

2 GIUGNO: Considerazioni sul messaggio di Saragat alle Forze Armate

La Repubblica e i soldati

A chi deve credere un giovane ufficiale? A chi gli addita gli ideali della Resistenza o a chi gli inculca che il nemico è sempre e soltanto a sinistra?

Non può lasciare indifferenti il fatto che, a vent'anni dal referendum istituzionale del 1946, il presidente della Repubblica, indirizzando, col suo consueto messaggio, alle Forze Armate, abbia avvertito il bisogno di riaffermare la «legittimità» democratica dello Stato repubblicano.

Il non occasionale richiamo di Saragat impone però a tutti un responsabile e pubblico discorso sullo stato delle Forze Armate italiane, sul loro indirizzo e sulla loro formazione ideale, sul modo come esse sono state collocate in questi vent'anni rispetto al popolo del quale essendo la espressione devota costituiscono il presidio e il rispetto agli altri popoli del mondo.

Prendiamo solo due esempi. Non è un mistero che un soldato italiano il quale professa ideali socialisti venga ancora considerato e catalogato come «sovversivo».

La cosa più riguardante fino a un certo punto la massa dei soldati che con la realtà politica del paese non hanno soltanto il tramite della educazione militare, ma anche e soprattutto il frutto delle precise direttive in base alle quali le Forze Armate italiane sono state «costituite» in questi vent'anni.

Il messaggio del 2 giugno 1967, un anno fa nel ventunesimo della Repubblica fu qualcosa di più. Fu un «messaggio al popolo italiano» non soltanto alle Forze Armate, Egli vi richiamò distintamente il ruolo della Resistenza antifascista nella storia d'Italia e il valore supremo della Costituzione repubblicana quale base della unità democratica dei cittadini.

Il messaggio di quest'anno torna a rivolgersi direttamente alle Forze Armate. Chi nelle Forze Armate italiane ha bisogno di essere tanto autorevolmente richiamato alla «legittimità» delle istituzioni repubblicane?

I soldati? Non è nemmeno il caso di porre la questione. Quella parte dell'attuale ufficiale che abbia per avventura conservato attaccamento alla monarchia? Il problema esiste, se è vero ciò che si dice circa il lancio sulla città di Napoli (2 giugno 1966) di volantini sediziosi da un aereo presumibilmente pilotato dal figlio di Umberto di Savoia, e se, soprattutto, è all'ora capo del SIFAR, generale Allavena, fu ufficialmente rimproverato (e perciò promosso Consigliere di Stato) di non essersene accorto, avvenendo, in realtà, saputo fin troppo. Ma non è questa via da credere che a questi gruppi di «audaci» si sia rivolto il richiamo di Saragat alla «legittimità» dello Stato repubblicano.

L'esistenza del Piano Protemeus implica molte conseguenze nel campo della preparazione tecnica delle Forze Armate. Per anni i soldati italiani sono stati addestrati a combattere un ipotetico nemico «tedesco e partigiano». Si è trattato, fra l'altro, di quel famigerato «corsi di addestramento», che aboliti circa un anno fa sembra stiano per essere ripristinati. Ma si è trattato soprattutto dell'addestramento dei soldati italiani nel quadro di una prefabbricata e bella intesa subordinata alla strategia di altre potenze.

Non è difficile comprendere come i riflessi ideali di tale indirizzo politico-militare, soprattutto per quanto riguarda la formazione dell'ufficiale, non possono non spingere ben lontano da quello che deve essere l'apporto dell'esercizio «tattico» e «persuasivo» degli ideali della Resistenza.

Ieri alle ore 10.45 defluisce dalla parata militare un reparto della Marina con musica e bandiera il vessillo era scortato da una compagnia del Battaglione San Marco con alla testa un giovane capitano avvolto anch'egli nella tuta mimetica stile parata. Il signor capitano dette a un certo momento il via a un canto militare. Era un canto nel quale, se ho ben inteso, il nome di Trieste ricorreva assieme a fieri propositi di liberazione contro l'invasore. Sarà stato un canto del passato, ma non mi pare. E' mai capitato, però, di sentire intonare in Italia da soldati in armi i canti della Resistenza o canti che tramandano gli ideali e i principi? E' mai capitato in questi vent'anni che il corteo del 2 giugno, giorno delle Forze Armate, sia stato aperto dalle bandiere del Corpo dei Volontari della Libertà e dalla schiera dei decorati a valore della guerra partigiana?

