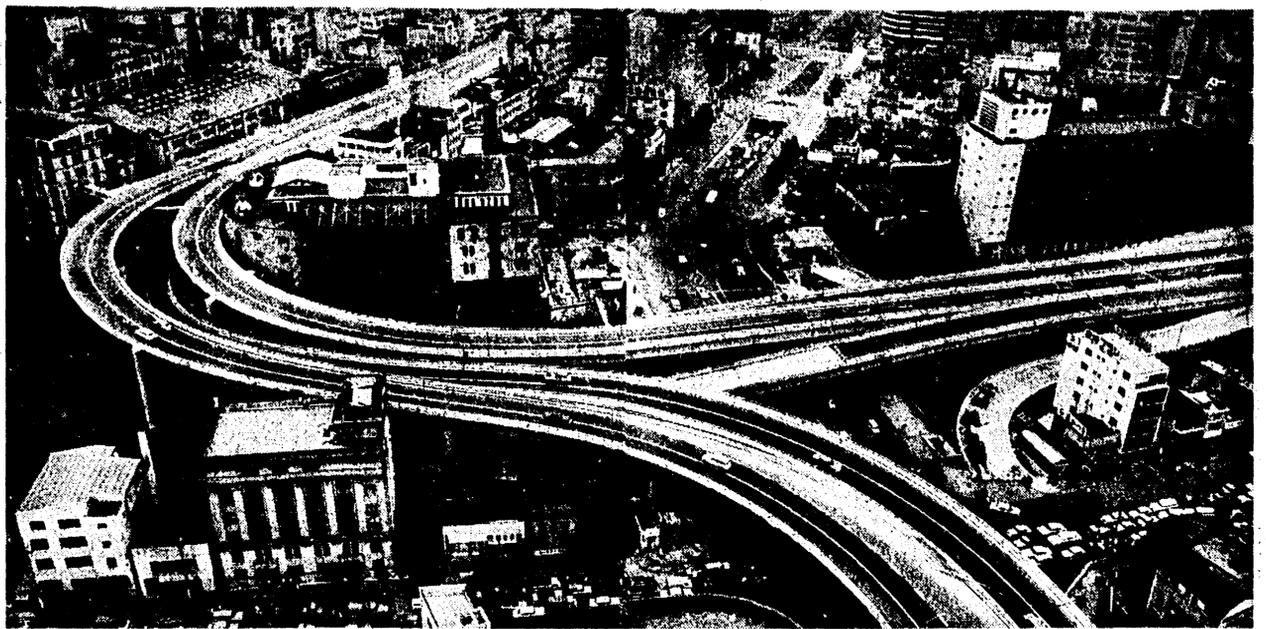


Alle Olimpiadi di Tokio

Come quattro anni fa a Roma è stato un grosso affare per un « racket » di appaltatori, alti burocrati, deputati e senatori. Alcuni ispettori hanno cercato di far luce sugli episodi di corruzione fioriti intorno alla costruzione del gigantesco complesso olimpico costato circa 350 miliardi; ma sono stati messi a tacere. L'opinione pubblica non deve sapere. Tuttavia il « Consiglio culturale nazionale » ha deciso di denunciare i più gravi casi di speculazione in un opuscolo dal titolo: « Diagnosi giapponese: che cosa diventerà il Giappone dopo le Olimpiadi? »



L'autostrada sopraelevata: una delle opere più imponenti del complesso olimpico di Tokio, ma anche una di quelle che hanno maggiormente polarizzato gli interessi speculativi e politici di grossi gruppi di potere.

Una macchina per fare soldi

Dal nostro inviato TOKIO, ottobre

Anche a Tokio, come a Roma quattro anni fa, la preparazione dei giochi olimpici è stata un grosso affare, ed anche un grosso racket per appaltatori, alti burocrati, deputati e senatori. Ch'io sappia, sono il primo giornalista a parlarne. Non è merito mio. Un gruppo di sociologi giapponesi di formazione marxista, membri del « Consiglio culturale nazionale », ha pubblicato alla vigilia dei giochi un piccolo pamphlet dal titolo: « Diagnosi giapponese: che diventerà il Giappone dopo le Olimpiadi? ». Il pamphlet è firmato da Rokuro Hidaka e da molti altri autori. Un amico giapponese mi ha segnalato la messa in vendita dell'opuscolo, insieme siamo andati a comprarlo nella grande libreria Maruzen, ed ora me lo traduce a braccia davanti a due bicchieri di birra, sul tavolo di « formica » rossa di un minuscolo ristorante letteralmente incrociato sotto le rotaie della sopraelevata presso la stazione di Yorukicho. La corruzione — dice il primo capitolo dell'opuscolo — ha fatto da madrina ai Giochi Olimpici giapponesi. I giornali borghesi, diventati ancora più reazionari, più chiusi, più bugiardati dopo le grandi lotte popolari del '60, tacciono. Il popolo non sa nulla. Alcuni ispettori di polizia della prefettura di Tokio volevano svolgere un'indagine a fondo, ma ne sono stati impediti da presidi del governo e da presidi del partito liberal-democratico. Alla fin dei conti solo pochi funzionari di rango modesto e qualche galoppino dei grandi imprenditori sono rimasti in prigione.

