

Un libro di Mario Spinella

# Memoria della Resistenza

Una stagione storica decisiva vissuta da un giovane intellettuale comunista come un esame di coscienza ininterrotto, che rintraccia le ragioni di una esperienza collettiva

La letteratura sulla Resistenza continua ad arricchirsi di nuove opere, a un livello di originalità e di interesse spesso cospicui. E' il caso di Memoria della Resistenza di Mario Spinella (Mondadori, pp. 268, lire 3.500), che materialmente rievoca la modesta esperienza di un militante « di base », ma oltrepassa di molto il valore del documento autobiografico, per illuminare atteggiamenti e responsabilità di larghi strati sociali, nel grande momento di vita collettiva culminato nella Liberazione.

Nel 1943 Spinella è un giovane intellettuale, da poco munito di una laurea in materie umanistiche dalla severa Scuola Normale Superiore di Pisa. Già durante gli anni di studio si è orientato in senso antifascista, per accostarsi poi al comunismo; e la partecipazione alla campagna di Russia ne ha stimolato ulteriormente la volontà di dare un contributo attivo all'abbattimento del regime. Ma la sua formazione mentale è ancora improntata ad un razionalismo illuministico, che il rigore morale dell'età giovanile rende quanto più fervido, tanto più astratto. Nello stesso tempo, la vita militare gli ha offerto una misura drammatica della complessità contraddittoria di vicende che ogni singola persona attraversa, decidendo giorno per giorno il suo destino. Da un lato, dunque, la tendenza a obbedire a un modello volontaristico di comportamento, e di impegno ideale; dall'altro, l'impulso ad aderire con immediatezza comprensivamente fraterna alla realtà umana concreta, nei suoi aspetti sempre vari e particolari.

## Il « collettivo » partigiano

Venticinque luglio, 8 settembre: Spinella decide di darsi alla macchia. Da Brescia, dove era stanziato il suo reggimento, si trasferisce a Firenze, entra in contatto con l'organizzazione di partito, inizia a svolgere il lavoro ispirativo. Arrestato dalle SS italiane del maggiore Carità, conosce la prigione; fuggito dal campo di internamento, raggiunge le brigate partigiane operanti sui Monti Scalari e partecipa alle loro attività come istruttore politico, sino alla liberazione di Firenze, luglio 1944. La cronologia dei fatti richiama alla memoria un tempo di azione senza sosta, sovraccarica di certezze ineguocabili, tanto evidente era l'umanità del nemico contro cui occorreva unirsi, in un sforzo disciplinato. Ma assieme si tratta anche di un tempo di riflessione intensa, per chiarire e arricchire di fronte a se stesso il significato delle proprie scelte, attraverso le relazioni intrecciate con i compagni di lotta, e anche gli scontri fisici a tu per tu con gli avversari.

La stagione della Resistenza viene così vissuta come un esame di coscienza ininterrotto, alla ricerca di una sintesi fra ideologismo moralistico e partecipazione umana. Il superamento dei due termini avviene quando la politica, riscoperta nella sua autenticità integrale, si rivela capace di fornire un criterio operativo cui adeguarsi tutti, nella dimensione pubblica come nella privata. Ecco allora l'io ritrovato pienamente se stesso, stabilito un rapporto di piena immedesimazione con gli altri: tra ragione e sentimento si è prodotto un equilibrio armonioso; il giovane intellettuale Spinella ha saputo entrare in un circuito di libera eguaglianza con uomini di ogni estrazione sociale, senza rinunziare alla sua personalità colta, anzi esaltandola.

