

LA BRUTALE RAPPRESAGLIA NELLA STRATEGIA DEL PENTAGONO

Dopo le strette di mano fra Johnson (allora vice presidente) e il dittatore Diem, l'invio del generale «pacifcato» Taylor — Il generale Khan voleva

scatenarsi già prima — Una delle «basi di motosiluranti» bombardate è una località di villeggiatura — Attaccare il Nord per non perdere il Sud

Era tutto pronto per l'aggressione



Partigiani del Vietcong catturati da marines sud vietnamiti

Sarebbe facile dire: l'avevamo previsto. Vi erano, infatti, nella equazione vietnamita, alcuni dati che sono poi quelli fissi e immutabili di tutte le avventure colonialiste (colonialiste, intendiamo dire, di vecchio o di nuovo tipo): un paese diviso, nella cui metà settentrionale si andava costruendo faticosamente ma sicuramente, attraverso sacrifici difficilmente immaginabili, ma con una prospettiva certa e non troppo lontana, una vita civile e moderna. E nella cui metà meridionale l'oppressione colonialista era di nuovo risorta, attraverso un despota di tipo feudale appoggiato dagli Stati Uniti: tutti conoscono il nome di Ngo Dinh Diem, e tutti conoscono la fine che egli fece. Tutti conoscono anche la storia dei nove anni sanguinosi del suo dominio: repressioni, e di nuovo repressioni, finché il popolo insorse in armi, prima con le armi residue dal conflitto contro i colonialisti francesi, poche e vecchie, poi con le armi moderne che gli americani cominciarono a inviare a ritmo crescente e poi addirittura, dal 1961 in poi, a valanga. Gli americani li mandavano ai loro tirapiedi, prima a Ngo Dinh Diem e poi, fatto assassinare il dittatore diventato un incomodo ostacolo, ai suoi successori (il generale Duong Van Minh, detto «la Tigre», e poi, caduta «la Tigre», il generale Khan). Ma queste armi passavano, altrettanto rapidamente, alle forze partigiane, dalla fine del 1960 inquadrate saldamente nel Fronte nazionale di liberazione.

L'Unità lo scrisse il giorno stesso della sua nomina: cotanto generale è nella migliore condizione per dirigere operazioni che non siano limitate al ristretto teatro del Vietnam meridionale. Questo generale, scrisse l'Unità, potrà fare di più, anche se non meglio. Avremmo voluto sbagliarci: eravamo invece al di sotto della realtà, poiché ci si poteva immaginare tutto, meno che gli americani volessero rendersi colpevoli di una azione che somiglia, in tutto e per tutto, a quella che i giapponesi condussero contro di loro a Pearl Harbor: o, se si vuole restare sul terreno del «diritto alla rappresaglia», di cui fanno sfoggio oggi i propagandisti americani, di un'azione che somiglia a quella che i nazisti condussero, tanto per dare qualche nome, a Boves, a Lidice, a Oradour o a Marzabotto. Sono nomi familiari, che chiariscono la portata di questa vergognosa azione di provocazione e di aggressione che calpesta tutto: il diritto internazionale, la morale comune, i confini di uno Stato contro il quale non vi è mai stata una dichiarazione di guerra, i diritti stessi dell'umanità, poiché un'azione del genere, non vi è dubbio, mette in pericolo la pace del mondo.

Vi sono, in questa avventura contro la pace, due nomi che ricorrono costantemente. Sono quelli di Johnson e di Taylor. Fu Johnson, allora vice presidente, che nel maggio 1960 si recò a Saigon e stilò con Ngo Dinh Diem un accordo col quale gli Stati Uniti aprirono il capitolo dell'intervento massiccio e diretto nel Vietnam del Sud. Non che prima non fossero intervenuti, e su scala abbastanza vasta. Ma era la prima volta, con la firma di Johnson e di Diem sotto un patto comune, che essi cominciarono di volere intervenire nella guerra di repressione che Diem conduceva con scarsa fortuna.

