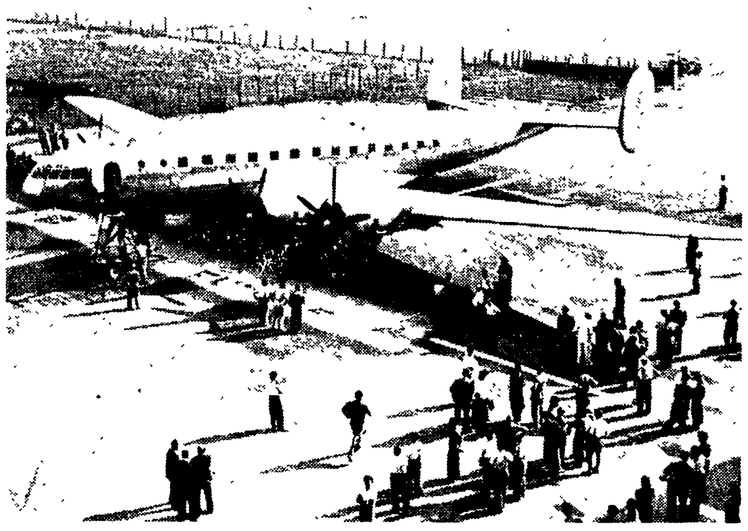
L'industria aeronautica si tarpa le ali: così corriamo il rischio di perdere l'aerobus

Un modello in grandezza naturale del supersonico franco-inglese « Concorde » presentato all'ultimo Salone aeronautico di Parigi. E' in fase di avanzata costruzione e può trasportare in circa tre ore 136 passeggeri da una costa all'altra dell'Atlantico.

Voliamo a turbina, pensiamo a pistoni



Il magnifico Breda-Zappata, il quadrimotore di linea costruito su disegno dell'ing. Zappata della Breda di Sesto S. Giovanni, nell'immediato dopoguerra. L'aereo aveva sollevato a suo tempo molto interesse fra le compagnie di navigazione estere. Competeva validamente con i Constellation ed i DC-4 americani. Aveva una velocità di crociera di 560 chilometri a 6.000 metri e poteva trasportare 55 passeggeri sulle rotte intercontinentali e 80 su quelle metropolitane.

Una immagine dell'aerobus europeo battezzato A-300. Sarà costruito dalla Hawker Soddeley inglese, dalla francese Sud Aviation e dal gruppo tedesco Air-Bus. Anche l'Italia è stata invitata ad entrare nella combinazione. L'aerobus può trasportare 300 passeggeri a 800 chilometri orari, su tratte di 2.400 chilometri. L'industria aeronautica italiana potrebbe costruire parte della cellula del colosso, per un costo preventivato che supera i 200 miliardi.

Il governo non ha ancora risposto all'invito ad entrare in un « pool » europeo per mantenere l'indipendenza dagli USA - I mezzi tecnici e finanziari non mancano per costituire l'AVIO-SUD

MILANO, 7 ottobre

Voliamo a turbina e pensiamo a pistoni. Avanti di questo passo ci costruiremo qualche aeroplano a mano all'epoca dei jet. Siamo diventati l'ombra di una tradizione aeronautica di primo piano. Abbiamo alle spalle primati e records che portano i nomi di De Pinedo, Ferrarin, Aiello, Maddalena. Magnifici aerei come il quadrimotore Breda-Zappata 308 prodotto e difeso a Sesto S. Giovanni nel primissimo dopoguerra. Questo aereo poteva competere validamente sulle rotte intercontinentali con i Constellation e i DC-4 americani. La sua comparsa sui campi di volo aveva sollevato molto interesse fra le compagnie di navigazione aerea. Ma il governo lo privò dei fondi necessari per una adeguata pressurizzazione e lo fece marcire in Somalia.

Retorica dell'aria, si dirà. Roba d'altri tempi. D'accordo, ma non è stata aria fritta. C'è ancora della sostanza. Lo dimostrano gli insistenti inviti inglesi e francesi per farci entrare nel giro delle produzioni aeronautiche europee.

Come va l'industria aeronautica italiana? La diagnosi degli esperti è che siamo sull'orlo del collasso: che ci stiamo tarpando le ali. La sua sorte è legata a quella dell'aviazione europea che cerca di ricomporre le sue sparse membra. Essa non può sopravvivere con la testa a Parigi, i piedi a Londra o a Bonn, e il corpo a Roma. La schiaccia la pressione produttiva e commerciale degli Stati Uniti. Il frazionamento delle produzioni nazionali è poi giunto al limite.