Centro del libro sono le poche pagine dedicate al « collettivo », singolare istituzione della brigata di cui l'autore faceva parte. Non

organo di comando né struttura formale, esso esplicava tuttavia una funzione indiscussa di orientamento e di guida, esercitata con il prestigio di un'autorità basata sul consenso comune: « Quella del collettivo è stata per me — e rimane in un ricordo che a volte si finge di nostalgia — la più alta esperienza di vita assunta, quasi il realizzato ideale di una società, se non perfetta, certo assai vicina ad esserlo. Irripetibile, forse, al di fuori della estrema tensione e dell'entusiasmo della vita partigiana, questa unità di uomini fino in fondo liberi ed eguali, privi di ogni autorità formale, eppure, nei loro insieme, tessuto connettivo della nostra esperienza, supremo tribunale morale, le cui sentenze per essere esecutive dovevano divenire comune volontà di tutta la brigata, mi ha fatto spesso pensare all'esercizio puritano di Cromwell e ai suoi consigli di soldati e ufficiali, i cui resoconti, a distanza ormai di secoli, offrono ancora la testimonianza ed il senso di ciò che può essere una democrazia divenuta modo di vita e quasi essenza stessa della persona ».

Spinella ha rintracciato la utopia nella storia, insomma. Da questa esaltante e riposata certezza, custodita entro di sé lungo l'arco di un trentennio, prende luce Memoria della Resistenza: e ne viene trasfigurata la successione diaristica dei fatti che trovano posto nella pagina. Affrontare una materia simile implicava un certo pericolo di idollizzazione nostalgica, oltre a quello, opposto, di una attualizzazione indebita del resoconto. Per superarlo, lo scrittore ha adottato un criterio di fedeltà stretta al ritmo giornaliero degli avvenimenti, considerati nella loro empiria, con molta « discrezione » (nel senso che il termine ha in Guicciardini, autore caro a Spinella). Ogni episodio si risolve nel ritratto di una o più persone, indagate nella loro specificità irriducibile e fissate nell'atteggiamento assunto in circostanze rivelatrici. Davanti al protagonista, sempre disposto a capire, si produce una serie di rivelazioni di umanità: ed è attraverso questa serie di incontri che prende corpo la sua educazione alla democrazia. Così il viaggio a ritroso nella memoria conserva un saldo filo unitario, d'ordine autobiografico: oggetto della ricerca sono la verifica e la conquista delle strutture definitive della propria personalità. Appunto perciò la Resistenza si configura non come mito ma come realtà storicamente determinata. A restituire l'immagine inattesa provvede uno stile che è riporto anche indietro nel tempo: dotto e sostenuto, non alieno da ricercatezze les-

sicali, riccamente aggettivato, composto in una sintassi articolata fra coordinazione e subordinazione. Nella sua indole umanistica, questa prosa signorilmente affabile appare solcata da un pathos che tuttavia non prevarica sulla pacatezza discorsiva dei procedimenti analitici e autoanalitici. L'argomento elaborato per più di un decennio, Memoria della Resistenza ha una scrittura più compatta dei due romanzi, Sorella II, libera nos e Conspiratio oppositorum, pubblicati da Spinella nel 1968 e nel 1971. Anche essi appaiono dedicati a una autocritica della ragione, svolta però in forme estremamente fantastiche. Qui invece è la realtà a imporre la sua misura: la sostanza di cose di cui si nutre questo letteratissimo libro, garantita com'è dall'effetto di lontananza, assicura una scorrevolezza uniforme di linguaggio, apprezzabile da una vasta cerchia di lettori.

## Senza falsi dilemmi

Vengono alla mente le opere migliori della memorialistica garibaldina, in particolare Da Quarto al Volturno, il libro di Abba steso anche esso a molti anni di distanza dagli avvenimenti. Ma il filone di testimonianze e ricordi sull'impresa dei Mille aveva un connotato intrinseco di democraticità assai minore, e non fu in grado di promuovere un rinnovamento nei rapporti fra autore e pubblico nemmeno paragonabile a quello sviluppato dall'odierna letteratura antifascista, di cui Memoria della Resistenza rappresenta uno dei frutti più maturi. Infine, il significato e la energia del libro trovano base nella valutazione propriamente storica del fenomeno partigiano. Spinella si mantiene estraneo alle false polemiche di chi vuol vedere nella Resistenza la grande occasione di una rivoluzione socialista perduta o tradita. Gli basta constatare per ciò che effettivamente fu, quale momento decisivo per la rinascita del paese; si vedano fra l'altro le belle pagine sulla diversa situazione nelle zone dove la guerriglia aveva assunto portata più vasta, rispetto a quelle in cui l'avanzata delle truppe angloamericane non era stata preceduta da una mobilitazione popolare analogica. Ma proprio la persuasione dei limiti storici entro cui la lotta clandestina non poteva svolgersi avvalorata la consapevolezza serenamente oggettiva di tutto ciò che essa diede all'autore, come a quanti vi presero parte; e dell'insegnamento permanente che la coscienza nazionale è chiamata a trarne.