Taylor lo seguì di lì a pochi mesi. Firmò insieme al professor Staley il «piano di pacificazione» di cui abbiamo parlato. Era un piano nazista: prevedeva il trasferimento dell'intera popolazione contadina in villaggi strategici; operazione il cui scopo era quello di isolare e assfiare i partigiani. Se ne costruirono ottomila: oggi ne restano in

valutare le circostanze in cui si sono svolti gli incidenti — pretesto che occorrevano per «giustificare» la aggressione. La storia USA è piena di questi incidenti-pretesto, come la storia della Germania nazista, o della stessa Italia fascista. Chi ci può dire, ad esempio, che non siano state le navi americane a sparare per prime? Chi ci dice, ad esempio, che il secondo incidente non sia stato del tutto inventato? E quando anche tutto si fosse svolto, fino al minimo dettaglio, come gli americani hanno raccontato, come possono essi togliere il marchio della provocazione alla loro presenza a poche decine di chilometri dalle coste vietnamite e cinesi, in un mare chiuso? Si è fatto il nome di Hong-Kay tra le basi attaccate. Abbiamo avuto occasione di vedere Hong-Kay più volte. È un'angolo più pacifico del mondo, anche se dei motoscafi da guerra possono trovarvi la loro base naturale. È una specie di Capri moltiplicata per mille, una delle meraviglie del mondo. Venno a riposarvi, in lindi alberghi e in vecchie ville abbandonate dai francesi, gli operai delle miniere di carbone o di quei nascenti centri industriali del paese che gli americani vorrebbero, al prossimo colpo di «rappresaglia», distruggere. Fu il manager di uno di questi alberghi a dirci che sua moglie, rimasta nel Sud dopo la firma degli accordi di Gi-nevra, era stata ghigliottinata dai rastrellatori di Ngo Dinh Diem, il dittatore allora tanto amato dagli americani, quello cui Johnson stringeva tanto calorosamente la mano. È questa una immagine del Vietnam che va archiviata, come l'immagine di Capri, moltiplicata per mille o per diecimila: poiché sono decine di migliaia, e probabilmente centinaia di migliaia, le vittime dell'aggressione americana nel Sud: il che spiega perché, come i nazisti in Europa, così gli americani nel Vietnam non siano mai stati vicini alla vittoria nella guerra di repressione e si siano avvicinati anzi, ogni giorno di più, alla sconfitta. E per sfuggire alla sconfitta nel Sud che essi hanno attaccato nel Nord e che, probabilmente, attaccheranno ancora al primo pretesto, vero o inventato che sia. Ma è anche in omaggio alla logica che presiede allo svolgimento di queste vicende che essi sono destinati, davvero, alla sconfitta, che lo vogliono o no.

Dal nostro inviato BRUXELLES, 5. Uno dei più importanti uffici centrali della Comunità Economica Europea, ha una sede del tutto distaccata rispetto agli altri: al numero 60 di rue d'Arlon un nutrito gruppo di tecnici dei sei paesi aderenti alla Comunità studia il mercato automobilistico e elabora i piani ritenuti adatti a fronteggiare l'invasione americana in questo settore. Tra questi esperti predominano i tedeschi e gli italiani, ed alcuni di essi provengono direttamente dai quadri superiori della Volkswagen e della FIAT.

Qual è la situazione attuale della «guerra dell'automobile»? I tecnici di rue d'Arlon rispondono a questa domanda delineando, in primo luogo, natura ed effetti dell'offensiva della General Motors e della Ford in Europa. È evidente che nessuno si attendeva che questa concorrenza venisse fatta con l'importazione di auto americane in Europa. Ciò per il semplice fatto che un'auto americana — a parità di caratteristiche e di prestazioni, per quanto questo confronto sia possibile in un prodotto così variabile quale è un'automobile — ha in media un prezzo doppio rispetto a quello di un'auto prodotta in Europa (a parte poi la diversa richiesta dei due mercati rispetto alla cilindrata media, alle dimensioni «di ingombro» e alla «moda estetica»).

