OGGI Sbaglio di indirizzo

« Signor Direttore,

Le scrivo in riferimento al trafiletto di Fortebraccio di domenica 16-5-'71, dedicato all'intervista di Mons. Toniolo in occasione del recente documento di Paolo VI. Se l'obiettivo che si propone Fortebraccio è solo quello di fare del sarcasmo, si può riconoscere che lo obiettivo l'ha raggiunto, così come spesso (non sempre) gli riesce. Se invece ciò che si propone è un tantino più serio, ossia se anche i suoi trafiletti devono servire alla crescita di una coscienza politica e al raggiungimento di una maggiore chiarezza di giudizio su ciò che avviene, allora al signor Fortebraccio conviene una documentazione più seria, o forse, nell'ipotesi più cattiva, una maggiore onestà professionale.

« L'incriminata frase: " Ma quante sono le persone veramente responsabili e consapevoli in politica ", accuratamente isolata dal contesto di un discorso più ampio, può forse rivelare " qualunquismo " e " stupidità ". Ma, appunto, solo se isolata nel contesto. Il signor Fortebraccio forse ignora, o finge di ignorare, che il comunismo è recepito molto spesso in termini di abbattimento e alternativa del sistema capitalistico, di lotta di classe, anche di rifiuto della chiesa-istituzione-vaticano, ma non sempre comunismo si identifica con materialismo storico, anzi, a livello di massa, pare proprio di no. E' ingenuità ignorare questo, come è ingenuità ignorare che per un cattolico diviene problema di coscienza la possibilità di distinzione tra l'accettare analisi e metodi di lotta marxisti - leninisti, e il rifiutare l'ideologia che ispira tali analisi e metodi.

« Non è desiderio di sterile polemica. E' che uno, come cristiano che crede nella sua fede e che crede anche nel bisogno di un capovolgimento della logica padronale di vecchio e nuovo stampo, che crede perciò nella solidarietà di classe e di lotta tra cristiani e marxisti, uno così, dicevo, non trova giusto che si sorrida su uno dei problemi che toccano maggiormente i cristiani, oggi. Ha tutto il diritto, il signor Fortebraccio, di fregarsene dei problemi dei cattolici; può anche, se vuole, giudicare tali problemi come masturbazioni cerebrali frutto dell'alienazione religiosa.

« Ma giocare sulla pelle altrui, mi pare, non è da compagni (o da fratelli, come dico io) o quanto meno non è da persone " responsabili e consapevoli in politica ". Firmato: Renato Rebuzzini, prete. Milano-Baggio ».

* * *

Poiché il Direttore ce lo consente, risponderemo noi alla lettera di Don Rebuzzini. Cominciamo con una premessa. E' nostro uso, morale prima ancora che professionale, non « isolare » mai parole o frasi dal contesto in cui sono inserite. Anche questa volta, nel nostro corsivo del 16 maggio, abbiamo citato la fonte della informazione che ci accingevamo a commentare (Il Messaggero) e abbiamo interamente riferito il passo in questione, che era questo: « E' stato chiesto tra l'altro a mons. Toniolo se fosse ancora valida la scomunica nei confronti dei comunisti: la risposta è stata di sì, seppure con un " distinguo " e cioè che la condanna era da intendersi contro chi " consapevolmente " avesse aderito alla ideologia materialista del marxismo. " Ma quante sono le persone veramente responsabili e consapevoli in politica? " si è chiesto mons. Toniolo ».

Ora, l'arcivescovo Toniolo, per la carica che ricopre e per l'autorità con cui parlava, nella sua conferenza stampa, ai giornalisti, non doveva, lo ripetiamo anche adesso che la lettera di Don Rebuzzini ci ha indotto a ripensarci attentamente, non doveva, dicevamo, concludere la sua risposta su un punto così delicato con una battuta che non esitiamo a definire da vagone ristorante. E non doveva, proprio in forza della distinzione che Don Rebuzzini esprime con chiarezza quando scrive: « ...il comunismo è recepito molto spesso in termini di abbattimento e alternativa al sistema capitalistico, di lotta di classe, anche di rifiuto della chiesa-istituzione-vaticano, ma non sempre comunismo si identifica con materialismo storico, anzi, a livello di massa, pare proprio di no ». Ma allora, se è così, come ci si può chiedere se sia responsabile e consapevole, in politica, chi, essendo e rimanendo cristiano e cattolico, conduce la sua lotta politica nel partito comunista?

