Unione Sovietica

Primo bilancio dell'annata nelle campagne

Rassicuranti i dati per il grano e il granturco - Meno buoni i risultati in altri settori - Critiche e commenti della stampa

Dalla nostra redazione

MOSCA, 25

La campagna agricola volge al termine in tutta l'Unione Sovietica e dagli editoriali, dalle corrispondenze, dalle informazioni che riempiono in questi giorni le prime pagine dei quotidiani, è possibile avere un quadro complessivo dei risultati di una battaglia che ha impegnato il partito e il governo a tutti i livelli politici e amministrativi dal mese di marzo in poi.

Questo era l'anno delle prime trasformazioni «di fondo» dell'agricoltura sovietica, segnato dalla entrata in funzione dei nuovi organismi di direzione della produzione agricola, dalla ridistribuzione delle aree seminate, da un considerevole aumento della meccanizzazione e dagli stanziamenti: attendersi, nel giro di una sola campagna agricola, degli effetti largamente positivi da queste misure era evidentemente prematuro. Tanto più che là dove le trasformazioni erano più urgenti e necessarie, come in Bielorussia, la stagione inclemente ha annullato quasi del tutto gli sforzi fatti per migliorare la produzione e la produttività.

In altre regioni non è mancato qualche difetto organizzativo (come la *Pravda* aveva denunciato in una serie di articoli del mese di maggio dedicati alla agricoltura siberiana), mentre in altre regioni ancora la favorevole saldatura verificatasi tra le ottime condizioni atmosferiche e una soddisfacente organizzazione del lavoro ha permesso risultati che vanno al di là delle più ottimistiche previsioni: ci riferiamo in quest'ultimo caso ad una vastissima zona centrale dell'URSS, che va dagli Urali occidentali sino alla Ucraina, incluse le regioni del centro Volga e del Don. Qui il raccolto del grano ha raggiunto punte che hanno migliorato persino le cifre record del 1958, come è il caso di Volgograd che ha consegnato allo Stato 200 milioni di «pud» di grano (32 milioni di quintali) superando di 14 milioni di quintali la cifra prevista dal Piano. Raccolti superiori alle previsioni del piano si sono avuti anche nelle regioni di Kuibiscev, Voronez, Riasan, Ufa, Poltava.

La *Pravda* di qualche giorno fa informava che, secondo l'ufficio centrale di statistica, il raccolto del grano poteva dirsi ultimato su 9-10 delle aree seminate. Quel decimo non ancora coperto era quasi tutto concentrato nella Repubblica federativa russa, dove ancora giorni fa, secondo *Sovietskaia Rossia*, 128 milioni di quintali di grano erano rimasti nei campi. Al momento in cui scriviamo però, gran parte di questo raccolto ritardatario dovrebbe essere stato recuperato.

Le cifre del piano ponevano come obiettivo per il '62 un raccolto di grano di 9 miliardi di «pud» contro gli 8,2 miliardi dell'anno scorso: è presto per dire se questo obiettivo sarà raggiunto, dato lo squilibrio delle cifre da regione a regione. La stessa Ucraina, che avrà certamente un altissimo raccolto di granturco (creando così le premesse per un grosso balzo nella produzione della carne e del latte), ha lamentato, contrariamente alla Bielorussia, una stagione eccessivamente secca e ha visto scendere rispetto al 1961 la percentuale di grano per ettaro. Nei migliori colcos della repubblica si avranno 25-28 quintali per ettaro al posto dei 30 registrati l'anno scorso. Complessivamente, mancando ancora i dati precisi delle «terre vergini», non si può azzardare alcuna previsione precisa, ma si può ritenere fin d'ora che il raccolto del grano sarà perlomeno uguale e quasi sicuramente superiore a quello dello scorso anno.

Il raccolto del granoturco, al 15 settembre, era stato effettuato soltanto su 19 milioni di ettari, cioè sul 50% delle aree seminate. Ma, essendo il centro di maggior produzione l'Ucraina, che abbiamo visitata in lungo e in largo per un mese, possiamo dire che le prospettive sono senz'altro buone. La campagna condotta da Krusciov per l'eliminazione del maggese libero e per la sua sostituzione con culture di foraggi «ricchi» (granoturco, barbabietola, piselli, ecc.) ha qui ottenuto un risultato positivo che, se non immediatamente, almeno nei prossimi due anni si ripercuoterà favorevolmente sullo sviluppo dell'allevamento del bestiame e quindi sulla produzione della carne e del latte. Bisogna tener presente, infatti, che il granoturco viene quasi esclusivamente adibito a foraggio.