Vittorio Spinazzola

# Si inaugura oggi a Roissy il colossale aeroporto « Charles De Gaulle »

## IL GRANDE SCALO DI PARIGI

E' stato concepito per smaltire un traffico di 1300 aerei al giorno - Un complesso di quattro stazioni circolari - Studiato ogni dettaglio per risparmiare anche pochi secondi, ma i passeggeri rischieranno di rimanere bloccati sull'autostrada di accesso - Costerà seicento miliardi di lire - Comfort a iosa, ma per gli abitanti della zona è la fine della tranquillità

Dal nostro corrispondente

PARIGI, 7

Per i duecentocinquanta abitanti delle borgate di Goussainville, Louvre, Le Mesnil Amelot, Roissy, a venticinque chilometri a nord di Parigi, la pace agreste dei tremila ettari di campi di prati, che assicuravano alle loro case una efficace difesa contro l'aggressiva rumeurosità della civiltà dei motori, è finita per sempre. Tra una settimana, in quei tremila ettari (un terzo della superficie di Parigi) entrerà in servizio la prima delle cinque aerostazioni dell'aeroporto Charles de Gaulle, lo « spazioso » più grande d'Europa, uno dei principali nodi di smistamento del traffico aereo mondiale.

Se lo chiamiamo fin d'ora spazioso è perché i suoi ideatori lo hanno concepito per ricevere, tra il 1976 e il 1985, le nuove generazioni di aerei supersonici civili e i grandi transatlantici dell'aria capaci di trasportare da cinquecento a settecento passeggeri ciascuno; e perché le sue piste permetteranno l'atterraggio e il decollo di un aereo ogni 32 secondi, giorno e notte, e il transito di treni di milioni di passeggeri all'anno. E mentre la Francia, orgogliosa ed ammirata, saluta la nascita del nuovo colosso, per i duecentocinquanta abitanti della regione comincia l'inferno.

L'aerostazione N. 1 che sarà inaugurata ufficialmente domani dal presidente del consiglio Messier e che entrerà in servizio il successivo 13 marzo (evidentemente i francesi non sono superstitiosi) è il primo dei cinque edifici identici la cui costruzione dovrebbe concludersi entro il 1985: si tratta di una immensa costruzione circolare di duecento metri di diametro, alta sessanta metri e suddivisa in dieci piani, di cui due interrati, una sorta di colossale ciambella col buco collegata, per tunnel sotterranei, a sette « satelliti » trapezoidali che, muniti di passerelle telescopiche, assicureranno il carico e lo scarico degli aerei.

In pratica l'aerostazione N. 1 può « trattare » contemporaneamente 37 aerei in arrivo o in partenza grazie ai suoi sette satelliti. E poiché ognuna di questi è in grado di smistare un po' meno di un milione di passeggeri all'anno, la capacità complessiva di questa prima aerostazione è di sei milioni di passeggeri annui, che diventano trenta milioni quando le altre quattro aerostazioni identiche a questa saranno terminate.

Se queste cifre dicono la vastità dell'impresa, il suo interesse tuttavia non è soltanto quello di ridurre al minimo la fatica spesso anche psicologica della preparazione al volo. Teoricamente in cinque minuti un viaggiatore può,



PARIGI — Una veduta del nuovo aeroporto che viene inaugurato oggi

e nell'aver saputo risolvere anche esteticamente questo altissimo grado di funzionalità.

Aeroporti come quelli di Orly e di Fiumicino, per non citare che due esempi, sono « lineari »: gli aerei si accostano all'edificio aeroportuale nel senso della sua lunghezza e ciò implica per i passeggeri percorsi dalla porta di accesso a quella di partenza, quindi di perdita di tempo e di energia spesso considerevoli. Logicamente anche i servizi se ne disperdono spesso su centinaia di metri di corridoi che accrescono la fatica dell'utente e la funzionalità dei servizi stessi.