Non è capitato nemmeno quest'anno mentre il presidente della Repubblica ha sentito il bisogno di ricordare alle Forze Armate la «legittimità» democratica delle istituzioni repubblicane.

Antonello Trombadori

Già una volta la politica imperialista rischiò di portare alla guerra per il Medio Oriente



Rokossovski

Come nel 1957 l'URSS sventò un piano USA per controllare la Siria



Eisenhower

La crisi esplose quando Damasco si oppose alla «dottrina Eisenhower» e all'installazione di basi militari - I progetti di una monarchia feudale in Siria, studiati a Washington e Londra - Il tentativo dei turchi e la nomina di Rokossovski a capo delle forze armate sovietiche in Transcaucasia - La miserevole fine fatta dal complotto

Se la guerra nel Medio Oriente sarà evitata, sarà possibile segnare almeno un dato positivo nel conto della tragica crisi arabo-israeliana: un prepotente risveglio dell'interesse da parte dell'opinione pubblica per le vicende dei vicini paesi dell'area del Mediterraneo, una giusta esigenza d'essere esaurientemente informati sui precedenti e gli antefatti, al fine di poter giudicare in maniera autonoma ed approfondita la realtà contemporanea.

Egitto erano falliti, ci si cominciò a rivolgere, da parte delle medesime forze, contro Damasco. Come scrive il Cohen, la decisione siriana di non aderire al Patto di Bagdad aveva destato nei circoli occidentali grave preoccupazione: non c'erano più al potere nel paese arabo dei colonnisti avventurieri da vendere e comprare con relativa facilità; la ripresa democratica metteva invece in dubbio i piani per l'aumento del transito, a prezzi colonialistici, del petrolio irakeno in territorio siriano fino al Mediterraneo; la Siria adesso si opponeva alla costruzione di basi occidentali nel suo territorio ed un governo siriano neutrale rischiava di far saltare tutti i piani anglo-americani per una «fascia di sicurezza» comprendente il Libano, la Giordania, l'Irak e la Turchia.

Di fronte a questi problemi, si comprendono pienamente gli sforzi dei governi occidentali e dei paesi del settore che allora erano ad essi legati, per mutare il regime che stava fattosamente orientandosi in senso democratico dopo la lunga parentesi dittatoriale. Così, in collegamento con tale impegno, si capisce perché da parte degli elementi reazionari e conservatori interni venisse avviata un'intensa opera sovversiva. Tipico di questo contrasto il tentativo nel marzo di un gruppo di alti ufficiali, guidati dal colonnello Mamoun el-Kuzbari, di prendere il controllo dell'esercito in risposta al rifiuto governativo di aderire alla «dottrina Eisenhower». Le pressioni di tali ambienti occidentali di estrema destra però furono, almeno momentaneamente, respinte dai consi-

stesso mese, il 22, Antony Nutting, già ministro degli Esteri inglese, arrivava a dichiarare che si profilava una possibilità d'accordo tra Irak (controllata dagli inglesi) ed Arabia Saudita (controllata da

gli americani) per istituire in Siria una monarchia sotto la corona dell'erede al trono irakeno. E aggiunge che dopo il colpo di mano reazionario attuato un mese prima (11 aprile) da re Hussein di Giordania contro il parlamento, anche i reazionari siriani si sentivano spinti a seguire l'esempio di quel sovrano.

Episodio ancor più grave. Dopo aver rassicurato lo Stato d'Israele sulle sue mosse, il governo americano inviò ad Istanbul l'esperto d'affari medio-orientali Louis Handerson che il 25 s'incontrò con i rappresentanti dei governi di Turchia, Irak, Libano e Giordania; al termine dell'incontro si giudicò «gravissima» la situazione!