Se le prospettive per i due pilastri dell'economia agricola sovietica — grano e granoturco — sono quindi rassicuranti, meno buone sono in altri campi. I giornali di questi giorni hanno denunciato un forte ritardo nella raccolta delle patate, della barbabietola da zucchero e delle leguminose in genere, soprattutto nella Repubblica federativa russa. Al 15 settembre, la raccolta delle patate era stata effettuata soltanto sul 14% dei 530 mila ettari coltivati.

«Bisogna dire — scrive la *Sovietskaia Rossia* — che il raccolto delle patate, questo anno, va peggio dell'anno scorso. La Repubblica federativa russa ha effettuato il raccolto su 30.000 ettari in meno rispetto alla stessa data dello scorso anno». Probabilmente è accaduto che le organizzazioni agricole hanno puntato tutte le loro forze sul raccolto del grano e del granoturco, e questo spiega il ritardo nel raccolto delle altre culture. Sappiamo però che in questi giorni, dopo le critiche dei giornali, si sta producendo uno sforzo di massa per recuperare il tempo perduto, impiegando ovunque mano d'opera volontaria.

La complessa macchina dell'agricoltura sovietica lamenta ancora, e i giornali non lo nascondono, certe difficoltà di organizzazione e di movimento. Del resto, come abbiamo detto in principio, le trasformazioni decise nel marzo di quest'anno dal Comitato centrale del PCUS non potevano agire già in questa campagna agricola in modo decisivo. E' certo tuttavia che le misure introdotte hanno già permesso un notevole balzo qualitativo generale e, come abbiamo visto, anche quantitativo nelle regioni centrali dell'Unione Sovietica. Soprattutto esse hanno spostato sopra un terreno nuovo i problemi dell'agricoltura ed hanno indicato per essi una prospettiva di soluzione, sia pure a scadenza non immediata.

Augusto Pancaldi

Francia

Inflitti gli arresti al generale Massu

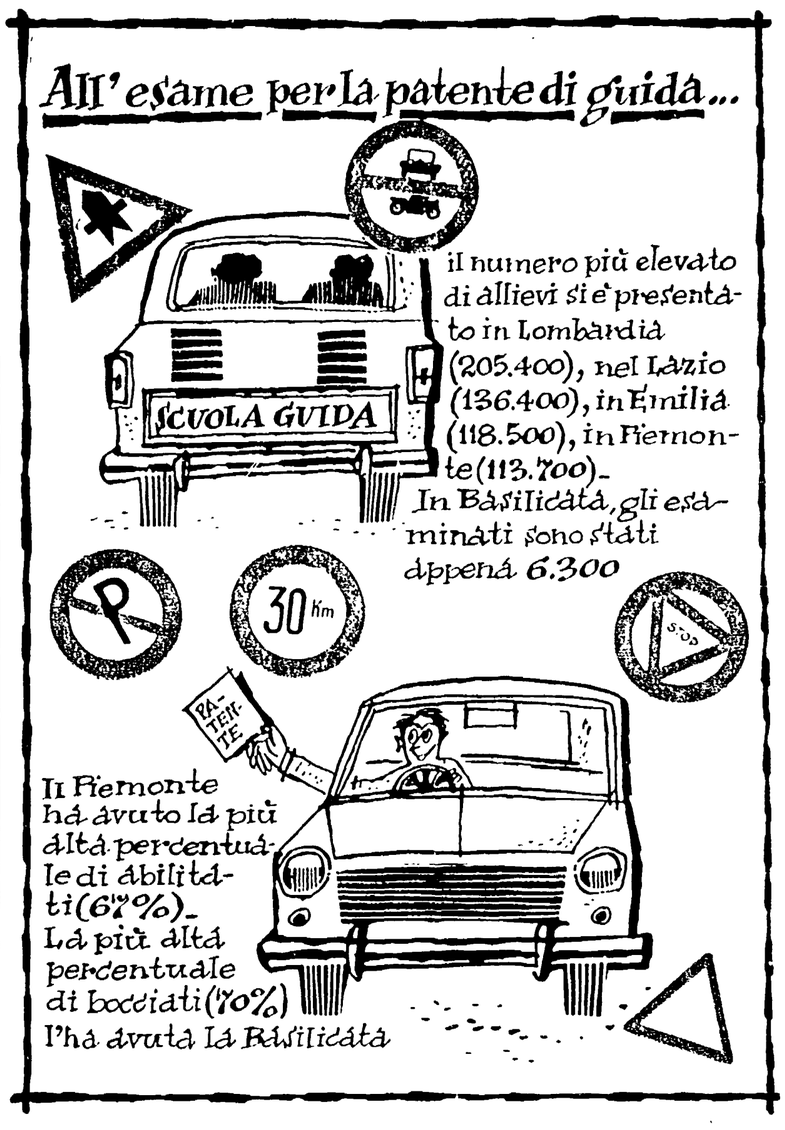
PARIGI, 25.