Usciamo dalla metafora con una panoramica sulla situazione. L'Aerfer di Napoli — l'azienda aeronautica a partecipazione statale con un migliaio di operai — produce, ad esempio, parti della cellula per i DC-9 americani della Douglas, ma non fabbrica motori. Gli inglesi fanno per conto dei grossi motori a turbina che vanno messi alla stanga su aerei fatti in Europa, poichè negli Stati Uniti non hanno un mercato. I francesi devono dal canto loro impiegare costose conoscenze ricavate da un notevole impegno aerospaziale realizzato a dispetto degli USA. Hanno messo in linea apparecchi prestigiosi come il «Caravelle», ma per procedere hanno bisogno di partners europei.

Grandi spazi economici

L'aeronautica del vecchio continente non può quindi sopravvivere restando in parte francese, in parte inglese, in parte italiana. I supersonici e gli aerobus hanno bisogno di grandi spazi economici e geografici per prosperare. Di spazi come quelli degli Stati Uniti o dell'Unione Sovietica, pronta a competere sul mercato internazionale con una invidiabile produzione. E la vecchia Europa?

L'Europa d'oggi è un grande spazio geografico ad economie divise. Nell'Est socialista ha un'industria aerospaziale d'avanguardia. Ad Ovest sta giocando la carta dell'indipendenza davanti all'invadenza aeronautica statunitense. Una operazione « cieli aperti » di incalcolabile importanza è in corso. Dal suo successo dipendono anche le sorti dell'industria aeronautica italiana.

Chi arriva prima sul mercato mondiale con supersonici come il franco-inglese « Concorde », capace di trasportare in tre ore al di là dell'Atlantico 136 passeggeri a velocità Mach 2,4, ha qualche possibilità di sopravvivere. Occorre battere sul tempo gli americani mettendo in aria subsonici come l'aerobus europeo. Si tratta di un colossale bireattore che nasce da una combinazione franco-anglo-tedesca, in cui siamo invitati a entrare, che porta 300 passeggeri alla velocità di 800 chilometri orari su tratte di 2 400 chilometri.

Dall'altra parte dell'Atlantico la « Boeing » americana prepara un supersonico capace di volare a Mach 3, cioè 3 000 chilometri, a 20 mila metri di quota. La « Lockheed » ha in progetto un aerobus, il « Galaxy », che dovrebbe trasportare entro il '72 a 900 chilometri orari 230 o 300 passeggeri su tratte di 3.000 chilometri.

La gara è aperta. Tutto lascia presumere che il « Concorde » arrivi prima del « Boeing » americano. Che l'aerobus europeo tagli di un'incollatura il traguardo rispetto allo « Jumbo » statunitense.

Il momento della verità

Certe pettegole dell'aria italiana ribatteranno probabilmente il tasto sull'atteso e sempre smentito divorzio franco-inglese per il « Concorde ». Che non si tratti di una idilliaca combinazione è risaputo. E' più un matrimonio d'interesse che d'amore: ma funziona. In caso contrario gli inglesi non saprebbero dove mettere i loro grossi motori, ed i francesi la dote tecnologica accumulata negli ultimi tempi.

Al posto delle chiacchiere ci vogliono dei fatti. E' arrivato il momento della verità. La Dessault — il gruppo di oltralpe che impiega 12 mila dipendenti equivalenti all'intera manodopera italiana addetta alla costruzione di aeroplani — ha invitato l'Italia ad entrare nel « pool » europeo per mettere in linea l'aerobus. La nostra industria dovrebbe produrre parti della cellula: ossia le parti dello aereo motori esclusi. Il progetto prevede la costruzione di 300 aerobus entro il 1990. Il costo della cellula è stato valutato intorno ai 227 miliardi di lire italiane.

L'accordo per l'aerobus europeo è già stato firmato dai governi francese, inglese e tedesco il 15 settembre. I tre soci attendono, entro la fine di settembre, una risposta del governo italiano al loro invito. Diciamo attendevano poichè settembre è passato e il governo italiano continua a tacere. Perchè?