L'offensiva USA è venuta invece con l'impianto in Europa di stabilimenti statunitensi e si è posta due obiettivi strategici: 1) assicurarsi una quota crescente del mercato automobilistico europeo e di alcuni paesi sottosviluppati immediatamente vicini e precedentemente preda quasi esclusiva dei produttori italiani, francesi e soprattutto tedeschi (si pensi alla diffusione relativa della Volkswagen «1200» nel Medio Oriente e nell'Africa settentrionale); 2) utilizzare gli stabilimenti americani in Europa per risportare sullo stesso mercato statunitense vetture appositamente studiate e prodotte al livello delle prestazioni e delle tendenze estetiche, della «moda» europea.

Quest'ultimo obiettivo è meno conosciuto dall'opinione pubblica ma per la G.M. e la Ford è essenziale quanto il primo e sotto certi aspetti ancor di più. La «moda» dell'auto europea stava rapidamente espandendosi negli USA attorno agli anni 1956-60, anni in cui la FIAT, la Volkswagen e la Renault riuscirono ad esportare per una media annua di auto per un valore complessivo di

L'11 agosto

Paolo VI ad Orvieto in elicottero

Nell'udienza generale di ieri il Papa ha annunciato la imminente pubblicazione della sua prima enciclica e ne ha indicato alcuni temi

L'ufficio stampa del Vaticano ha comunicato che Paolo VI si recherà ad Orvieto l'11 agosto prossimo in elicottero. È la prima volta, si sottolinea in Vaticano, che un Papa farà uso di un tale mezzo di trasporto. La partenza avverrà nel giardino delle ville pontificie a Castelgandolfo, nell'entroterra della zona extraterritoriale, nel pomeriggio di martedì prossimo. La rotta sarà servita dall'«Osservatore Romano» — sarà quella più breve, mentre l'atterraggio è previsto su un piazzale nei pressi dell'autostrada del sole. Paolo VI raggiungerà il duomo in automobile, dove celebrerà la messa verso le 17 e 30. Due ore dopo farà ritorno a Roma in automobile percorrendo l'autostrada.

Nell'udienza generale di ieri mattina Paolo VI ha annunciato che nella prossima settimana sarà pubblicata la sua prima lettera enciclica, la quale porterà la data del 6 agosto. Nel testo latino comincerà con le parole che poi serviranno a identificare l'«Ecclesiam suam». Paolo VI ha dato la notizia all'udienza dicendo di voler fare «una confessione, che forse, ha aggiunto, nel linguaggio corrente si potrebbe anche chiamare una confessione stampa». L'enciclica, ha continuato Paolo VI, «si riferisce all'inizio del nostro pontificato» ed ha un carattere esortatorio. Non tratta, ha spiegato, di questioni teologiche o dottrinali particolari «perché non abbiamo di proposito voluto entrare in temi che il Concilio ecumenico ha messo nel suo programma».

Passando a parlare del contenuto, Paolo VI ha precisato che egli ha inteso esporre nell'enciclica ciò che egli ritiene «deba fare oggi la Chiesa per essere fedele alla sua vocazione e per essere idonea alla sua missione».

«Possiamo forse intitolare questa enciclica — ha precisato Paolo VI — la via della Chiesa? Queste vie sarebbero tre: la prima spirituale — riguarda la coscienza che la Chiesa deve avere e deve alimentare su se stessa. La seconda è morale — riguarda il rinnovamento ascetico, pratico, canonico di cui la Chiesa ha bisogno per essere conforme alla coscienza sopraddetta, per essere pura, per essere santa, per essere forte, per essere autentica». La terza è apostolica — e la abbiamo designata con il termine oggi in voga: il dialogo. Riguarda cioè il modo, l'arte, lo stile che la Chiesa deve infondere nella sua attività ministeriale nel concerto dissonante, volubile, complesso del mondo contemporaneo».