Il generale Massu, che fu già uno degli uomini di punta del complotto del 13 maggio, e, successivamente, uno dei capi dei militari oltranzisti in Algeria, è stato oggetto di una sanzione disciplinare in seguito ad un appello da lui lanciato a favore degli alti ufficiali compromessi con l'OAS.

Parlando a Leneville, al IX Congresso degli ufficiali di riserva della VI Regione militare, Massu aveva fra l'altro dichiarato: «Ogni truppa, per ben addestrata che sia, vale soltanto in funzione del suo morale. Ora, i quadri dell'esercito soffrono. Si tratta di una malattia nata dal conflitto fra l'onore e la disciplina. Quali sono i rimedi? Il ritorno ad un situazione normale in Algeria e una amnistia a profitto dei "grandi malati" (cioè i militari favorevoli all'OAS) internati o condannati». Al generale che è ora governatore di Metz sono stati inflitti trenta giorni di arresti.

Lo scorso anno su un milione e 300 mila esaminati promossi solo 700.000

Patenti: tentano in molti riescono solo il 56 per cento



In Italia, nel 1961, sono stati esaminati, per la patente di guida, un milione e 279.200 persone. Di queste, solo 719.200 hanno conseguito l'abilitazione: il che significa che appena il 56 per cento dei candidati ha ottenuto l'autorizzazione a condurre un'automobile. Il numero più elevato di allievi si è presentato agli esami in Lombardia (205.400) seguiti a ruota dai laziali (136.400), dagli emiliani (118.500) e dai piemontesi (113.700). In Basilicata, gli esaminati sono stati appena 6300. In quest'ultima regione, si è registrata anche la più alta percentuale di bocciati — il 70 per cento —, mentre il Piemonte ha avuto la maggiore percentuale di abilitati: il 67 per cento. Cosa questa che si spiega facilmente considerando che, nelle zone dove la motorizzazione è più intensa, l'allievo si presenta alla scuola e agli esami possedendo una infarinatura della materia e già una certa dimestichezza con i motori e la circolazione. In Piemonte, circolavano, nel 1961, 368 154 autoveicoli, mentre in Basilicata ne circolavano appena 10 801.

Il numero dei patentati e quello degli autoveicoli in circolazione aumenta progressivamente di anno in anno. Nel 1961, circolavano in Italia due milioni 942.926 autoveicoli. Cifra mente affatto elevata se si fa il paragone con l'Inghilterra e la Francia, dove circolano rispettivamente sette milioni e mezzo circa di automobili; con la Germania, dove ve ne sono sulle strade 6 milioni e mezzo; col Canadà, che ne possiede oltre cinque milioni. E non parliamo degli Stati Uniti, dove i veicoli circolanti erano, nel 1961, ben 75 milioni e 880 mila. Mentre negli USA esiste un autoveicolo per ogni due abitanti, in Italia siamo ancora a un veicolo per ogni diciassette abitanti.

