

LA TOSCANA di Maurizio Ferrara



È MORTO LORD BEAVERBROOK



Da 50 anni imperatore della stampa britannica

Il suo quotidiano, Daily Express, tirava 4 milioni e 300 mila copie, ma il rivale Daily Mirror proprio ieri aveva toccato i cinque milioni

Dal nostro corrispondente

LONDRA, 9.

Con la scomparsa a 85 anni di età di Lord Beaverbrook, se non la scena politica, sicuramente il giornalismo inglese perde una delle sue figure più caratteristiche. Canadese di nascita, figlio di un ministro presbiteriano, già milionario a 25 anni, Lord Beaverbrook era giunto in Inghilterra nel 1910 e con un seggio di deputato nelle file del partito conservatore e con l'acquisto del giornale Daily Express aveva cercato di fare della sua attività un successo tanto nella politica quanto nel giornalismo. Ma il trionfo che doveva esserle dato in maniera sostanziale la sua influenza...



Una recente foto di lord Beaverbrook.

volontamente fatto del suo giornale uno strumento di penetrazione in tutte le classi e categorie sociali tagliando attraverso le differenziazioni di classe con un organo sostanzialmente qualunquista.

In questo sta la differenza fra Daily Express e Daily Mirror: il primo era un giornale di massa, Beaverbrook ne fece un giornale personale. La direzione politica rimase esclusivamente nelle sue mani fino all'ultimo e il Daily Express è tutt'oggi — nello stesso modo contraddittorio — il più a destra di tutto lo schieramento dei nove quotidiani nazionali inglesi. Ma Beaverbrook ebbe la furbizia di lasciare nelle mani di un direttore tecnico il giornale, un funzionario della struttura informazionale del giornale stesso. Egli ebbe anche la fortuna di trovare un direttore spolticizzato e schiacciato dall'ultimo e il Daily Express è rimasto distanziato di 700 mila copie dal suo rivale più accanito. Tuttavia, 4 milioni e 300 mila copie rappresentano sempre un successo enorme per il giornale di Beaverbrook. Esso è certamente il quotidiano più dispendioso di Fleet Street: Beaverbrook vi ha sempre reinvestito i soldi guadagnati. Voleva metterlo al servizio delle sue ambizioni di potere politico ma, ironicamente, è riuscito invece a farne quello che in fondo desiderava meno: un successo finanziario. Beaverbrook voleva dire: «Sono sempre stato un apprendista in politica e questa è stata una delle debolezze della mia carriera». La figura del guerriero incatenato, che è l'emblema del giornale, conquista in questo senso un valore simbolico: il barone della stampa Beaverbrook ha fatto in vita una battaglia al giorno, ma ha quasi sempre scelto quelle sbagliate e perciò è rimasto (malgrado i suoi 4 milioni di copie giornaliere) una curiosità nel panorama politico inglese.

Leo Vestri

Premio della Académie Française L.M. Chassin Storia militare della seconda guerra mondiale Sansoni

Volume di pp. XII-688, 37 cartine e grafici f.t., 170 ill. f.t., rilegato in tela, L. 5.000

Una sintesi chiara e obiettiva che abbraccia tutte le fasi militari dell'ultimo conflitto mondiale. Un'opera essenziale per un'esatta conoscenza degli avvenimenti che hanno insanguinato il mondo intero.

Maurizio Ferrara

Valdarno: i «pendolari» Livorno: due nodi da sciogliere

Quando potranno gli operai «pendolari» toscani fare a meno di bloccare i «rapid» per ottenere i loro treni? - Il porto e la «zona industriale» a Livorno: due grossi temi di lotta per la Regione e i «programmatori»

Dal nostro inviato

VALDARNO - LIVORNO.

La sera del 4 giugno, alle ore 20, ero in treno alle porte di Firenze, quando di colpo il convoglio si fermò. Dal finestrino, nella sera, si scorgevano i lampeggi del nuovo tronco Firenze-Montecatini dell'Autostrada del sole. «Wonderful» mormorò un americano, con una bella giacca giallo canarino, a due posti da me. Poi cominciò a mangiare. I due milanesi dall'aria abbiente seduti di faccia, smisero per un attimo di parlare di «servizi maloccati» e dettero un'occhiata fuori. Uno tirò fuori le sigarette e controllò l'orologio. Guardando l'Autostrada del sole avvolta nel silenzio notturno con vari lucchetti, cominciarono a fare calcoli complicati su quanto tempo ci vorrà a percorrerla tutta, da Milano a Roma. Non si mettevano mai d'accordo perché le stime dei chilometri orari delle «Jaguar», «Giuliette», «Flavie», «Opel», «Mercedes», «Ferrari», non quadravano mai. Alla fine seppi che, sui 160 di media, con un caffè a Bologna e uno a Firenze, da Milano a Roma in cinque ore uno dei due ce la faceva. «Ma va là...» borbottava l'altro. «Permetti?» ricominciava quello. «Prendi la «giaguar» del Brioschi... quella i centosessanta di media li tiene...»

