

Mentre l'aeronautica italiana rischia di essere relegata al ruolo delle riparazioni e artigianale



Il disegno di un aereo attonico russo del futuro comparso recentemente su una rivista di aviazione americana. A prova, si è fatto il primo volo d'altitudine con passeggeri. La centrale della fusoliera può trasportare automobili e merci. A poppa il reattore atomico schermato.

Già si progetta l'aereo del 2000

Andreotti promette una «California del Mezzogiorno» ma non parla dell'Avio-Sud - Lo sviluppo della collaborazione tecnico-scientifica fra le due Europe - La prestigiosa produzione di aerei di linea sovietici - Col TU-144 il futuro è cominciato

MILANO, ottobre

Il secondo «boom» economico durerà poco senza un adeguato sviluppo delle tecnologie primarie dell'aeronautica o dell'elettronica. Sarebbe più un «boom» delle borse che dei cervelli. Proprio come il primo che si sgombrò qualche anno fa.

Non è quindi il caso di cadere in balia di dolci visioni come quelle del ministro dell'Industria, Andreotti, che vede nel Mezzogiorno una «California italiana» dell'elettronica. Sarà un bello sfuggire elettorale, ma San Francisco è una cosa, Reggio Calabria un'altra.

Entriamo nel secondo «boom» economico con un esercito di disoccupati e di emigranti. L'immigrazione Andreotti vuol fare del Mezzogiorno una «California» per le industrie di punta, come l'elettronica e l'aeronautica, ma si guarda dallo spendere una parola per la costituzione dell'Avio-Sud nel tacco del delta, fra i porti di Bari e Brindisi.

Il secondo «boom» si apre con l'offerta franco-inglese e tedesca di farci entrare in combinazione per la costruzione di un aereo europeo. I nostri potenziali partners si attendevano una risposta entro settembre. Siamo ad ottobre e il governo italiano non risponde.

C'è da chiedersi a questo punto se la «California italiana» di Andreotti sia pensata come un'appendice dell'originale aerospaziale dell'Occidente. Come una specie di «cervello» mediterraneo per la produzione del «rejet» o di particolari progetti sulla costa del Pacifico della grande compagnia americana. Quelle compagnie aerospaziali che hanno ereditato la mentalità, le commesse ed il ruolo dei vecchi mercanti di cannoni.

La retorica comunitaria

Tutti presi dalla retorica del Mercato Comune, uomini dello stampo di Andreotti tendono a sottovalutare gli avvenimenti che si stanno svolgendo in questi giorni a Bruxelles. Questi ultimi sostengono, a ragione veduta, che con un «boom» Kennedy e la piccola Europa sarà frita. Che gli Stati Uniti seguono in altri termini nei confronti dell'area del Mercato Comune la politica del tacchino da ingrassare per passarlo al forno.

