

SOCIOLOGIA

«LA SOCIETÀ NUDA»

Un nuovo avvincente libro di Vance Packard

AMERICA PAESE DI SPIE

Squadre di investigatori privati al servizio delle aziende, della CIA, dell'esercito e dello Stato - Apparecchi d'intercettazione telefonica, microfoni nascosti, telecamere-spia fra i più usati «strumenti» del mestiere - Come si costruisce una società di automi

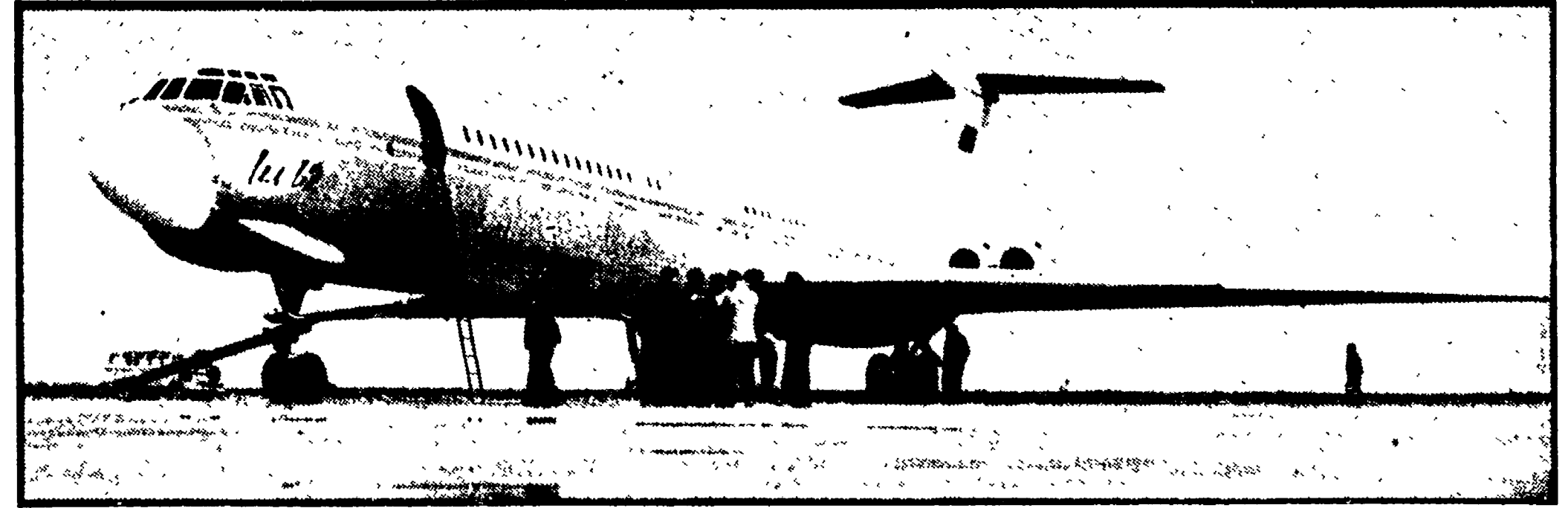
Periodicamente, la cronaca americana ci offre spunti concorrenti. Laddove ci si aspetta l'entrata in scena di un ispettore di polizia o di un giudice, compare la figura di un investigatore privato. Il caso più evidente, negli ultimi mesi, è quello dell'inchiesta aperta a New Orleans sull'assassinio di John Kennedy. Il procuratore Garrison ha fatto svolgere tutte le indagini da una squadra di investigatori. E, secondo quanto appare dalle rivelazioni del magistrato, essi hanno condotto con grande abilità il compito, fino alla soluzione, nonostante gli ostacoli opposti dalle superpolizie federali e della CIA.

L'inchiesta lascia perplessi per molte caratteristiche: uso della macchina della verità, registrazioni clandestine, furto (molto probabilmente) di fotografie e di documenti, altri sistemi che tutto possono es-

sero definiti, fuor che ortodossi. Ma, usate in questa occasione per mettere a nudo la verità sul complesso di Dallas, queste tecniche sono abituali e sperimentate su milioni di americani per fini assai meno nobili. Le ditte, per assumere per controllare i dipendenti e i funzionari; la CIA per spiare i ministri particolari della vita di dirigenti politici ed economici; l'esercito, in tutta la sua articolazione, per verificare le opinioni dei soldati e degli ufficiali; lo Stato, per controllare il libero insegnamento svolto dai docenti, nonostante gli ostacoli opposti dalle superpolizie federali e della CIA.

