

Verso la conferenza di Stresa

Perché siamo aggressivi in auto?

La prolusione del prof. Ceccato sul comportamento dell'uomo nella città motorizzata - La colpa dell'adrenalina - L'ipotesi della FIAT per livelli all'americana

MILANO, 24 settembre

Il linguaggio dei ciberneti non è sempre facile e agli inesperti può dar luogo a un involontario umorismo. La prolusione che il prof. Silvio Ceccato, direttore del Centro di cibernetica del CNR all'università di Milano, pronuncerà giovedì all'apertura dei lavori della Conferenza di Stresa sul traffico e la circolazione di cui sono state date già ampie anticipazioni, ci ha involontariamente richiamato alla mente un celebre cartoon di Walt Disney, dove si vede un timido e conformista «uomo della strada» trasformarsi in una belva arrabbiata, che arrata senza pietà il malcapitato pedone, una volta seduto davanti a un volante. Tali sono infatti gli aspetti ludici o competitivi messi in luce dalla prolusione del dottor Ceccato che nascono durante la guida nel traffico.

«Nel giocatore come nello automobilista — si legge nella prolusione Ceccato — si riscontra una forma marcata di irresponsabilità, di relativa pericolosità nel giocatore, o almeno di pericolosità soltanto per se stesso, ma di assoluta e generale pericolosità nell'automobilista. Colpevole leggerezza diranno i giudici della legge e della morale, ma qui non si tratta tanto di giudicare quanto di spiegare».

Questa «falsa sportività» di cui è alla guida dell'auto, proviene dalle tensioni cui è sottoposto l'automobilista, posto di fronte a continue alternative: «effortato o meno il sorpasso? Devo correre anche se la strada è ghiacciata? Che ragione avrà la curva che mi profila di fronte? Questa tensione, secondo Ceccato, è accompagnata dal «note aumento di secrezione adrenalinica che ne è insieme causa ed effetto».

Questo meccanismo, quanto al controllo — dice sempre Ceccato — funziona alla rovescia. Il guidatore cioè avverte uno stato di ebbrezza, poi si sente straordinariamente aggressivo, enfatico, sino a raggiungere uno stato di violenta eccitazione: per questo si parla di «funzione di assalto» dell'adrenalina.

Anche in questo caso il rimedio — avverte Ceccato — va cercato non in un criterio di guida che riduca al minimo le possibilità di cadere in preda all'adrenalina, decedendo una volta per tutte, per esempio, che la strada è ghiacciata, l'acqua è alta, la curva è stretta: è così via.

E poiché l'auto riduce la

mobilità della persona, a un solo parametro (movimento in avanti in spazio ristretto) ne viene una limitazione anche alla stessa fantasia generale (cosa che si accentua alla guida... del carro armato) e poiché l'abitacolo è ristretto, una limitazione e riduzione dell'atteggiamento sociale dell'individuo con l'altro. Che fare?

Secondo Ceccato il progresso tecnologico non è di per sé sorgente di valori negativi, ma è ogni disarmonia, ad esempio quando un ramo della tecnica si sviluppa in modo anormale rispetto agli altri. (Inutile dire che la motorizzazione spinta assume questo aspetto di anormalità). Il superamento, per Ceccato, avviene educando il bambino, ancor prima della patente: il problema cioè sarebbe di maturare le menti ricche di fantasia e di fantasia e alle gambe che la tecnica ci ha donate da giganti.

Come si vede anche in questa prolusione è presente la situazione di caos creatasi nelle città congestionate. Ma l'aggressività non deriva solo dall'adrenalina, ed è indubbio che occorre anche introdurre elementi di educazione alla guida.

Ma il dato che turba è nella realtà. Le città sembrano ormai affette da sclerosi da traffico, tuttavia il fenomeno si accentua proprio perché si vuole spingere a livelli americani (senza per questo averne neanche le condizioni fisiche, territoriali) la motorizzazione. Il senso della Conferenza di Stresa, l'automobile fra dieci anni, non verrà comunque dalla prolusione del prof. Ceccato. Un all'esperto della FIAT, l'ing. Minola presenterà ipotesi intorno a una circolazione quasi triplicata nel '77 (oltre 18 milioni di autoveicoli) rispetto all'attuale (circa 7 milioni) e domanderà a nome della FIAT di predisporre le infrastrutture (viabilità e parcheggi) perché questa espansione proceda senza impedimenti.