Questo partito, all'articolo 2 del suo statuto, dice: « Possono iscriversi al Partito comunista italiano i cittadini che abbiano raggiunto il diciottesimo anno di età e che — indipendentemente dalla razza, dalla fede religiosa e dalle convinzioni filosofiche — accettino il programma del partito... » eccetera. Si tratta dunque di diventare comunisti per fare politica, una certa politica (quella dell'« abbattimento del sistema capitalistico, della lotta di classe, del capovolgimento della logica padronale di vecchio e nuovo stampo », per dirla con Don Rebuzzini) e sono innumerevoli, in Italia, i comunisti, uomini e donne che per essere tali, non rinunciano affatto alle loro convinzioni religiose e a praticarne i riti. Noi ne conosciamo molti, moltissimi, e in particolare ne conosciamo uno intimamente, proprio come se fossimo lui: ed è appunto in nome di questa convinzione religiosa, alla quale Don Rebuzzini, incautamente, suppone che abbiamo voluto recare offesa, che rifiutiamo con sarcasmo e (lo aggiungiamo ora) con sdegno, la domanda di mons. Toniolo, formulata con una leggerezza e una « sufficienza » qualunquistiche e stupide.

Don Rebuzzini non deve dimenticare che gli uomini e le donne comunisti che credono in Dio e vanno in Chiesa, sono perfettamente consapevoli e responsabili, e non lo deve dimenticare neppure l'arcivescovo Toniolo, il quale sa benissimo che la famosa scomunica di Papa Pacelli fu un gesto politico, compiuto quando i lavoratori, se volevano abbattere quel sistema capitalistico che oggi anche le sinistre cattoliche esplicitamente condannano (ma combattono con mille reticenze e confuse esitazioni) avevano davanti a sé una sola milizia a cui affidarsi e partecipare: la milizia comunista, e il Papa di allora, appellandosi a una fede che il partito comunista italiano ha sempre rispettato nei suoi iscritti, intese soprattutto preservare un sistema iniquo, che tanti cattolici, rimasti nelle file politiche cattoliche hanno imparato dal comunismo a combattere.

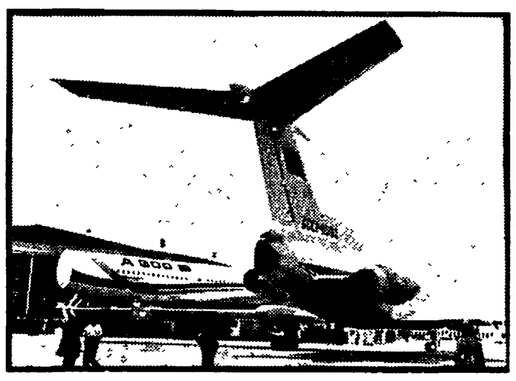
Noi abbiamo letto con molto interesse la lettera di Don Rebuzzini e comprendiamo perfettamente il sentimento che gliela ha dettata, ma ci creda: non era a noi che doveva indirizzarla. Essa è in realtà diretta a mons. Toniolo, anche se pare scritta per difenderlo, perché è questo arcivescovo che deve imparare a rispettare la responsabilità, la consapevolezza e l'indipendenza dei cattolici che, nel partito comunista, conducono con passione la loro battaglia umana, e dunque cristiana.