SCIENZA E TECNICA

IL SALONE INTERNAZIONALE DEL BOURGET DI PARIGI



Il quadrireattore a lungo raggio Ilyushin Il-62 CLASSIC

Grande protagonista l'aeronautica sovietica

Gli Stati Uniti guardano con preoccupazione all'espansione dell'Aerflot - Per la prima volta sul mercato occidentale aerei sovietici - Il problema del «supersonico» - Cresce oltre ogni previsione il traffico aereo

Il Salone Internazionale dell'Aeronautica e della Cosmonautica di Parigi costituisce ormai per tradizione più che un appuntamento, una riunione che partecipa tutto il mondo dell'aeronautica. Da qualche anno, il Salone di Bourget si è arricchito di due nuovi nuclei di primario interesse: l'attività partecipativa dell'URSS, e la presentazione di missili, cosmonavi, satelliti artificiali e sonde spaziali; trascureremo, per ora (e non certo perché sia il meno interessante) quest'ultimo aspetto dell'esposizione, per considerare alcuni temi, tecnici e non tecnici, particolarmente evidenti e attuali in questa 27. edizione del Salone.

In questo progresso, in questo salto qualitativo dell'aeronautica civile, gli americani si sono inseriti con ritardo: il progetto americano, approntato dalla Boeing, è ancora in fase di studio, tanto che si ipotizza di solo del primo prototipo nel 1971. Sarà più veloce del Concorde e del TU 144, porterà oltre 200 passeggeri, e sarà munito, a quanto pare, di ali a geometria variabile, soluzione audace e nuova, che permette all'aereo di assumere una sagoma subsonica all'atterraggio ed al decollo, ed una sagoma supersonica in volo, mediante la rotazione all'indietro delle ali, non più fesse ma incernierate alla fusoliera. Tale soluzione, indubbiamente audace, richiederà però ancora molto lavoro per affidarle l'esistenza di un aereo di linea.

All'appuntamento di quest'anno al Bourget, un ulteriore tema si palesa con grande chiarezza, e cioè quello dell'aereo passeggeri di dimensioni nettamente maggiori di quelli costruiti finora, e cioè 200-250 posti. Anche su questo tema, si svolgevano fino all'anno scorso vivaci discussioni; il tecnico, beninteso, quello economico: aerei così grossi, per i quali sarebbero state necessarie forti spese di progettazione e sperimentazione, avrebbero poi giustificato le spese stesse? Il traffico aereo sarebbe aumentato a tal punto da rendere la gestione economica? Ormai, a tale proposito non sussistono dubbi, ed il volto dei nuovi «autobus aerei» è ormai chiaro, nella sagoma dell'Il 62, del Boeing 747, e del nuovo progetto anglo-francese in corso di sviluppo.

In porto il «Concorde»

Parlare di aeronautica senza parlare di supersonico, sarebbe oggi come parlare di sviluppo urbanistico senza parlare di metropolitana: è un tema d'obbligo, e nel contempo un punto fermo dell'evoluzione dei trasporti aerei del prossimo futuro. Il modello in vera grandezza del «Concorde» conferma che la travagliata vita di questo progetto franco-britannico sta per avviarsi ad una felice conclusione: il progetto è ormai totalmente definito, i motori sono pronti ed in fase di collaudo, i tempi previsti sono stati mantenuti. L'anno

prossimo, il «Concorde» effettuerà i primi voli. Il tema del supersonico, è ripreso dall'aereo sovietico «TU 144», presente alla mostra come modello su scala. Quale dei due prototipi volerà per primo? Lo sapremo certo entro il 1968; sta di fatto, comunque, che i problemi tecnici presentati dal nuovo tipo di aereo, che potrà coprire in tre ore la rotta atlantica o la rotta Mosca-Vladivostok, ai limiti dei 7.000 chilometri, appaiono superati, e che anche i dubbi sulla competitività, e cioè sui costi di esercizio del supersonico, sembrano ligati. Fino all'anno scorso, specie nel campo della finanza, i dubbi sulla competitività del supersonico erano in Gran Bretagna fatti da indurre vari gruppi finanziari a caldeggiare addirittura l'abbandono del progetto. Ma l'aumento del traffico aereo, sul quale un paio d'anni fa si discutevano ancora delle incertezze, continua invece ad essere superiore alle aspettative: si calcola che nel 1970 il traffico passeggeri sarà del 40-45% superiore a quello odierno, ed il traffico merci triplo di quello d'oggi. In queste condizioni, un aereo che possa da solo trasportare nelle 21 ore oltre 500 passeggeri lungo la rotta transatlantica o lungo la transiberiana, troverà senza dubbio abbastanza «clienti» per volare a pieno carico, e risultare quindi economicamente competitivo con gli aerei subsonici.