Ma gli interrogativi di una circolazione spinta a livelli americani appaiono fin d'ora inquietanti: come raggiungeremo a farvi fronte le amministrazioni pubbliche, se non hanno ancora una importante arma come la riforma della finanziaria, locale e statale, se manca una riforma urbanistica e la possibilità di disporre del suolo per le trasformazioni che diventeranno necessarie nell'ipotesi che lo sviluppo della motorizzazione avvenga al ritmo ipotizzato dalla FIAT?

Romolo Galimberti

Popovic e Sedov a Belgrado per il Congresso spaziale



BELGRADO, 24 settembre. Domani, lunedì, si apre nella capitale jugoslava il Congresso internazionale di astronautica, che quest'anno riveste un'importanza particolare, nel decimo anniversario del primo lancio in orbita di un satellite, lo Sputnik sovietico del 4 ottobre 1957.



NELLA FOTO SOPRA: Popovic, nella sua uniforme di colonnello dell'aviazione sovietica, Sedov (primo a destra) accolti all'aeroporto di Belgrado dall'ambasciatore sovietico Benediktov. SOTTO: La mostra dello «Spazio per la pace». I visitatori ammirano il fac-simile della prima «passaggio» del satellite «Sputnik» del 1957 del cosmonauta sovietico Leonov. (Tel. ANSA)

Dalla guerra perduta all'aggressione americana nel Vietnam

Affiorano le prime crepe nella prosperità giapponese

I problemi delle grandi città - Vita difficile a Tokio, capitale di undici milioni di abitanti - Investimenti stranieri e superstrutturamento - 30 milioni di operai

SERVIZIO

DI RITORNO DAL GIAPPONE, settembre

Quando si percorre la linea ferroviaria Tokio-Hiroshima, sul treno più veloce del mondo, fino ad Osaka, si osserva un paesaggio in cui, su uno sfondo di colline, piccoli boschi, sia città e i villaggi sembrano collegati gli uni agli altri da un susseguirsi di case e di fabbriche. Non per nulla è esodo del Paese i ricami di fili del mondo. Sorprende tanto verde in una stagione così calda e afosa. Il Giappone è fortunato per l'abbondanza dell'acqua, e tanta acqua significa fertilità e tanta fertilità significa pure tanta energia elettrica.

Il Giappone è il terzo Paese nel mondo per la produzione di energia elettrica e questo ha certamente contribuito a facilitare la sua corsa allo sviluppo industriale. Sebbene costretto ad importare il 90 per cento delle materie prime di cui ha bisogno (il 97 per cento del ferro, il 54 per cento del carbone), il Giappone è la terza potenza del mondo per la produzione industriale. Dal suo cantiere navale di Kawasaki, nel triangolo mondiale, in 10 anni, dal '55 al '65, esso ha triplicato il volume delle sue esportazioni economiche del Giappone è il più rapido del mondo capitalistico. Spesso tale sviluppo è stato minacciato da una crisi internazionale e giunta in suo aiuto. Si può dire che il decollo postbellico dell'economia giapponese ha il suo punto di partenza nella guerra di Corea, che ha significato ordinazioni americane e possibilità di concorrenza con gli Stati Uniti sui vari mercati. La guerra di Suez nel '56 è giunta per stimolare le costruzioni navali e quindi lo sviluppo dell'industria siderurgica. Una recessione era in atto, all'inizio del '62, ma la guerra del Vietnam è riuscito a farla superare. Secondo l'IAEP il totale dei benefici ricavati in Giappone da questa guerra è stato calcolato alcuni mesi fa in 5 miliardi di nuovi franchi francesi.

La politica economica del governo giapponese è condizionata da due imperativi: l'importazione delle materie prime e la ricerca del mercato. Entrambi inducono il Giappone a guardare intanto verso i Paesi sottosviluppati che lo accerchiano. Secondo fonti GATT, la metà circa del commercio estero giapponese avviene con i Paesi arretrati dell'Asia.

