

Mentre tutta la stampa mette sotto accusa gli organizzatori delle corse automobilistiche

50 mila persone ai funerali delle vittime dell'autodromo

La salma di Von Trips trasportata in Germania in aereo - I magistrati hanno interrogato i fotografi e gli operatori della TV - L'inchiesta dell'Automobil Club milanese - Migliorate le condizioni dei feriti



MONZA - La tragedia di domenica ripresa dall'obiettivo nel momento in cui la macchina di Von Trips si proietta contro gli spettatori

Il popolo ha vinto la sua battaglia democratica

Lascia Rimini la teppaglia fascista scortata da un nugolo di poliziotti

Oggi sciopero generale dalle 12 alle 24 dei lavoratori della zona, proclamato dalla C.d.L. per protestare contro una grave aggressione della polizia a cittadini inermi

RIMINI, 12. - Rimini democratica e antifascista ha vinto la sua battaglia contro la teppaglia fascista che da alcuni giorni era calata per un raduno a Torre Pedrera, trovando alloggio in un albergo, praticamente protetta dalla forza pubblica. Oggi, nelle prime ore del pomeriggio, scortati da un nugolo di poliziotti come malviventi, i teppisti sono stati portati fuori dai confini della nostra provincia. L'opinione pubblica ha accolto con soddisfazione la notizia, che ha segnato l'inizio del ritorno alla normalità sulla nostra riviera. La cacciata dei fascisti ha coinciso con la liberazione di tutti i democratici che questa notte

erano stati fermati a Torre Pedrera nel corso di un gravissimo incidente, durante il quale ingenti forze di polizia dislocate a Torre Pedrera, si sono scagliate violentemente contro la popolazione, che era colà convenuta per vigilare a che i fascisti non mettessero in atto nuove provocazioni. Il fatto è accaduto verso le ore 0,30. A quell'ora, una folla numerosa di democratici, prima di tornare alle proprie abitazioni, stava attendendo i risultati di un colloquio chiesto dai dirigenti delle organizzazioni democratiche, con i comandanti delle forze di polizia. Mentre si attendeva questo colloquio, del quale era già stata co-

Il problema del caroscuola dibattuto a Milano

Costano troppo i libri per le scuole

Capziose domande degli editori alle famiglie - I grossi interessi in gioco

(Dalla nostra redazione) MILANO, 12. - L'approssimarsi dell'apertura delle scuole ha spinto gli editori a organizzare un incontro con l'opinione pubblica per discutere il problema - I libri di testo - Al convegno era stata invitata anche la stampa, alla quale soprattutto sono state dedicate le aramontazioni e le cifre prodotte dagli editori a sostegno dei prezzi dei testi scolastici. Copioni dei genitori era infatti identicamente rappresentata dai cronisti presenti, poiché il testo del pubblico era formato da editori, distributori, professori. Come era prevedibile, gli editori sono del parere che i libri di testo italiani sono bellissimi e costano poco. Per suffragare questa loro posizione non hanno mancato di fare raffronti tra le spese per le sigarette, per il cinema e per le partite di calcio. Inoltre, la maggioranza delle famiglie sarebbe d'accordo con gli editori, stando ad un referendum condotto tra 2800 professionisti, impiegati, casalinghe, commercianti, industriali, prestatori d'opera, liberi operatori in cui tanto per fare un esempio, è stata posta questa folgorante domanda: «Fornendo un libro del suo ragazzo, ricco di illustrazioni a più colori, e formato di 260 o 300 pagine, che costi all'incirca 1000 lire, giudica tale prezzo veramente eccessivo rispetto a quello di un chilo di carne, di un pacchetto di sigarette, di un ingresso al cinema o allo stadio?»

La traduzione di testi in uso nelle scuole straniere. Dove non c'è larga possibilità di assorbimento e quindi di guadagno, gli editori rimangono sempre quelli che la scuola addirittura senza libri. Nel convegno si è cercato di presentare come unica alternativa all'attuale caos il libro di Stato, naturalmente deprecando. Tutti ormai, pensiamo, sono d'accordo sulla necessità di offrire agli insegnanti una possibilità di scelta dei testi in armonia con le loro concezioni di merito e di metodo. Il fatto è che l'attuale mercato librario è tutt'altro che soddisfacente da questo punto di vista. L'unica vera alternativa è stata quella del professor Eugenio Bertorelli. Prevede un servizio pubblico di garanzia, il vice sindaco Meda ha preso la parola per minimizzare l'incidenza del prezzo dei libri sia sul costo della scuola sia sul bilancio familiare. Sostiene la necessità del cambio frequente dei testi e di libri nuovi per ogni studente. L'unica vera alternativa è stata quella del professor Eugenio Bertorelli. Prevede un servizio pubblico di garanzia, il vice sindaco Meda ha preso la parola per minimizzare l'incidenza del prezzo dei libri sia sul costo della scuola sia sul bilancio familiare. Sostiene la necessità del cambio frequente dei testi e di libri nuovi per ogni studente.

Sta di fatto che, nonostante le favorevoli risposte al referendum, gli editori precludono l'opinione pubblica al momento degli acquisti dei pacchi-libro per il nuovo anno scolastico e che non sono poi tanto disposti a difendere fino in fondo i loro prezzi di copertina se hanno fornito cifre ufficiali che sono di parecchio al di sotto della realtà. Nella tabellina che qui accanto pubblichiamo è chiaro il divario esistente tra i dati forniti dagli editori e quelli rilevati nelle librerie (da ritenersi arrotondati per difetto) per eccesso di poche centinaia di lire a seconda degli istituti cui vanno aggiunti i prezzi dei vocabolari e degli atlanti, chissà perché ignorati nei calcoli degli editori, che pure hanno neppure assicurato una delle più sicure di guadagno, data la lunga durata del testo e la pos-

Flora, Binni Natoli De Benedetti per la marcia di Perugia Affreschi quattrocenteschi scoperti a Perugia PERUGIA, 12. - Mentre la preparazione della « Marcia Perugia-Assisi per la pace e la fratellanza del popolo », procede intensamente, al comitato organizzatore continuano a pervenire in numero crescente le adesioni. Oggi abbiamo appreso che tra le altre adesioni giunte vi sono quelle del prof. Francesco Flora, dell'Università di Bologna, dei professori Walter Binni e Glauco Natoli, dell'Università di Firenze; degli scrittori Vito Pandolfi e Giacomo De Benedetti; nonché del prof. Mario Delle Piane dell'Università di Siena. Al prof. Capitini è pervenuto anche il seguente messaggio: « Una personalità indiana, George Foy (dalla Regione del Rajasthan-India): « Accetto la mia adesione alla vostra nobile causa di assicurare la pace del mondo con la non violenza. L'intera India è con voi. Andate avanti, non temete nulla ».

malmente, nei rettilinei, 250 e toccare, con ogni probabilità, i 270-280, mentre non deve scendere mai al di sotto dei 150, neppure nelle curve più impegnative. Le velocità che, trenta o quarant'anni fa, erano quelle massime, durante la corsa, sono oggi quelle minime; e quelle massime sono già nel campo delle velocità aviatorie. Questa separazione, tra « velocità terrestri » e « velocità aviatorie », non è arbitraria, è dettata da motivi formali. Infatti, le condizioni in cui si trovano macchine e uomini a velocità dell'ordine dei 120-150 all'ora e a velocità dell'ordine dei 220-250 sono del tutto diverse. Al di sopra dei 200 all'ora la visibilità peggiora fortemente, mettendo il pilota in condizioni di non poter distinguere macchie d'olio ed eventuali ostacoli di medie dimensioni sulla pista, di apprezzare con difficoltà eventuali segnali, di valutare male le distanze, anche se conosce bene la pista. La condotta di guida, a tale andatura, è del tutto particolare, specialmente in curva, in quanto, per non perdere velocità, il pilota favorisce la slittata del treno posteriore, spinge il motore al massimo e « esce » dalla curva in assetto estremamente precario, e quindi pericoloso, in quanto l'aderenza delle ruote posteriori è solo parziale e la direzione della vettura non coincide con l'asse della pista. Il comportamento dei freni, sopra i 200 all'ora, è anch'esso « particolare », per usare un eufemismo: frenare, a tale andatura, significa scivolare e perdere il controllo della vettura nove

volte su dieci, per cui è praticamente impossibile evitare un urto, anche accorgendosi del pericolo qualche istante prima, o moderare la propria velocità in modo sostanziale. Per di più, alle altissime velocità, la vettura è sensibilissima a qualsiasi manovra e « avverte » persino le folate di vento. I piloti in gara, quindi, dato che i mezzi di cui dispongono sono oggi tanto rapidi da portarli nel campo delle velocità aeronautiche, sono in costante pericolo e costituiscono, molto spesso, una spada di Damocle sospesa sul capo degli spettatori. Inoltre, essi gareggiano in un clima gladiatorio, nel quale tanto la pressione continua della stampa quanto l'incitamento diretto del pubblico li spingono ad essere spericolati, audaci, temerari: gli applausi, gli onori ed anche i premi di ingaggio sono tanto più alti quanto più il pilota si spinge al limite estremo, oltre al quale non può attendere altro che la morte, o perlomeno un incidente di estrema gravità. Questo dal punto di vista dei piloti e delle vetture in gara. Quanto alle piste ed agli autodromi, un'esperienza ormai trentennale insegna che tra il pubblico e la pista dovrebbe sempre essere frapposta una solida protezione, un gradino in cemento, una barriera metallica, opportunamente rivestiti di paglia, gomma o altro materiale capace di smorzare gli urti: anche a velocità inferiori ai 150 all'ora, se esce di pista per un incidente qualsiasi, una vettura è capace di abbattere reti metalliche, staccare altre protezioni leggere e di fare una strage

(Dal nostro inviato speciale)

MONZA, 12. - Tutta la popolazione di Monza ha partecipato oggi alle solenni commosse onoranze funebri tributate a coloro che domenica hanno perso la vita all'Autodromo.

Il mesto corteo si è mosso alle 17 precise dal Palazzo degli Stessi, in piazza Trento e Trieste, dove era stata allestita la camera ardente, dirigendosi lentamente, tra due ali ininterrotte di popolo, verso il Duomo.

A oltre cinquantamila si possono valutare le persone che hanno partecipato ai funerali. Fra le numerose autorità civili e militari che seguivano il corteo funebre erano il presidente dell'Autodromo provinciale Adolfo Casati, il sindaco di Monza avvocato Centenaro, il presidente dell'ACI Carnicchio, il senatore Cornaggia Medici, l'on. Aldo Buzzelli, l'assessore Crespi in rappresentanza del Comune di Milano, il presidente dell'ACI di Milano Bertet, il procuratore generale della Repubblica di Milano dott. Trombadori, una rappresentanza del CONI capeggiata dal dott. Carcerra e un gruppo di corridori automobilistici tra cui l'anziano Villorosi e il giovane Baghetti. Apriva il corteo la bandiera del Comune di Monza, recata da cinque vigili urbani. Seguivano le rappresentanze di numerosi partiti politici, sportivi, civili e combattentistici con i rispettivi emblemi e bandiere.

Abbiamo visto i gruppi della Associazione nazionale combattenti e reduci, della Croce Bianca, della Croce Rossa, della CGIL, della CISL seguiti da carri che recavano decine e decine di corone di fiori. Tra queste, oltre a quelle portate da familiari e conoscenti di ciascuno dei biellesi e rossi, sono state inviate dalla Federazione comunista, dall'Automobil Club, dal CONI, dal Comune di Milano, dal Ministero del Turismo e dello Spettacolo.

