



**LA COPERTINA** - Parigi continua ad applaudire con calore Ingrid Bergman in *Tè e simpatia*. Nella sua interpretazione, questa commedia ha superato la centesima replica e ci sono forti probabilità che raggiunga e superi anche la duecentesima. Il successo teatrale completa quello dei suoi due ultimi film; il premio dei critici di New York per *Anastasia* è il viatico a maggiori riconoscimenti. Per la Bergman è un momento trionfale. «La mia» ha detto «è una vita meravigliosamente ricca, piena di cose interessanti, come avevo sperato.»



SETTIMANALE POLITICO DI GRANDE INFORMAZIONE

EDITORE ARNOLDO MONDADORI - DIRETTORE RESPONSABILE ENZO BIAGI

## sommario

**LETTERE AL DIRETTORE** . . . . . 3

### MEMORIA DELL'EPOCA

SALANDRA E GIOLITTI: 1914 di Ricciardetto . . . . . 7

### ITALIA DOMANDA

IL RITORNO DELLE SUPERSTIZIONI MASCHERA LE PAURE DELL'UOMO MODERNO? di Ernesto Pisoni, Aristide Calderini, Dino Origlia . . . . . 11

POTENTI BASSE LEGGERE: L'AMERICA PRESENTA LE AUTO 1957 di Giovanni Canestrini . . . . . 12

PIÙ DRITTI SENZA MEDICO di Carlo Pais . . . . . 16

VARATA DAI VETERANI L'INTERNAZIONALE DEL TENNIS di Alessandro Loewy . . . . . 17

ANCHE I PESCI SOFFRONO IL MARE di Carlo Foà . . . . . 18

I CAVALIERI DEL CINGOLO di Egisto Moretti di San Martino . . . . . 18

BASTONI FRA LE ELICHE DELL'AEROTURISMO ITALIANO di Angelo Ambrosini, Renzo Bozzi . . . . . 19

PESERANNO DI MENO I BAMBINI DELL'ERA ATOMICA? di Aldo Perussia . . . . . 20

IN SCOOTER ALL'AMAZZONE di Guido Gentile . . . . . 20

NEGLI «UFFICI MUTI» ANDREMO A CAMBIARE 100 LIRE di Romolo De Caterini . . . . . 21

I CREDITORI DELLA GUERRA di Antonio Maxia . . . . . 22

DALLA PARTE DI LEI di Alba de Céspedes . . . . . 23

### LA POLITICA E L'ECONOMIA

IL CANALE DI SUEZ RIAPRE I BATTENTI di Ferdinando di Fenizio . . . . . 24

MERCATO COMUNE E PREDOMINIO TEDESCO di Augusto Guerriero . . . . . 24

### NAPOLEONE (5)

LA CAMPAGNA DI RUSSIA a cura di Ezio Colombo . . . . . 43

### IL MONDO DI OGGI

CIELO NERO SUGLI ELMETTI AZZURRI di Raymond Cartier . . . . . 26

GRACE E RANIERI NUOVA LUNA DI MIELE . . . . . 34

PER DUE GIORNI E UNA NOTTE L'INGHILTERRA HA TREMATO di J. M. S. . . . . 36

NON SAREMO PIÙ I DISEREDATI DELL'ARIA di Giorgio Salvioni . . . . . 40

MAI PIÙ RIVEDRÀ IL SUO REGNO DI GHIACCIO . . . . . 60

LAVORARE PER L'EUROPA UNITA . . . . . 62

L'ATOMICA FANTASMA di Robert Jungk . . . . . 70

### IL CINEMA

MAGRO LACERO E SCALZO IL NUOVO DIVO DI HOLLYWOOD di Domenico Meccoli . . . . . 64

### LO SPORT

LEGATO FINO ALL'ULTIMO AL DESTINO DI ASCARI . . . . . 68

### QUESTA NOSTRA EPOCA

I VECCHI PALAZZI di Manlio Lupinacci . . . . . 81

ISTRIONE GENIALE IL KEAN DI GASSMAN di Filippo Sacchi . . . . . 82

SOPRAVVIVONO INTATTI GLI INSEGNAMENTI DI PANCRAZI di Giuseppe Ravagnani . . . . . 86

NUOVA REGIA PER WAGNER VENEZIANO di Guido Pannain . . . . . 88

IL PREMIO NOBEL ERA STATO CREATO PER I GIOVANI di Rinaldo De Benedetti . . . . . 89