I primi casi di corruzione — spiega il pamphlet — furono scoperti nella primavera del 1962. Gli ingegneri che dirigevano la società a partecipazione statale per la costruzione dell'autostrada sopraelevata e sotterranea (bella, ma stretta e già insufficiente) si facevano pagare sottobanco per dare la preferenza a questo o a quell'appaltatore, e inoltre truccavano i conti spese a vantaggio delle ditte che loro corrompevano. Ne furono arrestati due, ma poi la cosa fu messa a tacere. Da quel momento, il racket continuò indisturbato. Per risparmiare denaro, gli appaltatori non rispettarono le norme di sicurezza. Molti operai perirono con la vita l'avidità dei padroni, altri rimasero gravemente feriti e mutilati (l'opuscolo non fornisce cifre, per mancanza di dati statistici). Il 12 novembre 1963, trentatré metri della quarta sezione dell'autostrada, in un tratto sopraelevato, crollarono uccidendo un funzionario della corte imperiale, al volante della sua automobile. Dodici operai rimasero gravemente feriti.

Anche la scelta dei luoghi per lo svolgimento delle gare — precisa il pamphlet — ha dato luogo ad una lotta silenziosa, ma violenta, fra i diversi « gruppi di pressione ». Non si è trattato solo di speculazioni sulle aree fabbricabili. Un ex alto dignitario della corte imperiale, Takeda, ha ottenuto che le gare di yachting si svolgessero a Enoshima, dove una società turistica aveva già effettuato forti investimenti. Due deputati liberal-democratici, Umekichi Nakamura e Kenji Fukunaya, hanno tentato di far costruire un villaggio olimpico nel dipartimento a nord di Tokio, che è il loro feudo elettorale. Il villaggio avrebbe comportato la costruzione di un'autostrada, speculazioni sulle aree, affari e lavoro per la gente del posto, e quindi voti sicuri alle prossime elezioni. In questo caso il racket è fallito perché nella zona c'è una grande base americana. I generali USA si sono opposti per ovvie ragioni e il villaggio è stato costruito altrove.

Perfino sulla fabbricazione delle migliaia di bandiere dei paesi partecipanti, che



TOKIO — Una veduta dall'alto della monumentale allestita nella occasione dei giochi olimpici

ora sventolano su Tokio, si è svolta una grossa speculazione. Era un affare di soli cento milioni di yen (cento lire equivalenti a 55 yen). Il pamphlet dice che il JOC (Comitato olimpico giapponese) ha cercato onestamente di impedire che i politici si impadronissero del Comitato organizzatore. Non c'è riuscito. Il partito liberale-democratico, che domina il Giappone come strumento della grande borghesia, ha imposto al JOC una lista di deputati e senatori e di alti burocrati, che ora formano la maggioranza in seno al Comitato organizzatore. Le conseguenze le abbiamo viste.

Le conclusioni politiche a cui l'opuscolo arriva sono amare e pessimistiche: dopo le Olimpiadi, il capitalismo monopolistico giapponese sarà ancora più forte e più oppressivo. È una previsione che naturalmente non sono in grado né di smentire, né di confermare, ma che mi colpisce per il tono di disperata rassegnazione, un tono che stride in questa atmosfera festosa, da grande luna park, da circo, da kerhessa internazionale. La borghesia giapponese — questo si bolza agli occhi — ha fatto uno sforzo gigantesco non tanto, credo, per far guadagnare ai suoi atleti un maggior numero di medaglie, quanto per

dare ai turisti, ai giornalisti, ai campioni stranieri l'impressione di un paese ultramoderno, ospitale ed efficiente, tecnicamente all'avanguardia, un paese proiettato verso il futuro. È stato uno sforzo pubblicitario di proporzioni vastissime, con uno slogan non gridato, ma sussurrato, suggerito in ogni manifesto, ad ogni angolo di strada, in ogni stadio, albergo, negozio, grande magazzino, ristorante, autobus, treno o taxi: il Giappone ci sa fare, comprate i prodotti giapponesi e ne resterete soddisfatti. Autostrade, nuovi tronchi di metropolitana, ferrovia sopraelevata monorotaia, ferrovia ultrarapida Tokio-Osaka (250 km. all'ora), piscine, campi di hockey e di football, poligoni di tiro, nuovi canali, nuovi alberghi, nuovi parchi, un formidabile sistema elettrico per il cronometraggio delle gare di nuoto: tutto ciò è costato 870.300.200.000 yen.