Per contrastare l'offensiva USA



I tecnici del MEC favorevoli ad un «cartello» automobilistico antiamericano

La Volkswagen contraria all'intesa proposta dalla FIAT sui prezzi - Più facile un accordo sulle cilindrate - Nel '70 rilancio del mercato d'auto

Dal nostro inviato

BRUXELLES, 5. Gli obiettivi futuri della strategia americana tengono conto delle prospettive dei due mercati al di là e al di qua dell'Oceano. In America nel cui territorio circolano 82 milioni di veicoli, sui 154 milioni che costituiscono l'autoparco mondiale — si prevede un ulteriore incremento delle vendite per effetto, soprattutto, del rinnovo di una considerevole parte delle macchine ora in uso. Le dimensioni di questa prospettiva del mercato statunitense sono enormi. Si pensi che oggi, attualmente, si demoliscono tante auto vecchie (nel 1963 sono state demolite 5.300.000 automobili e 740.000 autocarri) quante in circolazione nell'intera Asia.

Le indagini sul mercato americano hanno rivelato dati sorprendenti. Molti hanno in mente l'immagine di un rapidissimo cambiamento delle auto americane: è stato invece provato che nella media la loro «vita» è di 6 anni e che circa 30 milioni di automobili che corrono sulle strade degli USA ha superato questo limite (all'interno di questi 30 milioni di auto ve ne sono 2.100.000 di costruzione antecedente al 1950 e ben 18 milioni uscite di stabilimento fra il 1955 e il 1958). In base a questi dati si ritiene che stia rapidamente maturando un momento di incredibile e subitaneo incremento delle vendite, mentre non vi sono nella situazione economica generale degli USA elementi che possano far prevedere che tale possibilità venga contrattata per effetto di una riduzione generale delle capacità d'acquisto.

Quando una quota sempre crescente degli automobilisti americani deciderà di rinnovare la propria auto, la Ford e la G.M. non vogliono trovare di fronte concorrenti fastidiosi. Di qui la strategia «a doppio senso» instaurata con l'installazione di stabilimenti in Europa. Ma G.M. e Ford tengono conto anche delle tendenze del mercato europeo. I tecnici del MEC affermano che secondo i loro colleghi americani il 1970 segnerà un momento di rilancio in grande stile del mercato automobilistico europeo.

Affermano anche che i contendenti che si affrontano nella «guerra dell'automobile» lavorano già con questa prospettiva. Acquistano così un senso più preciso le voci di un «cartello dell'auto all'interno del MEC» e i contrasti che si verificano nel corso delle trattative tariffarie fra la Comunità Economica Europea e gli USA. Ed è in questo quadro che si situano i contrasti tra le case produttrici dello stesso Mercato Comune, principalmente tra la FIAT e la Volkswagen. Si arriverà ad un «cartello»? I tecnici del MEC affermano che ciò è inevitabile e che la materia di discussione non è ora tanto questa eventualità quanto la natura dell'accordo tra i gruppi francesi, italiani e tedeschi (negli altri paesi del MEC le industrie automobilistiche sono essenzialmente industrie di montaggio). Le proposte, come è noto, sono due: Valletta ha proposto un cartello per fissare prezzi e costi; il direttore della Volkswagen ha risposto e confermato ieri di essere contrario ai cartelli; potrebbe prendere in considerazione una spartizione, tra i tre maggiori produttori, dei tipi di macchine in base alla cilindrata.

I tecnici del MEC affermano che un accordo sui tipi dovrebbe essenzialmente portare non tanto ad una divisione della produzione tra i «tre», quanto ad un accentramento dei servizi di progettazione e di studio. Questi servizi — nell'industria automobilistica — incidono fortemente e sono destinati ad incidere sempre di più. Lavorare per il mercato del 1970 significa anche mettere ora in cantiere — sulle linee di produzione — impianti produttivi — l'auto del futuro. La FIAT lo sta facendo e così la Volkswagen e la Renault. Solo che — per fare un esempio del punto cui si è giunti in questa parte della «guerra» — mentre nei giorni scorsi una rivista italiana ha pubblicato i disegni di auto «del futuro» progettate da una sezione speciale che la FIAT chiama di «Ingegneria avanzata» la G.M. e la Ford hanno esposto alla Fiera mondiale di New York modelli di auto ancor più moderni (al punto di sembrare fantascientifici) per i quali già ora sono in fase di costruzione linee di montaggio.