IL PADRE NATURALE POTRÀ RICONOSCERE IL FIGLIO? di Arturo Orvieto . . . . . 90

PERSONAGGI STORICI NEL PRESEPE DI TOMBA di Raffaele Carrieri . . . . . 91

RADIO: I PROGRAMMI DAL 21 AL 27 MARZO . . . . . 92

DOPO IL QUIZ A CHE GIOCO GIOCHIAMO? di Enzo Biagi . . . . . 93

TELEVISIONE: I PROGRAMMI DAL 21 AL 27 MARZO . . . . . 93

LA «TOSCANA» del postino . . . . . 94

GIOCHI . . . . . 95

5 MINUTI D'INTERVALLO . . . . . 96

TUTTO IL MONDO RIDE . . . . . 98



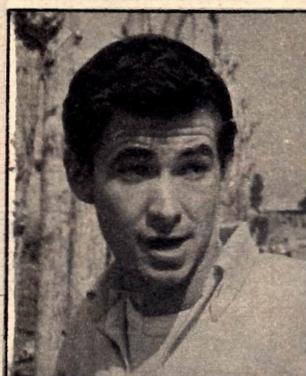
### CIELO NERO SU ISRAELE

Il ritorno degli egiziani nella zona di Gaza, finora controllata dalle truppe dell'ONU, può far esplodere da un momento all'altro la polveriera dell'inquieto mondo arabo insofferente verso gli israeliani. pag. 26



### I MOSTRI VOLLERO JANE

Nata dopo sette anni di attesa, una bambina è rapita da due esaltati che non possono avere figli, ma hanno detto di averne una e vogliono mostrarla. Così comincia la lotta di tutto un Paese per una piccola vita. pag. 36



### IL DIVO SENZA SCARPE

Tony Perkins, il nuovo astro di Hollywood che sembra destinato alla successione di James Dean, gira scalzo e strappato. È così, a quanto pare, che si sollecita il "senso materno" di milioni di ammiratrici. pag. 64



### È SCOMPARSO UN CAMPIONE

Eugenio Castellotti era il più promettente pilota italiano della nuova generazione. Come il suo maestro Alberto Ascari è stato vittima di un fulmineo incidente mentre provava in pista senza l'assillo della gara. pag. 68

Dopo gli errori che minacciavano di sminuire la popolarità delle nostre linee aeree, la società, che sorge dalla fusione dei due gruppi preesistenti, rappresenterà il nuovo volto della nostra aviazione civile, che in pochi anni potrà raggiungere lo stesso livello delle più stimate aviazioni del mondo.

Inchiesta di  
**GIORGIO SALVIONI**



Il dottor Franco Palma, dimissionario dalla carica di vice-presidente e di consigliere d'amministrazione della LAI.



Il principe Marcantonio Pacelli fu tra i primi dirigenti della LAI a lasciare il proprio posto lo scorso dicembre.

Roma, marzo.

Quando la mattina di sabato 16 marzo i giornali riportarono la notizia delle dimissioni ufficiali di Franco Palma da vice-presidente e consigliere di amministrazione della LAI, nonché della conseguente cessione del suo pacchetto azionario allo Stato, ognuno a Roma credette di essere depositario di una propria verità sulla fusione delle due nostre linee aeree. La giornata di sabato si rivelò, perciò, particolarmente fitta di informazioni e smentite, pettegolezzi e previsioni, polemiche e notizie tendenziose, anche in quegli ambienti che fino a ieri erano sembrati assolutamente estranei ad una qualsiasi politica aviatoria. Ognuno conosceva la ripartizione azionaria della nuova compagnia unificata, gli interessi che l'avrebbero determinata, i nomi dei nuovi dirigenti, l'entità dell'interferenza statale, la sistemazione dei rispettivi impianti. Qualcuno era addirittura in grado di riferire già i commenti, prevedendone persino le eventuali ripercussioni.