Mentre a Damasco il governo prendeva seri provvedimenti per prepararsi al peggio, sul piano internazionale si registrarono vivaci dichiarazioni di solidarietà con la Siria da parte dell'Egitto e, da parte sovietica, la nomina del gen. Rokossovski a capo delle truppe in Transcaucasia, il 10 settembre il ministro degli Esteri sovietico Gromiko con fermezza affermava che ogni attacco alla Siria avrebbe potuto portare alla guerra mondiale.

Risultato complessivo per il Medio Oriente della pressione per abbattere uno dei pochi governi tendenzialmente democratici che vi sono stati nella storia passata siriana fu che il paese, anche per garantirsi contro analoghi rischi per l'avvenire, finì per orientarsi in favore dell'unione con l'Egitto; iniziativa questa che - protratta in una certa misura, come s'è visto dagli Occidentali - doveva dimostrarsi eventuale e poco felice. Comunque il prestigio dell'Unione Sovietica che s'era schierata con energia e senso della misura per l'indipendenza siriana aumentò considerevolmente.



L'Italia programmata: verso quale futuro?

La megalopoli Milano-Torino costruisce la sua ragnatela

Il piano Pieraccini prevede una spesa di ben 460 miliardi per le autostrade ma i progetti esistenti nel Nord vanno molto oltre quella stessa cifra - Le opere infrastrutturali previste non rispondono a una logica efficienza generale del sistema, ma per lo più soltanto a convenienze aziendali e particolari

Dal nostro inviato MILANO. Nei primitivi agglomerati umani le capanne o le casupole sono poste a casaccio, seguendo appena un tracciato circolare che però, alla seconda fila, si frantuma in un tutto e proprio caos. Il piano autostradale corrisponde a una logica aziendaleistica che manca di organicità, che costituisce e distrugge in base a convenienze immediate, non andando oltre previsioni a medio termine che si rivelano spesso assai precarie.

A guardare alle intenzioni dei grandi complessi monopolistici del Settennario, per quanto riguarda la sistemazione territoriale, urbanistica, stradale e di servizi del Nord, c'è veramente da mettersi le mani nei capelli. I «capricci» dei grandi complessi industriali, oltre tutto, non costano nulla ai loro ideatori: chi pagherà sarà lo Stato (e quindi noi) agevolando traffici aziendali indipendentemente da qualunque previsione lungimirante e quindi veramente produttiva; e saranno i lavoratori nuovamente sottoposti a illogici spostamenti, a costosi trasferimenti, a poco convincenti adattamenti a visioni quasi fantascientifiche di super-norme velocità.

L'espansione della motorizzazione dovrà svolgersi in forme meno disordinate che nel passato, rispettando i limiti di convenienza economica dei vari tipi di traffico», è scritto nel Piano e l'esposizione delle buone intenzioni continua anche oltre, nel capitolo «Trasporti», per quanto riguarda la viabilità nel Sud, la viabilità minore, la necessità di non produrre artificiosità dirette, al di là della economia, del trasporto merci dalla roba alla strada. Poi però lo stesso Piano, nello stesso capitolo, si impegna per un ulteriore «sforzo» nel settore stradale (e prevede una spesa

di ben 460 miliardi per autostrade). Argomenti non convincenti. Quello che sta avvenendo in tema di collegamenti e relativi insediamenti, non risponde ad alcuna logica generale di efficienza del sistema ma solo a logiche particolari e privatistiche, spesso assurde e contraddittorie, che alcuni degli stessi CRPE del Nord rilevano e che tutti gli istituti di studi di cui il piano è permeato, nella elaborazione del piano regionale, condannano.

gettato un'autostrada al di là del confine per accogliere quelle autobotti. Naturalmente un così massiccio programma autostradale e ferroviario esclude che mai possa avanzare qualcosa per quello sviluppo e potenziamento della viabilità minore che unico potrebbe garantire un reale fenomeno di induzione industriale dalle aree ricche a quelle meno favorite di tutto il Nord.