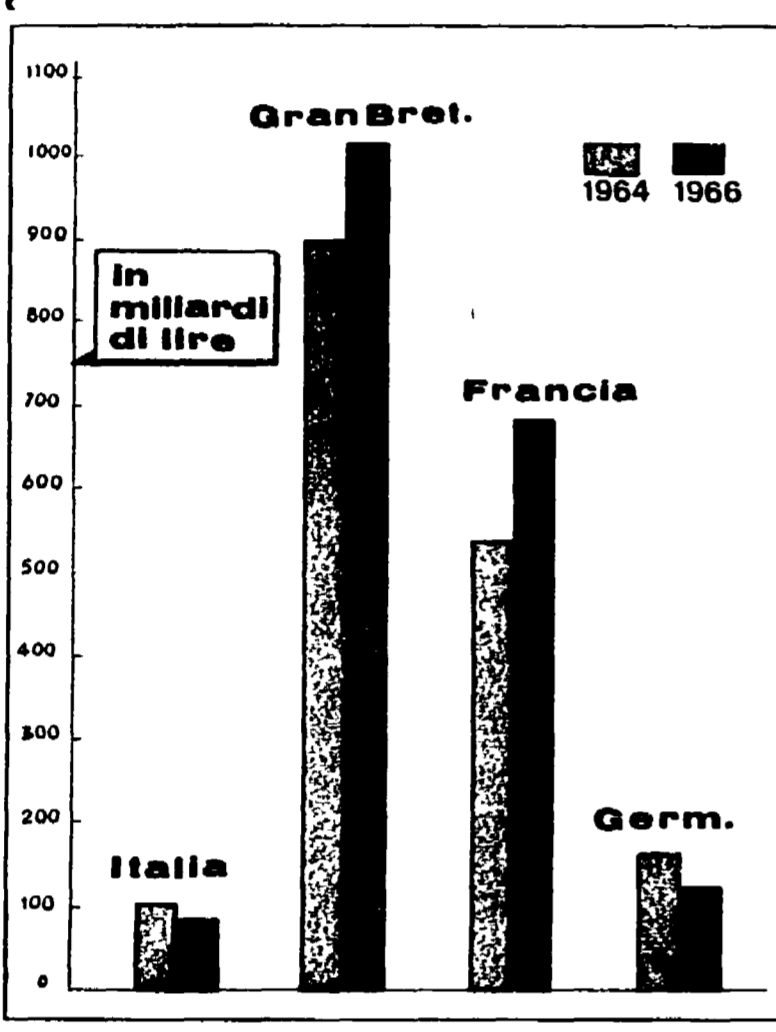
Le sorti dell'aeronautica europea sono abbastanza indicative al riguardo. Fra tre anni l'unità doganale della Piccola Europa sarà un fatto compiuto. Si faranno discorsi e celebrazioni. Ma dopo il 70?

Negli anni settanta corriamo il rischio di un brusco risveglio. O le industrie aeronautiche dell'Occidente europeo uniranno i loro sforzi per mantenere la loro autonomia e indipendenza rispetto agli Stati Uniti; o finiremo col segnare il passo in tutti i settori a prevalenza dello sviluppo industriale. L'immaginazione tecnologica scandisce il ritmo a scelte politiche interdipendenti. Sul voto dei progettisti del super-sonico franco-inglese «Concorde», ormai in fase di avanzata costruzione, o di quelli del super-sonico sovietico «TU-144» (che entrerà in linea nei primi mesi del '70 volando a circa tre volte la velocità del suono con 136 passeggeri), sono già pronti i progetti per il 2000. Sono già stati pensati i giganteschi aerei a propulsione nucleare e aerobus capaci di trasportare mille passeggeri. Le installazioni aeroportuali diventeranno sotterranee per salvare i timpani della gente dallo scoppio dei «bang» e dovranno attrezzarsi per far scorrere i container su gomma, rotaia e fluviali.

Aumentare l'occupazione

In questa prospettiva si coltiva la scelta odierna per l'Avio-Sud. Nell'ambito cioè della utilizzazione delle forze di lavoro che il progresso tecnologico libera dai settori arretrati in quelli dell'industria dell'avvenire. La massima occupazione prevista dal piano diventerà al contrario un non senso. La nostra industria aeronautica che impiega circa 12 mila addetti nella costruzione diretta di aeroplani e 10 mila nella attività collaterale può raddoppiare rapidamente, in combinazione con le altre industrie e i rapporti, i suoi organici a livelli di specializzazione e remunerazione crescente. Soltanto la produzione di «materia grigia» può