Si disse, tra l'altro, che alcuni azionisti privati della LAI, come TWA, Piaggio e Bastogi, avrebbero seguito l'esempio di Palma dando così allo Stato il possesso del 90% delle azioni della società aerea; che la LAI sarebbe stata messa in liquidazione, i suoi millecinquecento dipendenti licenziati sui due piedi in attesa che l'Alitalia, la società superstate, riassumesse i migliori. Si disse che, dopo le ferrovie dello Stato, la radio di Stato, la televisione di Stato, i tabacchi di Stato eccetera, avremmo avuto anche un « deplorabile » monopolio aereo; che già era stato tutto predisposto per la creazione di una Finaerea acceduto alla già esistente Finmare, che la burocrazia sarebbe arrivata a tarpare le ali della nostra giovane aviazione civile. Qualcuno specificò che le sedi estere della LAI facevano gola a molti figli di ministri, i quali avevano già iniziato un'opera di corridoio per conquistarle; e che venticinque funzionari della società di navigazione marittima « Italia », erano già stati convocati a Ro-

ma per un corso di aggiornamento in previsione di occupare i posti chiave della nostra aviazione civile di domani. E poiché, in queste contese, fanno leva spesso anche i risentimenti personali, in certi ambienti si assicurò che la sconfitta di Franco Palma era dovuta, indirettamente, ad una combinata manovra di due personaggi che la stessa amministrazione Palma, dopo due anni di lotta, era riuscita a porre in minoranza e ad estromettere nel dicembre scorso: il principe Marcantonio Pacelli, nipote del Papa, e il direttore amministrativo Antonio Nervi, genero di Beneduce, che è stato ex presidente e fondatore dell'IRI.

Tali machiavelliche deduzioni trovavano la loro origine in motivi di varia indole: antagonismi direttivi, personalismi, orgoglio di parte, rivendicazioni economiche, uno scarso senso sportivo e, soprattutto, un mancato interessamento di una commissione governativa presieduta dall'on. Saragat che aveva promesso per i primi di febbraio un ordinamento per l'aviazione civile italiana e non l'ha ancora fatto. Per qualche mese, la situazione della nostra aviazione è così rimasta in sospeso, ma di giorno in giorno si è andata facendo più urgente la necessità di una unificazione che, al pari di quella socialista, si rivela utile ma non immediata né facile.

Vediamo il perché. L'aviazione civile italiana è nata nel 1946 con l'appoggio di due grosse compagnie straniere: l'inglese BOAC e l'americana TWA. Appoggio in un certo senso obbligato, perché un *dictat* del nostro trattato armistiziale stabiliva che, per ogni evenienza, l'istituzione di una aviazione civile italiana dovesse essere « controllata » da una delle nazioni vittoriose: si temeva, in una parola, di commettere nuovamente con noi l'errore fatto nel 1918 nei riguardi della Germania vinta. Così il 16 settembre 1946 il Demanio accettò il 30% delle azioni americane per costituire la LAI e il 30% di quelle inglesi per l'Alitalia. Nelle due società lo Stato si riservò una diversa quo-

ta di azioni: il 43,30% nella LAI che aveva il monopolio delle linee interne e il 63% nell'Alitalia cui toccavano tutte le rotte internazionali di bandiera italiana. Le residue percentuali venivano lasciate al capitale privato nazionale: cioè Palma, Piaggio, Fiat e Bastogi nell'una, Assitalia, Fiumeter, Breda, Pierbussetti nell'altra.

L'impostazione della nuova aviazione italiana era senz'altro felice e, grosso modo, ricalcava le orme di quella inglese, completamente governativa, che destinava la BEA ai servizi europei e la BOAC a quelli transoceanici. Ma l'Italia è, in certe manifestazioni, sempre l'Italia: il Paese, cioè, dove un'amicizia può eliminare una concorrenza, una raccomandazione può essere più importante di un titolo di studio. Nel nostro caso il primo errore fu compiuto quando alla LAI fu concessa, abusivamente, la linea per New York. L'equilibrio così meticolosamente fissato al momento della costituzione delle due compagnie era definitivamente turbato e cominciò il periodo della aperta concorrenza, ora ridicola, ora tragica, sempre illogica. Una concorrenza che ha dato, tra l'altro, all'Italia un curioso primato: quello della non unificazione dei propri orari di volo, per cui è quasi impossibile che arrivando a Roma da New York con un aereo della LAI voi possiate proseguire per Atene con un aereo dell'Alitalia: nella maggior parte dei casi è una compagnia straniera a rispettare queste coincidenze.

Per dieci anni la concorrenza tra le due linee italiane si è venuta acuendo, ma alla resa dei conti l'Alitalia ha avuto il riconoscimento che le spettava e la « soddisfazione » di vedere punita nella sua ingordigia la consorella che per prima aveva trasgredito alle regole del gioco. Diretta dal principe Pacelli e dal generale Gallo in un modo che si prestò a varie critiche, la LAI aveva tentato di sostituire l'Alitalia su tutte le linee internazionali senza rendersi conto che lo sviluppo di una compagnia

# più i diseredati dell'aria



Il generale Gallo, come Pacelli dimissionario nel dicembre scorso, non andò immune da critiche per l'opera sua.