Tutti gli avvenimenti internazionali influenzano — dicono i dirigenti del Sohyo con il caso del Vietnam — i sviluppi politici, economici, e sociali del Giappone. Nel '55-'60 la struttura dell'economia giapponese ha fatto un passo sotto la spinta della competizione capitalista internazionale. In quegli anni il Giappone ha fatto un passo in avanti, in parte le questioni che assillano il popolo quotidiano. Ora invece il partito ha deciso di dedicare maggior attenzione a quei problemi. Intanto ha impegnato una battaglia urbanistica a Tokio, città gigante, per il problema di alloggi, dove la vita diventa sempre più difficile sia per la scarsità degli alloggi, sia per l'aria insalubre. A questo scopo il nuovo governatore di Tokio, il prof. Minobe eletto in aprile con i voti dei socialisti e dei comunisti, ha iniziato, primo governatore nella storia della città, una serie di incontri con i cittadini. E' indubbiamente un fatto democratico nuovo nella vita di Tokio.

Per uno straniero che guardi solo agli aspetti più apparenti: vita dinamica, moderna, grandi magazzini in cui appaiono i prodotti che esprimono il massimo del progresso e del benessere, treni affollati, aerei carichi di giapponesi che partono per l'Europa, in generale per la strada gente vestita bene, tutto può apparire quasi perfetto. Per chi guardi solo le cifre

ufficiali della produttività, tutto va bene. Quando si discute con i giapponesi si comprende invece che la realtà è molto più complessa. L'afflusso di capitale straniero potrà comportare per i lavoratori gravi conseguenze. Alcuni settori industriali potrebbero essere dominati interamente dal capitale estero. Per resistere alla pressione esterna le imprese giapponesi esigono una intensificazione del lavoro da parte dei loro operai.

Incomincia ad apparire la disoccupazione in certi settori: miniere di carbone, tessili, e nelle piccole imprese. Incomincia ad essere licenziati i lavoratori più anziani che in

generazione avevano la vita lavorativa assicurata dalla fabbrica in cui erano entrati da giovani. L'aumento del costo della vita assorbe praticamente tutto l'aumento del salario. Cresce, naturalmente, anche la forza della classe operaia. Oggi in Giappone il numero degli operai si avvicina ai 30 milioni. Nel '55 erano circa 18 milioni. La classe operaia rappresenta già il 60 per cento della forza lavoratrice del Paese. Essa è estremamente impegnata non soltanto nelle lotte rivendicative economiche, ma anche nelle lotte per la pace, contro la guerra nel Vietnam.

Dina Forti

Difendono i loro diritti le ragazze del Music Hall



NEW YORK — Continua lo sciopero del corpo di ballo del Music Hall Radio City che ieri ha respinto le inaccettabili proposte di soluzione della vertenza avanzate dai padroni del teatro. Ecco tre giovani donne, facenti parte del personale del Music Hall, in azione di picchettaggio davanti al teatro chiuso. (Telefono AP)

Eccellente esperimento scientifico in URSS

Ha vissuto un mese respirando aria prodotta da un'alga

Una ragazza chiusa in una cabina con l'ossigeno emanato dalla «clorella» - Le prospettive aperte per i voli interplanetari

MOSCA, 24 settembre

Per trenta giorni una ragazza sovietica ha respirato non l'ossigeno dell'aria ma quello emanato da un'alga: si è trattato di un esperimento compiuto in un istituto scientifico di Novosibirsk.

Le Isrezia, nel darne notizia, precisano che l'esperimento in questione ha una grandissima importanza per i futuri voli spaziali. Finora nei voli spaziali umani i cosmonauti dovevano essere muniti del necessario per l'esistenza nello spazio cosmico (cibo, acqua, aria); ma tale soluzione non è la più razionale, e perciò da scartare, secondo le attuali previsioni, per i futuri voli interplanetari di lunga durata, quali ad esempio, un viaggio di andata e ritorno verso Marte, che durerebbe tre anni: la quantità del «carico» da portare sarebbe tale da rendere proporzionalmente le dimensioni dell'astronave e del razzo vettore.