In Italia, però, l'incremento della motorizzazione non si è sviluppato progressivamente nel corso di decenni, come negli altri paesi, ma nel giro di pochi anni e in forma improvvisa, caotica. Di fronte a questo sviluppo, ci siamo trovati, sotto ogni punto di vista, impreparati. Si è creduto di risolvere il problema con la costruzione di spettacolari autostrade mentre, come tutti sanno, vecchia e malandata rimane la nostra normale rete stradale, che è poi quella che viene usata più comunemente. Ma non basta. Malgrado la promulgazione del nuovo Codice della strada, gli italiani sono noti nel mondo per la loro condotta di guida spericolata e per lo scarso rispetto che hanno delle norme che regolano la circolazione. Sostenere che di questo va data la colpa al nostro «individualismo» è una sciocchezza, un banale luogo comune. Piuttosto, il fatto vero è che molti italiani si sono trovati improvvisamente alla guida di un'automobile con una scarsa conoscenza della necessaria disciplina del traffico e nella quasi completa ignoranza del mezzo meccanico che doveva condurre. Basti pensare che soltanto da pochi anni, per superare gli esami di guida, i candidati debbono dimostrare di avere qualche idea di come funziona un motore a scoppio. Questo vuol dire che gran parte degli automobilisti, quelli cioè che ottennero la patente quando non erano in vigore le attuali norme, guidano senza conoscere ciò che si può fare e ciò che non si deve fare conducendo un certo tipo di automobile: come si debbono prendere le curve con una vettura a trazione anteriore e come con una a trazione posteriore, quali velocità continue si possono tenere col raffreddamento ad aria e quali con quello ad acqua.

Inoltre, quanti automobilisti, soprattutto vecchi *patentati*, si sono presi la briga di leggere attentamente il nuovo Codice della strada? Recentemente un grande ente statale ha incaricato due funzionari dell'Automobile Club d'Italia di esaminare un certo numero di autisti con la patente D (abilitati cioè a condurre anche autobus) per accertare il loro grado di efficienza: ebbene, gli esaminatori hanno scoperto con costernazione che quasi nessuno di quei *superpatentati* conosceva con precisione le norme che regolano il traffico e il significato della segnaletica. Mesi fa, tra le lettere al direttore di un rotocalco, ne apparve una con la quale alcuni amici chiedevano di sapere, per una scommessa, quale fosse il significato di un disco apposto ai margini di una strada, in cui, in campo bianco, contornato da un cerchio rosso, appariva il numero *cinquanta*.

«Vuol dire che si deve marciare a velocità non inferiore ai cinquanta chilometri — chiedevano — oppure che non si deve superare quella velocità?» C'era proprio bisogno di scrivere a un giornale per essere informati, o non sarebbe stato più semplice, e anche più doveroso, dare una scorsa alle disposizioni del Codice, a uno dei tanti opuscoli che spiegano la segnaletica?

Giorni orsono un collega giornalista, col quale parlavo di questi articoli che sto scrivendo, mi interruppe dicendo: «Mi raccomando! Poni in risalto che negli altri paesi si è molto più severi nel far rispettare le norme del traffico. In Inghilterra, quando sull'asfalto c'è scritto *stop*, non basta rallentare: ci si deve realmente fermare. Io stesso non mi fermo mai, qui in Italia. Quel collega non è un pazzo, non è un pirata della strada. Possiede la patente da dieci anni e una macchina abbastanza veloce: abita fuori Roma e ogni giorno, sulla sua automobile, conduce a scuola i figli. Eppure, anche lui mostrava di ritenere che, da noi, allo *stop* si deve soltanto rallentare.

«Geroglifici»

In Italia, è noto, si fanno i sorpassi sulla destra e in curva, non si tien conto dei limiti di velocità, certi simboli della segnaletica sono compresi come geroglifici, si volta a sinistra senza dare la precedenza e via dicendo. Ma i motivi di tanta indisciplina, che lascia esterrefatti gli stranieri, non derivano dal famoso «individualismo». Nascono piuttosto dai metodi di insegnamento, dalla maniera in cui si svolgono gli esami, dallo stato delle strade, dalla deficiente sorveglianza del traffico, dalla quasi inesistente *educazione stradale* non solo degli automobilisti, ma anche dei pedoni. Avete mai visto un vigile fermare un pedone che sta attraversando diagonalmente una piazza o che passa da un marciapiede all'altro fuori dalle strisce pedonali? Eppure nel Codice sono previste severe multe per infrazioni pedonali di quel tipo.

Certo, mentre prima della guerra sottoporsi agli esami di guida era un giochetto, una formalità facilmente superabile, col passare degli anni gli esami sono diventati sempre più severi. Tuttavia, ancora nel 1952, su cento candidati ne venivano abilitati 85. Solo nel 1961, come abbiamo detto, su cento ne sono stati abilitati, media nazionale, appena 56.

Gli esami sono diventati più severi. Ma le scuole sono diventate più moderne, più efficienti? Gli istruttori, sia quelli di teoria sia quelli di pratica, sono alla altezza del loro compito? E gli esaminatori? Danno più bocciature semplicemente per mostrarsi ossequienti a qualche circolare ministeriale, oppure hanno anche essi adeguato ai tempi il metodo degli esami?