L'ingegner Bruno Velani, direttore generale dell'Alitalia. Velani ha organizzato la sua società con notevole serietà.



Il generale Urbani, nuovo direttore della LAI ha cercato con intelligenza e fermezza di riorganizzare i quadri della società.

aerea comporta altre necessità oltre l'acquisto di aerei e l'istituzione di nuove linee. Sacrificando l'efficienza dei quadri alla rapidità di sviluppo la LAI non aveva fatto che creare da sola i presupposti di una crisi, culminata purtroppo nei tragici incidenti degli ultimi anni.

Fu allora che l'opinione pubblica venne informata che i piloti di questa compagnia non osservavano regolari turni di riposo, che gli esami di controllo del personale viaggiante non avvenivano ogni tre mesi ma ogni anno, che la scarsa conoscenza di una lingua straniera da parte del pilota aveva pregiudicato il successo di qualche atterraggio in mezzo alla nebbia, che spesso certe situazioni difficili venivano risolte forse con più ardimento che ponderazione. Quando si apprese che il disastro di Idlewild era imputabile solo alla tensione nervosa del comandante, che un aereo aveva atterrato a Barcellona con una lampada a torcia dimenticata da un meccanico nel congegno del carrello, che l'incidente di quattro anni fa alla Malpensa era opera esclusiva dell'impreparazione nell'atterraggio strumentale, che il recente disastro di Orly dipendeva da un sistema sbagliato, che l'inadeguata assistenza durante il volo e l'eccessiva sicurezza dell'equipaggio avevano determinato il disastro del monte Giner, allora la crisi dell'aviazione civile italiana si delineò con drammatica evidenza. Eppure occorre un mese di sciopero da parte del personale della LAI per mutare un assurdo contratto di lavoro collettivo, che contemplava la non corresponsione dell'indennità di viaggio ai membri dell'equipaggio dell'aereo costretto a rientrare alla base per il maltempo o per altre cause di forza maggiore. « Atterrare a tutti i costi », era la parola d'ordine che si leggeva tra le righe di quel contratto, cui faceva riscontro nei più spavaldi una sicurezza che rassentava l'incoscienza.

Di fronte ad errori fondamentali di questo genere non potevano servire le dimissioni di Pacelli e Nervi, non l'estromissione di Gallo,

non le buone intenzioni di Franco Palma, un ex pilota noto per la sua esperienza, che ha fatto fortuna nel campo dei medicinali, conservando la passione per il volo. Avvedendosi della errata politica condotta dalla LAI, Palma cominciò a dedicare gran parte del suo tempo già prezioso alla riorganizzazione dei suoi servizi. Prese le redini della società nel dicembre scorso, mutò il sistema di lavoro interno, creò cinque direzioni autonome (centrale, operativa, tecnica, commerciale, sviluppi e studi), cercando di sburocratizzare ogni ufficio, rendendo più facile e agevole il compito di ciascuno. Disinteressandosi delle proteste del pubblico, impedì ai famigerati DC 3, delle linee interne, di volare nelle ore notturne, cambiò il capo dei piloti, quello del reparto addestramento, quello dei servizi assistenza da terra, ordinò agli equipaggi di deporre l'orgoglio personale, di non vergognarsi di tornare indietro quando sorgessero difficoltà, di togliersi dalla testa che un atterraggio è una prova di coraggio. Promise che, nel giro di un paio d'anni, la LAI sarebbe tornata quella di una volta. Non era contrario ad una eventuale fusione con l'Alitalia perché come industriale e come aviatore capiva l'incompatibilità di una concorrenza tra le due società, ma pensava che questa fusione sarebbe stata migliore se fosse esistita una parità di condizioni tra le due compagnie. Il punto di vista statale è stato diverso e Franco Palma, abituato ad una indipendenza da industriale, ha preferito uscire dalla combinazione per tornare ai medicinali. Gli rimane l'orgoglio di aver dato all'aviazione civile italiana i suoi primi dieci *Viscount* a turbo-elica che dovrebbero entrare in funzione sulle rotte nazionali ed europee entro il mese di aprile e rappresentano il passo definitivo verso l'era dei reattori.