Intanto eravamo ancora fermi, dalle parti di Pontassieve. «Che succede?», chiese un tipo con le narici frementi e l'occhio inutilmente lucido, che leggeva «Il Borghese». Il conduttore stava passando in fretta, preoccupato. «L'operaio se sdraia sui binari?», rispose, con puro accento di San Lorenzo. «Coomè?» disse quello della «giaguar» del Brioschi. «Blocco ferroviario?» muggì «Il Borghese». Il conduttore allargò le braccia. «Già?» sentenziò l'americano con la giacca canarino, aveva afferrato che qualcosa non andava. Gli uscirono dai labbra striscianti mugolii interrogativi. Il conduttore lo guardò. «Stricche!» disse. L'americano pensieroso ripeté «stricche» e già metteva mano al «Collier's» tascabile, quando quello della «giaguar» tradusse. «Strike... strike... sciopero». Agitò le mani seccate, non gli veniva la parola esatta, era pignolo. «Come si dice blocco?» chiese in giro. «Blockade», suggerì uno. «No, vuol dire assedio, è troppo, si spaventa». Il conduttore fu risoluto. «Stricche» — ripeté all'americano Poi, con le mani fece il gesto di uno che si sdraia e dorme. «Operai... sdraia... dormire... su li binari...». L'americano allibì. Si levò in piedi, poi sedette, meccanicamente, due o tre volte. «Comunisti?» domandò. Il conduttore tirò via il Ditejelo voi che da «ste bande so tutti comunisti...» E sparì.

Da fuori, intanto, cominciava a penetrare, nel silenzio felpato dell'elettrotreno, un vociare toscano, chiososo e incitoso. Vedemmo, sui binari, un centinaio di persone. In maniche di camicia, con le borse del mangiare, alcuni in tuta, altri in maglietta: ragazzi di diciotto anni, uomini fatti, qualche donna. Un vociare insistente saliva sul binario parallelo era fermo un altro treno. Accese le luci, fischiò. Un urlo tra il minaccioso e lo sportivo, salì dalla massicciata. I fanaloni si spensero subito. «Ma la polizia che fa? Perché non interviene?» muggì «Il Borghese» con le narici frementi. «Che pace schifoso» insisté. Un silenzio totale, leggermente sgomento, si diffuse nella vettura. L'amico del Brioschi con la «giaguar» chiuse il finestrino. «E' meglio star calmi, sa? — disse serio al tipo fremente — farsi sentire non è... non è...» Non gli veniva la parola. «Non è iguene» disse l'altro E aprì un giornale illustrato. «Sono ragazzi» borbottò.

decisi... insisteva. Voleva riaprire il finestrino, «dirgliene quattro». Quello della «giaguar» lo tirò giù. Stavolta era proprio seccato. «Senta signore, è meglio di no, sa? Vada avanti, in piattaforma, si vede meglio di lì, è più vicino. Vada, vada». Il legionario frustrato lo guardò con supremo disprezzo. «Però...» insisté... «Basterebbe un po' di energia...». Quello della «giaguar» boccheggiava. «Ma è matto lei... Ci vuole rovinare?... Era fuori di sé, adesso. «Ma ci vada lei a persuaderli... magari anche pure ragione...». In quel momento si aprì la porta, entrò un signore distinto, in grigio, con il distintivo del «Rotary» all'occhiello. Con l'aria preoccupata di chi chiede se c'è un medico, si guardò intorno e domandò: «C'è mica fra i signori un deputato comunista, per caso? No?». E proseguì. L'americano aveva afferrato il «comunista», entrò in agitazione un'altra volta. «Comunisti?» ansimava. «Dove... dove?». Quello della «giaguar» gli si mise vicino. Fece col dito un cenno fuori, verso la campagna. «Tutti» — disse, con aria di spiegazione paziente —. «Qui Toscana...». «Sillabò: «To-sca-na». L'americano sorrise. «Oh, si Florence, Michelangiolo, Pontivecchio... Ah... Ah...». L'amico della «giaguar» insisté paziente, come con i bambini. «Sì, Michelangelo... ma adesso comunisti... tutti... 40 per cento, 50 per cento... anche 60 per cento...». L'americano con la giacca sembrava interessato. «Perché?» chiese, con l'occhio attento. L'altro restò interdetto. Guardò l'americano, poi allargò le braccia con gesto di sconforto. «Mah... cosa vuole che dica, e chi lo sa?». Poi si levò da vicino al turista, si rimise al suo posto e s'addormentò.