Si tratta di una decisione più politica che tecnica. La classe politica italiana tende in questi casi a lasciar marcire le cose prima di decidere. Ma intanto corriamo il rischio di perdere l'aerobus. E lo corriamo per tre ordini di ragioni. Eccole in breve. Buona parte dei governanti ragionano tuttora in questi termini: « Finchè gli aerei costano meno in America e inutile costruirli in Europa ». Il dubbio che costruendoli in Europa possano costare meno di quelli americani non li sfiora. I titolari della nostra frazionata industria aeronautica ronzano intanto intorno alla ristretta pizza delle commesse militari sbraitando « o ci date lavoro o chiudiamo » bruciandosi le ali intorno al lumino del protezionismo. I politici hanno paura di dispiacere agli americani e ricorrono a falsi quesiti come « Non riusciremo a farla agli USA più ricchi e tecnologicamente avanzati. Non basta fare l'aerobus, bisogna renderlo ». Le due prime obiezioni si confutano da sè. Vediamo l'ultima.

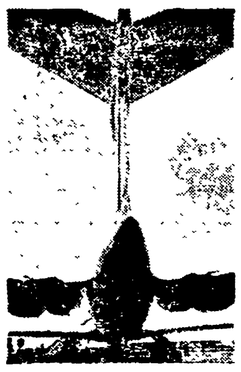
La respinge lo stesso ing. Giuseppe Gabrielli, direttore della divisione aeronautica della FIAT. « Dobbiamo convenire — ha dichiarato — che se c'è un campo nel quale l'industria europea ha tutte le possibilità tecniche, finanziarie e commerciali per operare autonomamente, cioè indipendentemente dall'intervento degli Stati Uniti, è proprio quello dell'aerobus. Il vantaggio che esso presenta non è soltanto quello di ridurre i costi di trasporto, ma anche quello di snellire l'intensità di traffico su certe rotte particolarmente affollate ». In altri termini l'Europa è nelle condizioni di farsi l'aerobus. Quanto a venderlo in centinaia di esemplari basta ricordarsi che al mondo non ci sono soltanto gli Stati Uniti. C'è l'Europa, i Paesi del terzo mondo, l'Africa, l'Asia.

E c'è di più. Una collaborazione aeronautica a raggio europeo, od aperta ai Paesi dell'Est, può contribuire decisamente al recupero tecnologico nei confronti degli USA. Un subsonico come l'aerobus tiene sgombro ed aggiornato il campo delle tecnologie primarie. Consentirebbe una benefica pioggia di brevetti dall'aeronautica sull'elettronica, la siderurgia ed altri settori decisivi per lo sviluppo industriale. L'aerobus farebbe del bene anche ai medi produttori nostrani tutti presi — come vedremo prossimamente — dalla tregola degli « executive » da affari.

Il superamento di certi problemi ne proporrà naturalmente dei nuovi. Quello, ad esempio, dell'integrazione dell'industria aeronautica in « unità produttive » europee in cui le partecipazioni statali non facciano la parte del pagatore nei confronti di private come la FIAT, pronti a incassare. Le prospettive di entrare nel « pool » per l'aerobus diventerebbero intanto più concrete se il governo rendesse disponibili duecento o trecento miliardi. Il bilancio dell'IRI — ha detto recentemente Petrilli — prevede 3.100 miliardi di investimenti. Di questi circa 400 sono disponibili per combinazioni a livello europeo. Un colosso come l'IRI può comunque mobilitare le risorse e le disponibilità occorrenti per l'impresa. C'è insomma quanto basta per mettere in piedi l'Avio-Sud e non perdere l'aerobus.

Marco Marchetti

(Continua)



Una veduta del grande jet di linea sovietico « Ilyuscin-62 » che collega Mosca a Roma, al Canada e al Nord America. E' spinto alla velocità di 950 chilometri da quattro turbine poste in coda e trasporta 180 passeggeri.

Automobile elettrica costruita in Italia

MODENA, 8 ottobre

A Modena, « Capitale italiana dell'automobilismo sportivo », è stata costruita la prima vettura italiana azionata elettricamente. Il progettista e realizzatore è l'ex corridore argentino Alessandro De Tomaso, allievo di Manuel Fangio, venuto in Italia quindici anni orsono e stabilitosi nella città emiliana.

Da un anno De Tomaso si è dedicato alla costruzione di una vettura elettrica, carrozzata dalla « Ghia », che ha una autonomia di 320 chilometri. Le batterie usate sono di elaborazione americana; De Tomaso ha realizzato il telaio a « tubolare traliccio » con sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, e ha installato freni a disco anteriormente e a tamburo posteriormente. La velocità massima è di oltre 100 chilometri orari.