## Protezione psicologica

Qui, nell'aeroporto Charles de Gaulle, tutto è stato concepito per il viaggiatore, per ridurre al minimo la fatica spesso anche psicologica della preparazione al volo. Teoricamente in cinque minuti un viaggiatore può,

arrivato all'aeroporto, far registrare i bagagli, passare il controllo di polizia e mettere piede sull'aereo in partenza. E ciò grazie alla forma circolare dell'edificio centrale, che riduce ad appena trecento metri la distanza massima tra ingresso ed aereo, e tenendo conto che di questi trecento metri 210 sono serviti da marciapiedi mobili. D'altro canto, tutto il complesso trasferimento dall'edificio centrale ai sette « satelliti » dove attraccano gli aerei avviene « al coperto », in tunnel e passerelle telescopiche chiuse. Per chi sbarca da un aereo il procedimento è identico, naturalmente in senso contrario, con in più il controllo doganale all'uscita.

La razionalità dell'impianto comincia dalla intelligente disposizione dei servizi: nei due piani interrati sono sistemati il deposito bagagli, i ristoranti per i passeggeri in transito, in lunga attesa o per i visitatori. Seguono, dal basso in alto, il piano « partenze », il piano « transfert » (che è il punto di incontro sia delle partenze che degli arrivi, cioè la sala degli ad-

diati o del benvenuto), il piano « arrivi », il piano dei servizi tecnici e infine quattro piani superiori per il parcheggio di quattromila automobili.

Si arriva in auto non all'esterno dell'edificio, come a Orly o a Fiumicino, ma all'interno, cioè nel centro dell'anello. Chi arriva con la propria automobile per partire ha una soluzione « dritta in »: può cioè, restando in macchina, consegnare e far registrare il proprio bagaglio, poi parcheggiare l'auto ad un piano dei quattro livelli superiori, scendere per uno dei ventitré ascensori al piano « transfert » e di lì passare per marciapiedi mobili al livello « partenze » che lo immetterà direttamente nell'aereo.

Per questo aeroporto sono stati condotti anche approfonditi studi psicologici che hanno determinato in gran parte i tempi di trasferimento dei passeggeri, la funzione delle hostess, la decorazione semplicissima dei vari ambienti e perfino il tono di voce femminile annunciante arrivi e partenze. Fino ad ora, hanno detto gli esperti di psicologia, il viaggiatore è stato considerato un « minore » che prova una sorta di « choc » eccitante o deprimente nei momenti che precedono il volo e che ha bisogno di sentirsi protetto o eccitato. Per questo le hostess incaricate di accompagnare i passeggeri, le mance senza perdere nulla della loro femminile attrattiva. Anche la « voce » femminile dell'annunciatrice dei voli, dal tono basso e sensuale, aveva una sua funzione calmante e seducendo al tempo stesso come degno prologo alla grande avventura del volo.

Tutto questo è finito. L'uomo che prende l'aereo è dunque un adulto che non ha più bisogno di essere « preso per mano ». D'altro canto, ridotti al minimo i tempi di imbarco, quindi l'eventualità dello « choc » del distacco da terra, la funzione delle hostess — che tuttavia debbono restare piacevoli a guardare — diventa quella di una normale commessa di una grande magazzino, cortese, gentile ma non materna.

Forse si tratta di dettagli, di aspetti secondari, e tuttavia anche qui è stato indubbiamente compiuto un progresso nel quadro di uno sforzo generale verso una eccellente funzionalità della « macchina » con l'abbandono di formule che soltanto dieci anni fa potevano apparire essenziali e la ricerca, per contro, di un solo risultato: la rapidità d'esecuzione nelle operazioni di imbarco e sbarco.

Detto questo, naturalmente, non abbiamo ancora detto tutto su questa enorme officina di introduzione al volo che a pieno regime conterà centomila impiegati, smaltirà il traffico di 1300 aerei

al giorno ed i relativi centomila passeggeri, avrà centinaia di negozi e permetterà infine agli altri aeroporti parigini in via di saturazione di respirare.