Da fuori il vociare era sempre alto. A un certo punto scoppiò un battimano. Affacciai e vidi le bandoliere bianche dei carabinieri. Nella luce soffusa delle luci basse delle locomotive, discutevano. I dimostranti li circondavano, parlavano, agitavano le mani. Anche i carabinieri allungavano le braccia. Dentro la vettura ritornò il conduttore. «Dicono che stanno un'ora pe' protesta perché l'hanno levato un treno...». So' tutti pennolari. «D'Arezzo...» sospirò. «Je levono li treni, poracci: quelli sgambano dieci ore a giorno pe' n pezzo de pane... je levono pure li treni. Che devono da tornare a casa a fette?». Si guardò intorno dopo questo piccolo sfogo di classe. Poi assunse un tono ufficioso. «Signori, il treno è fermo per un'ora — annunziò — per motivi tecnici». Sbuffò. «Je levono pure li treni, ma li moro...». Il resto della frase svanì, insieme a lui, nel fondo della vettura.

L'americano non connetteva più. Sveglia quello della «giaguar» e l'altro ricominciò a spiegare. «Qui — diceva — molti operai, workers... loro lavorare molto, avere sonno, volere an-

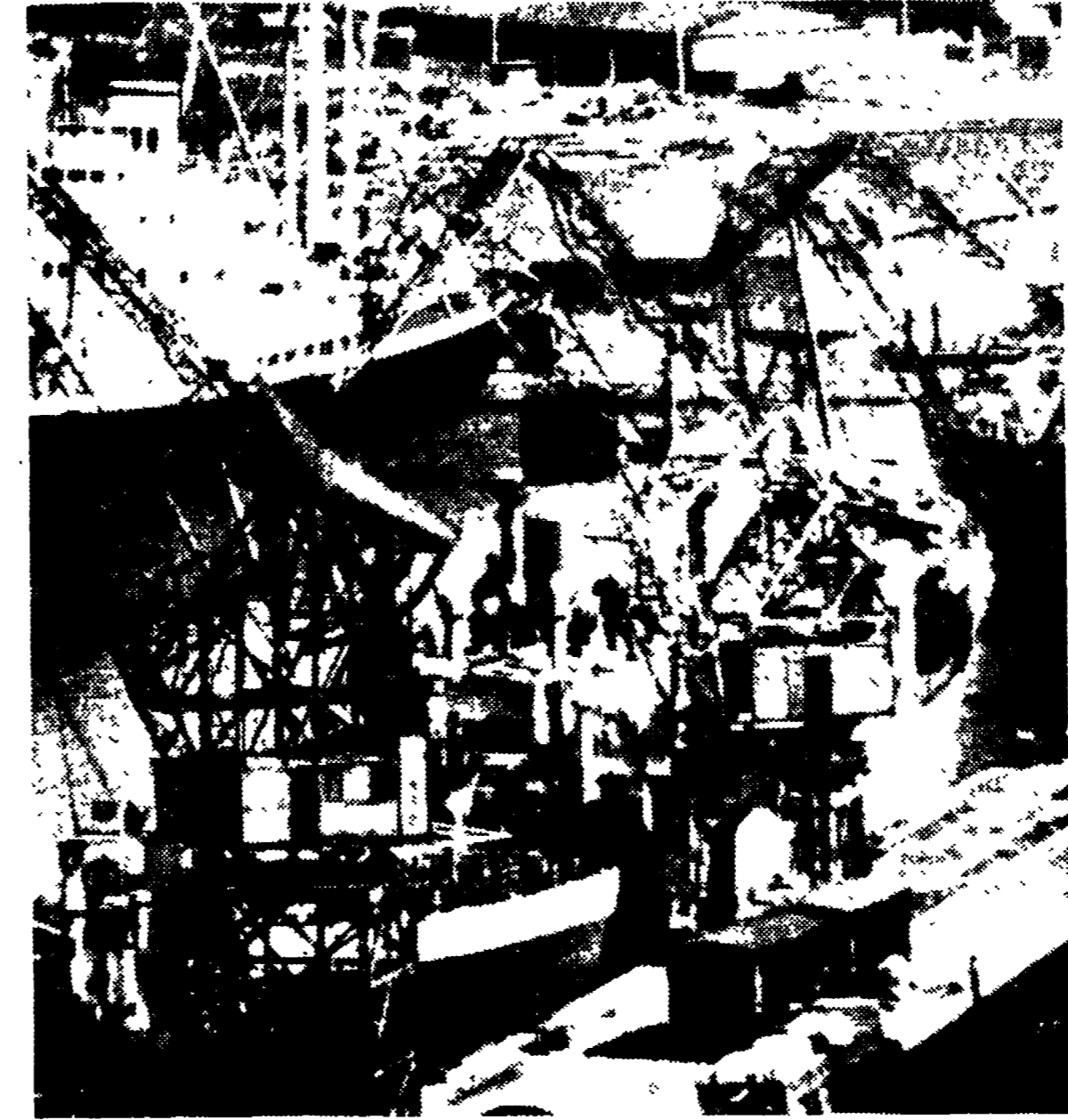
dare a casa... at home... invece niente treni... capito? No trains... Allora loro protestare... block... block... sui binari... railway... capito?». L'americano aveva capito. «No trains... workers? Perché?». Anche questa volta l'altro allargò le braccia. «Mah, cosa vuol che le dica...». L'americano indicò fuori. «Motor way... bellissima... Autostrada diel Suole... wonderful... no trains... no trains...?». «Già» borbottò quello della «giaguar». «Autostrada e no trains? ripeté, ossessivo l'americano. «Proprio così» crollò il capo l'altro. «Ah... oh... no trains...». L'americano era pensieroso. «Non buono — sentenzia poi — non buono quando no trains... per workers». Continuò per circa un minuto, con un profluvio gonfio, se-vero, critico. L'altro stava a sentire, poi allargò le braccia. «E già...» con-clude, e se ne riandò.