Fortebraccio

Il viaggiatore bisonico

Il TU-144 che l'Unione Sovietica ha presentato al Salone dell'aeronautica a Le Bourget

Le portentose macchine del presente e del prossimo futuro aerospaziale esposte alla rassegna di Le Bourget Il Salone parigino, il primo degli anni 70, è uno spartiacque tra due epoche - Due volte oltre la barriera del suono - Una gigantesca sfida internazionale



Dal nostro corrispondente

PARIGI, *maggio*

Aerei supersonici civili dal profilo di enormi squali, quadrigetti giganti e panciuti per il trasporto di massa, bireattori per medie e corte distanze che già vengono chiamati « autobus del cielo », apparecchi da turismo fragili come farfalle, elicotteri di ogni taglia, macchine da guerra volanti, missili per tutti gli obiettivi, e poi cabine spaziali e veicoli lunari: il XXIX Salone dell'aeronautica e dello spazio, inaugurato giovedì al Bourget da Pompidou, presenta quest'anno un panorama, esaitante e terrificante al tempo stesso, degli enormi progressi compiuti in questi due anni dalle industrie aerospaziali nel mondo. E per una volta l'esaltante ha la meglio sul terrificante perché se la capacità distruttiva degli aerei da guerra è più o meno quella degli anni scorsi, per contro la bellezza, la perfezione e la potenza dei nuovi aerei civili o delle nuove macchine spaziali annunciano una altra era, un altro modo di concepire il superamento delle distanze terrestri o la conquista degli spazi extra terrestri.

In effetti questo Salone che resterà aperto fino al 6 giugno, non è come i precedenti una semplice rassegna della produzione aeronautica e spaziale nel mondo perché, tra queste 180 macchine presentate da sedici paesi figurano cinque o sei novità che ne fanno una sorta di spartiacque tra due epoche. E come il primo Salone degli anni sessanta, con il TU-104 e il Caravelle aveva segnato la fine dei trasporti aerei ad elica e l'avvento dei jet,questo primo Salone degli anni settanta con il TU-144 sovietico e il Concorde franco-britannico segna il declino dei voli subsonici e l'inizio dei voli civili supersonici, anzi addirittura bisonici.

Per ciò che riguarda lo spazio, i due Soyuz sovietici agganciati, il Lunachod, e il modello della futura stazione spaziale americana Skylab (laboratorio del cielo) indicano forse la rinuncia — almeno per un buon numero di anni — al proseguimento di programmi costosi come l'Apollo, la nascita delle stazioni orbitali abitate e l'avvento dei robots teleguidati che percorreranno il suolo dei pianeti al posto dell'uomo.

Ma fermiamoci per un po' all'aeronautica civile che il capitolo è grosso e implica non soltanto gli aspetti tecnici del volo supersonico ma soprattutto la grande battaglia economica che si svilupperà nei prossimi anni attorno ai due poli del problema: la velocità da una parte, la capacità dei mezzi di trasporto dall'altra.

Col TU-144 e con il Concorde — tutti e due arrivati al Bourget tra ieri e oggi — l'Europa ha lanciato una grande sfida all'America che ha il monopolio quasi esclusivo della produzione e della vendita di aerei civili. L'aereo sovietico e quello franco-britannico, di linee quasi identiche e di prestazioni tecniche pressoché analoghe (125-130 passeggeri a 2400 chilometri all'ora su percorsi non superiori ai seimila chilometri) permettono praticamente di dimezzare la durata dei voli: un'ora e mezza anziché tre abbondanti tra Mosca e Parigi, tre ore e mezzo anziché otto tra Parigi e New York. La Terra diventa più piccola e, per gli uomini sempre in lotta col tempo, questo progresso allucinante della velocità rappresenta una conquista eccezionale.

Ma tanto il TU-144 che il Concorde sono aerei costosi, che bruciano una enorme quantità di carburante, che quindi possono trasportare un numero limitato di passeggeri o di carico utile sicché il loro sfruttamento commerciale rappresenta un grosso interrogativo per le compagnie aeree alla ricerca di un margine di guadagno che di anno in anno diminuisce nonostante l'aumento del numero dei passeggeri, causa dei costi di manutenzione dei grandi aerei moderni, della voracità dei loro motori, della necessità di trovare mille formule economiche per sostenere la concorrenza.

L'America, dopo aver rinunciato alla costruzione di un proprio supersonico, ha scelto la formula opposta, che potremmo dire economica; quella degli aviogetti giganti che se non consentono di superare le velocità attuali dell'ordine di novecento chilometri orari, possono tuttavia trasportare oltre trecento passeggeri. E l'America è presente al Bourget con almeno tre aerei civili di questo tipo: il già collaudato quadrigetto Jumbo della Boeing, il nuovo DC-10 della Douglas e il Tristar della Lockheed, questi ultimi due assai simili tra loro avendo due motori sotto le ali e un terzo al termine della fusoliera, alla base del timone di direzione.