La strategia dell'imperialismo USA alla ricerca di una nuova base

Come fare di Cipro una «portaerei» NATO

Gli enormi interessi politici, economici e strategici delle potenze occidentali in gioco nel Medio Oriente - Significative ammissioni di McNamara - Il fallimento del « patto islamico » - Le conseguenze del colpo di Stato in Grecia e dell'aggressione israeliana

Perchè Cipro è tanto importante? Quali sono le ragioni del rinnovato interesse americano verso l'isola del Mediterraneo? Vediamo quello che ha detto in proposito Harlem Cleveland, ambasciatore USA presso la NATO. « Il sistema difensivo della NATO ha dei punti fiancheggiatori così come un centro. La crisi di quest'anno nel M.O. ha attirato con urgenza l'attenzione su un aspetto nuovo e pericoloso della situazione in quella via marittima toccata da quattro membri dell'alleanza.

« Non è mai stato detto che la NATO abbia un ruolo operativo per il mantenimento della pace al di fuori del proprio perimetro difensivo, che è già assai ampio. Ma dal punto di vista delle consultazioni politiche invece il consiglio nord-atlantico, naturalmente, affronta i problemi globalmente. Così il consiglio segue e prende in considerazione la guerra e i suoi sviluppi nel M.O. Ma, mentre il M.O. nel suo insieme è al di fuori della cosiddetta area della NATO, l'insieme del Mediterraneo è una parte del sistema difensivo, è all'interno del perimetro entro il quale il trattato indica che un attacco contro uno degli alleati diventa un attacco a tutti i membri dell'alleanza. Quello che fa apparire il ruolo sovietico nella crisi del M.O. particolarmente complicato per la NATO, è lo sforzo evidente dei sovietici di utilizzare i fermenti esistenti nella regione per porre le basi della loro presenza militare nella regione mediterranea.

Nuova presenza nel Mediterraneo

« Fino al '63 la presenza sovietica nel Mediterraneo era inesistente. Quattro anni or sono essi hanno deciso di essere presenti nella regione e vi hanno mandato una forza navale che gli ufficiali della NATO hanno chiamato la VI Flotta sovietica. Dal '63 al '66 le forze sovietiche mediterranee sono cresciute 10 volte. Non possiamo quindi ritenere che il modo di pensare o di parlare dei sovietici esprima realmente la loro posizione in quanto appare che essi non hanno abbandonato la forza quale estensione della diplomazia ».

Il raggiungimento di questi obiettivi avviene nella nuova strategia americana attraverso una tattica basata sulla guerra e i conflitti locali, sull'isolamento di tutti i fattori di progresso nella certezza che tutto questo non porterà ad un conflitto di natura più generale. La scelta dei Paesi e delle zone, non è quindi fatta a caso, ma segue l'ordine logico di un programma prestabilito. Per questo la repentina drammatizzazione della situazione a Cipro non dipende tanto dai fattori di ordine interno quanto da una situazione internazionale che ha contribuito ad aumentare l'attenzione e l'interesse politico e strategico della maggiore alleanza imperialista sul Mediterraneo in generale e su Cipro in particolare.

Il fatto è che questa zona del mondo sta assumendo un nuovo peso strategico, politico e militare in seguito all'uscita della Francia dallo SHAPE, ai programmi di progressivo disimpegno dell'Inghilterra (abbandono di Aden e smantellamento di alcune basi a Malta), alla preoccupazione crescente per l'apparizione per la prima volta di forze sovietiche in una zona che gli americani hanno sempre considerato come propria.

Non è la prima volta che la NATO tenta di estendere la propria influenza nel Mediterraneo orientale a Cipro. Infatti, durante la crisi del 1963-'64 la Gran Bretagna propose a Makarios che fosse affidato a contingenti NATO il compito di normalizzare la situazione. Il ricorso all'ONU della Repubblica cipriota impedì il successo di questa manovra inglese. Ma qual è in concreto il piano NATO per arrivare sull'isola? E' presto detto: cessione alla Turchia di una parte dell'isola sotto forma di base militare e dare il via alla realizzazione dell'ENOSIS con la Grecia dalla parte restante di Cipro. Questo farebbe, secondo i dirigenti della NATO, tutti contenti, in quanto si darebbe soddisfazione alla richieste turche, si realizzerebbe l'unificazione e la NATO, attraverso essa, arriverebbe alla conquista di basi su quest'isola importantissima per il controllo del M.O. e del Mediterraneo occidentale. Inoltre, è utile ricordarlo, si otterrebbe così la sparizione della Repubblica cipriota colpevole di avere in pochi anni costruito un regime democratico sul piano interno e una politica neutrale sul piano internazionale.