Per questo motivo è necessario creare nell'interno della capsula spaziale un sistema artificiale chiuso che possa assumere per il cosmonauta tutte le funzioni della biosfera terrestre: si tratta di superare la barriera biologica come è stata superata quella di gravitazione. Che la cosa sia tecnicamente realizzabile, almeno per quanto riguarda la respirazione, l'ha dimostrato appunto l'esperimento di Novosibirsk dove una giovane studiosa, presentata dalle Isrezia come Galina M., ha trascorso 30 giorni in una cabina priva dell'ossigeno atmosferico.

L'ossigeno necessario per la sua respirazione veniva «prodotto» dalla cosiddetta «clorella», la più piccola alga microscopica. Dall'esperimento si è dedotto che appena cinquecento grammi di questa alga sono in grado di soddisfare il fabbisogno umano d'ossigeno. Il «coltivatore» di clorella provvedeva non soltanto alla produzione dell'ossigeno e all'assorbimento dell'anidride carbonica: esso è stato altresì elemento principale di un analogo «circuitto chiuso» anche per l'acqua. Solo che l'acqua veniva sottoposta inoltre a una supplementare depurazione chimica.

L'esperimento, precisano le Isrezia, comportava rischi per la salute della ragazza. Perciò decine di strumenti vari seguivano giorno e notte le reazioni del suo organismo, permettendo di sospendere l'esperimento qualora ce ne fosse stato bisogno.

Per un altro esperimento, il ministro degli Esteri Fanfani, all'aeroporto di Canberra. Lo riceveranno il governatore generale, il Primo ministro e il ministro degli Affari esteri di Australia, con i quali nella stessa giornata di domani i dirigenti italiani cominceranno i colloqui politici.

A Canberra Saragat e Fanfani rimarranno fino a mercoledì mattina, quando si trasferiranno in aereo a Melbourne.

Saragat e Fanfani oggi a Canberra

Ennio Polito

La difficile coesistenza delle due comunità canadesi

Il Quebec: una grande provincia ignorata dal Canada «inglese»

Come finì il dominio francese sul Canada - Problemi aperti da due secoli - Perché Pappello di De Gaulle ebbe tanta risonanza - Cosa vuole il Quebec «francese»

DALL'INVIATO

QUEBEC, settembre. La collina su cui sorge la rocca di Quebec è disseminata di vecchi cannoni. Sono stati raccolti sulla pianura di Abraham, teatro di una battaglia combattuta tra francesi e francesi due secoli fa. Gli inglesi, agli ordini del generale Wolfe, giunsero lungo il fiume dopo una marcia di 175 chilometri, e due anni dopo, la pace di Parigi sancì la fine della «nuova Francia».

La battaglia di Quebec segnò dunque una svolta nella storia canadese. Fino a quel momento, i francesi e gli inglesi si erano divisi il Canada in due zone: una a est, dove aveva messo piede la Compagnia della baia di Hudson, e una a ovest, dove aveva messo piede la Compagnia del St. Lawrence. Con la vittoria di Wolfe, la bilancia delle relazioni tra i due «popoli fondatori» era soverchiata. Ma altri colpi dovevano venire per i francesi. Nel 1775, la rivoluzione americana mandò esuli al nord quarantamila commercianti, funzionari e profes-

Qui respirano l'aria di casa

A Quebec, una bandiera bianca e azzurra con la croce e i gigli, ricorda dell'epoca d'oro di Richelieu e di Colbert, e i francesi si chiamano di Francia. Qui, i canadesi di lingua francese sono a casa loro. Si respira un'aria diversa. Il St. Lawrence si chiama qui Saint Laurent e sulle sue rive si distende una città tipicamente europea, e senza dubbio la più bella e ridente dell'intero Canada, soffusa di quel sentimento indifendibile che i francesi chiamano la joie. Questo, naturalmente, non è tutto. Quebec è anche la capitale di una comunità nazionale che ha conservato, insieme con la coscienza di sé, pesanti eredità del passato: un conservatorismo che i tempi nuovi hanno appena intaccato, un clericalismo spesso chiuso e bigotto.

