

Uno studio di Pietro Borzomati

Giovani cattolici e responsabilità politica

La prima caratteristica che emerge da una qualunque indagine sulla formazione della nostra classe dirigente è la dicotomia fra le effettive possibilità d'intervento sul terreno politico, proprie dei movimenti socio-culturali del nord, e le obiettive difficoltà che invece incontrano i gruppi cattolici operanti nel sud. La disparità, cioè, fra nord e sud non è solo a livello della struttura sociale, ma ovviamente si estende anche alla sovrastruttura: e, nel caso del sud, si riflette anche nel basso grado di consapevolezza culturale-politica e nella prassi politica della classe dirigente locale.

Sono cose risapute, ma che trovano conferma anche negli studi più recenti sulla società meridionale, come in questo di Pietro Borzomati, apparentemente limitato a una ricerca sui «Giovani cattolici nel Mezzogiorno d'Italia» (Ed. di storia e letteratura, Roma 1970), ma che di fatto, attraverso l'analisi dei «politici» della Chiesa nei sud, illumina e chiarisce le contraddizioni e le conseguenti responsabilità di tutto il movimento cattolico nazionale per gli ostacoli frapposti all'azione di responsabilizzazione civile e di politicizzazione delle masse cattoliche del sud.

Responsabilità non lievi, se si pensa che, peraltro, il movimento cattolico nazionale ha giocato nel sud un ruolo di egemonizzazione delle coscienze a vantaggio delle forze conservatrici locali, e indirettamente, anche nel nord, con la conseguenza di avere ostacolato l'inserimento del Mezzogiorno nella vita sociale e politica della nazione.

In particolare, Borzomati, che pure opera all'interno della storiografia cattolica, sottolinea la resistenza e l'opposizione del clero operante nel sud all'organizzazione dei circoli giovanili cattolici. Una resistenza e un'opposizione di solito dovute all'incultura di quel clero, ma spesso anche alla deliberata connivenza di esso con gli interessi costituiti dagli agrari del sud. Più a monte, la responsabilità è dello stesso potere centrale della Chiesa, che, ancora all'inizio del secolo, non aveva compreso che nel sud «bisognava rompere i legami tra Chiesa locale e comitati cattolici con le forze clientelari» e che «occorreva combattere l'individualismo generato in quel popolo da ragioni politiche, storiche e sociali».

Armando La Torre

VIETNAM: un piano in «sette stadi» degli USA e dei fantocci di Saigon

Ultimo stadio: invasione del Nord

Il progetto fu presentato due anni fa dal generale Cao Van Vien, capo di stato maggiore sudvietnamita - Tutti i «punti» sono stati tentati (compresa l'invasione del Laos e della Cambogia, prevista dal piano); resta solo l'attacco alla RDV - Le minacce di Van Thieu, la deportazione delle popolazioni, la concentrazione di grandi forze a sud del 17° parallelo fanno supporre che neppure questa avventura sia da escludere



FUORI DALL'INDOCINA! A Copenaghen si è svolta sabato una grande manifestazione alla quale hanno partecipato migliaia di persone, sotto la parola d'ordine «USA fuori dall'Indocina». Iniziativa davanti al municipio della città, la manifestazione si è conclusa con un corteo di protesta davanti all'ambasciata americana. Nella foto: ANSA: uno dei segretari della CGT francese, Jean Sheffer, sta parlando ai dimostranti. La scritta sul cartello tenuto dal ragazzino dice: «Riconoscete subito il Nord Vietnam».



Non è una immagine degli anni della «scatola» di Johnson contro il Nord Vietnam. È una foto delle scorse settimane. È stata scattata all'aeroporto di Da Nang, mentre i caccia-bombardieri F-100 americani decollavano per bombardare le zone di Quang Khe e di Xom Bang. I bombardamenti americani nel Nord, e il costante impegno di sospenderli senza condizioni assunto da Washington nel 1968, si fanno sempre più frequenti e massicci.

L'avventura laotiana si è disastrosamente conclusa da pochi giorni, un mese e mezzo prima del termine stabilito nei piani originali del Pentagono, e già nuove avventure si profilano all'orizzonte, stavolta contro il Nord Vietnam. Tutto è pronto: le truppe (40.000 uomini) fresche concentrate a sud del 17° parallelo, unità da sbarco incrociate in permanenza al largo delle coste vietnamite, ed i pretesti (le truppe nord-vietnamite concentrate sul loro proprio territorio e, per necessità di propaganda, fatte ora concentrate dai portavoce americani nella zona smilitarizzata, che è una fascia di due chilometri e mezzo di profondità). Insieme agli uomini ed ai pretesti per un colpo del genere, sono presenti anche esigenze pressanti: il disastro laotiano non ha solo eliminato più della metà delle colonne d'invasione e dato un colpo di drammatica potenza al morale di quella parte dell'esercito di Saigon (il 15 o 20 per cento di quelle unità effettive, cioè praticamente solo i corpi di élite) ancora disposta a combattere, ma ha siliato il presupposto stesso della politica di Nixon, quello della «vietnamizzazione della guerra».