Questa crisi della nostra aviazione, in un momento di particolare delicatezza per l'aviazione di tutto il mondo, rappresenta, secondo alcuni, un serio pericolo. Quest'anno, infatti,

quasi ogni società aerea ha dovuto registrare un drammatico *deficit* dovuto, in parte, alla incerta situazione internazionale, ma soprattutto alla necessità di aggiornamento per il futuro. Una volta stabilito, infatti, che il domani dell'aviazione è affidato ai turboreattori, chi non vuole restare indietro deve, fin da ora, anticipare milioni di dollari per ordinare gli apparecchi ed iniziare per tempo corsi speciali di addestramento degli equipaggi. Se si calcola che ogni quadrireattore costa sui cinque milioni di dollari (tre miliardi di lire) e che gli uomini necessari a condurli per le rotte internazionali hanno bisogno di un tirocinio di almeno quattro anni, è facile stabilire lo sforzo imponente che ogni società di navigazione aerea dovrà sostenere per non restare indietro. D'altra parte la capacità di uno di questi apparecchi è di almeno 140 passeggeri e la sua velocità quasi doppia di quella raggiunta oggi dai più moderni aerei a pistone: il che significa che uno stesso aereo potrà andare e tornare nel medesimo giorno dall'Europa all'America, trasportando complessivamente 280 passeggeri: calcolata la capienza di un grosso piroscavo e i giorni di crociera, si vedrà come con i turboreattori l'aviazione avrà raggiunto, se non superato, le possibilità delle società marittime.

Né vanno trascurati gli « accessori » della navigazione aerea: come aeroporti adeguati ai nuovi mezzi, centri di assistenza in navigazione, l'impellente necessità di una regolamentazione del traffico che, a causa delle diverse velocità di crociera dei vari tipi di aerei, potrà provocare in futuro disastri fulminei e imprevedibili. Non è quindi a caso che, in un momento così difficile per le vie del cielo, lo Stato intervenga a potenziare, sotto la guida di uomini di provata abilità e fiducia, l'ancora incerta aviazione civile italiana, sacrificando l'orgoglio di pochi per il bene di tutti.

Le possibilità economiche del nostro Paese non permettono, infatti, l'esistenza di due industrie aeronautiche, ma piuttosto l'attività



**DA OGGI**



GALBANI, la grande industria alimentare italiana famosa nel mondo per l'altissimo livello qualitativo dei suoi formaggi e dei suoi salumi, è orgogliosa di presentare ai suoi fedeli clienti un nuovo prodotto: la scatola di carne lessata.

GALBANI, fedele alla tradizione di prestigio, ne garantisce la qualità.



**LESSO  
GALBANI**

Chiedete LESSO GALBANI riserva 1956.

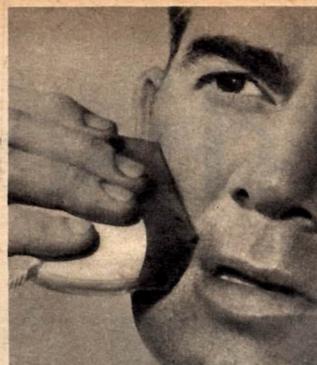
**LA FUSIONE LAI-ALITALIA**

di una compagnia aerea di importanza media, in grado di gareggiare con le maggiori concorrenti straniere grazie ad una notevole diminuzione delle spese generali ottenuta con la fusione. A parte le compagnie americane, che appartengono esclusivamente a privati, abbiamo in Europa esempi positivi di collaborazione statale: in Inghilterra, in Francia, nei tre Paesi scandinavi, in Olanda, anche se, attorno alle grosse società statali, ne sorgono altre minori di limitate pretese e concessioni.