Ma, come abbiamo già avuto occasione di dire, nel Canada le etichette contano poco. Il contrasto tra canadesi

di origine inglese e canadesi di origine francese non è un contrasto tra «progressisti» e «reazionari». E' il contrasto tra due popolazioni che non hanno ancora trovato, o hanno trovato solo in parte, una unità. Un problema nazionale, secondo alcuni, o soltanto culturale, secondo altri. Un problema, comunque, di proporzioni «canadesi», e pertanto gigantesche.

Il Quebec è la più vasta provincia del Canada, estesa tre volte più della Francia (ma solo centomila chilometri quadrati sono abitati) e i suoi sei milioni di abitanti, l'ottanta per cento dei quali di lingua francese, rappresentano un terzo della popolazione totale.

L'immenso potenziale economico di cui il Quebec dispone e un fattore che rafforza gli argomenti a favore di soluzioni radicali anche di etichetta separatista. Perché di storce e snatura la sostanza della questione.

Sono «separatisti» i francesi del Quebec? Posta così, la domanda non ha molto senso. La provincia, ai pari della Confederazione, ha uno schieramento politico differenziato. Ci sono uomini e gruppi politici che si dichiarano francamente per l'indipendenza: gli stessi che, qualche anno fa, lanciarono un'ondata di terrorismo a sostegno delle loro parole d'ordine. Ma altri non lo sono affatto. Non lo è l'attuale premier, Daniel Johnson (il non ammi Johnson di De Gaulle), esponente dell'Unione nazionale, un partito che ripete in parte nel Quebec il partito conservatore-progressista di Diefenbaker e di St. Laurent, e che parla di «autodeterminazione» e di «interdipendenza».

La nazione privilegiata

Il Canada inglese, argomentava il nostro interlocutore, ignora puramente e semplicemente l'altro, si rifiuta di prenderne la lingua, lo disprezza. Fino a poco tempo fa, si parlava soltanto inglese alla Camera dei Comuni. Un esame, un concorso, l'accesso a un posto di lavoro, una qualifica, sono resi artificialmente difficili per chi non ap-

partiene alla nazione privilegiata. Perfino a Montreal, dove i francesi sono la stragrande maggioranza, i ragazzi devono lottare per apprendere la loro lingua.

Il caso De Gaulle — ci ha detto un altro collega qui a Quebec — ha rivelato soprattutto questo: quanto sia grande il loro odio nei nostri confronti! Nel nostro brevissimo soggiorno, ci siamo imbattuti in un'espressione che ha un suono abbastanza assurdo: to talk white, parlare «bianco», e cioè inglese.

Un'analisi con i conflitti razziali che dilanano la Confederazione d'oltre confine è evidente, anche se, ovviamente, esistono differenze sostanziali. E se si vedono le cose da questo angolo visuale, la lotta per la lingua è un modo nuovo e verificato e si sta muovendo nel Quebec. Siamo, anche qui, nel momento in cui i tentativi di «integrazione» hanno toccato il loro limite, per la decisiva ragione che la nazionalità dominante non ne vuole sapere.

Da 111 esperienze Lesage in poi, il Quebec vuole quello che, ricalcando il black power, potremmo chiamare pouvoir quebécois: vuole parlare come tale, esser padrone delle sue finanze e delle sue risorse economiche per distinguersi a se stesso, respinge la egemonia di Ottawa e di Toronto, cerca, per condurre avanti la sua lotta, delle alleanze internazionali. Così, di analogia in analogia (ed è chiaro che il parallelismo è di co-

Tre aspetti interessanti

Il primo è che, essendo la egemonia e il potere economico anglosassoni uniti in un nodo assai stretto con la egemonia e il potere della capitale statunitense, la lotta investita, per forza di cose, anche queste ultime.

Il secondo è nel ruolo che il potere pubblico e chiamato a svolgere per la scarsità di capitali; e in questo senso le riforme di Lesage rappresentano un'esperienza degna di nota.

Il terzo è nell'evoluzione delle forze politiche: Johnson è un conservatore e Lesage è un moderato, ma, accanto ai gruppi fondamentali che essi dirigono, la cronaca politica di questi anni registra il sorgere di una «nuova sinistra».