Preoccupazioni degli USA. Tale preoccupazione è del resto assai viva da parte americana, non solo di fronte ai due progetti di supersonico, ma anche di fronte alla produzione sovietica, che si presenta, per i prossimi anni, come una concorrente pericolosa, capace di rompere quella che è stata negli ultimi anni, nel mercato cosiddetto «occidentale», una posizione di quasi-monopolio. Su tale mercato, infatti, quasi lo 80% degli aerei di linea attualmente in servizio è di produzione americana. Il più grande successo tecnico e commerciale dell'industria europea e occidentale, il Caravelle, si concluderà con una produzione complessiva di 240 apparecchi: negli ultimi 4 anni, la Boeing ha venduto del solo tipo 727 quasi 600 apparecchi, e la produzione continuerà per lungo tempo. In queste condizioni, e cioè con serie assai maggiori, è facile tenere dei costi di produzione più bassi.

IL PREMIO TERAMO PER UN RACCONTO INEDITO

TERAMO, maggio. Diego Valeri (presidente), Luigi Baldacci, Carlo Bo, Enzo di Poppo, Vulture e Raffaele Pasvino, giudici della nona edizione del premio letterario «Teramo» per un racconto inedito, organizzati per il «Giorno Teramano» dall'Ente per il Turismo, si sono incontrati a Bologna nei giorni scorsi per un primo esame dei 24 lavori pervenuti dall'Italia e dall'estero ed ammessi al concorso di questo anno. Dopo ampia discussione, la «cross» dei concorrenti è stata ristretta ai seguenti autori: Francesco Benvenuti, Lia Bindi, Donatella Bindi Mondani, Bianca Bisegna, Antonio Brancati, Luciano Cacciò, Vittorio Del Guizo, Pasquale Imigo De Maria, Donatello D'Orazio, Antonietta Drago, Filippo Ferrazzano, Ugo Franzolin, Vincenzo Frascchetti, Bruno Garbarotta, Michele Giorgini, Adriano Grande, Massimo Grimaldi, Silvio Guarnieri, Davide Lajolo, Nino Majellaro, Sergio Malidni, Ugo Marzolla, Orsola Nemi, Lanfranco Orsini, Nino Palumbo, Dello Poggiosi, Eugenio Scalfone, Luigi Rieti, Giuseppe Rocca, Piero Santi, Melo Seclene, Flaminia Sili, Giuvenna Zandrani.

«Storia del PCI. Da Bordiga a Gramsci»

Presentato ieri a Roma il volume di Paolo Spriano

Il volume di Paolo Spriano «Storia del Partito Comunista Italiano - Da Bordiga a Gramsci» è stato presentato, ieri sera, alla Libreria Einaudi di Roma da Riccardo Lombardi, Franco Ferreri, Carlo Forcella e Gaetano Arfé i quali hanno sottolineato concordemente l'obiettività dell'opera e la sua importanza ai fini della conoscenza del movimento operaio internazionale. Assai stimolante - ha esordito Lombardi - è la lettura del libro per la quantità e la qualità di problemi che, con i documenti, porta in primo piano, primo fra tutti il problema della formazione di un gruppo dirigente che, nella prospettiva di una rivoluzione internazionale, si è formato attraverso vicende complesse, contraddittorie e anche rispetto alle norme del «ordine internazionale», arrivano da poi a padroneggiare una situazione del tutto diversa. Interessante, anche se non è stata la ricerca che mettesse a confronto la formazione del gruppo politico dirigente del Partito italiano in una profonda opera di ripensamento critico del movimento operaio a livello internazionale, le cui «casi» di gran conto che lo scoglio su cui s'innfrange chi