Di fronte alla sconfitta, è quindi urgente e necessario che nulla si perda, e che la vittoria è sempre, anche se inafferrabile, dietro l'angolo della strada.

Et' almeno da qualche mese che, a Washington, si prevedeva che in maggio l'aviazione americana avrebbe ripreso le operazioni in grande stile contro il Vietnam del Nord. In maggio, infatti, avrebbe avuto termine, secondo i piani, l'operazione contro il Laos, perché vi sarebbe cominciata la stagione delle piogge, che avrebbe reso impossibile l'uso dell'aviazione su questo Paese. Si sarebbe così verificato il contrario di quanto si verificò nel 1968, alla fine ufficiale dei bombardamenti aerei sul Nord Vietnam: allora gli aerei erano disponibili per tutto il Laos; nel maggio 1971 gli aerei resti disponibili alla fine dell'operazione nel Laos avrebbero potuto essere invece dirottati sul Nord Vietnam.

I piani non sono andati secondo le previsioni, e siamo ora di fronte sia alla necessità che alla possibilità di anticipare i tempi.

Quali potranno essere la forma e il modo esatti dell'attacco al Nord solo fatti poi, perché vi sarebbe cominciata la stagione delle piogge, che avrebbe reso impossibile l'uso dell'aviazione su questo Paese. Si sarebbe così verificato il contrario di quanto si verificò nel 1968, alla fine ufficiale dei bombardamenti aerei sul Nord Vietnam: allora gli aerei erano disponibili per tutto il Laos; nel maggio 1971 gli aerei resti disponibili alla fine dell'operazione nel Laos avrebbero potuto essere invece dirottati sul Nord Vietnam.

Un secondo per vedere il segnale

Di recente sono stati messi in servizio con successo i locomotori del gruppo E. 646, potentissimi (oltre 5.000 cavalli) e veloci (150 all'ora circa). Con questo motore è possibile trainare convogli assai lunghi, anche di 15-20 vetture, a velocità molto sostenute sui lunghi percorsi delle nuove «tattarughe», le E. 444, parleremo tra poco.

Anche con convogli convenzionali, e cioè formati da un locomotore e da un certo numero di carrozze, è possibile superare notevolmente i 160 chilometri all'ora. Occorre però che il binario sia pesante (almeno 65 chilogrammi al metro, meglio 90) con curve di oltre 2.000 metri di raggio, e che i sistemi di segnalazione siano disposti in modo adeguato. Il segnale, cioè, deve essere assai più arretrato rispetto al «punto protetto», in quanto se no, il convoglio, dovendo frenare, non avrebbe, tra il segnale ed il punto protetto, uno spazio sufficiente per farlo.

Ruote di gomma su piste di cemento

Anche se le difficoltà da affrontare per realizzare convogli capaci di superare i 300 all'ora (motori velocissimi, sistemi frenanti particolari, sistemi nuovi di lubrificazione, sospensioni di nuovo tipo ecc.) non sono invalicabili, le record mondiali di velocità di un convoglio composto da un locomotore e quattro vetture, appartiene ai francesi, ed è di 331 chilometri l'ora, tenuti per alcuni minuti. Ma non è possibile, in servizio, tenere velocità simili con un convoglio trascinato da un locomotore, non solo per le ragioni di convenienza economica suaccennate, ma per ragioni tecniche.