IL FATTURATO DELL'INDUSTRIA AERONAUTICA EUROPEA

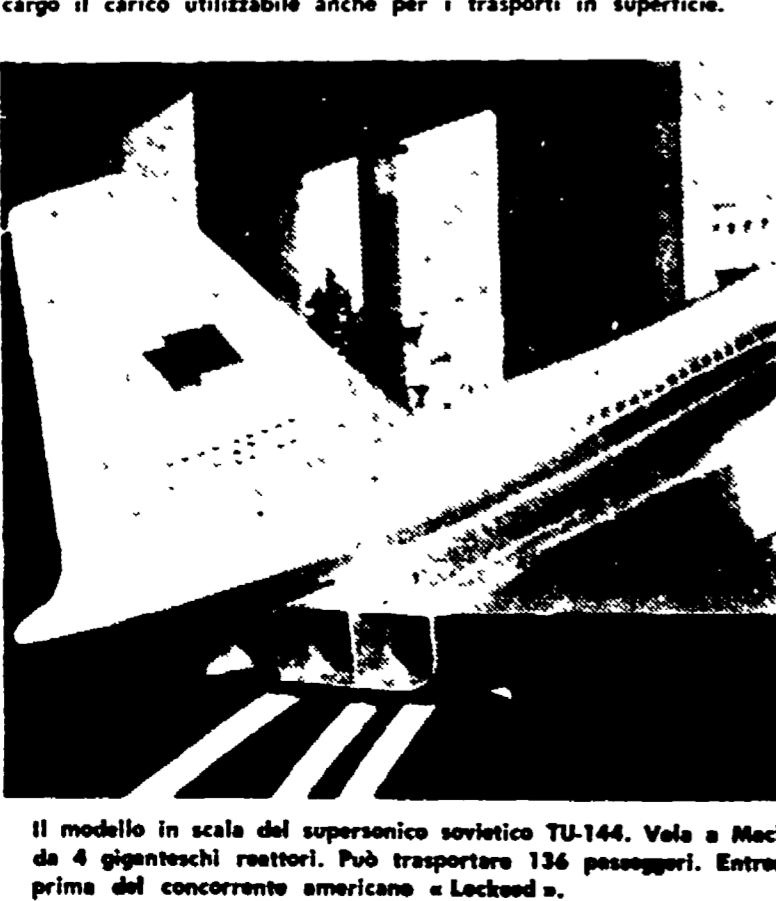


Il grafico dimostra l'inferiorità dell'industria aeronautica italiana rispetto ad altri Paesi europei. Il nostro fatturato è sceso nel 1966 a 90 miliardi di lire rispetto ai 100 miliardi del 1964. Fatturiamo circa un decimo della Gran Bretagna e un sesto del fatturato francese nel settore aeronautico.

far diventare il Mezzogiorno un giardino della meccanica, qual è nei disegni dell'IRI. Per farne un vero giardino occorre partire dalla riforma agraria, è ovvio: non c'è futuro industriale per strutture agrarie ferme tuttora ai rapporti feudali. Futurismo, può ribattere chi è rimasto fermo ad una concezione dell'Europa divisa in blocchi militari contrapposti e non presta orecchio al dibattito politico ormai aperto per sostituirci con un patto di sicurezza europea destinato a ridarci un Continente quale è nato dal lavoro di generazioni. Sarà futurismo, ma le due Europe tendono sempre più a collaborare e comunicare. In questo processo gli americani



Il quadrigetto da trasporto L-200 della Lockheed assieme a un «container» standard delle dimensioni di metri 2,4 x 2,4 x 6. Nella foto: un camion attrezzato per trasportare i «container» sfilati dal ventre del cargo il carico utilizzabile anche per i trasporti in superficie.



Il modello in scala del super-sonico sovietico TU-144. Vola a Mach 2,5 a circa 20 mila metri spinto da 4 giganteschi reattori. Può trasportare 136 passeggeri. Entrerà in linea nei primi anni del '70 prima del concorrente americano Lockheed.

pneumatici. L'embargo sul calcolatore tendeva a mettere il bastone fra le ruote anche alla progettazione del super-sonico «Concorde», ma l'altra Europa era pronta a fornirlo. Le esperienze aerospaziali realizzate dalla Francia consentono primati simili a quelli della capsula Gemini in orbita con 30 mila brevetti nuovi incorporati. Le loro utilizzazioni terrene vadano dal veli in plastica, che hanno rivoluzionato l'industria francese dei reggimenti, al motore chimico che sostituirà quello a pistoni delle automobili risolvendo una volta per tutte l'annosa questione dell'inquinamento atmosferico.

Gli inglesi non possono buttare nella Manica grandi motori aerei da primato e compiono per il collegamento del loro grande aeroporto elicotteri sovietici, che costano il 15 per cento in meno rispetto ai corrispondenti modelli americani capaci di alzare un carico inferiore.

Lo sviluppo degli scambi commerciali e della collaborazione tecnica e scientifica con l'Est è in atto e tende a colmare la distanza della partecipazione europea alla produzione mondiale. In prospettiva agli Stati Uniti. Prima dell'ultima guerra mondiale tale rapporto era del 42 per cento a favore dell'Europa e del 39 per cento circa per gli Stati Uniti. Dopo il conflitto le proporzioni si sono invertite.