L'americano ormai s'era tranquillizzato, dato che non era scoppiata la rivoluzione. Azzardò perfino un sorriso, a un certo punto, tra sé e sé, mentre guardava fuori, verso la folla degli operai sdraiati sui binari. «Italy...» — mormorava sorridente. Quasi felice sembrava, di averla vista finalmente dal vero, da vicino, quella favolosa Italia «rossa», da raccontare tutta tornando a casa. C'era il 4 giugno, a bordo dell'elettrotreno 11/11 della linea Roma-Firenze-Milano, ho visto una manifestazione di «pendolari» toscani. Non era quella la prima, e non sarà nemmeno l'ultima credo, perché il fenomeno dei «pendolari», gli operai che fanno la spola su e giù tra le città dove lavorano e i villaggi dove abitano, non pare vicino a essere risolto. La Regione, quando si farà e se avrà modo di prendere le iniziative necessarie, dovrà affrontare anche questo problema che il «miracolo» alla rovescia ha messo a nudo con sprechezza. Quello dei «pendolari» senza treni e con tanta Autostrada del Sole da guardare, è uno dei fenomeni più inefficienti del modo tumultuoso, non programmato, con cui si è realizzato lo sviluppo economico della regione.

Gli altri nodi di questo sviluppo caotico e pullulante, sono meno appariscenti, ma altrettanto gravi e spinosi. Basta stare a Livorno una giornata per capire la debolezza e la precarietà di certe situazioni e il bisogno reale di un piano che trasformi lo sviluppo caotico in progresso ordinato. I nodi essenziali di Livorno, per i quali si preannuncia la Regione, incidono con autorità dato che lo Stato è sempre rimasto assente (o, peggio, è intervenuto per aggrovigliarli sempre di più) sono due: il porto e la zona industriale.

Il porto di Livorno è l'unico grande porto toscano. Potrebbe essere un grandissimo porto italiano se la politica marittima nazionale non fosse strozzata dalle pressioni che i monopoli compongono sui governi — ormai da anni — per impadronirsi della banca-china, piazzarsi il loro personale liquidando le «compagnie» portuali. Tale linea di aggressione ai porti in linguaggio tecnico si chiama politica delle «autonomie funzionali».