## Un lungo rodaggio

Infatti la nascita dell'aeroporto Charles de Gaulle è partita da questa necessità. Nel 1960 si constatò che, raddoppiando il numero dei passeggeri ogni cinque anni, nel 1972-73 i due aeroporti di Orly e quello di Bourget non avrebbero più potuto affrontare in modo soddisfacente la crescita del traffico aereo ed avrebbero rischiato la morte per soffocazione due o tre anni più tardi. Si cominciò allora a cercare il terreno e la scelta cadde sui 300 ettari di Roissy-en-France che presentavano due vantaggi eccezionali: praticamente nessuna casa da espropriare e da demolire ed una distanza di appena venticinque chilometri dal centro di Parigi. Seguì la fase di studio del tipo di aeroporto che si doveva costruire affinché fosse il più moderno ed il più razionale del mondo, concepito cioè sulla base delle probabili esigenze del traffico aereo degli anni ottanta. Infine, scelto il progetto dell'architetto Paul Andreu, vennero spesi tesori di immaginazione per economizzare un minuto, a volte soltanto una manciata di secondi nel trasferimento dei passeggeri. Ora non resta che verificare se questa meravigliosa macchina, quasi perfetta sulla carta e dimostrata quasi perfetta in lunghe settimane di rodaggio, lo sarà effettivamente allorché cominceranno ad arrivare, a partire ogni giorno decine di migliaia di « viaggiatori ».

A questo punto è stato scoperto, clamorosamente, facilmente prevedibile ma non previsto,

Il secondo neo, non meno grave, riguarda — come abbiamo detto all'inizio — gli abitanti della regione. Saltano due anni fa le autorità prefettizie si sono decise a dichiarare la zona di Roissy esposta a rumori estremamente perniciosi e costanti. Ma negli otto anni di durata dei lavori centinaia e centinaia di persone, ignare di quello che stava accadendo poco lontano e vittime dei complicati silenzi degli speculatori edilizi, sono venute ad aumentare la già densa popolazione della zona avendo investito i loro sudati risparmi nella classica « villetta di campagna, giardino, servizi, tranquillità assicurata ». E oggi queste villette non valgono più una lira. L'aeroporto ha completamente svalutato la zona dal punto di vista residenziale e già si sa che nessuna scuola dei dintorni potrà più funzionare normalmente, nessuna famiglia potrà più dormire sonni tranquilli al rimbombare di un aereo ogni 32 secondi.

Questo è il prezzo che l'uomo dovrà pagare alla civiltà delle macchine. La fine della tranquillità per duecentocinquanta persone. Quanto all'altro prezzo, quello che hanno pagato e pagheranno i contribuenti, per il costo dell'impresa, esso non è meno rilevante: 1650 milioni di franchi (circa duecento miliardi di lire) fino ad oggi e seicento miliardi di lire a lavori ultimati.

E già un grande punto interrogativo assilla i pianificatori. Dove costruire il prossimo aeroporto? Perché questa, evidentemente, è la legge inesorabile del progresso. Il gigante di oggi sarà saturo nel 1990 secondo i calcoli degli esperti e per quella data occorre aver pronto l'aeroporto del « duemila », adatto agli aerei del duemila, alla psicologia e alla fretta degli uomini che viaggeranno tra venticinque anni. E per quei giorni, che non sono poi lontani, il capopolare razionale di oggi apparirà forse come un pezzo d'antiquariato.

Augusto Pancaldi

Il tallone d'Achille del nuovo aeroporto: le vie di comunicazione da e per Parigi. Si va all'aeroporto Charles de Gaulle per l'Autostrada del Nord. Ma si tratta di una autostrada che già adesso, nelle ore mattutine e in quelle serali, denuncia una completa saturazione. Cosa accadrà quando altre centinaia di automobili prenderanno le stesse carreggiate nei due sensi per andare o venire dall'aeroporto? Accadrà — ha scritto amaramente un giornale — che si andrà più rapidamente a Parigi a Milano che dall'aeroporto Charles de Gaulle a Parigi. Accadrà che centinaia di passeggeri, bloccati dal traffico, rischieranno di perdere l'aereo. Si è fatto insomma di tutto per guadagnare ad un costo all'interno dell'aeroporto ma non è stato fatto nulla per evitare la perdita di mezza ore o di ore sull'autostrada.