si mette a fare il processo alla storia. Quando Spriano insiste nel mettere in luce, nella storia del Partito, il momento della formazione di un nuovo gruppo dirigente, egli adombra una ricerca sulla natura sociale del Partito che merita di essere ulteriormente messa a fuoco: meglio si vedrà, allora, la giustizia della linea, cui approda Gramsci, di lotta al «sinistra» e di impegno nella formazione di quadri nuovi. Forcella, riprendendo osservazioni di una sua recensione al libro, ha sottolineato, con Spriano, per la prima volta la storia del PCI diventa da «sacra» storia «profana». Due righe, ma degli ideologuesi, Paolo Spriano, rispondendo brevemente, ha detto che la osservazione di Lombardi gli sembra brava particolarmente importante e che il raffronto suggerito potrebbe essere esteso all'analisi della formazione del gruppo dirigente del Partito tedesco, in un paese cioè che era ritenuto il più avanzato per la rivoluzione socialista e dove essa conobbe una grave sconfitta. Quanto all'osservazione di Ferreri sulla necessità di un'analisi della natura sociale del Partito, essa va raccolta ma c'è anche da auspicare, per il lavoro dello storico, una collaborazione a tutti i livelli specialistici della ricerca. Circa la critica d'aver prestato troppa attenzione alla carica ideologica, si deve rispondere che lo storico, proprio lui, non può rubricarla nel giudizio quanto lo storico si trova a prendere atto che, in Russia, per la prima volta il movimento operaio riuscì a ottenere la vittoria propria in forza di una teoria e del suo nesso concreto con la pratica. All'osservazione di Arfé ha poi risposto che il gennaio 1921 viene dopo due anni di insufficiente riforma e quando a decine di migliaia di militanti, dopo l'occupazione delle fabbriche, essa si fa palese e insostenibile: c'è sempre un punto per il movimento rivoluzionario, che la collaborazione risulta impossibile. C'è poi da ricordare, per la nascita del nostro Partito cosa significasse la vittoria della rivoluzione d'ottobre e quale prospettiva storica aprisse nel mondo. Nella prospettiva della rivoluzione, il Partito Comunista italiano ebbe la capacità di rettificare la parola d'ordine dell'Internazionale e di intraprendere una originale linea italiana, ma qui la ricerca dello storico, quella stessa personale, deve continuare. Gli anni da Bordiga a Gramsci considerati vogliono, infatti, essere un inceduto a sempre nuovi studi.

Edgardo Pellegrini (1) VANCE PACKARD - La società nuda - Einaudi 1967, L. 3.000.



Il monomotore plurimpiego Antonov An-2 COLT in un kolcos per l'allevamento di renne, nella Yakulia

LE RIVISTE Cuadernos para el dialogo

LE UNIVERSITA' SPAGNOLE SOTTO IL GIOGO FRANCHISTA

Un numero straordinario di «Cuadernos para el Dialogo» (n. 5, maggio 1967), sulle università spagnole, contiene saggi di osservazioni, dati, analisi, riflessioni, proposte, che si sviluppano intorno a due tesi precise: l'inscindibilità del problema universitario (e movimento universitario, e riforma universitaria) dalla realtà della società e dal movimento sociale e politico; l'affermazione di una libertà necessaria, non risolta ambigualmente in velleità «liberali», collegata invece ad un preciso impegno culturale nell'attuazione del principio del pluralismo intellettuale. Ovviamente non mancano saggi articoli che corrispondono alle scelte istituzionali e al clima politico che regna in Spagna (si veda, ad es., «Università e Militia» di Antonio Menchaca), ma il discorso generale è quello di una puntuale critica alla situazione in cui versa l'Università in Spagna, e la responsabilità che di questa situazione hanno non solo i poteri politici, ma anche gli ambienti economici e gli stessi poteri accademici.

La serietà con cui si sono potute muovere le forze intellettuali cattoliche che fanno capo a questa rivista, è dovuta all'ampiezza ed alla compattezza che, nella sua articolazione democratica, ha ormai assunto il movimento universitario spagnolo. Questo si muove con idee precise ed unità d'intenti: «l'Università deve educare i suoi alunni nella libertà e nella libertà; soprattutto sul piano intellettuale, e conseguentemente su tutti i piani dell'esistenza umana, inclusi, naturalmente, quello religioso e politico», sono le parole di Pedro Lain Entralgo, che siglano la rivista.