Ed è qui che il Salone prende tutto il suo senso non solo di spartiacque tra due epoche ma di battaglia economica tra due modi di concepire e di risolvere il problema dei trasporti aerei su lunghe distanze. Velocità contro capacità, trasporto supersonico contro trasporto di massa. La battaglia è enorme perché è a livello di industrie e di nazioni. E non parliamo qui dell'URSS perché l'Aeroflot non ha problemi di concorrenza e può benissimo, come ha annunciato, mettere in linea il primo TU-144 tra Mosca e Kabarovsk entro sei mesi senza porsi problemi di carattere economico. Parliamo della Francia e dell'Inghilterra che hanno investito nel Concorde non soltanto somme favolose ma il prestigio e lo avvenire delle rispettive industrie aeronautiche e per le quali, di conseguenza, un orientamento negativo delle compagnie aeree nei confronti della formula supersonica potrebbe rappresentare il fallimento e anche la catastrofe.

Concorrenza con l'America

Ora, per coprire almeno in parte gli investimenti fatti e assicurare un lavoro prolungato a tutte le industrie legate alla realizzazione del Concorde (motori, elettronica, siderurgia speciale, chimica, eccetera) la Francia e l'Inghilterra debbono poterne collocare novanta o cento presso le principali compagnie aeree del mondo. E poiché, come si sa, le compagnie maggiormente interessate ai trasporti su lunghe distanze sono essenzialmente quelle americane, occorre che Francia e Inghilterra riescano ad imporre all'America un prodotto che fin qui l'America non soltanto ha guardato con invidia e sospetto, ma ha cercato di combattere con la formula del grande aviotrasporto di massa.

Se due settimane fa Pompidou è salito a bordo del Concorde per effettuare un volo tra Parigi e Tolosa a velocità supersonica, non lo ha fatto certo per provare l'ebrezza di una velocità fin qui riservata ai piloti degli aerei da guerra: lo ha fatto per tentare di sbloccare l'esitazione delle compagnie aeree, per imporre all'opinione mondiale un gioiello della tecnica che rischia di non riprodursi, per assicurare cioè questa riproduzione indispensabile alla sopravvivenza dell'industria aeronautica civile francese e britannica.

Questo detto, se il fallimento momentaneo del Concorde, per le ragioni che abbiamo viste, potrebbe avere gravi conseguenze sull'economia dei due paesi costruttori, il suo successo a lunga scadenza — quindi il successo della formula supersonica — è inevitabile che inevitabile è la marcia del progresso. Ed è interessante allora ricordare un precedente analogo: nel 1960 erano state la Francia e la Unione Sovietica ad aprire la era dei voli civili a reazione quando ancora erano in servizio i grandi super Constellation americani ad elica. La Europa per la prima volta aveva preceduto l'America in un campo nel quale l'America si credeva imbattibile. Se in seguito, grazie alla sua enorme potenza industriale, l'America ha riguadagnato non soltanto il terreno perduto ma ha conquistato il mercato mondiale degli aerei civili a reazione, è rimasto il fatto storico che l'era di questi voli è stata aperta dall'Europa.

Oggi siamo davanti allo stesso fenomeno e allo stesso nodo, e il Salone ce lo illustra adeguatamente. E se il trasporto aereo di massa avrà per qualche anno ancora la meglio sul supersonico, non c'è dubbio che l'America un giorno o l'altro debba rifare i suoi conti e alla fine piegarsi alla formula della velocità.

Aerei di massa per domani

D'altro canto l'Europa ha una linea di ripiego sulla quale salvare economicamente le proprie industrie aeronautiche e ce lo dimostrano l'Airbus franco-tedesco (230-250 passeggeri su medie distanze a 850 chilometri orari) e il Mercure di Dassault (130 passeggeri su corte distanze) che sono certamente gli aerei di massa di domani per questa Europa fitta di città, bisognosa di collegarle l'una alla altra con trasporti rapidi e quindi disponibili ad assorbire decine e decine di aerei di questo tipo, capaci di decollare e atterrare su piste di non grandi dimensioni. Forse la Francia e l'Inghilterra avrebbero dovuto limitare le proprie ambizioni a questo tipo di trasporto « europeo »: ma ormai il Concorde vola, vola il TU-144 e l'era del supersonico civile è aperta.