Le potenze occidentali hanno enormi interessi economici, politici e strategici nel Medio Oriente; la funzione specifica dell'ala sud-est del Patto atlantico e il ruolo geostrategico di Cipro in questo settore diventano determinanti in un momento in cui gli USA e i loro alleati sono costretti ad abbandonare le proprie basi in quella parte del mondo. Esiste poi un'altra ragione di questo rinnovato interesse verso questa zona del Mediterraneo. Gli USA hanno insistito molto negli ultimi tempi sul fatto che il Medio Oriente sarà il teatro di un futuro confronto — tipo quello del Vietnam — tra il « mondo libero » e il comunismo internazionale.

McNamara lo ha detto chiaramente nel suo discorso dello scorso aprile alla commissione Esteri della Camera: il Medio Oriente è tra quelle « acque dove pescano l'URSS e la Cina », e quindi per impedire lo sviluppo delle « *infiltrazioni comuniste* » gli USA si vedono « *costretti* » a prendere le loro misure.

Una manovra degli inglesi

Dall'aprile ad oggi si è potuto concretamente verificare di quale natura siano le misure approntate dagli americani. Occorre ricordare che tutta questa nuova imposta zione della presenza americana nel Mediterraneo è anche conseguenza del fallimento dei tentativi di dar vita al « patto islamico » come cerniera politico-militare tra la NATO e la SEATO. Proprio per questa ragione il ruolo e la missione che nella strategia dell'alleanza atlantica spetta oggi a questo settore è estremamente importante. Mentre il centro e il nord del dispositivo strategico atlantico hanno il compito di difendere lo *statu quo* (tesi secondo cui ogni modificazione violenta della situazione nell'Europa centrale porta ad un conflitto generale) il settore sud-est gioca un ruolo di provocazione e di movimento nell'instabile equilibrio dell'area mediorientale per creare le premesse di uno sviluppo della influenza e della presenza della NATO nella zona. Questa è la causa delle sollecitazioni e delle pressioni USA nei confronti dei Paesi del Medio Oriente e della fretta del governo greco per la conclusione di un accordo per Cipro.

Abbandonata la dottrina Truman, nel quadro politico suaccennato, la Grecia non è più un Paese da difendere bensì un Paese che dovrebbe svolgere un ruolo di punta nell'attuale strategia dell'imperialismo USA. In tutto questo disegno risulta chiara la importanza strategica di Cipro, portaerei inaffondabile di 5.700 kmq. E' certo che la soluzione NATO favorisce la estensione dell'influenza americana in tutto il settore a scapito della gestione quasi monopolistica della Gran Bretagna.

Degli inglesi si è già detto. Comunque essi non rappresentano un ostacolo per operazioni espansionistiche della NATO. E allora come mai la operazione « Astragi » non ha avuto ancora il via? Il fatto è che, in conseguenza del colpo di Stato in Grecia e dell'aggressione israeliana, le cose si sono complicate.

Da una parte, come abbiamo visto nell'articolo precedente, i greco-ciprioti dimostrano sempre meno entusiasmo per l'ENOSIS e sono completamente contrari ad ogni soluzione NATO. C'è poi il problema Turchia. Negli ultimi tempi, sono maturate all'interno di questo Paese, posizioni autonome, nazionali che tendono a mettere in discussione gli eccessivi vincoli che la NATO impone allo sviluppo di una politica estera autonoma del Paese. Questa esigenza ha portato la Turchia a sviluppare i suoi contatti con l'URSS e soprattutto con il mondo arabo. La crisi del M.O. ha avuto ripercussioni anche in questo Paese prevalentemente mussulmano.

Un fatto sintomatico

I legami religiosi, le sollecitazioni degli arabi suggeriscono evidentemente alla Turchia una politica cauta e soprattutto un'azione per arginare le pressioni imperialistiche contro il mondo arabo. E' sintomatico il fatto che durante l'ultimo conflitto arabo-israeliano soldati turchi abbiano messo sotto controllo le basi NATO in Turchia per impedire una loro utilizzazione contro i Paesi arabi protagonisti della crisi.