Ciò che deve essere «autonomo» non è quella «cosa pubblica» che è il porto, ma il monopolio, che vuole essere libero di «privatizzarlo». E' la solita storia, insomma, non parliamo di noli in poche ditte, i monopoli italiani citano i casi di porti stranieri meno cari, come Rotterdam. Ma non dicono che sono altamente meccanizzati (dallo Stato), ricostruiti secondo le tecniche più moderne. Ai porti italiani, invece, lo Stato dà poche lire e molta burocrazia. Tre «autorità» ministeriali (Marina mercantile, Finanze, Lavori Pubblici) gravano sulle banche. Ma quando si tratta di pagare per renderle funzionanti sul serio, nessuno spende una lira. Eppure Livorno esige ancora un credito di due miliardi per «danni di guerra» e nel «Piano azzurro» di ricostruzione, al porto livornese toccherebbero 14 miliardi. Mai visto nulla. Tuttavia se oggi a Livorno è stata scavalcata, in parte, la legge assurda



LIVORNO — Un'immagine del porto.

che obbligò a ricostruire il porto come era prima dei bombardamenti (cioè vecchio di cento anni) ciò si deve alle pressioni dei portuali. Ma se lo Stato a Livorno non ama impegnarsi, la compagnia portuali (diretta dai comunisti) il suo dovere lo fa. Oggi i monopoli attaccano con durezza (sostenuti dal ministro Spagnoli) la Compagnia. Dicono che è «una mafia», che è «superata», che se gli industriali vogliono mano libera nei porti, bisogna darliela. Ma se a Livorno c'è un minimo di attrezzatura tecnica sulle banchine (elevatori moderni, ecc.) si deve alla Compagnia che li ha realizzati. Se a Livorno il «portuale» è un lavoratore con una paga buona, si deve alla Compagnia. Gli speculatori a questo punto si indignano a vedere le buste-paga che escono dal «centro meccanografico» della Compagnia. «Come si permettono?». E vorrebbero distruggere la «Compagnia». Ma quella è un osso duro. Insediata in un massiccio «Palazzo del Portuale» che è un anacrono di civiltà in divenire, dove è un centro di organizzazione del potere operaio (c'è perfino la biblioteca e il «Parlamento», dentro il Palazzo), la Compagnia è il fulcro delle attività portuali, e non solo portuali. La battaglia contro la «privatizzazione» delle banchine non interessa solo i 1.600 soci: interessa tutta la produzione piccola e media di Livorno che considera, giustamente, il porto un «servizio pubblico», non vuole che si tramuti in un colossale «affare privato». Ma i «grossi» insistono e, paradossalmente, le aziende di Stato (cioè il governo) li aiutano.

A Taranto e a Genova le «autonomie funzionali» già incidono, per «merito» dell'Italsider. E in Toscana la Montecatini ha già avuto in concessione un porto, un suo molto privato, per la produzione piccola e media di Livorno che considera, giustamente, il porto un «servizio pubblico», non vuole che si tramuti in un colossale «affare privato». Ma i «grossi» insistono e, paradossalmente, le aziende di Stato (cioè il governo) li aiutano.

Alla questione del porto di Livorno s'accompagna un altro grande nodo, anch'esso di contrasto fra «programmazione» pubblica e «programmazione» monopolistica: la questione della zona industriale Livorno-Pisa. Si tratta di un tema vasto e complesso. I piani e le discussioni sono ancora tutti aperti, ma il problema, ancora una volta, è non soltanto economico, ma politico: si tratta di battere sul tempo le forze monopolistiche già, nella zona, stanno insediando un «colpo» di sviluppo. Il tentativo di quest'altro «colpo» (iniziato sotto il patrocinio di Togni) è stato in parte sventato, per ora. Il «Consorzio» che aveva preso l'iniziativa di creare una zona industriale a cui potenza «privata» bilanciassero la potenza reale dell'iniziativa pubblica (già oggi forte, con il comune di Livorno e domani, ancor più forte con

Domani il nono servizio PRATO Se la Toscana è un'isola individualistica Prato è un'isola nell'isola, un'isola che trasforma gli stracci in oro, ciascuno fa da sé nel quadro di una delle più individualistiche e collettive organizzazioni che esistono, una fitta maglia di privati che lavorano tutti insieme marciando divisi. La attività è frenetica. Prato in dieci anni è passata da 75.000 a circa 130.000 abitanti, però non fa «provincia» a sé. Nelle fabbriche c'è la televetrice Prato-Londra, ma se vuoi impostare una lettera dopo di otto anni devi andare a Firenze, perché a Prato la posta chiude come nei paesini, non c'è dogana, non c'è tribunale.