## Il punto debole

In altre parole gli esperti dell'urbanistica regionale, sui quali incombeva la responsabilità dei rapporti tra capitale ed il nuovo aeroporto, non si sono accorti che, all'interno dell'autostrada già saturo, nessun altro mezzo di comunicazione collega Roissy a Parigi e che correva dunque costruire una autostrada particolare mentre era in costruzione l'aeroporto.

Il secondo neo, non meno grave, riguarda — come abbiamo detto all'inizio — gli abitanti della regione. Saltano due anni fa le autorità prefettizie si sono decise a dichiarare la zona di Roissy esposta a rumori estremamente perniciosi e costanti. Ma negli otto anni di durata dei lavori centinaia e centinaia di persone, ignare di quello che stava accadendo poco lontano e vittime dei complicati silenzi degli speculatori edilizi, sono venute ad aumentare la già densa popolazione della zona avendo investito i loro sudati risparmi nella classica « villetta di campagna, giardino, servizi, tranquillità assicurata ». E oggi queste villette non valgono più una lira. L'aeroporto ha completamente svalutato la zona dal punto di vista residenziale e già si sa che nessuna scuola dei dintorni potrà più funzionare normalmente, nessuna famiglia potrà più dormire sonni tranquilli al rimbombare di un aereo ogni 32 secondi.

Questo è il prezzo che l'uomo dovrà pagare alla civiltà delle macchine. La fine della tranquillità per duecentocinquanta persone. Quanto all'altro prezzo, quello che hanno pagato e pagheranno i contribuenti, per il costo dell'impresa, esso non è meno rilevante: 1650 milioni di franchi (circa duecento miliardi di lire) fino ad oggi e seicento miliardi di lire a lavori ultimati.

E già un grande punto interrogativo assilla i pianificatori. Dove costruire il prossimo aeroporto? Perché questa, evidentemente, è la legge inesorabile del progresso. Il gigante di oggi sarà saturo nel 1990 secondo i calcoli degli esperti e per quella data occorre aver pronto l'aeroporto del « duemila », adatto agli aerei del duemila, alla psicologia e alla fretta degli uomini che viaggeranno tra venticinque anni. E per quei giorni, che non sono poi lontani, il capopolare razionale di oggi apparirà forse come un pezzo d'antiquariato.

Augusto Pancaldi

**GIANNI RODARI GRAMMATICA DELLA FANTASIA**

Come si fa ad inventare una storia? E quanto se ne possono creare? Rodari (Premio Andersen, autore di « FORTASTOCHE in cielo e in terra », « Favole al telefono », « La torta in cielo ») svela i segreti della fantasia, e invita grandi e piccoli a giocare con questo meccanismo inesauribile. L. 1.500.

**EINAUDI**

**Rivista economica sul Terzo Mondo**

PARIGI, 7.

E' uscito a Parigi il primo numero de « L'economiste du tiers monde », una rivista trimestrale dedicata ai problemi economici dell'Africa, dell'Asia e dell'America latina. Nel sommario figurano un'inchiesta sul « gioco dei petroli », un articolo del presidente della Guinea, Sekou Touré, sulla pianificazione e altri scritti sui problemi di attualità.

## Oltre un decennio di profonde trasformazioni sociali

# Le scelte della Siria baasista

Il rilancio della « opzione socialista » - 1600 cooperative agricole e 16 fattorie di stato - Nazionalizzata l'industria - Collaborazione con i paesi socialisti - Le conseguenze della guerra

Le riaffermate pretese annessionistiche del dring israeliani nei confronti del Golan siriano; gli ostacoli, frapposti da Tel Aviv ad una concreta trattativa di disimpegno (che non può non legarsi al successivo ritiro da tutti i territori arabi occupati); le voci messe in circolazione in questi giorni dagli ambienti di Tel Aviv circa « preparativi offensivi » dello esercito siriano; la speculazione montata nei mesi scorsi sui prigionieri di guerra in Siria (sugliantasi non appena i rappresentanti della Croce rossa internazionale hanno potuto visitarli); tutti questi elementi concorrono a confermare quanto era già noto, e cioè il particolare accanimento sempre dimostrato dai governanti di Tel Aviv nei confronti del regime baasista di Damasco (basta ricordare, a questo riguardo, che la crisi del giugno 1967 precipitò proprio in seguito alla proclamata intenzione israeliana di organizzare una « spedizione punitiva » contro Damasco).