Utilizzo del locomotore, si limiterà con ogni probabilità ai 220-240 chilometri. Per velocità superiori, fino a 280 chilometri circa, si presentano due soluzioni egualmente valide: il convoglio leggero con motori elettrici, ed il convoglio leggero che utilizza come motori turbine da elicottero, collegata alle ruote mediante sistemi oleodinamici ed elettrici. Quest'ultima soluzione ha dato vita ai «turbotren-

Aumenta la velocità aumentano i viaggiatori I treni verso il «muro» dei 300 orari

Teoricamente i convogli potrebbero superare anche questo limite ma a rischio di «volare» dai binari - Negli anni '70 è probabile che ci si fermi sui 250 kmh - Necessità di adeguare le strutture ferroviarie ai nuovi locomotori - Per affrontare velocità maggiori deve finire l'era del rapporto ruota-binario metallici - Automatismi con ripetitori a bordo

Secondo i dati resi noti in questi giorni, il numero dei viaggiatori sulle Ferrovie dello Stato è in continuo aumento. Le cause vanno ricercate in molte direzioni: la crescente difficoltà del traffico automobilistico privato a causa dell'affollamento delle strade, la maggiore praticità del trasporto su rotaie specie sulle lunghe distanze, ma soprattutto l'accorciarsi dei percorsi in conseguenza delle velocità sempre più elevate raggiunte dai treni. Queste, ove possano essere mantenute a lungo, portano le velocità commerciali dei convogli, e cioè le velocità medie con cui essi procedono, a limiti già oggi, veramente impressionanti.

Ci riferiremo ora a quanto è prevedibile si verifichi negli anni '70, e cioè nel decennio in corso. Durante questo decennio, verranno effettuati studi ed esperienze dei nuovi tipi di convogli (in direzioni di Stato), per cui è prevedibile per gli anni 80 un ulteriore «balzo» verso velocità ancora più elevate.

Cominciamo da quella che è la situazione lungo un binario in buono stato, ma non particolarmente attrezzato e curato, quale si ritrova per migliaia e migliaia di chilometri di sviluppo in Italia, e naturalmente fuori d'Italia. Lungo un binario in queste condizioni, senza opportune alcuna modifica al binario stesso, alla linea ed ai sistemi di segnalazione, è possibile marciare ad una velocità massima di 160 chilometri l'ora circa, tanto con un convoglio leggero, quanto con un convoglio di medio peso. E' quindi possibile spingere a tali limiti un convoglio leggero costituito da elettromotrici, come un convoglio molto potente

Bisogna poi munire il sistema di segnalamento di una serie di dispositivi automatici in più. In primo luogo, il segnale di linea deve essere automaticamente «ripetuto» in cabina su un apposito quadro. La cosa è assai importante, specie se le condizioni di visibilità non sono perfette. Il macchinista di un convoglio che procede a 200 all'ora, quando oltrepassa un segnale, specie di notte, lo «vede» chiaramente per mezzo di un secondo, per cui può permanere un'incertezza e può verificarsi un attimo di distrazione. Se invece il segnale, una volta oltrepassato, «riappare» sul quadrante in cabina, il macchinista va sul sicuro.

Tale sistema è in corso di installazione sulle nostre ferrovie in quei tratti di linea che saranno serviti dalle «tattarughe», e cioè dai locomotori del gruppo E. 444, capaci di trascinare un convoglio a 200 chilometri l'ora. Lungo tali percorrenze, saranno in servizio tra non molto anche le nuove elettromotrici capaci di marciare attorno ai 250 orari.

E' probabile che tale sistema di ripetizione dei segnali a bordo sia presto integrato da un automatismo completo, quale si ha ad esempio a bordo delle metropolitane e dei nuovi convogli delle Ferrovie sovietiche. La ripetizione del segnale a bordo, che si realizza di solito con un gioco di fotocellule, viene collegata ad un sistema di rallentamento e di arresto automatico del convoglio: nel caso il convoglio superi un segnale di prescrizione che impongono un rallentamento ad una certa velocità o addirittura l'arresto, ed ove il manovratore non intervenga entro pochi secondi, provvede l'automatismo a rallentare o ad arrestare il convoglio entro i limiti prescritti dal segnale.

Abbiamo accennato al fatto che le alte velocità richiedono binari in buone condizioni e curve a raggio molto largo. Purtroppo, le nostre linee parallele alla costa, e cioè verso le alte velocità, anche se hanno parallelamente imboccata la strada della separazione delle linee destinate ai convogli veloci e leggeri dalle linee destinate ai convogli pesanti e meno veloci, e cioè superiori ai 200 chilometri l'ora, tenuti per alcuni minuti. Ma non è possibile, in servizio, tenere velocità simili con un convoglio trascinato da un locomotore, non solo per le ragioni di convenienza economica suaccennate, ma per ragioni tecniche.

Invalicabile il limite dei 300 kmh

Con questo sistema non si intende far correre dei convogli a 200 all'ora lungo le linee tortuose, ma si possono ottenere aumenti della velocità minima del convoglio dell'ordine del 30 per cento. E' abbastanza interessante poter far salire da 70 a 100 chilometri l'ora, ad esempio, la velocità minima di un convoglio leggero su una linea tormentata, in quanto la sua velocità commerciale può salire dello stesso 30 per cento, ma anche più.