Il traforo dello Spluga L'ipotesi è quella che abbiamo già detto: la megalopoli Torino-Milano lungo un asse super-attrezzato e quindi tre direttici al mare sottili come sentieri in mezzo alla palude verso l'Adriatico (Emilia e Veneto) e verso il Tirreno (Genova). A Nord, più preziosi degli sbocchi a mare per i «big» del capitale, i trafori alpini concepiti ancora una volta casottamente - si pensi all'altezza di traffici superiori. E' un problema che riguarda il bacino, gli attracci, il cantiere per le riparazioni e lo obiettivo è di accogliere e di rimettere in sesto le future, prossime navi mercantili da centocinquanta, duecento, trecentomila tonnellate (in Giappone se ne progettano da mezzo milione di tonnellate, vere città sul mare). Come affrontare il problema? Logica vorrebbe che si tenesse conto della particolare posizione del porto e della città di Genova, al centro di un golfo che ha già nel suo interno porti affermati come Savona o La Spezia. Ecco quindi nascerne, come problema moderno di adeguamento ai compiti nuovi che si pongono a un grande porto,

l'obiettivo di un sistema portuale regionale, con bacini specializzati sia per quanto riguarda i cantieri che per quanto riguarda il traffico di merci e passeggeri: carrenaggio, traffico di colli, rifinisa, riparazioni, passeggeri.

Costa e i grandi monopoli non si sentono da questo orco. Bocciano il piano urbanistico-territoriale di Astengo, puntano al nuovo super-bacino di Genova-Voltri, accentrano tutto - in questa sorta di frenesia monocratica che sembra avere colto tutto il Nord - a Genova, puntando poi dritto sul «porto di terra» di Rivalta Scrivia (che sta sotto Alessandria ed è una iniziativa privata di pura speculazione, di Costa). Per realizzare il progetto di Voltri, accentratore e per ora solo megalomane, occorrono circa 110 miliardi. Una barzelletta se si pensa che nel quinquennio il Piano nazionale stanziava per tutti i porti italiani 200 miliardi di cui 51 vanno solo per la manutenzione delle opere esistenti e fra questi appena 15 a Genova. Pure Voltri, quasi uno specchio per le allodole, viene citato dal Consorzio del Porto (privato, legato a Costa) come l'unico obiettivo concreto e vicino, capace di creare la «grande Genova europea».

Rivalta Scrivia. Enormi magazzini finora realizzati solo in parte. Saranno il porto vero e saranno il porto di Costa, al centro di un sistema autostradale e ferroviario imponente. Rivalta Scrivia, nella idea di Costa, deve diventare il cervello motore delle «vie a mare» dell'asse MI-TO, Milano-Torino. E oltre. Già oggi a Rivalta arrivano i camion da Rotterdam, e ne partono

per l'Europa. Quando sarà pronta la sezione «ortofrutta» di Rivalta, gli agricoltori meridionali avranno un nuovo padrone decisivo e il più gregario intermediario per i mercati europei. Le poche zone «salvate» del Sud risponderanno alle ordinazioni di Rivalta Scrivia e Costa si farà la sua programmazione agricola privata per tutto il Mezzogiorno.

Costa, per Rivalta Scrivia, non chiede soldi allo Stato: solo due leggi. Una è quella che consente la dogana «in loco», lo sdoganamento a Riva di terra che a Genova, una sorta di dogana privata: l'altra è quella che allinea il limite degli assai dei camion a quelli, maggiori, richiesti sulle strade europee. Quest'ultima legge fu presentata di soppiatto in Parlamento e rinviata proprio per l'intervento tempestivo e decisivo del PCI: fare viaggiare camion colossi sulle nostre strade equivaleva a un suicidio e di fatto tutti convennero su questo e la legge fu accantonata. Costa però non ha perduto la speranza: gli serve di mandare i camion italiani (con gli assai modificati, più larghi) a Rotterdam. Il grave di tutta la faccenda è che viene trattata come una questione privata, secondo una logica puramente speculativa.