Per il recupero tecnologico del vecchio continente rispetto all'America del Nord un ruolo insostituibile è affidato alla ricerca di base e applicata e alle tecnologie primarie che alimentano i settori decisivi dell'industria, quella elettronica e l'aerospaziale. L'entrata in scena sino ad ieri proibitivi come quello dell'atomo è oggi alla portata delle risorse di una nazione civile che sta diventando per una modesta ma efficiente industria aerospaziale come dimostra la Francia. Pure proponendo un risparmio mezzi tecnologici e finanziari per entrare nel «pool» europeo dell'aeronautica (la presenza dell'ITER, settore elettronico, aerospaziale e nucleare) i nostri governanti continuano a tacere. Tale situazione secondo la diffusa convinzione degli ambienti aeronautici, risente ancora del complesso della «perfidia Albion» e di «Nizza e Savoia».

Nell'epoca dell'esplorazione spaziale c'è ancora nei nostri ministeri chi è pronto a giurare che l'avvenire dell'aeronautica civile resta e sciusivamente legato ai progressi di quella militare, facendo avallare la prima nelle strette militari della NATO. Una stretta ed univoca correlazione fra aeronautica militare e civile è ormai diventata un delirio da colonnelli in pensione.

Nell'epoca dei missili intercontinentali e dei satelliti si continuerà sempre a volare in aereo. Certamente. Ma la aeronautica militare sta toccando il tetto delle sue possibilità e l'aeronautica apre per contro la strada ad una aviazione civile che sta diventando di massa: cioè una industria che conta di decuplicare in breve tempo il suo giro di affari nel campo dei trasporti civili e di merci.

Vogliamo dare respiro all'industria aeronautica italiana costituendo l'Avio-Sud ed entrando nel «pool» dell'area europea? Le nostre risorse al polo Equatore con missili meteorologici del progetto San Marco, e con i compiti di ridarci un Continente quale è nato dal lavoro di generazioni. Sarà futurismo, ma le due Europe tendono sempre più a collaborare e comunicare. In questo processo gli americani

stanno facendo la parte degli intrusi. Hanno posto l'anno scorso l'embargo su un grande calcolatore elettronico ordinato dalla Francia alla General Electric. Poi l'hanno dovuto accantonare poiché l'URSS era pronta a fornirlo. Pure proponendo un risparmio mezzi tecnologici e finanziari per entrare nel «pool» europeo dell'aeronautica (la presenza dell'ITER, settore elettronico, aerospaziale e nucleare) i nostri governanti continuano a tacere. Tale situazione secondo la diffusa convinzione degli ambienti aeronautici, risente ancora del complesso della «perfidia Albion» e di «Nizza e Savoia».

Nell'epoca dell'esplorazione spaziale c'è ancora nei nostri ministeri chi è pronto a giurare che l'avvenire dell'aeronautica civile resta e sciusivamente legato ai progressi di quella militare, facendo avallare la prima nelle strette militari della NATO. Una stretta ed univoca correlazione fra aeronautica militare e civile è ormai diventata un delirio da colonnelli in pensione.

Un cinese intraprendente ed il «boom» di Singapore

Il ritratto di Lee Kuang Yew tracciato da un entusiasta - Malaysia: storia di un matrimonio e di un divorzio - I contraccolpi del dramma indonesiano

DALL'INVIATO

SINGAPORE, ottobre. — Lee Kuang Yew? Un uomo eccezionale. In tutto il sud-est asiatico non c'è un primo ministro in gamba come Lee Kuang Yew. Bisogna conoscerlo, bisogna vederlo al lavoro. Vada in giro a vedere che cosa ha saputo fare qui: case per tutti, un'industria nuova di zecca, Lee Kuang Yew è un diavolo, in affari. Come tutti i cinesi, del resto. Lei non sa che cosa sono i cinesi in affari: non ti danno tregua, non sanno che cosa sia vacanza. Se ti distrai, se ti fermi un attimo, loro ti fanno fuori. Gente in gamba, magnifica gente. Be' Lee Kuang Yew è un cinese e io le dico che se la Malaysia non lo avesse messo alla porta, adesso sarebbe lui a comandare.

