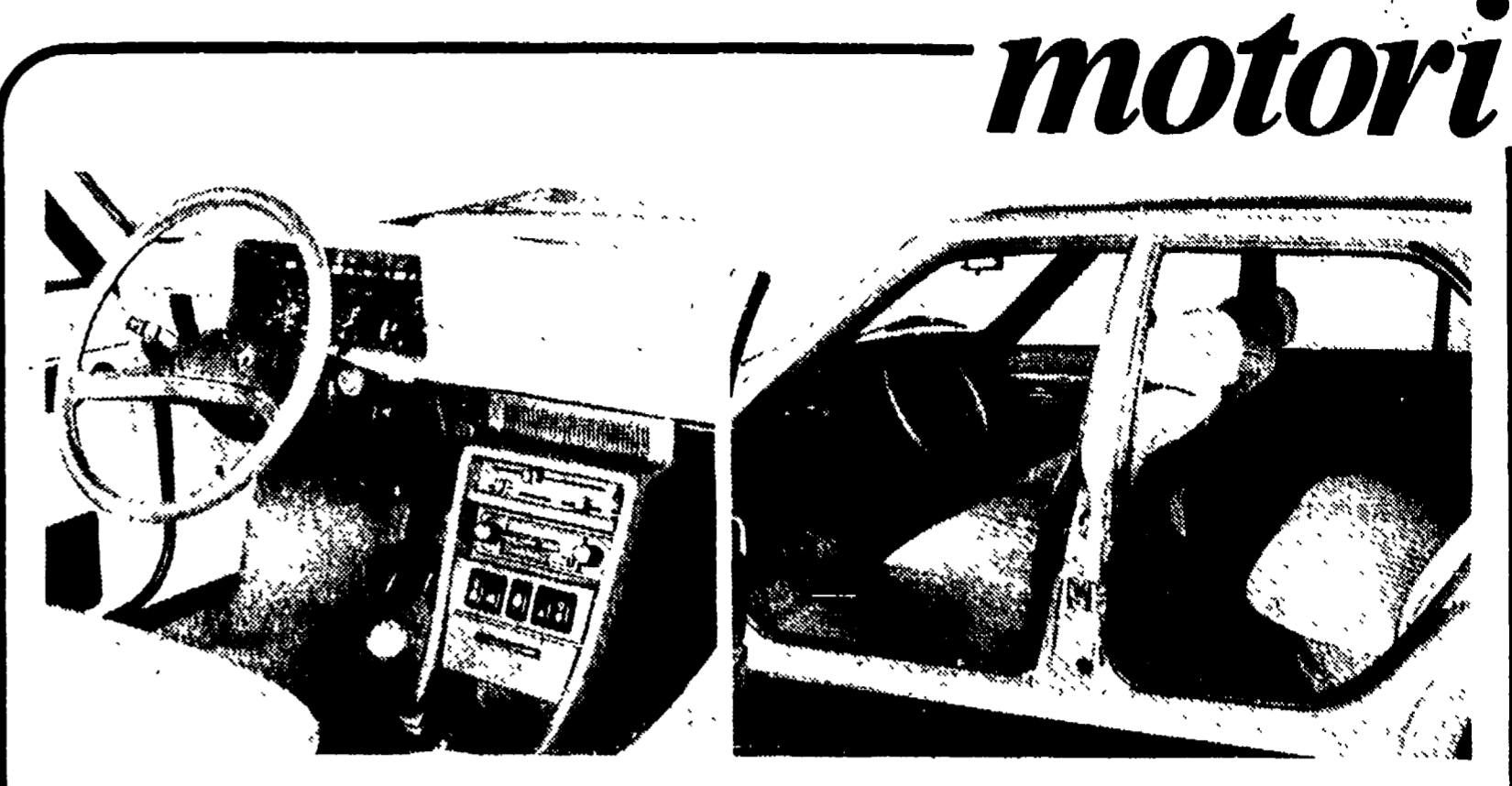
L'argomento principale che ogni trattato di meteorologia propone è quello riguardante l'atmosfera; gli gli sono stati dedicati due capitoli suddivisi in *trospere* ed alta atmosfera, e un capitolo dedicato al secondo campo di indagine che, come del resto sottolinea anche l'autore, presenta dei lati oscuri: l'atmosfera e le sue moderne concezioni si proprio nell'alta atmosfera che si stanno ricercando le cause più intrinseche dei fenomeni del

Giuseppe De Luca

non trattato a fondo: d'altra parte non era questa la sede per approfondire lo scottante e complesso problema. Qualche grafico molto indicativo serve a ben sintetizzare la trattazione delle variazioni climatiche.