E' molto difficile dare una risposta senza correre il rischio di essere avventati.

1700 scuole

Delle scuole guida, degli istruttori, degli esaminatori, tutti dicono un gran male. Ma lo stesso si verifica per le elementari, le medie, per l'università. In misura maggiore che nelle altre scuole, per quelle di guida chi le frequenta, più che apprendere realmente, è preoccupato solo di conseguire il *titolo*, in questo caso la patente, con rapidità e con certezza.

Non vogliamo dire con questo che le deficienze e la mentalità errata siano tutte dalla parte degli allievi. Generalmente, è però diffusa l'opinione che tutti abbiamo il diritto di condurre l'automobile, anche i nevrotici, e che la patente debba essere concessa a chiunque.

E' vero. Questa è una pretesa assurda degli allievi, che già da sola rivela il loro scarso senso di responsabilità e dimostra quanto perniciosa sia la carenza di un'*educazione stradale*.

Si deve tuttavia riconoscere che le critiche degli allievi non sono completamente campate in aria. Anche qui è urgente una seria riforma nei metodi didattici e negli esami.

In Italia funzionavano, nel 1961, 1739 scuole guida e non sappiamo quanti erano gli istruttori di teoria e di pratica. Sappiamo però che moltissimi direttori di scuole, in contrasto con ciò che prescrive il nuovo Codice della strada, e grazie a una compiacente «deroga», non sono ingegneri e non detengono neppure un titolo di scuola tecnica superiore. Non parliamo poi degli istruttori di *pratica*: generalmente, sono autisti con patente di grado D, i quali sanno condurre benissimo una vettura o anche un autotreno con rimorchio, ma difettano, in misura quasi assoluta, di capacità didattiche. Inoltre, per uno stipendio che non supera le duemila lire al giorno, debbono sobbarcarsi a un lavoro debilitante, restare in servizio per otto, nove e anche dieci ore quotidiane perfino la domenica.

E che cosa dire degli esaminatori?

Molti allievi, e giustamente, si lamentano che gli esami vengano compiuti nel giro di appena cinque minuti. Basta non riuscire a ingranare la marcia indietro (cosa che può succedere anche al più esperto automobilista) per sentirsi dire dall'ingegnere esaminatore: «Scenda e si ripresenti fra un mese». Ma quanti sanno che, per esempio, in una città come Roma, dove sono moltissimi coloro che al diciottessimo anno, pur non possedendo un'automobile, vogliono prendere la patente, gli ingegneri addetti dall'Ispettorato della motorizzazione agli esami di guida non sono neanche trenta?

Si capisce, allora, perchè l'esame di guida, dato il grande e sempre crescente numero degli esaminandi, si svolge in maniera così rapida e approssimativa.

Riccardo Longone

Luminose esperienze di paesi socialisti

Battono insieme colonialismo e analfabetismo

Istruzione popolare a Cuba: un bambino assistito da un «alfabetizzatore»

Le difficoltà maggiori che si incontrano oggi, in quasi tutti i paesi, per combattere l'analfabetismo, sono di ordine finanziario, strettamente connesse, nella maggioranza dei casi, alla grave situazione economica e sociale esistente. Secoli di oppressione coloniale, cause storiche più o meno remote, periodi lunghissimi di isolamento che hanno quasi ucciso nelle popolazioni, per lungo tempo, insieme alla speranza, anche il desiderio di miglioramento, non possono essere cancellati con un tratto di penna.

Questa conclusione, che riguarda in modo particolare i paesi dell'Asia, dell'Africa e dell'America latina, è il risultato dell'esame delle risposte fornite da 47 Paesi ad un questionario inviato loro dalla Unione per la lotta contro lo analfabetismo in vista del convegno mondiale «Alfabeto e società» in corso a Roma.

I dati e le notizie contenute in tale questionario sono ora all'esame delle commissioni del convegno i cui lavori si protrarranno fino a sabato, quando, in seduta plenaria, saranno discussi i risultati del lavoro delle commissioni e quindi approvate le risoluzioni.