Non ci soffermeremo sugli aerei da guerra (la vera novità è il Mirage G 8 di Dassault ad ali a geometria variabile più sicuro, maneggevole ed economico dell'americano F-111) che tuttavia costituiscono, almeno per la Francia, una delle sue carte maggiori se è vero che lo scorso anno essa ha esportato per circa cinquecento miliardi di lire. Passeremo invece, anche se brevemente, allo spazio dove i sovietici quest'anno fanno la parte del leone.

I due Soyuz agganciati a mezz'aria e ruotanti lievemente nel grande padiglione sovietico assieme all'ultimo stadio dei rispettivi missili vettori, sono la cosa più affascinante di questo Salone. E poi, come abbiamo detto, c'è il Lunachod in grandezza naturale, una macchina stupefacente con le sue otto ruote di ferro indipendenti e l'incredibile somma di strumenti di registrazione e di trasmissione che le hanno permesso di muoversi, su comando da Terra, per settimane e settimane sul suolo lunare.

Da quando i sovietici avevano rinunciato ad inviare sulla Luna una stazione abitata, si era capito che essi stavano battendo altre strade, meno dispendiose e più sicure di quella americana, per la esplorazione lunare: e soprattutto più aperte in prospettiva alla esplorazione dei pianeti vicini alla Terra, che il programma Apollo, una volta esaurito non permette di andare al di là della Luna.

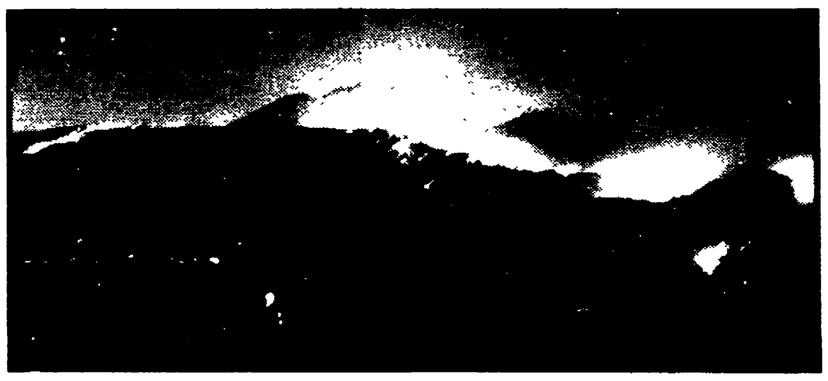
Ed ecco dunque le due strade scelte dai sovietici: la creazione di stazioni orbitali abitate attorno alla Terra, la messa a punto di un robot che ha perfettamente funzionato sulla Luna e che domani potrà scendere su Marte e compiervi esplorazioni e ricerche che nessun uomo potrebbe eseguire oggi allo stadio attuale della potenza missilistica esistente sia nella Unione Sovietica sia negli Stati Uniti.

Augusto Pancaldi

L'ERUZIONE DELL'ETNA E I FENOMENI SISMICI

La scienza e il vulcano

Come sarebbe possibile apprestare opportune e tempestive difese Le indagini sulla crosta terrestre e i nuovi strumenti scientifici. Energie sconvolgenti che potranno essere dominate



La parte superficiale della terra, la crosta, che ha uno spessore molto esile e variabile (tra 10 e 40 km.) è soggetta, per cause non ancora conosciute, a lentissimi movimenti che durano però tempi lunghissimi di milioni di anni. In conseguenza di questi movimenti la crosta si piega, si corruga (così hanno origine le montagne) e si rompe in blocchi con la formazione di grandi fratture, estese anche migliaia di chilometri, accompagnate da una miriade di fratture minori disordinatamente distribuite intorno a quelle principali. Queste fratture mettono in comunicazione la superficie con le più grandi profondità della crosta. A queste profondità — 20-30-40 km. ed anche oltre — sussistono elevatissime pressioni e temperature

Per semplicità si considera che queste rocce profonde siano liquide, in realta esse si comportano come tali ed hanno quindi la possibilità di risalire attraverso le fratture verso la superficie. Questa risalita è molto lenta, ma nei tempi geologici le masse profonde e caldissime hanno la possibilità di raggiungere la superficie e di riversarsi all'esterno formando i vulcani.