A parte Rivalta e l'autostrada che per essa verrà costruita, fino a Orvada, ci sono altre comunicazioni nel settore occidentale del Nord che vanno segnalate. Per esempio la «direttissima ferroviaria dei Giovi» che deve arrivare a Arqua e che viaggerebbe a 150 kmh. (velocità commerciale) trasportando O.T. treppennino, in prospettiva, fino a 4 mila carri al giorno per 28 milioni di tonnellate di merci all'anno. La linea ferroviaria Genova-Torino-Milano dovrebbe diventare una sorta di metropolitana con partenze ravvicinatissime e percorsi rapidissimi: un'ora esatta da

Genova a Milano: un'ora e dieci da Genova a Torino; un'ora e dieci da Torino a Milano (velocità commerciali sui 180 kmh.). Genova però - in questo panorama - è destinata a subire la smobilitazione delle sue industrie. Sia la vecchia «Superba» che Savona-Vado devono diventare puri e semplici sbocchi del triangolo di un tempo ormai avviato a diventare l'asse rettilineo Milano-Torino. E vedremo cosa comporta tutto questo in tema di industrializzazione, di agricoltura, di mancato sfruttamento delle risorse reali del paese. In questo quadro si collocano le doppie autostrade lungo l'arco ligure (e tutto montagna e ogni chilometro di autostrada costa sui due miliardi); la Savona-Torino già battezzata la «via FIAT»; la Genova-Orvada che arriverà al Sempione; la La Spezia-Parma e i raddoppi di binari. Un intrico fitto che certo in sé nessuno può criticare - non vogliamo farci denunciare come «neo luddisti», nemici della locomotiva e del progresso - ma che prescinde da qualunque visione d'insieme. Tanto più che questo sistema infrastrutturale costerà almeno 1500 miliardi nel complesso, solo per la Liguria.

Nord. Canale Sud) e forse tre (Pedemontana). Per l'Emilia è chiaro che nessuno può respingere sia la prospettiva di una canalizzazione seria del Po (che richiede però circa 250 miliardi e che dovrebbe comunque essere, almeno, fin prevalentemente sistemazione idrogeologica), sia il potenziamento dello sbocco a mare di Ravenna.

Per quanto riguarda Trieste il discorso assume tratti surreali. La città «italiana per eccellenza» langua da anni e nessuno se ne preoccupa. Il porto viene abbandonato e vi scivola su quanto può rici molare, in tanto poco allegre condizioni, dal suo tradizionale hinterland europeo. L'autostrada da Venezia-Trieste è progettata dal 1927 ma ancora non c'è che a tronconi; il doppio binario sulla stessa linea c'era ma i tedeschi ne tolsero uno, e si è rimasti così. Tutto il sistema dei tronconi autostradali previsti, si ferma a Palmanova e dopo «ognuno si arrangi». Sembra incredibile, ma ancora oggi, nel 1967, si invocano «motivi strategici» per giustificare il mancato collegamento di una delle regioni più favorite del nostro paese verso l'Est europeo. E' un caso significativo. Serve però come simbolo per commentare la questione della sistemazione delle infrastrutture e dei trasporti nel Nord: la classe dominante ha ancora paura che qualcuno abbia voglia di venire qui in Italia dall'Est, invece di affrettarsi a andarsene qui all'Est, prima che sia troppo tardi e i posti risultino occupati. E così ad esempio si stabilisce per legge che certi posti non devono poter sopportare pesi superiori a certi limiti: per paura dei carri armati!

Trieste dimenticata

Sul versante adriatico le cose non vanno meglio. Qui la moltiplicazione delle infrastrutture segue le vie tradizionali della vecchia via Emilia e dell'asse già attrezzatissimo e congestionato che va da Milano a Venezia passando per Verona, Vicenza, Padova. Anche qui raddoppi e raddoppi, frenetici, a fianco dei nuovi canali di drenaggio, e perciò siamo di fronte, almeno due (Canale

Ugo Baduel

Massimo Robersi

Ugo Baduel