La genericità dell'ultimo comunicato greco-turco testimonia di questa volontà. D'altronde ogni soluzione a Cipro, anche se di forza, non è possibile senza il consenso dei firmatari dell'accordo di Zurigo, il quale, come è noto, permette l'intervento militare unilaterale a difesa dei propri interessi e della propria comunità nell'isola. Detto questo non è possibile escludere una soluzione di forza.

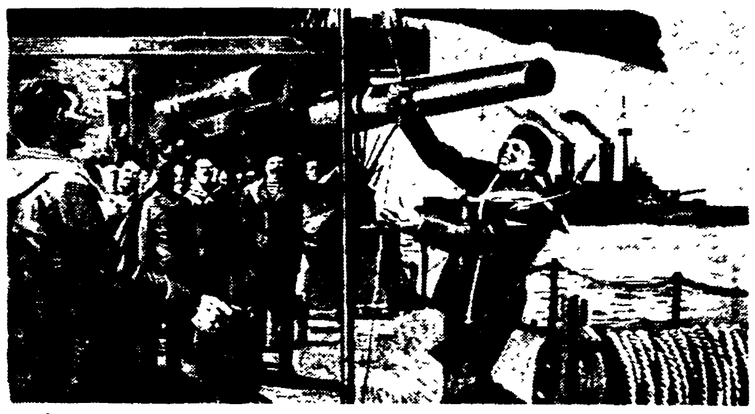
Come abbiamo visto, non tutto va bene per i piani USA. Le resistenze turche, lo affievolirsi della spinta alla unificazione, il fatto che qualsiasi ingerenza sarebbe comunque considerata sul piano internazionale un'aggressione ad uno Stato indipendente, la crescente mobilitazione della popolazione cipriota ha finora impedito la realizzazione del piano «Astragi»: nello sviluppo di tutti questi momenti sono riposte le prospettive di un avvenire pacifico e democratico dell'isola.

Franco Petrone

Una iniziativa di «Vie Nuove»

A fumetti i «dieci giorni che sconvolsero il mondo»

La storia sarà pubblicata in dieci inserti, a cominciare dal numero apparso in questi giorni



Circa cinquecento tavole — meta a colori, meta in bianco e nero — per raccontare, secondo i modi di espressione del fumetto, una « avventura » appassionante, con i suoi eroi popolari, i nemici, l'alternarsi di vittorie e sconfitte, la *suspense* delle puntate. Non è però, la consueta avventura evasiva del *comic* commerciale; non vi è la sublimazione delle frustrazioni del mondo borghese attraverso l'esaltazione fine a se stessa della violenza e l'invenzione di paradossali personaggi spaccati nella contraddizione di bene e di male, secondo la tecnica dell'avventura western o gialla. Il *comic* di cui parliamo costituisce, anzi, il ribaltamento di questa tematica pur nella ripetizione del l'identico schema narrativo: la vicenda che si svolge in queste cinquecento tavole, infatti, è quella dei « dieci giorni che sconvolsero il mondo »; la storia, cioè, della Rivoluzione d'Ottobre.

La sta pubblicando — in questi giorni ne è apparsa la prima puntata — il settimanale « Vie Nuove » in un ampio inserto che si svolgerà per dieci settimane, e che potrà infine essere raccolto in volume.

L'iniziativa è, certamente, degna della maggiore considerazione: non soltanto perchè è un modo « originale » di celebrare il cinquantesimo anniversario del 1917, quanto — soprattutto — perchè costituisce il tentativo di trasferire un contenuto di alto vigore politico e sociale in uno strumento narrativo di alta suggestione che finora è stato piegato allo svolgimento di ben altre storie.

I momenti fondamentali delle dieci giornate centrali della Rivoluzione acquistano, attraverso l'immagine ed il « fumetto » i ritmi di una comunicazione immediata e popolare: mentre le ampie didascalie che commentano le varie tavole consentono di far passare — attraverso l'avventura — un discorso politico-culturale di alto rilievo. Lenin, Trotsky, Kerensky, Kornilov appaiono in questa prima puntata nella rigida iconografia del *comic*: ed anche se molti contorni si perdono in questa esemplificazione (o si irrigidiscono nel realismo fotografico dei disegni di Pino D'Angelico) la documentazione complessiva — nel cui contesto va letto il racconto « fumettato » — restituisce a questa versione dei « dieci giorni » il senso dello « sconvolgimento » che hanno prodotto nel mondo.