Il fatto non stupisce, se si guarda alla realtà della rivoluzione siriana a undici anni dall'avvento al potere — l'8 marzo 1963 — del Partito Baas Arabo Socialista. Da quella data, infatti, oltre ad

impegnarsi nella realizzazione di un avanzato programma di trasformazione sociale ed economica, la Siria ha costituito un sicuro punto di riferimento per la lotta ant imperialista nel Medio Oriente e per il movimento di liberazione nazionale e sociale dei popoli arabi. Ciò è più che mai vero oggi, dopo il rilancio che alla « opzione socialista » ha dato la costituzione, nel 1972, del Fronte nazionale progressista con la partecipazione esplicita del Partito comunista siriano, chiamato ad assumere con creta responsabilità di direzione della cosa pubblica.

Quella che può essere considerata un po' il simbolo della Siria baasista e dei suoi programmi: di trasformazione è la realizzazione della diga sull'Eufrate, inaugurata ufficialmente — al completamento della prima fase dei lavori — nel luglio scorso alla presenza del primo ministro siriano Kossighin (l'URSS ha dato la sua assistenza tecnica, ha inviato a lavorare per la diga 800 specialisti, ha fornito un prestito di 100 milioni di dollari, pari a circa un terzo dell'investimento complessivo dell'opera). Un simbolo per il modo come è nata, con il deciso rifiuto — da parte siriana — della assisten-

za tecnica e dei finanziamenti occidentali, e soprattutto della « RTI » subordinata ad inaccettabili pretese di « controllo economico » e di concessioni politiche. Un simbolo per i suoi effetti, che ha rianziato quelli di mutare in maniera profonda il volto economico del Paese.

La diga infatti — che sorge a circa 140 km da Aleppo, nel nord del Paese — ha determinato la formazione di un lago artificiale che, nella sua estensione definitiva, sarà lungo 80 km, e consentirà fra l'altro l'irrigazione estensiva di 640 mila ettari di terra. La cifra — già importante in assoluto — diviene realmente significativa se si considera che essa equivale al raddoppio dei terreni coltivabili della Siria e si pensa al crescente ruolo che svolge, nell'agricoltura siriana, il settore definito « socialista produttivo ». A undici anni dalla rivoluzione, infatti, la Siria conta oltre 1600 cooperative agricole e 16 fattorie di Stato; queste ultime coltivano essenzialmente prodotti di base, quali il grano, l'orzo, il cotone, le arachidi, la cui commercializzazione è poi affidata ad enti di Stato specializzati nei vari settori.

Nella grande industria, il settore nazionalizzato assorbe praticamente la totalità delle imprese, dalle « elementari » alla « pesante ». La nazionalizzazione nel giugno 1972, degli impianti siriani della Irak Petroleum Company, operata contemporaneamente alla nazionalizzazione globale della IPC in Irak. A questo proposito — ricollegandosi con quanto scrivevamo in principio — va sottolineato il fatto che i massicci bombardamenti terroristici compiuti dagli israeliani, durante la guerra di ottobre, contro obiettivi civili in Siria miravano a colpire in profondità proprio l'apparato produttivo del Paese. Tuttavia, nonostante i gravi danni arrecati dai bombardamenti di Dayan alla raffineria di Homs, a centrali elettriche, a stabilimenti industriali, il ritmo dell'attività produttiva — grazie anche all'aiuto dei Paesi socialisti — non si è mai interrotto. Proprio martedì scorso, fra l'altro, è stato firmato a Damasco un protocollo sir-sovietico per un programma globale a lungo termine di sviluppo dell'industria petrolifera siriana.

Ancora: negli undici anni del regime baasista è stato costruito un numero di case di abitazione pari al 60% di quelle costruite in tutti gli