Ma metteranno per la prima volta sul mercato due tipi di aerei sovietici in condizioni di totale competitività con i tipi americani, britannici o francesi. Oltre a ciò, i sovietici stanno organizzando un servizio di assistenza tecnica e di fornitura sollecita di parti di ricambio specialmente adatte per le linee a gestione privata. L'Aerflot, infatti, viene gestita con criteri che potrebbero paragonarsi a quelli con cui si gestiscono i servizi ferroviari. In particolare, se un aereo non funziona bene, viene inviato ad un'officina per le riparazioni; un motore in avaria viene subito sostituito, e la revisione si fa sempre in officina, riducendo alle semplici operazioni di manutenzione e di messa a punto

Di qui i nuovi atteggiamenti cui abbiamo fatto cenno: la concentrazione della produzione sovietica su un numero limitato di tipi (non più di quattro o cinque, compreso il supersonico) nel campo degli aerei di linea; il ricorso dell'industria americana al finanziamento statale; la cooperazione sempre più stretta tra Francia ed Inghilterra e l'interessamento attivo, in varie forme, dei rispettivi governi.

L'appuntamento al Bourget di quest'anno, pur in mezzo agli innumerevoli temi tecnici spolti, in mezzo agli innumerevoli motivi di attrazione, storici e di colore, in un'atmosfera spesso avveniristica, ha avuto il merito incommensurabile di chiarire ed enumerare questi motivi che caratterizzano il mondo dell'aeronautica civile nei prossimi anni: il supersonico è ormai una realtà, accanto all'autobus aereo e all'aereo da trasporto di grandissima portata; la produzione americana, ancor oggi in condizioni di quasi monopolio, dovrà affrontare una concorrenza commerciale, da parte sovietica ed anglo-francese, alla quale, un paio di anni fa, solo pochi credevano; è ormai certo che lo sviluppo dei traffici aerei, passeggeri e merci, continuerà a crescere assai celermente ancora per molti anni; la progettazione di nuovi tipi di aerei civili è ormai un fattore tecnico ed economico di tale rilievo da costituire una vera e propria linea nazionale, e non più livello di una singola industria.

Per questo, gli americani, e non solo gli americani, guardano verso l'URSS. La rete aerea dell'URSS si sviluppa ormai su oltre mezzo milione di chilometri, dei quali 135.000 costituiti da collegamenti internazionali; nel 1965, ha trasportato 42 milioni di passeggeri, e prevede di trasportarne 75 nel 1970. L'Aerflot impiega esclusivamente aerei di costruzione sovietica, per cui costituisce una formidabile base per l'industria aeronautica dell'URSS, la cui produzione si concentra per di più su un numero contenuto di tipi, tutti di elevate caratteristiche.

La posizione sovietica appare quest'anno al Salone ancor più interessante dell'anno scorso, in quanto assume un nuovo ed economico aspetto: il Tupolev 151, nuovissimo trireattore, da impiegarsi sulle medie distanze (3.500 chilometri), che risulta tecnicamente ed economicamente competitivo con il Boeing 727; è presente il bi-reattore Yakovlev-Yak 40 a 21 posti per linee locali, di nuova costruzione; sta per entrare in servizio il grande Il 62, da 600 posti, concorrente al Boeing 747. Non è soltanto in campo supersonico, quindi, che l'Europa, ed in particolare l'URSS, minacciano il monopolio americano. Viene ampiamente commentata, a tale proposito, la recente iniziativa sovietica di rendere il TU 154 ed il Yak 40 conformi alle norme vigenti sulle linee aeree cosiddette «occidentali», sottoponendoli alle prove di volo necessarie ad ottenere il cosiddetto «certificato di navigabilità».

NON AVETE ANCORA VISTO L'UNIONE SOVIETICA? La CAMST VIAGGI e in collaborazione con l'INTOURIST organizza per Voi, in occasione del 50° Anniversario della rivoluzione, 3 meravigliosi viaggi aerei, con i colossali TUPOLEV TU-114 a: MOSCA e LENINGRADO dal 30 giugno al 4 luglio 1967 - dal 5 luglio al 10 luglio 1967 dal 10 luglio al 16 luglio 1967 QUOTA SENZIONALE di Lit. 9.800.000 tutto compreso (anche le escursioni a Praga e Pietroburgo). Sistemazione nei grandi alberghi Ansett e Ultramar. Per informazioni CAMST VIAGGI - Piazza Martiri 10/11, Bologna - Tel. 26550-237532. INTOURIST - Via Cavour 46, Roma - Telefono 86749. O alla Vostra Agenzia di Viaggi.

I. d. e. Giorgio Bracchi