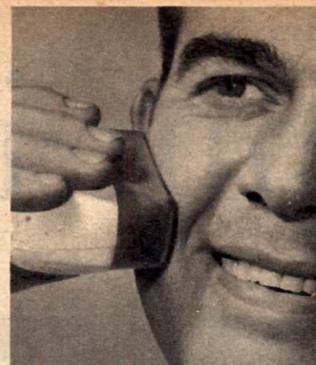
Naturalmente su questa fusione Alitalia-LAI si sanno troppe e poche cose al tempo stesso: data la migliore prova di serietà e di sicurezza fornita in questi dieci anni dall'Alitalia (che ha contrapposto ai bilanci attivi della LAI e ai suoi numerosi incidenti qualche bilancio passivo ma un solo incidente, di un trimotore colpito da un fulmine in piena tempesta) è fuori di dubbio che sarà questa società (per quanto più piccola) ad assorbire l'altra. Si sa che la fusione giuridica è cosa di giorni, ma la fusione di fatto non prenderà meno di due anni e sarà attuata gradualmente, senza fretta, in un lento, metodico travaso. Tutto questo tempo servirà infatti a eliminare ogni attrito, a smussare ogni impuntatura tra il personale dell'una e dell'altra società. Perché non è la LAI che « va sotto » l'Alitalia, è l'aviazione civile italiana che assume un nuovo volto, una nuova forza e, finalmente, una propria politica. In tal modo, il personale delle due società che temeva di ricevere una nuova liquidazione, perdendo altri preziosi anni di anzianità, vedrà salvaguardati i propri interessi di oggi e di domani con un graduale accantonamento delle rispettive spettanze.

Ancora incerta, nell'una e nell'altra compagnia, la partecipazione del capitale straniero che potrà restare, purché non si riveli in contrasto con i nostri interessi, ma sarebbe auspicabile si ritirasse non foss'altro che per un senso di fiducia nel nostro avvenire. Ad americani e inglesi l'IRI ha inviato un *memorandum* ed attende la loro risposta, anche se non si tratta ormai che di un particolare di poco conto: la nuova Alitalia, Linee Aeree Italiane, è ormai cosa fatta ed appare come un organismo ben articolato, dove finalmente i tecnici saranno preferiti ai generali, i prudenti ai valorosi, i modesti agli spavalidi.

Giorgio Salvioni



Senza Lectric Shave: la traspirazione del volto ostacola l'azione del rasoio, e la pelle si irrita.



Con Lectric Shave: la traspirazione si dissolve, il rasoio scorre veloce, e la pelle risulta tonificata.

**Ecco il segreto  
di una rasatura elettrica  
3 volte migliore**

E' un segreto alla portata di tutti e si chiama *Lectric Shave!* Questa nuova scoperta scientifica dei laboratori americani della Williams vi « prepara » infatti in modo impareggiabile il viso alla rasatura, qualunque sia la marca del vostro rasoio.

Inumidite la barba con poche gocce di questa lozione, poi radetevi. Scoprirete immediatamente che il *Lectric Shave* possiede 3 inimitabili proprietà:

1. Dissolve istantaneamente la traspirazione.
2. Fa scivolare il rasoio sul vostro volto con sorprendente rapidità.
3. Vi assicura uno

splendido contropelo alla prima passata, e tonifica la pelle.

Volete rendervi conto personalmente dell'efficacia di questa stupefacente lozione, acclamata in tutto il mondo? Se non trovate il *Lectric Shave* presso il vostro fornitore, segnalate il vostro indirizzo a: *Siade - Viale Brianza - Rep. C - Monza*, unendo L. 150 per rimborso spese. Riceverete un flaconcino - prova di *Lectric Shave*, e conoscerete la gioia di una rasatura elettrica più rapida, più piacevole, più accurata. N.B. - Per ovvie ragioni non potrà esser spedito più di un flaconcino di prova ad una stessa persona.



volete  
la salute?



bevete **FERRO-CHINA  
BISLERI**

Anche Voi potete mantenervi la gioia di un liquore, d'ottimo gusto, stimolante, digestivo, bevuto puro o con acqua; anche voi cui la prudenza e il consiglio del medico impediscono di bere liquori.

Anche voi dovete ricorrere a un liquore salutare come il FERRO-CHINA Bisleri, bevuto puro in dosi minori o con acqua; anche voi che, normalmente, non sentite il bisogno di bere liquori o non dovete berne; anche i ragazzi delle prime classi di scuola, i piccoli convalescenti; le fanciulle nell'età dello sviluppo e le donne che lavorano. Ne trarrete tutti, come chiunque altro, sicuri benefici ed ottimo appetito.

FERRO-CHINA quindi, liquore energetico, digestivo, stimolante.

Il FERRO-CHINA fa bene per vecchia esperienza e per parere concorde di decine di milioni di consumatori.

Il FERRO-CHINA, oltre che in Italia, è fabbricato anche a:

NEW YORK	PARIGI
BUENOS AYRES	BOMBAY
RIO JANEIRO	CAIRO
MELBOURNE	ATENE

ed è esportato in tutto il Mondo

di Bisleri è pure **L'ACQUA NOCERA UMBRA**  
È buona e fa bene sempre