I campi Flegrei (Pozzuoli), il Vesuvio Stromboli, l'Etna e molti altri antichi vulcani italiani sono distribuiti appunto lungo una delle grandi linee di frattura della crosta terrestre Anche Mignano, Ariano, Tuscania sono distribuiti insieme alle altre ben note zone sismiche dell'Italia meridionale, lungo la stessa linea di frattura I terremoti che vi si verificano sono dovuti al perdurare dei movimenti della crosta che continuano, pure se impercettibili, anche ai nostri giorni e perciò di tanto in tanto, ora qua ora là, alle più varie profondità si realizzano le condizioni di cedimenti o rotture improvvise. Quindi vulcani e terremoti italiani hanno una origine comune lungo una grande linea di frattura della crosta, ma in ogni zona si verificano indipendentemente l'uno dall'altro e le caratteristiche dei vari episodi sono diverse, nello stesso modo che lo sono molti bambini della stessa famiglia. Questo è dovuto alla diversa natura delle rocce che costituiscono la crosta passando da un'area all'altra. Perciò la comprensione dei fenomeni di cui ci stiamo occupando è fondata sulla conoscenza della composizione della crosta alle varie profondità (strutture crostali e loro comportamento geologico), che è come dire volere conoscere di un uomo il suo stato di salute

Fino a non molto tempo fa ci si doveva accontentare di fare ipotesi sulle condizioni crostali, perché non si poteva indagare l'interno della terra se non teoricamente e con strumenti rudimentali. Ora, invece, che la tecnologia ha fatto progressi da gigante, anche i mezzi di indagine dell'interno della terra sono molto perfezionati ed hanno consentito negli ultimi 20 anni di compiere numerosi progressi. sismografi, gravimetri, chinografi, magnetometri, geodimetri laser, teodoliti, apparati fotogrammetrici, apparati di laboratorio per l'analisi chimica e radiometrica, laboratori per lo studio delle caratteristiche fisiche delle rocce, tecniche di perforazione a grandi profondità, geotermometri, spettrometri all'infrarosso ed altro ancora, tutte delicate e sensibilissime apparecchiature consentono di ottenere, sempre in misura crescente, dati fondamentali per la comprensione della natura della crosta e di rilevarne ogni suo più piccolo respiro. Ma occorre che ogni area venga indagata accuratamente e separatamente, e ciascun fenomeno venga studiato sistematicamente nei suoi vari aspetti perché si possa penetrare nella loro natura.

Non può bastare sapere che in una zona o in un'altra si verifica un certo fenomeno con determinate caratteristiche esteriori per comprenderne le cause e gli sviluppi: bisogna conoscere la natura della crosta in cui i fenomeni stessi avvengono Non basta raccogliere un certo numero di dati pur che sia o limitarsi a verificare l'evolversi di un evento: bisogna sistemare i risultati delle singole indagini in una visione d'insieme che richiede l'opera di molti, secondo specifiche competenze, il dialogo e la collaborazione. Allora sarebbe possibile pervenire alla previsione. anche alla difesa dagli eventi naturali, non certo pensando di impedire alla natura di esprimersi, ma producendo le opportune difese per l'uomo (costruzioni antisismiche ed opportuna dislocazione degli abitati) e forse anche, in un giorno non lontano asservire ad esso quelle immani energie che ora sono soltanto minaccia incombente.

Quando le lave incandescenti si riversano sui fianchi della montagna o il terremoto semina devastazione e morte o il bradisismo smuove e solleva ogni cosa, premonitore di incerti eventi (Pozzuoli), l'opinione pubblica si scuote ed anche coloro che non sono coinvolti nel dramma sono tutti tesi verso il mondo delle scienze per ottenere spiegazioni, chiarimenti conforto. Che cosa sta accadendo? Quali sono le cause di questi eventi? Quali ne saranno gli sviluppi? Si collegano fra loro i vari fenomeni? E' possibile prevederli, difendersi da essi o addirittura impedirne l'evolversi?