Ieri mattina vi è stata una breve seduta plenaria. Il prof. Paul Lengrand, segretario della Associazione «Culture et development» dell'UNESCO ha riferito sul tema «La lotta contro l'analfabetismo e la educazione degli adulti» insistendo in modo particolare sull'analfabetismo di ritorno. La mancanza di strumenti come libri specializzati — ha detto il prof. Lengrand — rischia di rendere vano lo sforzo di alfabetizzazione. Occorre inoltre considerare lo analfabeta come un uomo che ha bisogno di diventare pienamente adulto, cosciente di sè e dei suoi rapporti con il mondo in cui vive. «Il lavoro di alfabetizzazione — ha concluso il relatore — deve essere diretto a rendere partecipi tutti gli uomini alla vita sociale con i suoi rischi e le sue speranze».

Una prova delle affermazioni del professor Lengrand si ritrova, in maniera rilevante, nelle risposte fornite al questionario dell'UNLA, dai singoli Paesi e soprattutto dai paesi ex coloniali. Il rapporto fra lotta all'analfabetismo (in tutte le sue manifestazioni, anche come analfabetismo di ritorno) e lotta per lo sviluppo economico e sociale della società vi appare evidente. Nella risposta indiana si legge che la spinta più profonda è venuta dal clima creato dal piano quinquennale, dal programma di sviluppo economico, e dal decentramento democratico che trasferisce al popolo le responsabilità del progressivo miglioramento.

Tale clima ha creato la spinta psicologica necessaria per l'adesione volontaria ai centri di alfabetismo. Un discorso altrettanto interessante può farsi per la Cina Popolare e la Repubblica democratica del Viet-nam, dove la lotta all'analfabetismo si sviluppò contemporaneamente alla lotta anticolonialista e di liberazione nazionale, nel quadro del «mutuo insegnamento». I soldati delle armate popolari cinese e vietnamita imparavano a leggere l'uno dall'altro e la lotta all'analfabetismo era uno dei tre obiettivi fondamentali, insieme alla lotta alla fame ed al colonialismo, posti nel programma politico dei nuovi Stati che stavano per sorgere dalla guerra di liberazione. Il metodo del mutuo insegnamento fu applicato su larga scala: chiunque sapesse leggere e scrivere si adoperava a favore degli analfabeti che gli erano vicini: parenti, compagni di lavoro, commilitoni.

Corsi furono organizzati ovunque: nelle scuole, nei luoghi di lavoro, nelle pagode, nelle case. Impostata come un movimento a larga base popolare, la lotta contro l'analfabetismo ottenne grandi risultati. Nel Viet-Nam, in sedici mesi 2 milioni di persone avevano imparato a leggere e scrivere ed oggi l'analfabetismo è quasi completamente debellato.

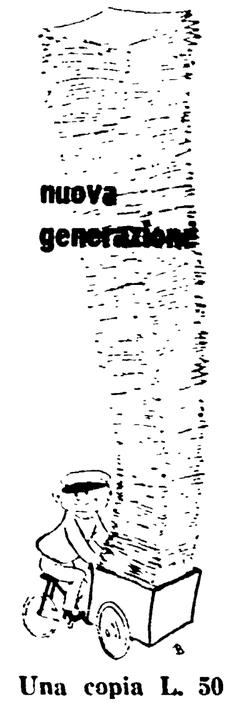
Successivamente l'edificazione del socialismo pose l'essenza di un minimo di conoscenze tecniche e scientifiche. Nacquero così i corsi complementari in cui si insegnano cultura generale ed elementi delle scienze fondamentali, o, secondo le diverse esigenze degli interessati, materie professionali e nozioni di tecnica applicata. I risultati furono notevoli: la produttività aumentò, vennero abbandonati metodi sorpassati di coltivazione e produzione, la vita culturale ne ebbe stimoli positivi e ne uscì rivificata.

Una esperienza particolarmente interessante è in corso anche a Cuba dove in un tempo brevissimo sono stati ottenuti successi di grande rilievo.

E' su questi temi del rapporto fra lotta all'analfabetismo e sviluppo delle società che si concentrerà l'attenzione maggiore dei componenti delle commissioni di lavoro del congresso.

Ieri mattina il prof. Ross D. Voller, dell'università di Manchester, ha parlato appunto dei lavori delle commissioni, rivolgendo un appello alla amicizia ed alla concordia tra tutti i popoli. Sempre ieri, nel programma del convegno, si è inserita la inaugurazione di una mostra di documenti sull'analfabetismo nel mondo e sugli strumenti adottati dai singoli Paesi per combatterlo.

Da domani tutti i giovani comunisti con



Una copia L. 50

ABBONAMENTI

Annuo L. 2.000
Semestr. L. 1.200
Sostenit. L. 5.000