L'ultimo capitolo, dedicato al clima d'Italia, tratta normalmente l'ormai noto argomento ma ci è sembrato di notare uno spirito originale nel sottotitolo «Il paese del sole - mito e realtà». La nostra pensava infatti è interessata a un clima molto vario che va dal tipo continentale a quello mediterraneo; non bisogna dimenticare che la parte settentrionale della nostra penisola rientra appunto nel tipo di clima prettamente continentale. Esplicito l'esempio riportato secondo il quale il clima di Manchester è più «mite» di quello di Milano perché ha estati meno calde ed inverni meno fredde; ovviamente il termine «mite» sta per «temperato». Concludiamo dicendo che «L'atmosfera e il clima» è un libro di una trattazione ampia, con qualche spunto originale, accessibile a tutti. Da infine, un piccolo consiglio: leggendo l'argomento nubi, abbiamo notato un grafico dove si parla di «nebulosità», oremmo letto più volentieri il termine più attuale e «nuvolosità».

Daniele Ionio



Tremila chilometri con la «R 18» la nuova «tre volumi» Renault

La prova è stata complessivamente soddisfacente - Consumi contenuti e grande confort di guida - Qualche piccolo difetto e qualche dimenticanza

La sua «prima» mondiale l'aveva recitata al Salone internazionale dell'automobile di Torino. Poi c'era stata la impetuosa «passerella» dell'estate lungo le strade delle vacanze, e ora, dopo un anno di prove, la Renault R 18 è pronta per la «crescita interna». Traduzione, significa che si è puntato al deciso passo di 18 punti di produttività. E i risultati sono di tutto rilievo. Lo dimostra una cifra-sintesi: la Renault R 18 produce attualmente 7850 vetture al giorno dei vari modelli con un incremento del 12% rispetto allo stesso periodo del 1977. Qualche cifra per l'Italia: nel 1976 i veicoli venduti sono stati 100.000, nel 1977 113.000. Per il 1978 (considerando i dati relativi alla fine di settembre) si prevede di raggiungere le 114.000 unità.

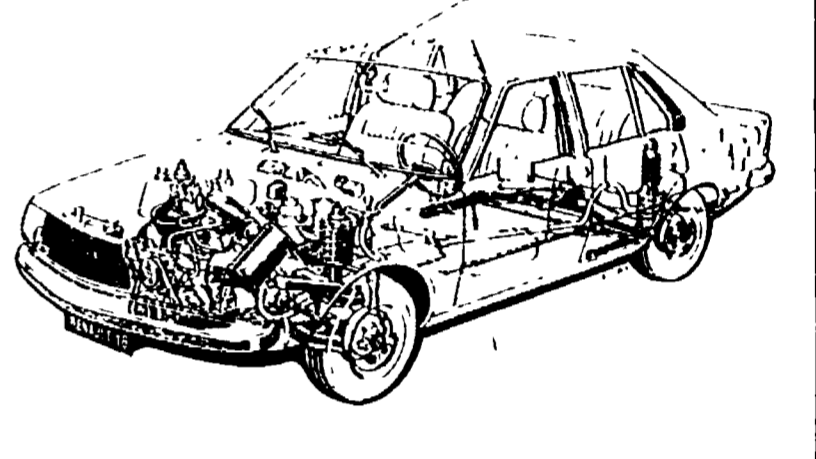
«Strategia di crescita interna» significa, altresì, che anche con l'ausilio della potenza di 100 CV (per la versione GTL) si è coperto tutto il settore dei motori, sia per le cilindrata sia per altre esigenze più specifiche: potenza, coppia, elasticità. E vediamo rapidamente perché e come la R 18 (per la quale sono cominciati le consegne nel novembre scorso) vuole farcela.

Di linea filante e armoniosa, la vettura è una casa tra volute d'aria, tra l'altro, di una notevole «panoramicità» di guida. Se nell'abitacolo lo spazio è tutto confortevole (così come confortevole è anche la silenziosità di marcia), il profilo esterno è realistico, moderno, una serie di accorgimenti: i vetri laterali sagomati, una linea di cintura bassa, il designo del motore, i fari anteriori con risvolti ai lati, l'assenza della grondaia sul tetto.

Eleganza di profilo si accompagna a caratteristiche di robustezza e a una buona tenuta di strada se non ci si dimentica del sottostato, che è un vero e proprio capolavoro di ingegneria. Le lunghe prove (sulle autostrade, sulle strade «classiche» delle colline, nei cascioli - laghi e montagne, con tutta l'inevitabile varietà di percorsi -, nelle diverse condizioni climatiche e in un traffico nel quale spesso alla frenata efficace si aggiunge la lunga durata, dove seguire la ripresa «autorevole»). Garantita, questa, dal motore cc. 1775 cc. a 5000 giri/min. e 18 TL e sulla GTL usata per la prova, che sviluppa una potenza massima di 64 CV DIN a 5000 giri/min. Per la 18 GTL è automatica, il motore è a benzina, invece, di 1647 cc. con una potenza massima di 59 CV DIN a 5500 giri al minuto.

Ma torniamo ai comfort e alla sicurezza, caratteristiche sulle quali la Casa francese ci sembra si sia particolarmente impegnata con la «18». Ricorderemo il disegno e la forma dei sedili, la tappezzeria e il faro posteriore antinebbia, lo specchio laterale regolabile dall'interno, i tergicristallo e il bloccaggio dello sterzo portiere a comando elettromagnetico e, in opzione, il cambio automatico.