Diamante Limiti

Bologna Restituita al Comune ex «casa del fascio»

BOLOGNA, 5. L'atto con il quale il 25 aprile 1934 il nostro comune fu costretto a «donare» alla federazione fascista lo stabile situato al numero 4 di via Manzoni («casa del fascio») è stato riconosciuto dalla Corte di Appello di Bologna. La quale infatti ha respinto il ricorso proposto dall'amministrazione delle Finanze dello Stato e quello dell'amministrazione della Difesa-Esercito, confermando in ogni sua parte le sentenze del 19 giugno e del 21 luglio 1962 del tribunale di Bologna. Con la quale appunto si dichiarava la assoluta nullità dell'atto di donazione.

Si tratta di una sentenza di particolare significato quando si tenga presente la offensiva maccartista scatenata contro numerosissimi Case del Popolo (in gran parte appunto ex «case del fascio») dal ministro Scelba in molte regioni e province ove il movimento democratico ha posizioni di particolare rilievo. Lo stabile che con questa sentenza viene restituito al comune di Bologna ospita l'III Circostrazione dell'Ispettorato Guardie di P.S. Il comune ha già deciso di destinarlo ad attività di rilievo per l'amministrazione e la vita cittadina.

Oggi riprende il processo

Ippolito: già fatta la visita medica

Il Tribunale ha accordato al professor Ippolito la visita medica chiesta dagli avvocati Gatti e Sabatini. L'esame è stato eseguito ieri mattina dal generale medico delle guardie di P.S., contro i 4 milioni e mezzo che rappresentano la normalità. Anche il sanitario di Regina Coeli, dottor Armaleo, ha visitato lo imputato, trovandolo in stato di ipertensione.

Il processo per l'irregolarità amministrativa del CEN riprende, intanto, oggi, con l'interrogatorio del teste Ceccantano, citato a difesa dall'ingegner Girolamo Ippolito.

Altri dati dell'equazione: «consigliere» americani, per la maggior parte ufficiali e sottufficiali, sempre scelti fra il fior fiore dell'esercito statunitense, mandati a risolvere con la tecnica della «guerra speciale» — napalm, prodotti chimici tossici, elicotteri, caccia-bombardieri, tattica della terra bruciata — una guerra che aveva ormai fatto passare sotto il controllo del popolo e tolto al controllo della dittatura, tre quarti del paese. E generali americani: tanti, che sembrava bastasse che si riunissero in conferenza per eliminare d'un colpo solo l'esercito del P.N.L. Ma ancora pochi se vero che, passati quasi due volte e invano i diecimila mesi previsti dai «piani di pacificazione» il governo americano decise di inviare un altro generale, quello più importante, il capo degli Stati maggiori riuniti, il generale Taylor, co-

Due giorni dopo, il capo della sua aviazione, Cao Ky, annunciava di essere pronto a bombardare obiettivi nel Nord, se non a distruggere Hanoi. Gli americani si arrabbiarono, e chiesero a Khan di smorzare il tono della sua campagna, promettendogli nello stesso tempo di mandare altri 5 o 6 mila uomini per vincere nel Sud. L'Unità allora scrisse: gli americani non è che siano contro l'invasione dei comunisti, anzi sono stati i primi a parlarne. Ma vogliono esserne i soli a decidere se, quando e come attaccare. I piani per l'attacco erano, difatti, già pronti, e ci nasce ora il sospetto che quando il generale Taylor annunciò a Khan l'invio di altre migliaia di soldati statunitensi, gli abbia anche detto: «Non fate tanto chissà, oggi. Fra quindici giorni noi sferremo il colpo grosso». Gli onesti generali del Pentagono, gli onestissimi ammiragli della VII Flotta, infatti, erano già pronti. Avevano già deciso se, come e quando attaccare.

Il pretesto oggi è noto. Non saranno certo gli americani a fornire tutti i tagli che sono necessari per

Emilio Sarzi Amadei