Con il danaro pubblico, le grandi società hanno fatto il più grosso colpo reclamistico della storia. I turisti stranieri non sono molti. Si afferma che non supereranno, a conti fatti, la cifra di ottantamila. Ma c'è chi parla di soli trentamila. Tuttavia, per due settimane, Tokio sarà stata al centro dell'attenzione di milioni di americani, di europei, di africani, di asiatici. Si può scommettere che la vendita di prodotti giapponesi all'estero aumenterà. Il risultato, commesse dei grossi magazzini abortiscono, per non perdere il posto di lavoro. Amo Tokio di un amore in cui la pietà trova posto accanto all'ammirazione e all'orrore. Ma detesto coloro che l'hanno costruita. L'uomo è davvero capace di tutto, anche di fabbricare con le sue stesse mani gli strumenti della sua sofferenza e della sua morte. In nessun'altra città del mondo ho provato questa sensazione con altrettanta acutezza.

Io e il mio amico giapponese finiamo la nostra birra. La cameriera ci serve una zuppa di frutti di mare, pesce, pasta di pesce, alghe, verdure, pezzetti di carne di bassa qualità, formaggio di soia, spaghetti di riso. Mangiamo nello stesso tegame fumante. Al bancone, cinque piccoli impiegati, appena usciti dall'ufficio, si ubriacano di sake prima di affrontare il lungo viaggio di ritorno a casa. Sono ben vestiti, con camicie bianche inamidate, che sembrano nuovissime. Saranno a casa fra un'ora, un'ora e mezza. Dormiranno in piccole camere caldissime d'estate, freddissime d'inverno. E domani mattina, all'alba, saranno in piedi di nuovo, pronti per una nuova giornata di corse e di lavoro.

Sulla nostra testa, sopra il tetto di cartone, passa un treno al minuto.

Arminio Savio

Al processo contro i nove criminali nazisti

«Ero un cuoco» sostiene il capo SS di Treblinka

Primi 7 mesi del '64 sulle strade

Meno incidenti più vittime

Gennaio-luglio 1964: durante i primi sette mesi dell'anno in corso si sono verificati 187 mila e 285 incidenti stradali, in seguito ai quali 5.120 persone hanno perduto la vita. Le cifre sono state fornite dall'Istituto centrale di statistica. Un rapido confronto con lo stesso periodo dell'anno precedente non è confortante: il numero dei veicoli è aumentato anche del 10,1 per cento e quello dei feriti del 9,4 per cento. Aumentato (del 7,6 per cento) il numero dei veicoli e aumentata anche (del 8,1 per cento) la loro capacità di portata.

Traffico aereo e marittimo prosperano più di quello ferroviario. Il traffico marittimo ha registrato un aumento del 9,7 per cento nel tonnellaggio delle merci e del 3 per cento nel numero dei passeggeri. Per il traffico aereo i rispettivi incrementi sono del 7,9 per cento e del 21,6 per cento. Il traffico ferroviario invece registra una diminuzione sia della merce trasportata (7,2 per cento) sia dei viaggiatori (1,9 per cento).

Bolzano: attentato fallito

Bomba nella camionetta dell'ufficiale dei CC

BOLZANO, 13. Il comandante del battaglione mobile dei carabinieri di Bolzano, col. Pasquale Giglio, è scampato fortunatamente a un attentato terroristico: nella camionetta su cui viaggiava dalla caserma Guella di Laives al comando regionale dell'Arma era stata piazzata una carica di quattrocento grammi di esplosivo.

Se n'è accorto un carabiniere, quando gli erano giunti alla caserma di via Dante, a Bolzano. La bomba, un rudimentale congegno a orologeria, era stata collocata nei sedili posteriori. Subito si è fatto intervenire un artificiere che ha provveduto a trasportare l'ordigno in un prato, dove è esplosa qualche minuto dopo.

Non si è ancora potuto stabilire se la bomba sia stata collocata sull'automezzo militare a Laives o immediatamente dopo l'arrivo a Bolzano, quando la camionetta è rimasta per pochi attimi incustodita, sul passo carraio della caserma.