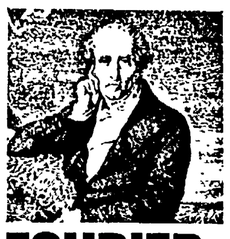
Domande giuste, legittime, difficili, le stesse che si pongono coloro i quali si sono dedicati allo studio ed alla ricerca per penetrare a grado a grado nei segreti della natura. Quella che era una prerogativa di pochissimi diviene dunque un patrimonio di molti: le masse prima legate al mondo del mito e del destino pongono ora gli stessi interrogativi che stimolano anche la scienza, sono convinte che questa può dare spiegazione ai grandi fenomeni della natura e credono che non ci si debba più rassegnare ad essa.

Il mondo della scienza quindi non può più essere isolato in una impenetrabile roccaforte, ma deve divenire un patrimonio comune da porre veramente al servizio della collettività. La coscienza popolare accresce la responsabilità di coloro che in nome e per conto della società esplicano l'attività della ricerca e non per asservirla ai propri fini particolari. In questo tempo però, in Italia, malgrado il progresso, l'accresciuta sensibilità popolare ed il continuo ripetersi di grandi ed importantissimi fenomeni naturali, perdura l'imbarazzante stato di inerzia.

Sandro Oliveri

Docente di fisica terrestre dell'Università di Napoli

EINAUDI NOVITÀ



FOURIER
scelto e presentato da
ITALO CALVINO
Teoria dei Quattro Movimenti
Il Nuovo Mondo Amoroso
e altri scritti
L'utopista che fu definito da Stendhal «sognatore sublime» e da Engels «il piú grande satirico di tutti i tempi» è anche e soprattutto un grande scrittore d'invenzione. L. 2600

In «Einaudi Letteratura»:
CORTÁZAR
STORIE DI CRONOPIOS E DI FAMA
Un'allegoria animata da due opposte e complementari genîe di esseri. L. 1600

MELOTTI
LO SPAZIO INQUIETO
La scultura come ricognizione di tutti i possibili impossibili. Foto di Ugo Mulas. L. 2800

MONTALDI
MILITANTI POLITICI DI BASE
Nelle autobiografie di alcuni militanti della Bassa padana, l'eccezionale diagramma di una vicenda sociale e politica. L. 3500

J. ROBINSON
LIBERTÀ E NECESSITÀ
Una introduzione allo studio delle società, in chiave di storia economica. L. 1000

ABENDROTH
STORIA SOCIALE DEL MOVIMENTO OPERAIO EUROPEO
Una messa a fuoco problematica di temi e situazioni. L. 1200

VAILATI
EPISTOLARIO 1891-1909
Le lettere di Vailati illuminano dall'interno un momento singolarmente fecondo della cultura italiana ed europea. Introduzione di Mario Dal Pra. L. 15000

BOBBIO
UNA FILOSOFIA MILITANTE
Cinque saggi sul pensiero politico e filosofico di Carlo Cattaneo. L. 2200

ACKLEY
TEORIA MACRO-ECONOMICA
Un manuale completo, un efficace strumento didattico. L. 8000

Un'attesa riedizione:
MARX
STORIA DELLE TEORIE ECONOMICHE
Vol. I: *La teoria del plusvalore da W. Petty a A. Smith* (L. 3000). Vol. II: *David Ricardo* (L. 4500). Vol. III: *Da Ricardo all'economia volgare* (L. 4000). Introduzione di Maurice Dobb.

Negli «Struzzi»:
I ROMANZI BREVI DEL NOBEL
SOLŽENICYN
Una giornata di Ivan Denisovič, La casa di Matrjona, Alla stazione. L. 1000

I successi Einaudi nei
Nuovi Coralli
Mann, La morte a Venezia L. 600
Levi, Se questo è un uomo L. 1000
Calvino, Il barone rampante L. 1000
Pavese, La bella estate L. 1200

EINAUDI