Il guaio è che Lee Kuang Yew è un cinese e io le dico che se la Malaysia non lo avesse messo alla porta, adesso sarebbe lui a comandare. Il guaio è che Lee Kuang Yew è un cinese e io le dico che se la Malaysia non lo avesse messo alla porta, adesso sarebbe lui a comandare.

Il porto di Conrad

— Allora, non è stato lui ad andarsene? — Scherza? Lui ha fatto l'impossibile per restare. Quando ha annunciato l'uscita di Singapore dalla Federazione, piangeva come un bambino. Ma a Kuala Lumpur avevano capito: o Lee Kuang Yew o loro. Dieci anni, e avrebbe preso in mano tutto. Capitalista, secondo la mia definizione, e comunista, in tutti gli altri sensi. Scusi, lei quale giornale... — L'Unità. — Ah, lo guardi, stimo i comunisti. Aerei potuto esserlo anch'io. Sa perché non lo

sono? Individualismo. Io non credo nelle masse. E' l'individuo che conta: quel che la fare, dove è capace di arrivare. Guardi come Lee Kuang Yew ha liquidato, scusi il termine, i comunisti. Ma a lei, forse, questa storia non piacerà. — Ma no, dica. — Be', Lee Kuang Yew era il loro avvocato difensore al tempo degli inglesi. La difendeva gratis. Così divenne loro amico e seppero tutto di loro. Più tardi, se il porto di governo. Ma teneva gli occhi aperti, e quando ebbe le prove che loro non lavoravano per il Paese si presentò al governo e disse: o loro, o io. Adesso, loro fanno gli scioperi, ma lui li lascia, perché è un democratico. Del resto, non vuol dire. Se domani l'Occidente minaccia di fargli del male, lui li lascia. La Cina è qui a due passi. Il guaio è che Lee Kuang Yew è un cinese e io le dico che se la Malaysia non lo avesse messo alla porta, adesso sarebbe lui a comandare.

Il guaio è che Lee Kuang Yew è un cinese e io le dico che se la Malaysia non lo avesse messo alla porta, adesso sarebbe lui a comandare. Il guaio è che Lee Kuang Yew è un cinese e io le dico che se la Malaysia non lo avesse messo alla porta, adesso sarebbe lui a comandare.

Colline spianate. Infine, tra il porto e il Jurong, è la città stessa che cresce. C'è un problema di spazio e lo si affronta spianando le colline, colmando le paludi, rubando terra alla giungla. Singapore si estende già su trentacinque milioni di metri quadrati. Ma un programma di rinnovamento urbano è in corso e si sta ampliando e rinvigorendo. Sessantacinquemila abitazioni

moderne sono state costruite negli ultimi sei anni e altre saranno nel quadro del secondo piano quinquennale, in corso di esecuzione. I nuovi edifici spuntano ovunque tra le paludi, conciliando l'impronta vittoriana data alla città dal colonialismo britannico. Ma il vecchio padrone è sempre presente. Lo è con i suoi interessi economici. Lo è con le sue basi militari, alto estremo opposto dell'isola, la base aerea di Tengah, una base aerea lunga poco più di un chilometro collegano quest'ultima alla Malesia. E lo è attraverso il Jusang, seconda carta dell'economia di Singapore: un'area industriale di diciannove ettari, nel sud ovest dell'isola, che sorta a partire dal 1960, ospita gli acciaierie, raffinerie di petrolio, impianti di trasformazione, fabbriche di gomma e di scuoia. Sarà, quando i piani saranno completamente realizzati, una città satellite con mezzo milione di abitanti. Ed a Kuala Lumpur, quando i piani saranno completamente realizzati, una città satellite con mezzo milione di abitanti. Ed a Kuala Lumpur, quando i piani saranno completamente realizzati, una città satellite con mezzo milione di abitanti.