Intanto si segnala che, in tutta la zona di Bolzano, è in corso un'operazione di controllo di un'esplosione. Non si hanno però segnalazioni di danni a linee elettriche o telefoniche. Una pattuglia è stata inviata nella zona di Virgolo, di dove sembrava provenire il boia. Virgolo è un'altra sopra Bolzano, dove si trova un centro stradale e collegata alla città soltanto con una funivia.

Valanga di terriccio: ucciso un operaio

LA SPEZIA, 13. Agghiacciante sciagura sul lavoro oggi pomeriggio alla Spezia: lungo la strada litoranea, un operaio di 42 anni, padre di due figli, è morto travolto da una valanga di terriccio dopo essere precipitato per oltre dieci metri. La vittima, Arturo Bordon, abitante a Manarola — era alle dipendenze dell'impresa Mantovani, che sta costruendo il tratto della litoranea da Riomaggiore a Manarola.

Lo sventurato è stato legato a una fune e trattenuto dall'alto sulla parete della montagna da un compagno di lavoro, Giuseppe Porcella, di 36 anni da Cagliari. Il Porcella, non riuscendo a sostenere con le proprie forze il corpo del Bordon — mentre questi rimuoveva le pietre malferme con un bastone — ha avvolto la fune a uno sperone del monte. Ad un tratto lo spezzone ha ceduto provocando una valanga.

Polemizza il deputato del PSDI denunciato

Palermo

Dalla nostra redazione

Il deputato del PSDI Castino Vizzini ha rilasciato stamane alcune dichiarazioni al giornale sportivo nel confronto suo, del nota legale palermitano Giulio (figlio del vice sindaco socialdemocratico del capoluogo), e del loro socio straniero Zimmer e Voulpiotis, per una tentata truffa ai danni dell'Istituto regionale di finanziamento alle industrie.

Tali dichiarazioni, in realtà, non contribuiscono a chiarire i termini della sconcertante faccenda e acuiscono anzi una singolare dimensione se si tiene conto che Vizzini, nei confronti del quale l'incriminazione è sospesa in attesa che la commissione della Camera decida sulla richiesta di autorizzazione a procedere — afferma di essere il vero truffato e per questo ha replicato alle accuse con una contro-denuncia.

Dalle dichiarazioni del deputato è dunque emerso: che 1) della società Jalix, presunta organizzatrice dell'operazione di finanziamento, fanno parte, oltre a Giulio e Vizzini, Zimmer e Voulpiotis anche altre due persone, «anonimabili» delle quali lo stesso Vizzini non vuole fornire le generalità; 2) l'effettiva mole del finanziamento deliberato dall'IRFIS è di circa 10 miliardi; 3) che effettivamente il tecnico Joblik, il presentatore della denuncia informò Vizzini e Giulio dei presunti trucchi da mettere in opera ai danni dell'IRFIS per ottenere una maggioranza del finanziamento. (Tra questi trucchi sarebbe la sistemazione di lastri di ferro alla base dei macchinari dell'impianto per il vetro sintitico). Ora, dice Vizzini, siccome io mi ero impegnato con l'IRFIS a prestarmi come fidejussore, il truffato sono io.

Tanto lavoro per nulla

BOLZANO. Un'intera notte hanno passato i ladri negli uffici di un distributore per mettere le mani sui denari chiusi in cassaforte. Hanno forzato un paio di porte, trascinata sul posto una pesante bombola di ossigeno, messa in fiamme ossidrica contro lo sportello metallico del forziere. Dopo due ore di lavoro hanno potuto prendere solo gli spiccioli, le monetine contenute in una ciotola: nemmeno duecento lire. I biglietti prosaici e quasi insignificanti, tutta la carta-moneta era stata ridotta in cenere dalla fiamma ossidrica.

Piccioni fuori legge

PARIGI. La deportazione dei piccioni dalla capitale verso la provincia francese si è svolta con un relativo successo in quest'ultimo anno. Solo 150 mila dei volatili accusati di inquinare il patrimonio artistico e monumentale di Parigi sono stati catturati. Purtroppo, secondo le dichiarazioni del prefetto della Senna, ancora 400 mila sono da considerare «fuori legge».

Nel Perù centrale Pullman nel burrone: diciannove arsi vivi

LIMA, 13. Diciannove persone sono arse vive nel rogo di un pullman precipitato in un burrone. Il tragico incidente si è verificato nel Perù centrale, nei pressi della città di Huancayo.

Un pullman viaggiava con quaranta persone. Alcuni sono riusciti a scappare alla scoppia mentre altri sono rimasti uccisi o bruciati.