Un sintomo inquietante

Manca soltanto l'attuazione del tentativo di attuazione, del 6° stadio dell'invasione del Nord. Ma il trasferimento forzato dei contadini, in attuazione del passo numero 1, costituisce un sintomo inquietante. E' da quattro anni che gli americani trasferiscono sistematicamente, di spendibilità nelle province più vicine al Vietnam del Nord, i contadini della zona adiacente al 17° parallelo. Il New York Times, nel gennaio scorso, affermava che in questa zona erano stati già trasferiti 45 mila contadini, e che gli americani trasferiscono sistematicamente, di spendibilità nelle province più vicine al Vietnam del Nord, i contadini della zona adiacente al 17° parallelo. Il New York Times, nel gennaio scorso, affermava che in questa zona erano stati già trasferiti 45 mila contadini, e che gli americani trasferiscono sistematicamente, di spendibilità nelle province più vicine al Vietnam del Nord, i contadini della zona adiacente al 17° parallelo.

Paolo Sassi

Un sintomo inquietante

Manca soltanto l'attuazione del tentativo di attuazione, del 6° stadio dell'invasione del Nord. Ma il trasferimento forzato dei contadini, in attuazione del passo numero 1, costituisce un sintomo inquietante. E' da quattro anni che gli americani trasferiscono sistematicamente, di spendibilità nelle province più vicine al Vietnam del Nord, i contadini della zona adiacente al 17° parallelo. Il New York Times, nel gennaio scorso, affermava che in questa zona erano stati già trasferiti 45 mila contadini, e che gli americani trasferiscono sistematicamente, di spendibilità nelle province più vicine al Vietnam del Nord, i contadini della zona adiacente al 17° parallelo.

La possibilità dominante

E' dal febbraio scorso, in concomitanza con l'invasione del Laos, che gli americani ed i fantocci di Saigon parlano apertamente di invadere il Nord. Cominciò Nguyen Cao Ky il giorno stesso dell'inizio ufficiale della «marcia al Laos, 15 febbraio, affermando che l'esercito di Saigon non avrebbe dovuto impantinarsi nel Laos, ma colpire il nemico «nelle sue retrovie, nel Nord». Poco dopo, il 25 febbraio, Nguyen Van Thieu, «presidente» di Saigon, parlando a Pleiku, sugli altipiani centrali, dichiarava testualmente: «La nostra milizia locale è in grado di controllare il territorio dell'intero. Le forze principali hanno così mani libere per l'azione. Perciò una marcia al Nord è solo questione di tempo». E ancora: «Una marcia al Nord per attaccare direttamente il core dell'aggressione comunista si sarà. Essa avverrà nel vicino futuro». E ancora, a Saigon: «Se osiamo lanciare operazioni nella Cambogia e nel Laos neutrali, perché non dovremmo osare attaccare l'origine stessa dell'aggressione?».

«Nei giorni che seguirono, sia Cao Ky che Van Thieu ripeterono fino alla nausea questi concetti; mentre a Washington il presidente Nixon, il suo consigliere Kissinger, i suoi portavoce, facevano di tutto per mantenere sospesa nell'aria la minaccia dell'invasione, limitandosi solo a dire, con grande improntitudine, che Thieu «non ci ha presentato piani in proposito». Oppure, come fece Kissinger il 25 febbraio, che l'invasione del Nord non costituiva la possibilità dominante e in questo momento». In questo momento, cioè alla fine di febbraio. Ma alla fine di marzo? O in aprile? O in maggio? Il Washington Post, commentando queste grandi manovre di carattere linguistico, diceva di Nixon: «Tutto ciò che egli è disposto a dire su tutto questo è che essa (l'invasione) non è allo stadio; che il presidente Thieu, anche mentre proclama pubblicamente l'intenzione di invadere il Nord, non ci sta ancora a fare un passo verso questa o quella iniziativa, in questo o quel momento, solo per assistere poi tardi alla sua attuazione».

La storia della aggressione americana all'Indocina è ricca di insegnamenti, ma il principale è che ad ogni sconfitta subita (e quella subita nel Laos è probabilmente la più grande di tutte, il «capolavoro» militare e politico delle forze di liberazione indocinesi) è seguito sempre il tentativo americano di rifarsi in qualche modo, attraverso una intensificazione dell'aggressione. Ora tutto è pronto per l'ultimo e supremo atto, quello dell'attacco al Nord.

Emilio Sarzi Amadè