Conclusi i lavori del congresso dei giovani democristiani a Stresa. «Non voglio essere amico dell'America di Johnson». Calorosi applausi per la frase pronunciata da uno dei candidati alla carica di delegato nazionale - Duri attacchi alla politica dorotea - Le manovre di corridoio per facilitare un addomesticamento dei giovani «ribelli» - Paternalistico discorso di Moro

frontarsi su tutti i problemi concreti con le forze della sinistra italiana. Sulla politica estera ha avuto parole altrettanto chiare: «Le pallolette che hanno ucciso i democristiani a San Domingo e Che Guevara in Bolivia sono di marca americana. Occorre dire, di fronte alla guerra di aggressione che gli Stati Uniti conducono nel Vietnam, con quale America vogliamo essere amici. Io non voglio — ha esclamato, interrotto da tempestosi applausi — essere amico dell'America di Johnson».

Il giovane Bordinò ha cercato di collocarsi a metà strada. Anche lui ha chiesto la fine dei bombardamenti americani nel Vietnam; su tutti gli altri problemi, pur dichiarando che i giovani d.c. possono avvertire la funzione di commentatori politici, ha cercato di non comprometterli, concludendo che «l'interlocutore politico globale all'interno del partito».

Il calcolo di Lee Kuang Yew fu probabilmente duplicato: comprare l'ultimo passo verso l'indipendenza e al tempo stesso, aprire agli uomini stessari di Singapore un campo d'azione più vasto. Doveva devolvere alla Federazione il quaranta per cento dei suoi introiti, acqua, con i suoi quasi due milioni di abitanti, solo quindici seggi al Parlamento federale, contro i 104 della Malesia. La disputa etnica (a Singapore, i cinesi sono l'ottanta per cento della popolazione) e la rottura tra la Malaysia e l'Indonesia, uno dei migliori clienti dell'isola, fecero il resto. E fu la rottura.

Dietro la facciata

Così, dal dicembre 1965, Singapore è Repubblica indipendente e sovrana. Eredità del contratto con la Malesia sono l'obbligo della cooperazione militare, le basi limitazioni nelle relazioni internazionali (niente rapporti con la Cina, niente trattati sgraditi a Kuala Lumpur). Ma per Lee Kuang Yew dice ora che la rottura è stata «soltanto l'inizio». Il ministro degli Esteri Rajaratnam, ha enunciato una politica di amicizia sconchun- que rispetti la nostra indipendenza e di «non comprensione, né simpatia» per la SEATO e per l'intervento americano nel Vietnam.

È inutile dire che questi indirizzi sono esposti, oltre che ai rischi connessi all'invasione dei capitali stranieri, ai contraccolpi, positivi o negativi, della più ampia vicenda asiatica. Il dramma indonesiano e l'imolazione che ne è seguita hanno avuto qui i loro riflessi. Il Vietnam è il sollito ottocento chilometri. Che accadrà nel '70, quando la politica britannica d'impegno ad est di Suez e i relativi prestiti cominceranno ad essere smantellati? Ecco qualcosa che nessuno a Singapore, sembra in grado di prevedere.

È in politica interna? Qui, la rappresentazione dei fatti offerti dal nostro interlocutore di prima si rivela altrettanto approssimativa. Lee Kuang Yew e il suo PAP, indebolito qualche anno fa da una forte scissione a sinistra, che ha dato vita al Borisan Sosislan (fronte radicale degli imperialisti) hanno recuperato in una serie di elezioni suppletive la spettacolare maggioranza perduta nel '63. Ma a questo risultato si è giunti per fasi assai diverse che non il confronto «patriottico» indicato in quella conversazione; confronto che, alla luce dei successi strutturali, avrebbe mostrato quanta lotta condotta dall'opposizione contro l'ingresso nella Federazione pro-imperialista e tutt'altro che democratica del PAP, «completato» e l'fondato di arresti opposte dal governo. Oggi, la tenzone politica e sociale è senza dubbio meno acuta. Un programma di abitazioni a basso prezzo (troppo alto, in ogni modo, per decine di migliaia d'indigeni, costretti a restare nei loro tuguri) e certe concessioni in campo sindacale, possibili in un Paese dove il reddito pro capite tocca il livello, eccezionale in Asia, di trecentotrentamila lire annue restano tuttora un'opfa precaria. Dietro la facciata di cemento e di cristallo della nuova Singapore, la vecchia misera Asia tende sempre la mano.

Ibo Paolucci. Ennio Polito