E' cominciato quindi il passaggio dei feretri, nove, essendo gli altri sei, per espresso desiderio dei parenti, partiti in mattinata per rispettivi paesi di origine, compreso quello di Von Trips. La salma del campione è stata la prima, stamane, a lasciare la camera mortuaria. Alle 11 la bara di Von Trips è stata trasportata all'aeroporto di Linate da dove ha lasciato l'Italia alle 12,35 diretta a Colonia. Fino all'aeroporto feretro ha viaggiato su un carro or-

nato di tappeti e di corone di garofani bianchi, accompagnata dai ripartiti per i paesi di origine. Mentre si stavano svolgendo le esequie, giungevano le voci degli strilloni annunciatori i titoli dei giornali: « Monza sotto accusa », « E' stata un omicidio oppure fatalità? ».

Dall'inchiesta della magistratura, nella giornata di ieri, non sono emersi particolari di notevole importanza, rispetto a quanto già si era appreso. Si sa soltanto che nella mattinata i magistrati hanno potuto prendere visione di alcune fotografie scattate dall'operatore Gabriele Milani, ritenute utili ai fini dell'accertamento di alcuni particolari delle stesse sequenze, filmate dagli operatori della TV. Il fotografo, in mattinata, è stato interrogato dal procuratore della Repubblica di Monza, dott. Arcidaco, il quale ha deciso di acquisire agli atti due copie di ogni fotogramma e il verbale della sua deposizione. Nella stessa mattinata è stato compiuto un altro sopralluogo alla pista, da parte del dott. Bossa, che collabora all'inchiesta per

conto del Ministero del turismo e dello spettacolo, e dei dirigenti dell'Automobil club di Milano, ing. Bertet e dott. Manzi. Abbiamo saputo che i dirigenti dell'Automobil club di Milano stanno svolgendo un'inchiesta particolare, per conoscere quale è stato il comportamento dei piloti in gara, e in particolare modo la condotta dei piloti coinvolti nell'incidente, Mac Laren, Clark, e stesso smentato Von Trips.

Confessiamo sinceramente di non capire quali siano le conclusioni cui tendono arrivare i promotori di tale inchiesta, dal momento che la tragedia pone sotto accusa il modo in cui vengono effettuate le competizioni automobilistiche e soprattutto per gli aspetti che riguardano l'assoluta mancanza di sicurezza per il pubblico. Nel pomeriggio di ieri, la direzione dell'ospedale di Monza ha diramato un bollettino sulle condizioni dei 12 feriti tuttora ricoverati presso il nosocomio. Sono giudicati in buone condizioni di salute sette persone: il corridore Gerardo Achmaro, inglese; Enzo Fassi di Milano; Francesco Gornati di Ussona (Varese); Luigi Sirtori di Monza; Rosa Carminati Ghislandi di Bergamo; Margherita Lorini di Saint Moritz (Svizzera); Rosa Muller Rossi (Svizzera); sono giudicati in condizioni di salute nettamente migliorate Guido Caglioti di 17 anni da Bergamo; Michel Grisoni di 20 anni da La Tour de Promène (Svizzera) e Renzo Girod di 23 anni. Sono invece tuttora stazionari ed in gravissime condizioni Renato Janin, di 35 anni da Arzano, che ha riportato una contusione cranica con frattura della mandibola; la cittadina svizzera Rosa Marie Bauckmann di 31 anni da Ziegelhütli-Hutte (Svizzera) che ha riportato la frattura del bacino con grave contusione addominale. In serata anche per questi due ultimi feriti, però, si registrava un leggero miglioramento. Nel frattempo, sono stati dimessi dall'ospedale di Monza quattro feriti: Daniele Fontana di 18 anni da Como; Giuseppe Villa, di 47 anni, da Cremona. Dall'ospedale di Desio, sono stati pure dimessi i due fratelli Bernardi di 31 anni, e Maurice Schoerdert, di 23 anni, di Belle (Friburgo).

gnati da familiari e amici, e dei dirigenti dell'Automobil club di Milano, ing. Bertet e dott. Manzi. Abbiamo saputo che i dirigenti dell'Automobil club di Milano stanno svolgendo un'inchiesta particolare, per conoscere quale è stato il comportamento dei piloti in gara, e in particolare modo la condotta dei piloti coinvolti nell'incidente, Mac Laren, Clark, e stesso smentato Von Trips.

Confessiamo sinceramente di non capire quali siano le conclusioni cui tendono arrivare i promotori di tale inchiesta, dal momento che la tragedia pone sotto accusa il modo in cui vengono effettuate le competizioni automobilistiche e soprattutto per gli aspetti che riguardano l'assoluta mancanza di sicurezza per il pubblico. Nel pomeriggio di ieri, la direzione dell'ospedale di Monza ha diramato un bollettino sulle condizioni dei 12 feriti tuttora ricoverati presso il nosocomio. Sono giudicati in buone condizioni di salute sette persone: il corridore Gerardo Achmaro, inglese; Enzo Fassi di Milano; Francesco Gornati di Ussona (Varese); Luigi Sirtori di Monza; Rosa Carminati Ghislandi di Bergamo; Margherita Lorini di Saint Moritz (Svizzera); Rosa Muller Rossi (Svizzera); sono giudicati in condizioni di salute nettamente migliorate Guido Caglioti di 17 anni da Bergamo; Michel Grisoni di 20 anni da La Tour de Promène (Svizzera) e Renzo Girod di 23 anni. Sono invece tuttora stazionari ed in gravissime condizioni Renato Janin, di 35 anni da Arzano, che ha riportato una contusione cranica con frattura della mandibola; la cittadina svizzera Rosa Marie Bauckmann di 31 anni da Ziegelhütli-Hutte (Svizzera) che ha riportato la frattura del bacino con grave contusione addominale. In serata anche per questi due ultimi feriti, però, si registrava un leggero miglioramento. Nel frattempo, sono stati dimessi dall'ospedale di Monza quattro feriti: Daniele Fontana di 18 anni da Como; Giuseppe Villa, di 47 anni, da Cremona. Dall'ospedale di Desio, sono stati pure dimessi i due fratelli Bernardi di 31 anni, e Maurice Schoerdert, di 23 anni, di Belle (Friburgo).

Per domani mattina è prevista la normale riapertura dell'Autodromo per alcune prove tecniche. A. M.



MONZA - I funerali delle vittime della sciagura (Telefoto)

Incontrollabile la velocità, insufficienti le protezioni

Quando le auto corrono come aerei anche il vento le fa uscire di pista

A 200 all'ora è praticamente impossibile evitare un incidente: capace vuol dire perdere il controllo della vettura - Una spada di Damocle sul capo degli spettatori - L'utility tecnica

La tragedia della pista di Monza ha riproposto, con tragica attualità, una serie di questioni che, purtroppo, si sono ripresentate più volte negli ultimi tempi dopo una serie di incidenti analoghi, e che, evidentemente, non sono state risolte. Sono questioni tecniche, umane, sportive, alle quali non sono estranei anche interessi economici, e che un esame spassionato di alcune cause ed alcuni dati tecnici metterà in luce meglio di ogni altra considerazione.

Le vetture da corsa da un litro e mezzo nacquero nel lontano 1921. Avevano allora una potenza, ai nostri occhi, piuttosto modesta: una cinquantina di cavalli. I loro motori erano a quattro cilindri in linea con una corsa assai lunga (quasi doppia dell'attuale), ed avevano un regime massimo di rotazione di quattromila giri al minuto. Pesavano circa cinquecento chili e, a Monza, nella categoria delle cosiddette « vetture », potevano correre a oltre 130 di media.

Da allora, la potenza dei motori, il loro regime di rotazione, e quindi la velocità delle vetture, crebbero incessantemente, tanto che oggi le auto da un litro e mezzo, del peso di circa cinque quintali, sono munite di motori (a quattro, sei o otto cilindri) che ruotano a 8-10 mila giri al minuto e sviluppano 160-190 cavalli. Le medie di gara, sulle piste, crebbero in misura altrettanto cospicua, per non dire di più, e cioè dai 130 ai 210 all'ora.

In questi dati, in queste cifre sta il nocciolo della questione. Una vettura che percorre 500 chilometri a una velocità media di 210 all'ora deve superare nor-

malmente, nei rettilinei, 250 e toccare, con ogni probabilità, i 270-280, mentre non deve scendere mai al di sotto dei 150, neppure nelle curve più impegnative. Le velocità che, trenta o quarant'anni fa, erano quelle massime, durante la corsa, sono oggi quelle minime; e quelle massime sono già nel campo delle velocità aviatorie. Questa separazione, tra « velocità terrestri » e « velocità aviatorie », non è arbitraria, è dettata da motivi formali. Infatti, le condizioni in cui si trovano macchine e uomini a velocità dell'ordine dei 120-150 all'ora e a velocità dell'ordine dei 220-250 sono del tutto diverse. Al di sopra dei 200 all'ora la visibilità peggiora fortemente, mettendo il pilota in condizioni di non poter distinguere macchie d'olio ed eventuali ostacoli di medie dimensioni sulla pista, di apprezzare con difficoltà eventuali segnali, di valutare male le distanze, anche se conosce bene la pista. La condotta di guida, a tale andatura, è del tutto particolare, specialmente in curva, in quanto, per non perdere velocità, il pilota favorisce la slittata del treno posteriore, spinge il motore al massimo e « esce » dalla curva in assetto estremamente precario, e quindi pericoloso, in quanto l'aderenza delle ruote posteriori è solo parziale e la direzione della vettura non coincide con l'asse della pista. Il comportamento dei freni, sopra i 200 all'ora, è anch'esso « particolare », per usare un eufemismo: frenare, a tale andatura, significa scivolare e perdere il controllo della vettura nove

volte su dieci, per cui è praticamente impossibile evitare un urto, anche accorgendosi del pericolo qualche istante prima, o moderare la propria velocità in modo sostanziale. Per di più, alle altissime velocità, la vettura è sensibilissima a qualsiasi manovra e « avverte » persino le folate di vento. I piloti in gara, quindi, dato che i mezzi di cui dispongono sono oggi tanto rapidi da portarli nel campo delle velocità aeronautiche, sono in costante pericolo e costituiscono, molto spesso, una spada di Damocle sospesa sul capo degli spettatori. Inoltre, essi gareggiano in un clima gladiatorio, nel quale tanto la pressione continua della stampa quanto l'incitamento diretto del pubblico li spingono ad essere spericolati, audaci, temerari: gli applausi, gli onori ed anche i premi di ingaggio sono tanto più alti quanto più il pilota si spinge al limite estremo, oltre al quale non può attendere altro che la morte, o perlomeno un incidente di estrema gravità. Questo dal punto di vista dei piloti e delle vetture in gara. Quanto alle piste ed agli autodromi, un'esperienza ormai trentennale insegna che tra il pubblico e la pista dovrebbe sempre essere frapposta una solida protezione, un gradino in cemento, una barriera metallica, opportunamente rivestiti di paglia, gomma o altro materiale capace di smorzare gli urti: anche a velocità inferiori ai 150 all'ora, se esce di pista per un incidente qualsiasi, una vettura è capace di abbattere reti metalliche, staccare altre protezioni leggere e di fare una strage

malmente, nei rettilinei, 250 e toccare, con ogni probabilità, i 270-280, mentre non deve scendere mai al di sotto dei 150, neppure nelle curve più impegnative. Le velocità che, trenta o quarant'anni fa, erano quelle massime, durante la corsa, sono oggi quelle minime; e quelle massime sono già nel campo delle velocità aviatorie. Questa separazione, tra « velocità terrestri » e « velocità aviatorie », non è arbitraria, è dettata da motivi formali. Infatti, le condizioni in cui si trovano macchine e uomini a velocità dell'ordine dei 120-150 all'ora e a velocità dell'ordine dei 220-250 sono del tutto diverse. Al di sopra dei 200 all'ora la visibilità peggiora fortemente, mettendo il pilota in condizioni di non poter distinguere macchie d'olio ed eventuali ostacoli di medie dimensioni sulla pista, di apprezzare con difficoltà eventuali segnali, di valutare male le distanze, anche se conosce bene la pista. La condotta di guida, a tale andatura, è del tutto particolare, specialmente in curva, in quanto, per non perdere velocità, il pilota favorisce la slittata del treno posteriore, spinge il motore al massimo e « esce » dalla curva in assetto estremamente precario, e quindi pericoloso, in quanto l'aderenza delle ruote posteriori è solo parziale e la direzione della vettura non coincide con l'asse della pista. Il comportamento dei freni, sopra i 200 all'ora, è anch'esso « particolare », per usare un eufemismo: frenare, a tale andatura, significa scivolare e perdere il controllo della vettura nove

malmente, nei rettilinei, 250 e toccare, con ogni probabilità, i 270-280, mentre non deve scendere mai al di sotto dei 150, neppure nelle curve più impegnative. Le velocità che, trenta o quarant'anni fa, erano quelle massime, durante la corsa, sono oggi quelle minime; e quelle massime sono già nel campo delle velocità aviatorie. Questa separazione, tra « velocità terrestri » e « velocità aviatorie », non è arbitraria, è dettata da motivi formali. Infatti, le condizioni in cui si trovano macchine e uomini a velocità dell'ordine dei 120-150 all'ora e a velocità dell'ordine dei 220-250 sono del tutto diverse. Al di sopra dei 200 all'ora la visibilità peggiora fortemente, mettendo il pilota in condizioni di non poter distinguere macchie d'olio ed eventuali ostacoli di medie dimensioni sulla pista, di apprezzare con difficoltà eventuali segnali, di valutare male le distanze, anche se conosce bene la pista. La condotta di guida, a tale andatura, è del tutto particolare, specialmente in curva, in quanto, per non perdere velocità, il pilota favorisce la slittata del treno posteriore, spinge il motore al massimo e « esce » dalla curva in assetto estremamente precario, e quindi pericoloso, in quanto l'aderenza delle ruote posteriori è solo parziale e la direzione della vettura non coincide con l'asse della pista. Il comportamento dei freni, sopra i 200 all'ora, è anch'esso « particolare », per usare un eufemismo: frenare, a tale andatura, significa scivolare e perdere il controllo della vettura nove

malmente, nei rettilinei, 250 e toccare, con ogni probabilità, i 270-280, mentre non deve scendere mai al di sotto dei 150, neppure nelle curve più impegnative. Le velocità che, trenta o quarant'anni fa, erano quelle massime, durante la corsa, sono oggi quelle minime; e quelle massime sono già nel campo delle velocità aviatorie. Questa separazione, tra « velocità terrestri » e « velocità aviatorie », non è arbitraria, è dettata da motivi formali. Infatti, le condizioni in cui si trovano macchine e uomini a velocità dell'ordine dei 120-150 all'ora e a velocità dell'ordine dei 220-250 sono del tutto diverse. Al di sopra dei 200 all'ora la visibilità peggiora fortemente, mettendo il pilota in condizioni di non poter distinguere macchie d'olio ed eventuali ostacoli di medie dimensioni sulla pista, di apprezzare con difficoltà eventuali segnali, di valutare male le distanze, anche se conosce bene la pista. La condotta di guida, a tale andatura, è del tutto particolare, specialmente in curva, in quanto, per non perdere velocità, il pilota favorisce la slittata del treno posteriore, spinge il motore al massimo e « esce » dalla curva in assetto estremamente precario, e quindi pericoloso, in quanto l'aderenza delle ruote posteriori è solo parziale e la direzione della vettura non coincide con l'asse della pista. Il comportamento dei freni, sopra i 200 all'ora, è anch'esso « particolare », per usare un eufemismo: frenare, a tale andatura, significa scivolare e perdere il controllo della vettura nove

malmente, nei rettilinei, 250 e toccare, con ogni probabilità, i 270-280, mentre non deve scendere mai al di sotto dei 150, neppure nelle curve più impegnative. Le velocità che, trenta o quarant'anni fa, erano quelle massime, durante la corsa, sono oggi quelle minime; e quelle massime sono già nel campo delle velocità aviatorie. Questa separazione, tra « velocità terrestri » e « velocità aviatorie », non è arbitraria, è dettata da motivi formali. Infatti, le condizioni in cui si trovano macchine e uomini a velocità dell'ordine dei 120-150 all'ora e a velocità dell'ordine dei 220-250 sono del tutto diverse. Al di sopra dei 200 all'ora la visibilità peggiora fortemente, mettendo il pilota in condizioni di non poter distinguere macchie d'olio ed eventuali ostacoli di medie dimensioni sulla pista, di apprezzare con difficoltà eventuali segnali, di valutare male le distanze, anche se conosce bene la pista. La condotta di guida, a tale andatura, è del tutto particolare, specialmente in curva, in quanto, per non perdere velocità, il pilota favorisce la slittata del treno posteriore, spinge il motore al massimo e « esce » dalla curva in assetto estremamente precario, e quindi pericoloso, in quanto l'aderenza delle ruote posteriori è solo parziale e la direzione della vettura non coincide con l'asse della pista. Il comportamento dei freni, sopra i 200 all'ora, è anch'esso « particolare », per usare un eufemismo: frenare, a tale andatura, significa scivolare e perdere il controllo della vettura nove

malmente, nei rettilinei, 250 e toccare, con ogni probabilità, i 270-280, mentre non deve scendere mai al di sotto dei 150, neppure nelle curve più impegnative. Le velocità che, trenta o quarant'anni fa, erano quelle massime, durante la corsa, sono oggi quelle minime; e quelle massime sono già nel campo delle velocità aviatorie. Questa separazione, tra « velocità terrestri » e « velocità aviatorie », non è arbitraria, è dettata da motivi formali. Infatti, le condizioni in cui si trovano macchine e uomini a velocità dell'ordine dei 120-150 all'ora e a velocità dell'ordine dei 220-250 sono del tutto diverse. Al di sopra dei 200 all'ora la visibilità peggiora fortemente, mettendo il pilota in condizioni di non poter distinguere macchie d'olio ed eventuali ostacoli di medie dimensioni sulla pista, di apprezzare con difficoltà eventuali segnali, di valutare male le distanze, anche se conosce bene la pista. La condotta di guida, a tale andatura, è del tutto particolare, specialmente in curva, in quanto, per non perdere velocità, il pilota favorisce la slittata del treno posteriore, spinge il motore al massimo e « esce » dalla curva in assetto estremamente precario, e quindi pericoloso, in quanto l'aderenza delle ruote posteriori è solo parziale e la direzione della vettura non coincide con l'asse della pista. Il comportamento dei freni, sopra i 200 all'ora, è anch'esso « particolare », per usare un eufemismo: frenare, a tale andatura, significa scivolare e perdere il controllo della vettura nove

malmente, nei rettilinei, 250 e toccare, con ogni probabilità, i 270-280, mentre non deve scendere mai al di sotto dei 150, neppure nelle curve più impegnative. Le velocità che, trenta o quarant'anni fa, erano quelle massime, durante la corsa, sono oggi quelle minime; e quelle massime sono già nel campo delle velocità aviatorie. Questa separazione, tra « velocità terrestri » e « velocità aviatorie », non è arbitraria, è dettata da motivi formali. Infatti, le condizioni in cui si trovano macchine e uomini a velocità dell'ordine dei 120-150 all'ora e a velocità dell'ordine dei 220-250 sono del tutto diverse. Al di sopra dei 200 all'ora la visibilità peggiora fortemente, mettendo il pilota in condizioni di non poter distinguere macchie d'olio ed eventuali ostacoli di medie dimensioni sulla pista, di apprezzare con difficoltà eventuali segnali, di valutare male le distanze, anche se conosce bene la pista. La condotta di guida, a tale andatura, è del tutto particolare, specialmente in curva, in quanto, per non perdere velocità, il pilota favorisce la slittata del treno posteriore, spinge il motore al massimo e « esce » dalla curva in assetto estremamente precario, e quindi pericoloso, in quanto l'aderenza delle ruote posteriori è solo parziale e la direzione della vettura non coincide con l'asse della pista. Il comportamento dei freni, sopra i 200 all'ora, è anch'esso « particolare », per usare un eufemismo: frenare, a tale andatura, significa scivolare e perdere il controllo della vettura nove

malmente, nei rettilinei, 250 e toccare, con ogni probabilità, i 270-280, mentre non deve scendere mai al di sotto dei 150, neppure nelle curve più impegnative. Le velocità che, trenta o quarant'anni fa, erano quelle massime, durante la corsa, sono oggi quelle minime; e quelle massime sono già nel campo delle velocità aviatorie. Questa separazione, tra « velocità terrestri » e « velocità aviatorie », non è arbitraria, è dettata da motivi formali. Infatti, le condizioni in cui si trovano macchine e uomini a velocità dell'ordine dei 120-150 all'ora e a velocità dell'ordine dei 220-250 sono del tutto diverse. Al di sopra dei 200 all'ora la visibilità peggiora fortemente, mettendo il pilota in condizioni di non poter distinguere macchie d'olio ed eventuali ostacoli di medie dimensioni sulla pista, di apprezzare con difficoltà eventuali segnali, di valutare male le distanze, anche se conosce bene la pista. La condotta di guida, a tale andatura, è del tutto particolare, specialmente in curva, in quanto, per non perdere velocità, il pilota favorisce la slittata del treno posteriore, spinge il motore al massimo e « esce » dalla curva in assetto estremamente precario, e quindi pericoloso, in quanto l'aderenza delle ruote posteriori è solo parziale e la direzione della vettura non coincide con l'asse della pista. Il comportamento dei freni, sopra i 200 all'ora, è anch'esso « particolare », per usare un eufemismo: frenare, a tale andatura, significa scivolare e perdere il controllo della vettura nove

malmente, nei rettilinei, 250 e toccare, con ogni probabilità, i 270-280, mentre non deve scendere mai al di sotto dei 150, neppure nelle curve più impegnative. Le velocità che, trenta o quarant'anni fa, erano quelle massime, durante la corsa, sono oggi quelle minime; e quelle massime sono già nel campo delle velocità aviatorie. Questa separazione, tra « velocità terrestri » e « velocità aviatorie », non è arbitraria, è dettata da motivi formali. Infatti, le condizioni in cui si trovano macchine e uomini a velocità dell'ordine dei 120-150 all'ora e a velocità dell'ordine dei 220-250 sono del tutto diverse. Al di sopra dei 200 all'ora la visibilità peggiora fortemente, mettendo il pilota in condizioni di non poter distinguere macchie d'olio ed eventuali ostacoli di medie dimensioni sulla pista, di apprezzare con difficoltà eventuali segnali, di valutare male le distanze, anche se conosce bene la pista. La condotta di guida, a tale andatura, è del tutto particolare, specialmente in curva, in quanto, per non perdere velocità, il pilota favorisce la slittata del treno posteriore, spinge il motore al massimo e « esce » dalla curva in assetto estremamente precario, e quindi pericoloso, in quanto l'aderenza delle ruote posteriori è solo parziale e la direzione della vettura non coincide con l'asse della pista. Il comportamento dei freni, sopra i 200 all'ora, è anch'esso « particolare », per usare un eufemismo: frenare, a tale andatura, significa scivolare e perdere il controllo della vettura nove

malmente, nei rettilinei, 250 e toccare, con ogni probabilità, i 270-280, mentre non deve scendere mai al di sotto dei 150, neppure nelle curve più impegnative. Le velocità che, trenta o quarant'anni fa, erano quelle massime, durante la corsa, sono oggi quelle minime; e quelle massime sono già nel campo delle velocità aviatorie. Questa separazione, tra « velocità terrestri » e « velocità aviatorie », non è arbitraria, è dettata da motivi formali. Infatti, le condizioni in cui si trovano macchine e uomini a velocità dell'ordine dei 120-150 all'ora e a velocità dell'ordine dei 220-250 sono del tutto diverse. Al di sopra dei 200 all'ora la visibilità peggiora fortemente, mettendo il pilota in condizioni di non poter distinguere macchie d'olio ed eventuali ostacoli di medie dimensioni sulla pista, di apprezzare con difficoltà eventuali segnali, di valutare male le distanze, anche se conosce bene la pista. La condotta di guida, a tale andatura, è del tutto particolare, specialmente in curva, in quanto, per non perdere velocità, il pilota favorisce la slittata del treno posteriore, spinge il motore al massimo e « esce » dalla curva in assetto estremamente precario, e quindi pericoloso, in quanto l'aderenza delle ruote posteriori è solo parziale e la direzione della vettura non coincide con l'asse della pista. Il comportamento dei freni, sopra i 200 all'ora, è anch'esso « particolare », per usare un eufemismo: frenare, a tale andatura, significa scivolare e perdere il controllo della vettura nove

malmente, nei rettilinei, 250 e toccare, con ogni probabilità, i 270-280, mentre non deve scendere mai al di sotto dei 150, neppure nelle curve più impegnative. Le velocità che, trenta o quarant'anni fa, erano quelle massime, durante la corsa, sono oggi quelle minime; e quelle massime sono già nel campo delle velocità aviatorie. Questa separazione, tra « velocità terrestri » e « velocità aviatorie », non è arbitraria, è dettata da motivi formali. Infatti, le condizioni in cui si trovano macchine e uomini a velocità dell'ordine dei 120-150 all'ora e a velocità dell'ordine dei 220-250 sono del tutto diverse. Al di sopra dei 200 all'ora la visibilità peggiora fortemente, mettendo il pilota in condizioni di non poter distinguere macchie d'olio ed eventuali ostacoli di medie dimensioni sulla pista, di apprezzare con difficoltà eventuali segnali, di valutare male le distanze, anche se conosce bene la pista. La condotta di guida, a tale andatura, è del tutto particolare, specialmente in curva, in quanto, per non perdere velocità, il pilota favorisce la slittata del treno posteriore, spinge il motore al massimo e « esce » dalla curva in assetto estremamente precario, e quindi pericoloso, in quanto l'aderenza delle ruote posteriori è solo parziale e la direzione della vettura non coincide con l'asse della pista. Il comportamento dei freni, sopra i 200 all'ora, è anch'esso « particolare », per usare un eufemismo: frenare, a tale andatura, significa scivolare e perdere il controllo della vettura nove

Basta con le corse

Basta con le corse. Lo dicono tutti, oggi, dopo la sciagura di Monza: quindici morti che per andare al macello avevano persino pagato il biglietto, una cosa terribile, inimmaginabile. Lo dicono la stampa, la radio, gli sportivi veri, l'opinione pubblica soprattutto. Lo griderebbero anche il povero Von Trips, se fosse vivo, davanti alle bare allineate delle sue vittime involontarie. Lo griderebbero, se siamo certi: è questa nostra certezza e il migliore omaggio alla sua memoria.

Basta con le corse. Fanno cadere troppe lacrime, troppo sangue. I tempi romantici dell'automobilismo sono finiti, da domani il nostro paese che parla di nobiltà e di eroismo: oggi di queste grosse parole si riempiono la bocca soltanto gli organizzatori delle gare, i costruttori, i padroni degli stabilimenti che producono i bolidi dai 300 all'ora, inutili come tutti gli strumenti di morte; chi li guadagna, in una parola. E' bene essere chiari: se lo sport è un segno di civiltà, costoro tradiscono lo sport; e nascondono il calcolato, interessato cinismo dietro una falsa commoazione.

Dov'è la civiltà quando i morti sono ancora a terra, i morenti agonizzano, i feriti gemono e la gara, il divertimento continua, il guadagno è garantito? Dov'è la civiltà quando qua si soffre e là, a un passo, lo spettacolo prosegue, la folla incita, le donne urlano, i musicanti suonano, una musica allegra — riempie l'aria, il primo vultu restare primo e il secondo rischia ancora la vita per superarlo? Dov'è la civiltà quando due piloti su tre muoiono sulle auto schiantate, lontani dai loro letti, a venti e a trent'anni, quando tra la folla le vittime di questo folle spettacolo sono centinaia, su tutte le piste d'Italia e d'Europa, quando la passione travolge la ragione, il sentimento, la solidarietà umana?

Basta con le corse. Ma aiutano il progresso tecnico, dicono. Non è vero. Una volta, forse: oggi no. Oggi, la FIAT, la Lancia l'Alfa Romeo non partecipano più ai gran premi. Oggi, Gagarin, Titov, Shepard e Grissom volano sui missili e tornano a terra vivi. Oggi, la tecnica non ha più bisogno del sacrificio di vite umane per progredire; e se, nonostante tutto, qualcosa purtroppo cade, senza rimorsi e senza finzioni possiamo parlare di caso. Perché i martiri del progresso sono passati di moda: questo, veramente, è un segno di civiltà.

Soltanto l'automobilismo vuole ancora i suoi martiri: o meglio, li vuole chi specula sull'automobilismo, sugli eroismi del folle, sull'incosciente fascino del rischio. Muoiono due piloti su tre; e gli altri continuano a correre. Sono tutti pazzi, dicono. Non è vero. Continuano a correre perché c'è chi ha interesse a pagarli. I pazzi sono soltanto al manicomio, lasciatecelo sperare: nessun pilota, prima di scendere in pista, pensa di correre verso la morte e verso la strage, lasciatecelo sperare anche questo.

A Monza, la rete di protezione era insufficiente. Se ne è accorto persino il magistrato, che non è certo un tecnico. A Monza, sono stati spesi recentemente centinaia di milioni: eppure non sono bastati, lo dimostrano i morti. Anche questo è fatale, anche questo è civiltà, anche questo è progresso tecnico? A Monza, mentre portavano via le vittime, c'era chi trovava ancora il coraggio di dare l'ordine dei passaggi, di metter dischi, di far pubblicità per questa o quella industria. Anche questo è esaltazione dello spirito? A Monza, sui giornali, c'è chi ha liquidato la sciagura in tre righe, come un trascurabile incidente, per non rubare spazio alla cronaca della « magnifica gara ». Anche questo è umanità?

Basta con le corse. Lo dicono tutti, anche la Chiesa. Lo dicono i giornali italiani, quelli inglesi, quelli francesi: quelli svizzeri non hanno pubblicato l'ordine d'arrivo del Gran premio, in segno di lutto e di protesta. Lo dice soprattutto l'opinione pubblica: lo chiede e lo vuole.

Basta con le corse. Lo dicono tutti, anche la Chiesa. Lo dicono i giornali italiani, quelli inglesi, quelli francesi: quelli svizzeri non hanno pubblicato l'ordine d'arrivo del Gran premio, in segno di lutto e

Interrogato ieri dal tribunale l'Arsenio Lupin della Costa Azzurra



GRASSE (Francia) — L'Arsenio Lupin della Costa Azzurra - fotografato mentre scende dall'automobile davanti al tribunale di Grasse dove è stato tradotto da Parigi per essere interrogato in merito ai furti di gioielli. Al suo fianco un agente di polizia. (Telefoto)

Un ex funzionario impazzito in Persia Massacra le figlie e aggredisce a colpi d'ascia il governatore

Il folle ha legato una delle bimbe ad una seggiola e l'ha sevizata con la corrente elettrica — E' stato sottratto a stento al linciaggio

(Nostro servizio particolare)

TEHRAN, 12 — Un spaventoso delitto è stato commesso da un ex funzionario statale persiano, che colpito da un improvviso attacco di pazzia, ha ucciso le sue tre figlie, una delle quali uccisa con la corrente elettrica, ed ha tentato di assassinare a colpi d'ascia il governatore della provincia di Kerman.

Il folle episodio, che non trova precedenti per la sua ferocia, ha avuto come protagonista un certo Habib Sami, un tranquillo funzionario quarantenne del ministero di Kerman. Sami, la cui carriera statale era scesa senza ingombranti e senza onori fino ad alcune settimane addietro, è stato licenziato su due piedi alcuni giorni fa, con la motivazione che le sue prestazioni non erano giustificate in caratteri di serietà e di ordine amministrativi del governatore.

Tutte le rimozioni dell'impiegato furono vane. Egli, bizzoso, in cerca di aiuto, ad un numero di porte, che gli vennero sbattute insostenibilmente in faccia.

E' probabile che, trasportato costui inopinatamente al lastrico, l'uomo abbia meditato propositi di vendetta, ma ciò non spiega la violenza della furia omicida con cui egli si è scagliato sulla propria famiglia.

I cassieri delle banche in allarme False banconote da 10.000 a Torino

Come si possono individuare - Circolano anche monete false da 100 e da 50

(Dalla nostra redazione)

TORINO, 12 — Un intenso movimento di biglietti da 10.000 lire falsi è stato registrato in questi giorni a Torino e i cassieri delle banche ne hanno « tagliati » diverse decine.

Le banconote falsi, sono fabbricate con carta molto simile a quella della zecca statale, ma si possono individuare con un attento esame poiché la carta non è liscia e vi sono visibili contorni, non si vedono le effigie di Michelangelo e Galileo, ma due ovali, e ideatica, ma le due donne a basso

Perché l'italiano « non è importante » Direttore didattico nazista effettuava false promozioni

Un'inchiesta aperta a Brunico — Aperto favoreggiamento dei bambini di lingua tedesca — Come è stato scoperto lo scandaloso episodio

BOLZANO, 12 — Una piccola vicenda scolastica è oggi al centro di un'inchiesta pendente da parte del pretore di Brunico che dovrà occuparsi della promozione « arbitraria » di nove scolari i quali avrebbero dovuto invece ripartire in italiano da parte del direttore didattico delle scuole elementari di Campo Tirolo, Adolf Lechthaler.

Un tassista rapinato nel Milanese

CANTÙ, 12 — Un tassista milanese è stato rapinato da due individui dall'apparenza di 25 anni che si erano fatti accompagnare verso Locate Varesino.

Macchine calcolatrici rubate a Torino

TORINO, 12 — Quattro macchine calcolatrici, per un valore di due milioni di lire, sono state rubate nel corso della notte dagli uffici della società Montature magliera Torinese, in corso Svizzera, 165.

Sedici morti ieri sulle strade

La ruota d'un rimorchio si stacca squarcia e incendia una « 500 »

L'utilitaria finisce in un fosso - L'autista ferito nel tamponamento fra i due mezzi, sulla Choggia-Venezia

Un incidente nel quale ha trovato la morte la signora Giuseppina Grazzini, 61 anni, è stato investita da un camion 1800mc. L'incidente è avvenuto sulla strada Choggia-Venezia, nel comune di Choggia, a 24 chilometri da Venezia.

Perché l'italiano « non è importante »

Direttore didattico nazista effettuava false promozioni

Un'inchiesta aperta a Brunico — Aperto favoreggiamento dei bambini di lingua tedesca — Come è stato scoperto lo scandaloso episodio

BOLZANO, 12 — Una piccola vicenda scolastica è oggi al centro di un'inchiesta pendente da parte del pretore di Brunico che dovrà occuparsi della promozione « arbitraria » di nove scolari i quali avrebbero dovuto invece ripartire in italiano da parte del direttore didattico delle scuole elementari di Campo Tirolo, Adolf Lechthaler.

Sedici morti ieri sulle strade

La ruota d'un rimorchio si stacca squarcia e incendia una « 500 »

L'utilitaria finisce in un fosso - L'autista ferito nel tamponamento fra i due mezzi, sulla Choggia-Venezia

Un incidente nel quale ha trovato la morte la signora Giuseppina Grazzini, 61 anni, è stato investita da un camion 1800mc. L'incidente è avvenuto sulla strada Choggia-Venezia, nel comune di Choggia, a 24 chilometri da Venezia.

Sedici morti ieri sulle strade

La ruota d'un rimorchio si stacca squarcia e incendia una « 500 »

L'utilitaria finisce in un fosso - L'autista ferito nel tamponamento fra i due mezzi, sulla Choggia-Venezia

Un incidente nel quale ha trovato la morte la signora Giuseppina Grazzini, 61 anni, è stato investita da un camion 1800mc. L'incidente è avvenuto sulla strada Choggia-Venezia, nel comune di Choggia, a 24 chilometri da Venezia.

Sedici morti ieri sulle strade

La ruota d'un rimorchio si stacca squarcia e incendia una « 500 »

L'utilitaria finisce in un fosso - L'autista ferito nel tamponamento fra i due mezzi, sulla Choggia-Venezia

Un incidente nel quale ha trovato la morte la signora Giuseppina Grazzini, 61 anni, è stato investita da un camion 1800mc. L'incidente è avvenuto sulla strada Choggia-Venezia, nel comune di Choggia, a 24 chilometri da Venezia.

Sedici morti ieri sulle strade

La ruota d'un rimorchio si stacca squarcia e incendia una « 500 »

L'utilitaria finisce in un fosso - L'autista ferito nel tamponamento fra i due mezzi, sulla Choggia-Venezia

Un incidente nel quale ha trovato la morte la signora Giuseppina Grazzini, 61 anni, è stato investita da un camion 1800mc. L'incidente è avvenuto sulla strada Choggia-Venezia, nel comune di Choggia, a 24 chilometri da Venezia.

Un tassista rapinato nel Milanese

Macchine calcolatrici rubate a Torino

Così ha promesso il datore di lavoro

Perché l'italiano « non è importante »

Sedici morti ieri sulle strade

La ruota d'un rimorchio si stacca squarcia e incendia una « 500 »

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

E' morto a Bolzano il « barbano » alpinista

Perché l'italiano « non è importante »

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

E' morto a Bolzano il « barbano » alpinista

Perché l'italiano « non è importante »

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

E' morto a Bolzano il « barbano » alpinista

Perché l'italiano « non è importante »

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

E' morto a Bolzano il « barbano » alpinista

Perché l'italiano « non è importante »

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

E' morto a Bolzano il « barbano » alpinista

Perché l'italiano « non è importante »

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

E' morto a Bolzano il « barbano » alpinista

Perché l'italiano « non è importante »

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Sedici morti ieri sulle strade

Advertisement for TELEFUNKEN featuring a four-leaf clover and the text 'gioco del quadrifoglio d'oro', 'partecipazione gratuita', '100 MILIONI', 'vincite per', 'Inizio 1 settembre 1961', 'TELEVISORI RADIO FRIGORIFERI', 'TELEFUNKEN la marca mondiale'.

Un numero del « Popolo » sul Mezzogiorno

I tempi lunghi di Pella e De Biasi

Il numero speciale che il Popolo ha dedicato domenica al Mezzogiorno, in occasione della Fiera del Levante, costituisce in primo luogo un esempio scardato di finanziamento di un organo di partito con danaro pubblico. Il giornale della DC non si è soltanto strappato le sue 36 pagine meridionalistiche, ma ha realizzato un grosso profitto a spese dello Stato: hanno contribuito, mediante l'offerta di decine e decine di colonne di pubblicità, i ministri della Difesa, delle Poste, dei Lavori pubblici, dei Trasporti, la RAI, la Terni, l'Italiner, la Dalmine, la Cogne, gli istituti di credito, le F.F.S., l'Accademia navale, la Cementir, le Autostrade, la Finelétrica, gli Enti riformati, gli Acquedotti, la SET, l'Istituto nazionale assicurazioni e altri enti pubblici, statali e parastatali. Il cittadino che paga le tasse sa, una volta di più, che i suoi soldi vanno a finire nelle tasche della Democrazia cristiana; e in certi casi — come in questo — ciò avviene alla luce del sole, senza mascherature. Quanto al contenuto, il numero non manca di interesse. Tutti i ministri hanno detto la loro, in prima persona. Il fatto tonno ottimistico e propagandistico è evidente: « Si sono palesemente discontinue e strozzature », scrive ad esempio Pella, « sono emerse più che mai vive questioni che erroneamente si ritenevano sopite »; ed è anche significativo che lo stesso ministro del Bilancio riveli come in questi anni si sia verificato « un eccezionale sviluppo economico nel resto del Paese » — non, dunque, nel Mezzogiorno. Che fare? Il dato caratteristico è che oggi gli uomini del governo democristiano parlano tutti, in un modo o nell'altro, di programmazione. Proprio Pella è quello che insiste di più sulla necessità di « una programmazione economica generale ». Tale programma, come si sa, il ministro del Bilancio l'ha affidata a un comitato accademico, privo di qualsiasi responsabilità e rappresentatività, presieduto dal prof. Pappi; e di che razza di programmazione debba trattarsi, Pella sul Popolo non ce lo dice. Ci dice che nel Sud « si è lavorato sodo »; e alla domanda se « si poteva fare più e meglio » risponde, generalmente, « Ai posteri l'ardua sentenza »; e infine liquida le polemiche sul « tempo lungo » e sul « tempo breve » con l'altra geniale affermazione che « il governo ha scelto la via del più breve tempo possibile » e che « se i tempi dovessero essere più lunghi del desiderabile, ciò non sarà mai per volontà di chi ha la responsabilità della politica meridionalistica ». E di chi sa-

Tornano dall'Olanda



MILANO — Giungono in Italia i primi lavoratori costretti a rimpatriare dall'Olanda in seguito alle aggressioni naziste. Sono giunti a Milano con il « foglio di via » Vincenzo De Luca di 25 anni e Carlo De Giorgio di 27 anni.

Una indagine dei carabinieri sullo scandalo di Maccarese

Lo scandalo sfruttamento dei 100 ragazzi importati dal Sud, e impiegati da intermedie nell'azienda Maccarese per la lavorazione del pomodoro, è diventato l'oggetto di una inchiesta che i carabinieri della località hanno condotto. Le conclusioni delle indagini sono state inviate alle autorità interessate che ora dovranno passare all'azione. La denuncia data dalla stampa ha messo a nudo parecchi misteri, e soprattutto: che cosa è accaduto a Maccarese, che cosa tenterebbero di dimostrare e cadono dalle nuvole allo scopo di usare come un alibi da tutta la faccenda. Cosa non potrà essere? Il regolamento dell'azienda, le presunte « scartate » responsabili delle quali dovrà necessariamente rispondere. Pur non essendo stata resa pubblica l'inchiesta, è stata condotta dal carabinieri, e, ugualmente appreso che essa avrebbe accertato l'esistenza di gravi violazioni in legge e dei contratti. Domani sarà l'accusa, se l'azienda di Maccarese si unisce in assemblea generale per discutere sulla politica dell'azienda che è al base dello scandalo. Verranno dibattuti problemi degli azionisti, delle aziende e quello del posto impiego della mano d'opera residente nel centro.

Raggiunto dopo tre mesi di lotta un positivo accordo

Aumenti del cottimo e delle paghe conquistati alla Pirelli di Torino

Le maestranze hanno ottenuto la piena soddisfazione per le richieste sul cottimo ed un parziale riconoscimento per il premio di produzione - L'agitazione alla Farmitalia

TORINO. 12. — I lavoratori della Pirelli hanno concluso uno sciopero quanto mai lungo ed eroico nello stabilimento di Torino — sciopero continuativo dal 13 luglio all'11 settembre — con un risultato nettamente positivo. I miglioramenti stabiliti dall'accordo consistono in un aumento del 17 per cento delle tariffe di cottimo, accompagnato da una maggiorazione del 10 per cento della retribuzione relativa alle ore lavorate fra 40 e 48 settimanali. Immediatamente, i lavoratori percepivano una somma variabile fra 8 e 10 mila lire — corrispondente a quattro giornate di retribuzione — più un prelievo di 15.000 lire, da rimborsare a partire dal 1962. Questi miglioramenti si aggiungono ad aumenti del premio di produzione che sono stati effettuati dalla azienda alla vigilia dell'inizio dello sciopero, allo scopo evidente di tentare una manovra per impedire la lotta dei lavoratori e l'acquisizione dei risultati voluti dalle maestranze. Ciò significa che le maestranze hanno ottenuto integralmente la piena soddisfazione e soddisfazione relativa all'aumento del cottimo, e soddisfazione relativa all'aumento del premio di produzione. Per la prima volta gli aumenti vanno da 2 a 3 milioni al mese, mentre per la seconda volta gli aumenti erano fissati in cifre da 700 a 900 lire al mese. Nel suo limite, rispetto ad una lotta così lunga ed eroica, questo risultato salariale ha per i lavoratori un significato importante. Per la prima volta, dopo sette anni, da quando lo sciopero ha iniziato la sua attività, i lavoratori di questa fabbrica Pirelli sono riusciti a scioperare, a resistere nello sciopero in condizioni difficilissime, a restare tutti uniti nella lotta, e così hanno imposto al padrone una trattativa che ha liquidato proprio uno dei punti essenziali della loro inferiorità rispetto agli altri lavoratori degli stabilimenti Pirelli, i cottimi, con la perequazione completa delle tariffe di cottimo, rispetto a quelle dello stabilimento Biocca. Sette anni fa, impiantando il nuovo stabilimento di Settimo Torinese, la Pirelli attuò un declassamento nelle qualifiche professionali che si è tradotto per anni nella perdita di migliaia di lire al mese per la maggioranza degli operai. Questo anno, quando anche gli operai dello stabilimento di Torino dovevano essere trasferiti a Settimo, dove presto lavoreranno nei nuovi impianti Pirelli che occupano 2500 operai, il padrone ha tentato la stessa manovra. Ma gli operai dello stabilimento Pirelli di Torino hanno respinto il declassamento con 19 giorni di sciopero, e gli operai dello stabilimento Pirelli di Settimo hanno conquistato aumenti salariali con quasi due mesi di sciopero. Dunque, la situazione sindacale è mutata radicalmente. La stessa rottura fra le organizzazioni sindacali, assai grave due mesi fa, alla vigilia dell'accordo, è scomparsa e declassamento nello stabilimento Pirelli di Torino, è stata almeno in parte superata. Le tre organizzazioni hanno condotto unitariamente la trattativa per la Pirelli di Settimo e contemporaneamente hanno assunto un impegno unitario per la difesa delle qualifiche professionali e del cottimo degli operai della Pirelli di Torino e per sostenere le loro rivendicazioni. Certo, dalla Pirelli alla Montecatini, proprio i grandi gruppi monopolistici oppongono la più accanita resistenza a contrattare anche modesti miglioramenti delle condizioni dei lavoratori. Proprio nelle grandi aziende, fonte di favolosi profitti, le lotte operaie sono particolarmente dure. La loro durezza deriva dal fatto che il grande padronato oppone una resistenza puramente politica alla contrattazione di qualsiasi miglioramento per i lavoratori. Ne è un segno la Pirelli, ma si guardi anche alla Montecatini. La Montecatini-Farmitalia ha disposto per i lavoratori che non partecipano agli scioperi non solo un premio di 2500 lire per ogni giorno di crumiraggio, ma un aumento continuativo di 2500 lire mensili, in questi termini: « La direzione ha disposto che, al termine dell'agitazione sindacale attuale in corso, a coloro che avranno totalizzato un numero di presenze in giorni di sciopero pari almeno a 110-150 giorni, verrà assegnato un premio fisso mensile di lire 2500. L'agitazione in corso alla Montecatini-Farmitalia ha come obiettivo immediato proprio un aumento salariale. Il comunicato della direzione dimostra che la padronanza dei fatti che il padrone può pagare un aumento salariale, e che lo aumento è giusto e necessario. Ma la condizione che il padrone impone per dare un aumento salariale e che gli operai — lavorando almeno 10 o 15 giorni di sciopero — scrivano sulla fronte ben chiara ed indelebile la frase fatidica: « Io sono un crumiro ». Un'offesa più grossolana e grottesca alla dignità dei lavoratori, al diritto di sciopero, al diritto di contrattazione sindacale non poteva essere fatta? SERGIO GARAVINI

Il ministro Bo alla Fiera di Brno

Il ministro delle partecipazioni statali, sen. Giorgio Bo, è intervenuto ieri mattina al ricevimento che l'ambasciatore di Cecoslovacchia a Roma, Jan Puhlik, ha offerto in onore della delegazione italiana che lunedì prossimo partirà per Brno, in vista ufficiale a Praga ed a Brno in occasione della Fiera internazionale che si tiene in questa ultima città. Della delegazione italiana, che sarà diretta dal ministro Bo, faranno parte, oltre al presidente dell'IRI prof. Petrucci, che è pure intervenuto al ricevimento — all'incarico di ministro delle partecipazioni statali e degli esteri.

Ieri a Foggia

Demagogica adunata dei «Centri agrari»

Un'altra manifestazione prevista per il 18 a Bari - La necessità della riforma agraria

(Dal nostro inviato speciale) FOGGIA. 12. — L'annuncio raduno dei gruppi più scorporati fascisti della provincia pugliese e lucana, che fanno capo ai «Centri di azione agraria», programmato per questa mattina a Foggia in un teatro, si è svolto invece in piazza Giordano. La manifestazione, che era stata preparata da diversi giorni e propagandata nelle due regioni con volantini (attraverso i quali erano state diffuse le parole d'ordine più demagogiche del tentativo di attirare nella lotta i braccianti contadini e braccianti), ha registrato dimensioni più ridotte di quelle previste dagli organizzatori. Sono intervenuti a Foggia alcuni dei nomi più noti dell'agricoltura pugliese ad ascoltare il principe Ruspoli, il presidente nazionale dei «centri di azione agraria». Il discorso è stato un esempio della demagogia sulle preoccupazioni degli agrari. L'oratore ha parlato di « cultura, di cui gli agrari sono loro responsabili insieme al governo. Durante tutto il discorso il principe Ruspoli ha continuamente cercato di dimostrare il suo amore disinteressato verso i contadini e i braccianti dichiarandosi anche strenuo difensore di questi ultimi. I braccianti e la stragrande maggioranza dei contadini e dei coltivatori diretti e mezzadri la risposta l'avevano data nella giornata di ieri a Bari con l'imponente sciopero e la grande manifestazione svoltasi nel capoluogo pugliese nel corso della quale avevano indicato la giusta linea di lotta da seguire per la soluzione globale dei problemi agricoli pugliesi. Al termine del comizio gli attori, con alla testa il principe Ruspoli si sono recati per protestare presso il consiglio agrario e quello di bonifica «quasi», che non sono stati dominati dalla politica di questi enti — e presso il ufficio dei contadini unitari a minacciare di non voler più pagare i contributi e qualsiasi altro tipo di tasse. Una analogo manifestazione è stata preannunciata per il 18 settembre prossimo a Bari. Uno degli slogan del fondo della manifestazione è stato quello della abolizione del sistema del prelievo a favore di un impegno a fini della iscrizione dei lavoratori negli elenchi anagrafici e della sua sostituzione con l'effettivo impiego mediante anche l'impostazione del libretto di lavoro per i braccianti. Ancora una volta la manifestazione operaia a Foggia degli agrari ha confermato come ormai nella agricoltura pugliese non vi può essere tregua. Da un lato si pongono gli interessi economici di classe della grande proprietà e dei gruppi agrari più reazionari e dall'altro i problemi della riforma agraria generale che da tutta la terra a chi la lavora e di una politica di difesa e di sostegno alla proprietà e alla azienda contadina, che avviene mediante la cooperazione per la rillanguescenza del suolo, colpo alla rendita fondiaria e al dominio dei monopoli nelle campagne. Punto di forza dell'azione in corso dei braccianti, dei coloni e mezzadri, degli affittuari e contadini nella lotta per l'aumento generale dei salari, contro il blocco che l'agricoltura deve imporre, lo aumento delle quote di riparto e la piena disponibilità dei prodotti, a favore dei mezzadri nonché la riduzione dei canoni di fitto a favore degli affittuari.

Non ancora fissati i prezzi dei concimi

L'Alleanza nazionale dei contadini ha chiesto al Comitato interministeriale dei prezzi di convocare la Commissione centrale che si deve occupare dei prezzi dei concimi. La richiesta è stata avanzata in quanto a tutto oggi non sono stati fissati i prezzi dei concimi chimici, per il 1960-1961, malgrado la campagna di distribuzione sia ormai iniziata e in fase avanzata. L'orientamento del governo sembra essere favorevole ad una riconferma dei prezzi dello scorso anno mentre — come rileva l'Alleanza dei contadini — esistono tutte le possibilità per una drastica riduzione dei prezzi stessi.

Una rivista della rivista «Terra e Lavoro»

La redazione della rivista «Terra e Lavoro», edita dall'Organizzazione internazionale dei lavoratori, ha informato l'organico della rivista che alcuni produttori, anche stampatori, hanno stampato un articolo del buco del Mezzogiorno che ha preso l'aspetto di una rivista di propaganda. L'articolo, che ha preso l'aspetto di una rivista di propaganda, ha annunciato che l'organico della rivista «Terra e Lavoro» ha informato l'organico della rivista che alcuni produttori, anche stampatori, hanno stampato un articolo del buco del Mezzogiorno che ha preso l'aspetto di una rivista di propaganda. L'articolo, che ha preso l'aspetto di una rivista di propaganda, ha annunciato che l'organico della rivista «Terra e Lavoro» ha informato l'organico della rivista che alcuni produttori, anche stampatori, hanno stampato un articolo del buco del Mezzogiorno che ha preso l'aspetto di una rivista di propaganda.

Trattative a Siena per i minatori

SIENA. 12. — Martedì 19 avranno inizio presso la sede dell'Assessorato agli Affari Industriali le trattative per la stipulazione del contratto integrativo provinciale dei minatori. L'ultimo incontro ebbe luogo cinque anni or sono da allora il problema è stato accantonato. In questi ultimi tempi però i lavoratori erano riusciti ad ottenere con la lotta sostanziali miglioramenti normativi di particolare modo per quelli che riguardano gli orari di lavoro.

USCIRA' A SETTEMBRE un numero speciale di RASSEGNA SINDACALE

dedicato a: ECONOMIA E SINDACATO. In questo numero un articolo di Sergio Garavini che ha presentato un'inchiesta sindacale sulla situazione economica del Mezzogiorno in Italia. Vi hanno collaborato: Mario Angrisani, Bruno Brogna, Carlo Ceccagna, Camillo Di Stefano, Vittorio Foa, Franco Formica, Enzo Gallo, Angelo Graziano, Valdo Magnan, Ezio Martini, Ruggero Spesso, Antonio Teco e Bruno Trentin. Un fascicolo curato dall'Ufficio economico della C.G.I.L. (Prezzo L. 600) Prenotate le copie presso I. EDITRICE «LAVORO» Via Pinaciano, 67 - Roma

Imponente affermazione della Germania democratica

Affari per oltre 150 miliardi realizzati a Lipsia dalla RDT

Il sabotaggio organizzato da Bonn è sostanzialmente fallito - L'Italia ha firmato contratti per mezzo milione di marchi - Sindacalisti di Bonn per il riconoscimento diplomatico dello Stato dell'Est

(Dal nostro corrispondente) BERLINO. 12. — Chiusura a Lipsia, cancelli della Fiera si riaprono fra sei mesi. Il boicottaggio bandito dagli organi dirigenti della Germania federale aveva fatto di questa una edizione, diciamo così, difficile. Tuttavia i cancelli si sono chiusi ieri in un'atmosfera di generale soddisfazione. Il boicottaggio federale è riuscito solo in parte e gli svantaggi che esso ha provocato sono stati superati dalla accresciuta partecipazione dei paesi socialisti. L'aumentato volume di affari di numerosi paesi espositori, dalla presenza, ad onta delle minacce di Bonn, di un forte numero di ditte della Germania occidentale. La stampa occidentale non ha lesinato gli sforzi per nascondere il sostanziale insuccesso della campagna di Erhard contro la partecipazione di ditte tedesco-occidentali alla Fiera di Lipsia. Ma le cifre lo danno torto. Il numero di queste ditte, come risulta dalle comunicazioni ufficiali della direzione della Fiera, è stato di 494, pari al 70 per cento degli espositori federali della precedente manifestazione di quest'anno. Erano assenti, e verso i «centri» occidentali, come la «Bayer» e la «Haeft», ma i loro stand sono stati occupati da una fabbrica di medicinali italiani e da un'industria chimica della RDT e dei visitatori ben pochi certamente ricordavano che quei padiglioni erano in passato riservati ad altre marche. Anche il proposito di questa direzione dei giganti federali, occorre notare che la loro presenza alla Fiera d'autunno è prevalentemente una questione di prestigio: per loro il maggiore interesse economico risiede nell'edizione di marzo nella quale, su una superficie quasi tripla di spazio, espongono un numero doppio di espositori. Vediamo alcune delle cifre riassuntive della Fiera d'autunno, le quali rischiarano da un particolare riferimento ai risvolti economici del successo della manifestazione commerciale. Il giro d'affari del commercio estero della RDT è salito a 2923 milioni di marchi (oltre 150 miliardi di lire), così suddivisi: 2145 milioni di marchi per il commercio con i paesi socialisti, 780 milioni di marchi per il commercio con i paesi capitalisti. Alle Fiere sono stati conclusi affari per un miliardo e 108 milioni di marchi. La RDT, come scriviamo in un'altra nota, aveva previsto di concludere con i paesi del campo capitalisti affari per un volume di settecento milioni di marchi (oltre cento miliardi di lire); questa previsione è stata superata di settantotto milioni di marchi. I contratti per le esportazioni dalla RDT verso l'estero hanno toccato la cifra di 181,5 milioni di marchi (1183 milioni verso i paesi socialisti e 652 verso i paesi capitalisti). L'Italia, in particolare, ha firmato contratti per l'acquisto di treni speciali (trecentomila marchi) e di registratori automatici (trecentomila marchi). Per le importazioni dall'estero nella RDT sono stati firmati contratti per 1108 milioni di marchi (982 milioni per le importazioni dai paesi socialisti e 126 milioni dai paesi capitalisti). I lavoratori stranieri sono aumentati rispetto all'anno scorso: sono invece diminuiti quelli venuti dalla Germania occidentale, passati da 20.000 dell'anno scorso a 7.800 di quest'anno. A un mese dal 13 agosto, con un clima internazionale teso, con la pressione di una violenta campagna di minacce e di ricatti, scatenata da Bonn, il successo della Fiera di Lipsia, ripetiamo, ha un'altra volta dimostrato la vitalità della RDT, il suo peso internazionale, il prestigio dal quale essa è circondata, la sua forza contrattuale commerciale di prim'ordine. E' un altro colpo alla già screditata dottrina Hallstein: di fatto, la questione firmati contratti per 1108 milioni di marchi (982 milioni per le importazioni dai paesi socialisti e 126 milioni dai paesi capitalisti) è superata dal crescente peso internazionale della RDT che essa rappresenta e della quale il mondo economico ha già preso atto da tempo, ad onta delle pretese degli uomini politici di Bonn. Alla questione del riconoscimento della RDT resta invece grandemente interessata la causa della distensione. L'istaurazione di rapporti corretti e normali e lo sviluppo di una mutua fiducia e per l'eliminazione degli strascichi della seconda guerra mondiale in questo senso si è pronunciata nei giorni scorsi anche la conferenza dei lavoratori dei due Stati tedeschi — manifestazione ormai tradizionale nel campo della Fiera di Lipsia — alla quale hanno partecipato anche ottanta sindacalisti e lavoratori giunti dalla Repubblica federale. GIUSEPPE CONATO

Dopo lo sciopero di lunedì

Primo successo operaio alla "General Motors"

Ottenuto il riposo richiesto per gli operai addetti alle catene di montaggio

DETROIT. 12. — Lo sciopero effettuato lunedì da 255.000 dei 350.000 dipendenti della General Motors ha ottenuto un primo successo. Un accordo sulla principale delle cinque richieste avanzate è stato raggiunto. Si tratta del riposo, da concedere agli operai che lavorano alle catene di montaggio. L'accordo è stato concluso nel corso di una riunione tra i delegati operai e la direzione. Tuttavia un nuovo contratto collettivo non potrà essere firmato se non quando sarà intervenuto un secondo accordo sugli altri quattro problemi in sospeso, in particolare riferendosi ai risvolti economici del successo della manifestazione commerciale. Il giro d'affari del commercio estero della RDT è salito a 2923 milioni di marchi (oltre 150 miliardi di lire), così suddivisi: 2145 milioni di marchi per il commercio con i paesi socialisti, 780 milioni di marchi per il commercio con i paesi capitalisti. Alle Fiere sono stati conclusi affari per un miliardo e 108 milioni di marchi. La RDT, come scriviamo in un'altra nota, aveva previsto di concludere con i paesi del campo capitalisti affari per un volume di settecento milioni di marchi (oltre cento miliardi di lire); questa previsione è stata superata di settantotto milioni di marchi. I contratti per le esportazioni dalla RDT verso l'estero hanno toccato la cifra di 181,5 milioni di marchi (1183 milioni verso i paesi socialisti e 652 verso i paesi capitalisti). L'Italia, in particolare, ha firmato contratti per l'acquisto di treni speciali (trecentomila marchi) e di registratori automatici (trecentomila marchi). Per le importazioni dall'estero nella RDT sono stati firmati contratti per 1108 milioni di marchi (982 milioni per le importazioni dai paesi socialisti e 126 milioni dai paesi capitalisti). I lavoratori stranieri sono aumentati rispetto all'anno scorso: sono invece diminuiti quelli venuti dalla Germania occidentale, passati da 20.000 dell'anno scorso a 7.800 di quest'anno. A un mese dal 13 agosto, con un clima internazionale teso, con la pressione di una violenta campagna di minacce e di ricatti, scatenata da Bonn, il successo della Fiera di Lipsia, ripetiamo, ha un'altra volta dimostrato la vitalità della RDT, il suo peso internazionale, il prestigio dal quale essa è circondata, la sua forza contrattuale commerciale di prim'ordine. E' un altro colpo alla già screditata dottrina Hallstein: di fatto, la questione firmati contratti per 1108 milioni di marchi (982 milioni per le importazioni dai paesi socialisti e 126 milioni dai paesi capitalisti) è superata dal crescente peso internazionale della RDT che essa rappresenta e della quale il mondo economico ha già preso atto da tempo, ad onta delle pretese degli uomini politici di Bonn. Alla questione del riconoscimento della RDT resta invece grandemente interessata la causa della distensione. L'istaurazione di rapporti corretti e normali e lo sviluppo di una mutua fiducia e per l'eliminazione degli strascichi della seconda guerra mondiale in questo senso si è pronunciata nei giorni scorsi anche la conferenza dei lavoratori dei due Stati tedeschi — manifestazione ormai tradizionale nel campo della Fiera di Lipsia — alla quale hanno partecipato anche ottanta sindacalisti e lavoratori giunti dalla Repubblica federale. GIUSEPPE CONATO



DETROIT — Un operaio della Cadillac mentre legge il manifesto che riporta la decisione di sciopero del sindacato

Per un nuovo contratto di lavoro

In agitazione a Pisa gli operai del vetro

Le assemblee delle maestranze della Saint Gobain e della VIS invitano i sindacati nazionali a mantenere le rivendicazioni respinte dall'Assovetro

PISA. 12. — I risultati della recente incartata fra i rappresentanti dell'Assovetro e dei sindacati operai, per il rinnovo del contratto nazionale di lavoro del vetro, sono stati esposti nel corso di un'assemblea dei lavoratori della Saint-Gobain e della VIS di Pisa. Nel corso di una appassionata discussione è stato approvato un documento che la loro delegazione ha fatto pervenire al presidente dell'Assovetro, invitando i sindacati nazionali a mantenere le rivendicazioni respinte dall'Assovetro. L'assemblea, avanzata la proposta di un contratto di lavoro, di cui la riduzione dell'orario di lavoro, gli aumenti periodici, di anzianità, la quattordicesima mensilità e il diritto di contrattazione a livello aziendale. Gli operai della Saint-Gobain e della VIS invitano inoltre le organizzazioni sindacali nazionali, a mantenere salde le loro posizioni, e confermano « la loro decisa volontà di lotta per pagare la ingiustizia padronale e raggiungere il conseguimento delle indigerabili aspirazioni dei lavoratori ». La contrattazione moderna che garantisce, oltre a un migliore trattamento economico, anche e soprattutto un diverso e più giusto rapporto sociale all'interno delle fabbriche. L'assemblea degli operai della Saint-Gobain e della VIS ha dato infine mandato alle sezioni sindacali e alle Commissioni interne « di promuovere le iniziative atte ad esprimere in forma concreta di protesta il loro sdegno ».

Uno scritto del prof. Ippolito

Un piano organico di centrali nucleari

Il prof. Felice Ippolito, segretario generale del Comitato nazionale per l'energia nucleare (C.N.E.N.), ha scritto per la rivista «Atomi, Petroli, Elettricità» un articolo nel quale esamina le prospettive del programma elettro-nucleare in Italia. Il prof. Ippolito parte dalla constatazione che entrambi i reattori di potenza attualmente in costruzione in Italia (e cioè i reattori destinati alla produzione di energia elettrica e non a scopi di studio) sono stati recentemente ammessi ad usufruire dei contributi statali dall'Euratom. Si tratta del reattore della SENN (gruppo IRI) alla base del Garigliano e del reattore della SIMEA (gruppo ENI) presso Latina: il primo funziona ad uranio arricchito secondo il metodo naturale. Il fatto che l'Euratom abbia riconosciuto l'importanza di entrambe queste centrali e delle due alternative tecniche che esse rappresentano, conferisce — secondo l'autore dell'articolo — « all'intero programma di potenza italiana una caratteristica di esperimento-pilota ». Il segretario del C.N.E.N. aggiunge che l'Italia potrà usufruire anche dei dati tecnologici ed economici del reattore ad acqua pressurizzata che rientra tra le iniziative dell'Euratom. Ciò, scrive Ippolito, « dovrebbe chiudere la fase delle prime esperienze in Italia. «I tempi sono ormai; ma-

Riprende l'agitazione per gli aumenti

Compatti scioperi a La Spezia all'Otomelara e Termomeccanica

Mta partecipazione degli impiegati — Ingiustificata intransigenza dei dirigenti delle due aziende I.R.I. — Deriso lo sviluppo della lotta

LA SPEZIA. 12. — I lavoratori dell'Otomelara e della Termomeccanica hanno ripreso oggi l'azione sindacale, iniziata due mesi or sono scioperando in modo compatto. Alla Termomeccanica il lavoro è stato sospeso dalle 9 alle 12 e ha voluto la partecipazione totale di 120 operai alla Otomelara lo sciopero è stato di 24 ore ed ha avuto una partecipazione operaia di oltre il 80 per cento e del 60 per cento tra gli impiegati. E' stata data così una ferma risposta ai dirigenti democristiani dei due stabilimenti, i quali mantenendosi verso le richieste di aumento una gretta intransigenza, nelle ultime trattative avevano cercato, servendosi di una falsa intermediazione del prefetto, di tacitare i lavoratori con il classico piatto di lenticchie. Questa intransigenza, che contrasta con i positivi accordi raggiunti in alcune aziende metalmeccaniche del settore privato, e che non trova alcuna giustificazione sul piano produttivo e di bilancio, l'Otomelara ha

Compatti scioperi a La Spezia all'Otomelara e Termomeccanica

cluso il 1960 con un aumento di 122 milioni e la Termomeccanica ha adoperato le sue capacità produttive per un valore di 120 milioni. La precisa posizione politica delle due aziende IRI era di impedire che i lavoratori aumentino il loro potere sindacale. In due numerose assemblee svoltesi nel corso dello sciopero, i lavoratori delle due aziende hanno denunciato a tre sindacati di categoria di precisare lo sviluppo della lotta futura.

Conseguiti notevoli progressi nella tecnica di tiro

Bersagli di precisione assegnati ai missili sovietici nel Pacifico

L'intera area di atterraggio sarà di trecento per trecentoventi chilometri — In corso al Cremlino i colloqui sovietico-cubani — Discorsi di Breznev e Dorticov

MOSCA, 12. — La regione del Pacifico in cui saranno coltivate le nuove, più potenti e perfezionate versioni di razzi vettori pluristadi sovietici sarà contenuta in una ristretta di quella usata dall'URSS nel gennaio dell'anno scorso — scrivono oggi Krasnaia Svjesta e Komsomolskaia Pravda a commento dell'annuncio della TASS sugli esperimenti missilistici che verranno effettuati dal 12 settembre al 15 ottobre prossimo.

La profondità dell'oceano in quella zona è superiore ai 4 chilometri, per cui le navi sovietiche d'osservazione potranno muoversi liberamente in qualsiasi direzione.

Stamane, al Cremlino, hanno avuto inizio i preannunciati colloqui sovietico-cubani. Da parte cubana partecipano il presidente Ostaio Dorticov e la personalità del suo seguito, e da parte sovietica il presidente del Presidium del Soviet supremo Leonid Breznev, il primo vice presidente del Consiglio Kossyghin, ed altre personalità. I colloqui, in

forma la TASS, si svolgono in un'atmosfera di amicizia e di comprensione reciproca. Sono stati pubblicati oggi anche i discorsi pronunciati ieri sera al Cremlino da Breznev e Dorticov in occasione del pranzo offerto dal presidente del Soviet Supremo.



MOSCA — La delegazione sovietica diretta dal Presidente Breznev (a sinistra) e quella cubana capeggiata da Dorticov (a destra), durante i colloqui in corso al Cremlino (Telefoto)

ENTRO LA FINE DELL'ANNO

Il GPRA trasferito da Tunisi a Rabat?

RABAT, 12. — Fra tre mesi al massimo il governo provvisorio della repubblica algerina si trasferirà da Tunisi a Rabat: questa la notizia proveniente da fonte bene informata, che stacca se è immediatamente portata al centro dell'interesse degli ambienti politici marocchini.

I risultati delle elezioni

I laburisti norvegesi perdono la maggioranza

Il partito socialista popolare a tendenza neutralista conquista due seggi

OSLO, 12. — Il Partito laburista norvegese che deteneva la maggioranza assoluta dal 1945 ha perduto nelle elezioni generali di ieri, quattro seggi e la maggioranza assoluta. Il Partito laburista, che si presentava alla consultazione con 78 deputati, ne ha ottenuti solamente 74. Due di questi seggi sono stati conquistati dal Partito socialista popolare, sorto appena sei mesi or sono con un programma di neutralismo integrale.

La perdita della maggioranza da parte dei laburisti crea una situazione difficile. Il primo ministro Gerhardsen, capo del partito, ha dichiarato a più riprese, in passato, che se non avesse potuto appoggiarsi a una maggioranza laburista assoluta avrebbe abbandonato la sua carica di presidente del Consiglio. Il nuovo parlamento norvegese avrà, all'inizio dei suoi lavori di ottobre, esaminare e decidere tra l'altro l'atteggiamento della Norvegia di fronte al Mercato comune.

Con un rapporto di Kim Il Sung

Aperto il Congresso dei comunisti coreani

Frol Kozlov, delegato del PCUS, sottolinea la necessità di vigilare contro il pericolo di guerra

PHYONGYANG, 12. — Il segretario del PCUS, Frol Kozlov, ha preso oggi la parola dinanzi al Congresso del Partito del lavoro coreano, in corso a Phonyngyang, per sottolineare la necessità che tutti i paesi socialisti mantengano viva la loro vigilanza contro le minacce di guerra.

Kozlov, che guida la delegazione sovietica al Congresso, ha affermato che gli occidentali stanno cercando di intimidire l'URSS per impedire che si firmi un trattato di pace con la Repubblica democratica tedesca e l'URSS — ha proseguito Kozlov — ha dovuto trarre le necessarie conclusioni dalla situazione, e rafforzare le sue difese e la sicurezza di tutti gli Stati socialisti. Sarebbe imprudente se in questo cruciale periodo storico restassimo inattivi, contando sulla misericordia celeste o sulla ragionevolezza dei maniaci della guerra.

Il Congresso si era aperto ieri con un discorso di Kim Il Sung, presidente del Comitato centrale del Partito, il quale, dopo aver parlato dei grandi successi conseguiti in questi anni nel lavoro di trasformazione e di edificazione socialista, aveva enunciato gli obiettivi del piano settennale (1961-67) per lo sviluppo dell'economia nazionale. Kim Il Sung si è anche soffermato sulla diversa situazione creata dall'occupazione americana nella parte meridionale del paese e sulla lotta per l'unificazione nazionale della Corea.

Brevi dal mondo socialista

URSS
Centrali elettriche azionate dalle maree
E' stato approvato dal competente ministero il progetto per la costruzione della prima centrale elettrica sovietica funzionante con la forza motrice delle maree. La centrale sorgerà nella penisola di Kola, vicino a Murmansk, e potrà entrare in funzione entro il 1964. La sua capacità è piuttosto modesta ma sono già in fase di progettazione centrali dello stesso tipo aventi una potenza molto più elevata.

ROMANIA
Aumenta l'esportazione delle confezioni
Nel corso di quest'anno le esportazioni di prodotti di abbigliamento sono già aumentate del 30 per cento rispetto al 1960. Fra i maggiori acquisti figurano l'Unione Sovietica, la Norvegia, l'Olanda, la Danimarca e il Canada. Importanti successi sono stati ottenuti nell'arricchimento degli armatori: dall'inizio di quest'anno è iniziata la produzione in serie di oltre 1200 nuovi modelli femminili e maschili, molti dei quali erano stati vietati nei precedenti congressi internazionali della moda.

COREA
Quintuplicato il numero degli universitari
Negli ultimi cinque anni il numero degli studenti universitari nella Repubblica democratica popolare coreana è quintuplicato. Prima della liberazione, nella parte settentrionale della Corea non esisteva nessuna università: oggi si funzionano 20 università e scuole superiori frequentate complessivamente da oltre 100 mila studenti. Nell'ultimo anno sono state inaugurate 21 nuove Scuole Superiori.

POLONIA
Volo inaugurale dell'aereo «MD-12»
Si è svolto sul percorso Varsavia-Rzeszow-Varsavia il volo inaugurale del nuovo apparecchio di produzione polacca «MD-12». I primi passeggeri sono stati i rappresentanti della stampa, della Radio e Televisione nonché il ministro delle Comunicazioni.

UNGHERIA
800 collezionisti alla Mostra filatelica
Oltre 800 collezionisti di 40 paesi hanno già confermato la loro partecipazione alla Esposizione filatelica internazionale di Budapest 61 che avrà luogo nella capitale ungherese dal 23 settembre al 3 ottobre.

URSS
Pipe parlanti per gli albanesi
La fabbrica Technodiv di Mosca ha iniziato la produzione di piccoli apparecchi portatili che consentono l'uso della parola a chi ha perduto la voce. Si tratta di speciali generatori di voce elettronica che tengono modelli sotto forma di oggetti vari. Uno dei tipi si presenta come un piccolo cilindro a forma di pipa, un altro come una comune pipa.

CINA
I giornalisti nipponici per la Cina all'ONU
La stampa di Pechino ha pubblicato il testo integrale del comunicato congiunto firmato a Tokio dalla delegazione dei giornalisti cinesi e dai rappresentanti del Congresso giapponese dei giornalisti e dei sindacati nipponici della stampa e degli editori. Nel documento la parte cinese esprime l'alto il suo pieno appoggio alla lotta del popolo nipponico contro la rinascita del militarismo in Giappone con la protezione degli USA. Dal canto loro i giornalisti giapponesi si pronunciano per l'annessione della Cina all'ONU.

POLONIA
Concluso il Festival della canzone
Si è concluso a Gdanek, con la solenne premiazione dei vincitori, il Festival internazionale della canzone. Il primo premio è stato vinto dal cantante danese Birn Wilke. Si sono inoltre distinti i can-

Il tifone « Pamela » sconvolge Formosa
TAIPEI, 12. — Il tifone che ha colpito Formosa il 10 settembre è stato battezzato con il nome di « Pamela ». Il tifone ha investito oggi Formosa con venti di 160 chilometri all'ora. Esso ha fatto centinaia di vittime e causato immense distruzioni. Si sta proseguendo la sua marcia verso la Cina. Nella sua rotta si sono registrati 135 morti e 134 feriti gravi, 456 feriti leggeri, 1273 case distrutte, 2547 case gravemente danneggiate. A Taipei una zona della città è rimasta completamente allagata isolando oltre 1000 persone. Le strade sono imbroccate di rottami, vetri infranti ed altri detriti. Un rapporto di Taipei è stato chiuso.

Le città della costa sepolte sotto metri d'acqua

Il ciclone «Carla», infuria nel Texas su un fronte di ottocento chilometri

Cinque morti a Galveston investita da una tromba marina — Houston paralizzata — Migliaia di case allagate



GALVESTON — Ecco ciò che è rimasto di un quartiere della città dopo il passaggio del ciclone (Telefoto)

Appello di pace alla conferenza medica internazionale

I genetisti per un accordo tra i governi che ponga al bando le armi atomiche

Annunciata una larga collaborazione tra studiosi di fisica e di biologia - Interessante esperienza di ricerche coordinate tra scienziati di vari paesi al congresso di neurologia

Con un appello per la definitiva messa al bando delle armi atomiche si è chiusa la seconda conferenza internazionale di genetica umana, alla quale hanno partecipato studiosi di trentuno paesi.

Perché il prof. Buzzati-Trevisani e lui l'autore della proposta aveva insistito nel sottoporre all'assemblea la nostra proposta di una conferenza internazionale di genetica umana, alla quale hanno partecipato studiosi di trentuno paesi.

L'ultima giornata della conferenza è stata dedicata all'esame dei problemi di genetica clinica. Relatore il prof. Gedda, sono intervenuti nella discussione numerosi studiosi: tra gli altri i professori Rossier e Taillard, Gornin, Jorgensen, Maltarello, Tante, Roizin e Mellmann.

Un esempio di collaborazione su scala internazionale fra gli scienziati, assai stimolante e indicativo delle esigenze che la medicina moderna pone con forza all'attenzione di tutti, è stato offerto ieri alla seduta comune del congresso di neurologia ed elettroencefalografia e neurofisiologia. Si tratta di una relazione collettiva illustrata dal prof. Galvani di Marigliano, che è il risultato di una indagine condotta parallelamente in diversi paesi (Francia, Italia, Inghilterra, USA, Cecoslovacchia, Giappone, Germania), attraverso rilevazioni elettroencefalografiche su pazienti affetti da malattie cardiovascolari e respiratorie.

Concordi Cuba e la Cecoslovacchia sui problemi internazionali

Concordi Cuba e la Cecoslovacchia sui problemi internazionali

PRAGA, 12. — (OP) — Cecoslovacchia e Cuba, in un documento comune, firmato a conclusione della recente visita della delegazione cubana, hanno rilevato la necessità di liquidare tutte le basi militari all'estero, nell'interesse della pace.

Dalla RAI e dall'Italcable

Costituita una società per le comunicazioni spaziali

Parteciperà agli esperimenti che si intendono condurre con i satelliti americani

Il ministro delle Poste e delle Telecomunicazioni, Ubaldo Tanzi, ha annunciato che la società americana NASA ha deciso la prosecuzione degli esperimenti con il lancio di satelliti «attivi», di maggiore efficacia.

Mentre la NASA si occupa della costruzione, del lancio e del «tracking» di questi satelliti sperimentali, la società americana europea, tra cui la nuova società in via di formazione, appronteranno le complesse stazioni terminali per la ricezione dei collegamenti via satellite.

Il ministro delle Poste e delle Telecomunicazioni, Ubaldo Tanzi, ha annunciato che la società americana NASA ha deciso la prosecuzione degli esperimenti con il lancio di satelliti «attivi», di maggiore efficacia.

URSS

Pipe parlanti per gli albanesi

La fabbrica Technodiv di Mosca ha iniziato la produzione di piccoli apparecchi portatili che consentono l'uso della parola a chi ha perduto la voce.

I giornalisti nipponici per la Cina all'ONU

La stampa di Pechino ha pubblicato il testo integrale del comunicato congiunto firmato a Tokio dalla delegazione dei giornalisti cinesi e dai rappresentanti del Congresso giapponese dei giornalisti e dei sindacati nipponici della stampa e degli editori.

URSS

Volo inaugurale dell'aereo «MD-12»

Si è svolto sul percorso Varsavia-Rzeszow-Varsavia il volo inaugurale del nuovo apparecchio di produzione polacca «MD-12».

Concluso il Festival della canzone

Si è concluso a Gdanek, con la solenne premiazione dei vincitori, il Festival internazionale della canzone. Il primo premio è stato vinto dal cantante danese Birn Wilke.

URSS

Centrali elettriche azionate dalle maree

E' stato approvato dal competente ministero il progetto per la costruzione della prima centrale elettrica sovietica funzionante con la forza motrice delle maree.

Quintuplicato il numero degli universitari

Negli ultimi cinque anni il numero degli studenti universitari nella Repubblica democratica popolare coreana è quintuplicato.

URSS

Pipe parlanti per gli albanesi

La fabbrica Technodiv di Mosca ha iniziato la produzione di piccoli apparecchi portatili che consentono l'uso della parola a chi ha perduto la voce.

I giornalisti nipponici per la Cina all'ONU

La stampa di Pechino ha pubblicato il testo integrale del comunicato congiunto firmato a Tokio dalla delegazione dei giornalisti cinesi e dai rappresentanti del Congresso giapponese dei giornalisti e dei sindacati nipponici della stampa e degli editori.