Ma se questi sono alcuni particolari che si «vedono» meglio e si apprezzano, non vanno sottovalutati altri elementi che non si notano ma che non sono meno importanti per il conducente e per la durata della vettura. Tra questi merita un cenno particolare il nuovo trattamento anticorrosione applicato nella fase di produzione della carrozzeria. Questo trattamento comporta, oltre al bagno elettrolitico della scocca già in uso da anni alla Renault, una protezione supplementare per



La Renault 18 GTL vista in «trasparenza». Nella foto sopra il titolo: a sinistra un particolare del cruscotto; a destra l'interno della vettura.

La tecnica della «R 18»

Ecco alcune caratteristiche generali per una «carta d'identità» della R 18:

Struttura: monoscocca a tre volumi, interamente in acciaio saldato su un pianale rigido.

Carrozzeria: berlina 4 porte, con 5 posti omologati. I sedili anteriori - molto comodi - sono regolabili in altezza. Schienale reclinabile. Sedile posteriore fisso. Volume di carico del bagagliaio, 393 dmq.

Motori: a quattro tempi, con quattro cilindri in linea. Albero motore a 5 supporti, albero a camme laterale, azionato da catena. Lubrificazione sotto pressione. Raffreddamento con liquido speciale in circuito chiuso.

Cambio: meccanico a quattro rapporti avanti, tutti sincronizzati, più retromarcia per le versioni 18 TL e GTL. Cambio a 5 rapporti avanti più retromarcia per le versioni 18 GTL, per la quale è disponibile su richiesta anche il cambio automatico.

Sospensioni: per tutte le versioni, a ruote indipendenti anteriori e ponte rigido posteriore.

Sterzo: a cremagliera con ritorno automatico.

Freni: anteriori a disco, posteriori a tamburo. Servofreno e regolazione automatica del gioco. Doppio circuito frenante a comando idraulico; presa per il controllo alla stazione diagnosi.

Fari: alto jodio rettangolari di grandi dimensioni. Lava fari/fari per le versioni Renault 18 GTL e GTL.

La Carlton arriva in Italia

E' l'ultima vettura di classe medio-superiore costruita dalla Vauxhall. In occasione del suo 75° anniversario, la Casa inglese ha anche lanciato una vettura di rappresentanza che per ora non verrà importata



Nel tormentato panorama automobilistico inglese Vauxhall, filiazione britannica della General Motors, rappresenta da alcuni anni a questa parte un capitolo a sé.

Nel 1975, infatti, la Vauxhall ha iniziato il rinnovamento totale della propria gamma di modelli. Questo fatto ha consentito alla marca inglese di incrementare notevolmente la propria vendite, sia in Inghilterra che sui mercati d'exportazione, e di riportare in attivo il bilancio operativo.

Quest'anno, in coincidenza con il 75° anniversario dell'inizio della sua produzione automobilistica, la Vauxhall completa verso l'alto la propria gamma di vetture. Infatti, dopo le piccole Chevette e la media Cavalier, sono stati presentati due nuovi modelli: la Carlton, che è una vettura di classe medio-superiore, prodotta sia in versione 4 porte che come caravan 5 porte; la Royale che è una grossa vettura di rappresentanza, con motore 6 cilindri di 2,8 litri, che verrà prodotta in versione berlina 4 porte e coupé 3 porte.

Mentre per la Royale non si prevede, al momento, l'importazione in Italia, la Carlton verrà offerta sul nostro mercato a partire dal prossimo mese.

La Vauxhall Carlton è

per l'equipaggiamento offerto come standard.

Con la nuova Carlton, la Vauxhall torna ad affermare la propria competitività in un settore, quello delle vetture di notevoli dimensioni e con alto livello di finiture, in cui era abituata a raccogliere un notevole successo sin dai primi anni del secolo.

E' infatti interessante ricordare come questa marca sia una tra le più antiche oggi in attività, avendo prodotto il primo veicolo a motore nel 1903. Si tratta allora di una vettura mossa da motore monocilindrico, e dotata di due sole marce. Altri fattori sono rappresentati dall'aumento del numero delle automobili in circolazione e delle distanze percorse, nonché dalla crescente presenza sulle strade di biciclette, motociclette, ciclomotori e piccolo autoveicolo.

Aumentano i morti sulle strade americane

Il dipartimento statunitense dei trasporti ha comunicato che il numero dei morti per incidenti autostradali ve' rati nel 1978 è aumentato del 10 per cento rispetto al secondo anno consecutivo, salendo a 47.871 contro i 45.523 nel 1977 (+ 5,1%). Tra le cause principali di tale incremento, viene indicato il fatto che oltre il 50% degli automobilisti americani non rispetterebbe il limite nazionale di velocità, fissato in 55 miglia all'ora. Altri fattori sono rappresentati dall'aumento del numero delle automobili in circolazione e delle distanze percorse, nonché dalla crescente presenza sulle strade di biciclette, motociclette, ciclomotori e piccolo autoveicolo.

NELLE FOTO: La Carlton nelle versioni berlina e caravan.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci