novità

Editori Riuniti

storia

Franz Mehring
Storia della socialdemocrazia tedesca
Introduzione di Ernesto Ragionieri
Pensiero e azione socialista nei volti riflessi
500 pagine, 3000 lire
Un esposto storiografico mancato classico dell'interpretazione marxistica della storia apre una nuova collana di testi e documenti sulla storia del socialismo moderno

Antonio Gramsci
Il Vaticano e l'Italia
Piccola biblioteca marxista
128 pagine, 400 lire
Una raccolta completa degli scritti gramsciani intorno alle influenze ideologiche e politiche della Chiesa cattolica sulla società italiana e alle moderne tendenze interne all'organizzazione ecclesiastica

Walter Markov
Sistemi coloniali e movimenti di liberazione
Quaderni dell'Istituto Gramsci
208 pagine, 1000 lire
Il più aggiornato sommario di storia coloniale che illumina in tutti i suoi aspetti uno dei processi storici più importanti della nostra epoca

Mario Vaini
Le origini del fascismo a Mantova
Introduzione di Gastone Manacorda
Biblioteca del movimento operaio
272 pagine, 1200 lire
Una ricerca accurata e documentata di un gruppo studioso su sul terreno di una provincia italiana si verificano ipotesi generali che interessano tutto un periodo della nostra storia

cinema

Vsevolod Pudovkin
La settima arte
Nuova biblioteca universale
250 pagine, 1000 lire
Questa vasta raccolta di scritti di uno dei maestri del cinema sovietico, arricchita da note e bibliografie di oltre 500 titoli, offre nuovi spunti per un'attenta critica dei problemi del linguaggio filmico e del cinema in generale

narrativa

Maksim Gorki
Konovalov
Opere complete di Gorki, Vol. III, 620 pagine, 1800 lire*
Protagonisti di questo ciclo di racconti giovanili gorkiani sono gli ex uomini e personaggi tipici della Russia del primo sviluppo capitalistico

In vendita nelle librerie e presso le Filiali Editori Riuniti di: Roma, Via dei Frentani, 4 (Tel 451 951) — Napoli Piazza Francese 56 (Telefono 317 769)

Editori Riuniti - Roma

Un articolo del compagno Degli Esposti, segretario generale dello SFI

L'aumento delle tariffe ferroviarie conseguenza degli errori del governo

La decisione di aumentare le tariffe e di smantellare una parte della rete ferroviaria reca un nuovo colpo allo sviluppo produttivo delle zone depresse — Troppo pochi i 500 miliardi messi a disposizione dell'Azienda — La lotta dei ferrovieri per fare delle F.S. un'azienda pilota nel campo dei trasporti

Ritengo che bene abbia fatto ieri la Segreteria dello SFI a protestare per il fatto che il governo abbia definito le sue scelte di politica economica in materia ferroviaria senza sentire il bisogno di discutere preventivamente con i Sindacati unitari. Questa presa di posizione riconferma lo impegno dei sindacati di operare per imporre il riconoscimento dell'art. 46 della Costituzione, cioè il diritto della categoria di essere partecipe della gestione aziendale. I ferrovieri terranno fede a questo loro proponimento, in quanto hanno coscienza che specie a loro spetta di affermare nei fatti una politica che si ispiri agli interessi della collettività nazionale, per uno sviluppo armonico e coordinato dei trasporti ferroviari con quelli stradali e lacunali sulla base di mezzi celeri, sicuri ed a bassi prezzi.

* * *

Conoscendo seppure sommariamente — attraverso la stampa — i propositi del governo, non si può certo pensare che gli interessi dei più saranno dalla D. C. e dal governo tenuti nella dovuta considerazione.

Valga a riprova di ciò la decisione di aumentare le tariffe per scaricare, attraverso una specie di imposta indiretta sui meno abbienti e sui prodotti di maggiore consumo, le conseguenze di una errata politica passata. Che poi questa decisione inappellabile possa dare un nuovo colpo allo sviluppo produttivo delle zone depresse, che importanza ha per i tipi di «meridionalisti», come quelli che sono al governo? Eppure tutti sanno che, oggi, solo le F. S. sono in condizione di assicurare alla produzione agricola e industriale del Mezzogiorno il trasporto ai nostri mercati settentrionali ed esteri a costi competitivi.

* * *

Si decide invece di aumentare le tariffe e si insiste per lo smantellamento di una parte della rete ferroviaria. Il bello è che si pretenderebbe di tranquillizzare le popolazioni interessate e gli utenti assicurando che «le linee ferroviarie a scarso traffico, che saranno sostituite con servizi automobilistici, praticheranno le stesse tariffe ferroviarie»: come se il problema fosse quello di stabilire il livello delle tariffe delle autolinee sostitutive e non quello — preliminare decisivo — di decidere chi dovrà gestire i servizi stradali sostitutivi.

Se questi servizi fossero assegnati a concessionari privati, l'Azienda ferroviaria statale, dovrebbe poi sovvenzionarli, con il proprio bilancio, appunto per assicurarsi il mantenimento delle tariffe ferroviarie, più basse di quelle automobilistiche. Ma se le F.S., per assicurarsi il non aumento delle tariffe del servizio stradale sostitutivo, devono accollarsi l'onere delle sovvenzioni ai privati (i quali manovrano come vogliono nelle zone da essi monopolizzate), perchè queste o gli Enti locali non possono assumere direttamente la gestione dei servizi automobilistici sostitutivi ed integrativi del trasporto ferroviario?

E' partendo da queste considerazioni che, nella sua nota di ieri, la Segreteria dello SFI ha denunciato l'operazione «rami secchi» come tendente ad allargare, nel campo dei trasporti, la già consistente penetrazione dei gruppi monopolisti facenti capo alla FIAT, Pirelli, Italcementi, Petrolieri, ed alle loro diramazioni quali la Sita, la Zeppieri, ecc.

La stessa considerazione vale per l'insufficienza dei miliardi messi a disposizione della Azienda (500 per i prossimi 3 anni) insufficienza evidente quando si confronti questa cifra con i 1000 miliardi e più che si stanziano per le autostrade: buona parte delle quali, guarda caso, dovrebbero essere costituite parallelamente alle linee ferroviarie già elettrificate ed a più alto potenziale di traffico, che non possono ancora essere usate al massimo per la usura e la carenza delle linee e del materiale rotabile in dotazione alle F.S.

* * *

Si accusa peraltro il progetto di riforma delle F.S. elaborato dal governo perchè — dice la grande stampa — eliminerebbe lo attuale confusione fra potere politico e amministrativo nella direzione degli affari ferroviari, e metterebbe finalmente il ministro nella condizione di «fare la politica dei trasporti». Se il testo del progetto di legge approvato dal governo è quello che ho avuto la possibilità di leggere, anche su questo aspetto vi sono da avanzare — a dir poco — consistenti riserve. Si ponga ad esempio mente al fatto che la quasi totalità dei futuri componenti il Consiglio di Amministrazione delle FS (compreso il presidente, il vice e il direttore generale) dovrebbero essere scelti incontrollatamente dal ministro fra «tecnici» estranei alle ferrovie. Se così stanno le cose, chi può pensare che una siffatta procedura possa assicurare la impermeabilizzazione del CdA delle FS dall'attuale ingerenza del sottogoverno clericale e dai cosiddetti «gruppi di pressione», lungamano dei monopoli privati?

* * *

E ancora. Quale efficacia può avere la riforma tecnico-direzionale di una Azienda di Stato quale le FS, che opera in un così complesso settore, se non è decisa contemporaneamente ad una serie di altri atti politico-legislativi di carattere antimonopolistico che mettano ordine in tutto il settore partendo dal riconoscimento dell'interesse preminente della gestione pubblica di questo servizio? E' proprio questo presupposto che il Governo ha dimostrato ancora una volta di non accettare.

* * *

La preoccupazione del governo di fare di tutto perchè le cose non cambino emerge anche se si circoscrive l'esame alla soluzione tecnica che si vuol adottare per mettere in condizione il ministro di «fare la politica dei trasporti». Non si vede infatti come potrà il ministro dei trasporti coordinare la politica del settore quando i più ampi poteri di sua competenza previsti dal citato progetto di «riforma rivoluzionaria» sono limitati al trapasso, dal ministero dei Lavori pubblici a quello dei trasporti, delle sole nuove costruzioni ferroviarie.

La confusione attuale nei poteri e nelle competenze politiche rimarrà. Al ministro dei Lavori pubblici rimarrebbero la viabilità ordinaria e i programmi stradali e autostradali, la sicurezza del traffico verrebbe ancora lasciata al ministro dell'interno. Le strade statali rimarrebbero in consegna all'ANAS (che fa capo al ministero dei Lavori pubblici) e le autostrade farebbero ancora capo al ministero delle Partecipazioni statali.

Non si venga a dire che ad una siffatta anarchia si può ovviare attraverso una collaborazione fra i quattro ministri che rimarrebbero direttamente interessati al settore. L'esempio penoso del ministro dei lavori pubblici, che non vuole riconoscere l'opportunità di esaminare il piano di sviluppo delle autostrade unitamente all'esame di merito delle condizioni delle strade statali, provinciali e comunali, e delle condizioni delle F.S., è di per sè eloquente.

* * *

Credo che anche da queste considerazioni emerga la giustezza della posizione già assunta dalla CGIL e dallo SFI in materia. Ritengo anche che ad una lotta come quella che stanno ora sostenendo i ferrovieri dello Stato per fare delle F.S. una Azienda pilota nel campo dei trasporti e per imporre così in tutto il settore una politica antimonopolistica, non possa mancare la solidarietà attiva degli utenti e delle loro organizzazioni, degli Enti locali, dei partiti democratici e di tutte le forze democratiche del Paese.

R. DEGLI ESPOSTI

Dall'ergastolo alla libertà

Assolti in appello gli amanti di Sezze

L'assoluzione motivata dalla mancanza di prove — Tre ore di camera di consiglio — Le richieste del Pubblico Ministero

NAPOLI, 24 — Con l'assoluzione, per insufficienza di prove, dei due imputati, si è concluso oggi davanti ai giudici della terza sezione della Corte di Assise di Appello di Napoli, il riesame del processo a carico di Angelo Parma e Ubalda Maenza, gli «amanti di Sezze Romano», accusati di aver ucciso il 13 settembre del 1952, in concorso tra loro, Americo Faraone, marito della donna, delitto per il quale dalla Corte di Assise di Latina erano stati condannati all'ergastolo a conclusione del processo di prima istanza.

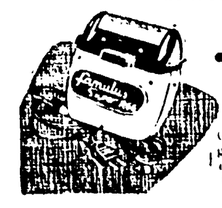
Il Parma e la Maenza ricorsero alla Corte di Appello di Roma che confermò la loro condanna alla massima pena. Un successivo ricorso dei due condannati alla Corte di Cassazione provocò il rinvio del riesame del processo alla Corte di Assise di Appello di Napoli che oggi, come si è detto, dopo tre ore di permanenza in camera di consiglio ha mandato assolti gli imputati per insufficienza di prove. Il P. M. aveva chiesto la conferma della condanna all'ergastolo.

Il diario degli esami di maturità

Il ministero della Pubblica Istruzione ha reso noto il diario completo degli esami di maturità e di abilitazione che, come già fu preannunciato dai precedenti dispositivi, inizieranno il 3 luglio con le prove scritte della maturità classica, scientifica e abilitazione magistrale, maturità artistica e abilitazione tecnica.

L'8 luglio avranno inizio gli esami orali per la maturità classica e scientifica, e l'abilitazione magistrale. Lo stesso giorno avranno inizio le prove orali anche negli Istituti Tecnici Agrari e Tecnici Industriali, mentre negli Istituti Tecnici Commerciali e per Geometri e Professionali femminili avranno inizio l'11 luglio. Gli alunni che dovranno affrontare per primi le prove orali sono quelli del Nautico: la data fissata è il 7 luglio. I candidati alla maturità artistica le affronteranno più tardi, il 22 luglio.

Per le prove scritte sono concesse sei ore; pertanto nell'unico giorno stabilito, cioè il 3 luglio, solo i candidati alla maturità classica, per le due composizioni su temi assegnati, e quelli degli Istituti Tecnici e Professionali femminili per le prove classiche e scientifica, e l'abilitazione magistrale, lo stesso giorno avranno inizio le prove orali anche negli Istituti Tecnici Agrari e Tecnici Industriali, mentre negli Istituti Tecnici Commerciali e per Geometri e Professionali femminili avranno inizio l'11 luglio. Gli alunni che dovranno affrontare per primi le prove orali sono quelli del Nautico: la data fissata è il 7 luglio. I candidati alla maturità artistica le affronteranno più tardi, il 22 luglio.


famulus
Super R66
Concessionario per l'Italia: Organizzazione «Famulus» del dottor ENZO DALL'OLIO, Firenze - Via Venezia n. 10.

Protesta il sindacato lavoratori del commercio alberghi e servizi

Un colpo al turismo i trasporti più cari

La Segreteria del SILAP aderente alla Federazione italiana lavoratori del commercio, alberghi e servizi (FILCAMS-CGIL) ha diramato ieri un comunicato nel quale sottolinea che l'aumento di ben il 15% delle tariffe ferroviarie deciso dal governo «rappresenta un nuovo e duro colpo al movimento turistico del nostro Paese».

«Oltre che del turismo straniero — prosegue il comunicato — è assolutamente necessario che il governo tenga conto delle già scarse possibilità degli italiani di godere le ferie annuali in località turistiche e curative. Nello scorso anno solo l'11% della popolazione italiana godette di un periodo più o meno breve di queste ferie. E' chiaro che, invece di aumentare, questo numero tenderà a diminuire di fronte al sensibile aumento dei trasporti ferroviari.

«Pertanto il Sindacato nazionale dei lavoratori di albergo, aderente alla FILCAMS-CGIL eleva una viva protesta per questo provvedimento che viene a turbare il settore del turismo, dopo il colpo subito recentemente con il prolungamento del periodo scolastico.

«Nel contempo esso invita il governo ed in particolare il ministro dei Trasporti e quello del Turismo, ad esaminare con carattere di urgenza le possibilità di agevolare con specifiche disposizioni il movimento turistico nazionale che si vale dei trasporti ferroviari, permettendo così quello sviluppo in teoria auspicato, ma nella pratica ostacolato».

Il processo per la «sommossa del vino»

Venerdì prossimo la sentenza per i viticultori di Sandonaci

La difesa reclama giustizia per gli imputati - «Il verdetto deve essere lo specchio della situazione che esisteva nel 1957 e che ancora oggi esiste» - Le arringhe degli avv. Salamanna e Guadalupi

(Dal nostro inviato speciale)

BRINDISI, 24. — Altri due difensori hanno parlato oggi al processo per la «sommossa del vino»: l'avvocato Antonio Salamanna e l'on. Mario Marino Guadalupi. Entrambi hanno percorso la strada aperta ieri dalla coraggiosa e documentata requisitoria del P.M., dott. Letizio Giannoni, e dai loro colleghi, avvocati D. Francesco e Lolli; col magistrato, naturalmente, hanno dissentito sulle conclusioni e, terminati gli interventi, hanno chiesto la assoluzione piena per gli imputati. La sentenza è stata rimandata ancora una volta, per gli impegni di alcuni legali; a quanto pare, il tribunale si ritirerà in Camera di consiglio soltanto venerdì prossimo.

Oggi hanno parlato gli avvocati della difesa. Ha preso per primo la parola l'avv. Salamanna, che ha denunciato le storture giuridiche del processo. Subito dopo ha preso la parola l'avv. Guadalupi.

L'on. Guadalupi si è chiesto «che cosa ha portato la rivolta del vino nei rapporti tra Stato e cittadino, nella vita nazionale, nella società italiana?». E ha risposto: «Ha provocato un sollecito intervento del potere giudiziario, ha messo il potere esecutivo, la polizia, in condizione di agire prontamente tutte quelle operazioni. Dopo i fatti di Torchiarolo, San Pietro Vernotico, Cellino San Marco e Sandonaci, il legislatore ha disposto un provvedimento di clemenza includendo tra i reati politici anche quelli commessi per motivi economici e il Parlamento ha abolito l'imposta comunale sul vino.

«Nella sentenza di rinvio a giudizio non compaiono i nomi dei poliziotti che uccisero, non compare il nome di chi dette l'inumano ordine di sparare: ci sono soltanto nomi di lavoratori. Questo fa rabbrividire: tutti sappiamo che se le forze di polizia fossero state più accorte, più caute, più responsabili, Sandonaci e San Pietro Vernotico non si sarebbero macchiati di sangue. Dunque, c'è una responsabilità colpevolmente ignorata e una responsabilità perseguita. Noi reclamiamo un atto di giustizia: dobbiamo arrivare ad un doloroso compromesso perchè altrimenti questo processo andrebbe rifatto da capo. Il verdetto deve essere un atto di umanità. La folla che dimostrava — ha continuato il difensore — arrivò a dar vita ad un tumulto ma, inizialmente, non ebbe una carica sediziosa: nelle piazze c'era una folla che voleva soltanto protestare, battersi contro la fame e la miseria, per il pane dei figli, per un inverno sicuro. Vanno dunque concesse tutte le attenuanti, compresa quella dell'aver agito per motivi di particolare valore morale e sociale.

«Raffaele Palma e Carmine Bast — ha detto poi l'oratore — sono i più bersagliati in questo processo, si capisce: sono i più conosciuti, sono l'uno socialista, l'altro comunista, sono "capi popolo", come dicono ancora i carabinieri... Noi abbiamo il dovere di difendere le ragioni del sud anche nelle aule di giustizia, c'è troppa povertà, c'è troppa fame qui, c'è troppo colpevole disinteresse nel governo. Di Blasi parlerà più diffusamente il suo difensore. Palma fu arrestato soltanto perchè era ed è un dirigente sindacale stimato, apprezzato, seguito, ha fatto 18 mesi di carcere preventivo, 18 lunghi mesi. Contro di lui non ci sono prove se non le parole di un mezzano: il paese è d'alcuni carabinieri ha fatto quello che poteva per calmare i dimostranti esasperati, non poteva agire diversamente da come ha agito: perchè quello era il suo posto. Pensate forse che, se fosse colpevole, avrebbe soccorso quella povera donna che gemeva e sanguinava sulla strada, quella povera donna ferita non si vuol sapere da chi, ne perchè; e la avrebbe accompagnata allo ospedale di Brindisi con una camionetta della polizia?

«Non si vuol sapere neppure — ha aggiunto Guadalupi — chi ha ucciso Marco Cito, Luciano Valentini e Maria Calogiuro. Ma la legge è legge, e non si sa chi paga. Però Raffaele Palma, soltanto perchè era il capolega dei contadini, venne portato in questura e ammanettato. Ora il tribunale ha il dovere di assolverlo, di renderli giustizia. La vostra sentenza — ha concluso lo on. Guadalupi rivolgendosi ai giudici — deve costituire una spinta in avanti perchè cambi la situazione nelle campagne, perchè da allora niente è mutato.

Una scoperta rivoluzionaria sui
CAPELLI BIANCHI
Che cos'è il fotopigmento?
Oggi moltissimi giovani e una necessità. Dovunque vogliate essere giovani e...
Questa tendenza a grigiare che una volta era ignota ha oggi colpito moltissime persone e serie occuparsi a fondo del loro problema bianchi. Un tempo questi mostravano con orgoglio, quasi apparente brillantezza delle di altro, ma ora è male e brutto.
Solo oggi però il problema può ritenersi veramente risolto, grazie alla scoperta del fotopigmento.
Il cervello stanco non è un pericolo, basta soltanto stimolare l'organismo con il segreto contenuto nel fotopigmento.
Il fotopigmento viene prodotto con estratti naturali delle sostanze contenute nella brillantina Ragazzoni il primo prodotto scientifico e razionale che esista per ridare ai capelli bianchi il colore giovane e...
Un incomparabile vantaggio della brillantina vegetale Ragazzoni è che, mentre ravviva i capelli, le rinforza e le fa più morbido, effetto che, aggiunto a quello del fotopigmento, li dà una lucentezza e così progressiva e naturale che nessuno può accorgersi che è Anche la persona più attenta può così in poco tempo cambiare e ringiovanire completamente. La brillantina Ragazzoni nel marchio e da ogni altra brillantina normale. I capelli magnificamente soffici e brillanti.
La nuova confezione con spazzola stilizzata rende ancor più semplice e perfetta l'applicazione.
Richiedetela presso le profumerie e parrucchierie e RAGAZZONI, Castano Prim. (Mi). Venezia inviando L. 500 (confezione con stilla gocce)
FRANCO MAGAGNINI

ISTITUTO ITALIANO MARCHIO DI QUALITÀ
APPARECCHIO CONFORME NORME
MARCHIO DI QUALITÀ
il frigorifero che dura una vita
Frigoriferi
TELEFUNKEN
la marca mondiale