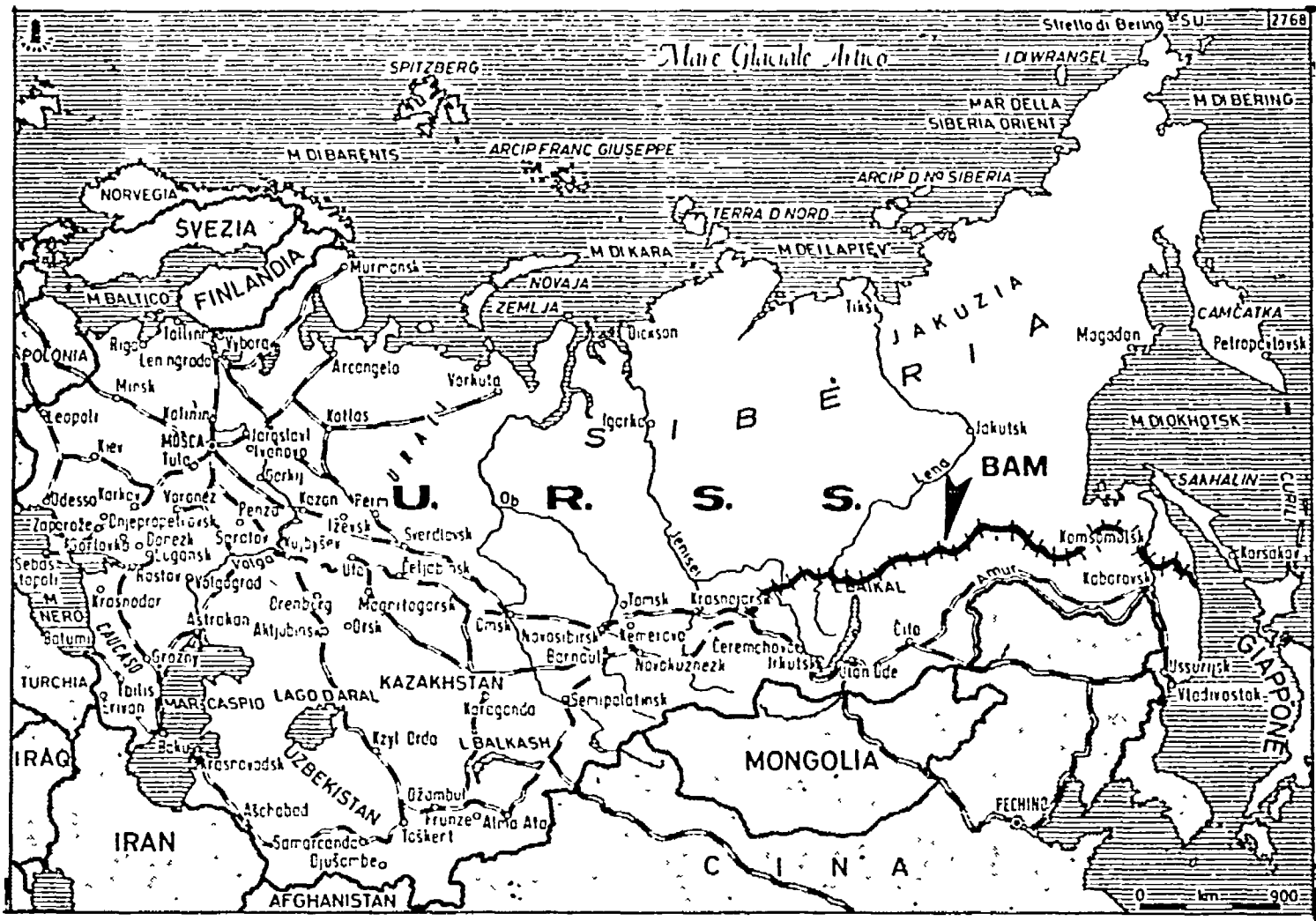


# La BAM

## ferrovia che cambia il Nord-Est asiatico



Dal nostro corrispondente MOSCA — Dieci anni fa e oltre, quando già si stavano cominciando i lavori di costruzione della nuova ferrovia Baikal-Amur, giornali occidentali erano pieni di previsioni e di speranze. Sarà l'intervento dei capitali di tutto il mondo — si scriveva — che consentirà di portare a compimento non solo un'opera così gigantesca ma l'impresa di realizzare lo sfruttamento delle risorse minerarie e naturali della Siberia. Le cose non sono andate così, almeno per il momento. La BAM (così si dice, in termini abbreviati, per Baikal-Amur-Magistral) è stata completata ad ottobre di quest'anno. Un pezzo di rotaia d'argento ha collegato il tratto che veniva da est con quello da ovest. E il lavoro comincia — si può dire — adesso. Ma i capitali sono stati tutti sovietici.

Cifra approssimativa: 60 mila miliardi di lire italiane per realizzare un'opera fantastica per difficoltà e audacia. Il confronto con la Transiberiana non si può fare. Se quella fu un'opera titanica, realizzata a tempo di record per quell'epoca (venticinque anni), la BAM merita a pieno titolo la definizione, propagandistica quanto si vuole, di «impresa del secolo». A prima vista potrebbe non sembrare così. In fondo è una parallela della Transiberiana: i suoi 3.150 chilometri non dovrebbero poter competere con il settemila della vecchia strada ferrata che da Celiabinsk portano a Vladivostok. Ma quei circa 600 chilometri più a nord in cui passa la nuova ferrovia sono un altro mondo, un mondo dove, con Anton Cechov, si può verificare ad ogni sospirato che la frase «l'uomo è il re della natura» risulta falsa e senza senso: qui più che in qualunque altro posto del cielo è della terra.

Dodici anni ci sono voluti per deporre le rotaie (il primo tratto fu posato, con una cerimonia solenne, il 14 settembre 1972) su questa terra che si muove e pare respirare come se fosse viva. Che si sciolga in palude quanto è risalita alle terribili temperature estive (fino a 35-40 gradi) e si pietrifica per il resto dell'anno. Ma il mese e mezzo d'estate riesce a gelare il ghiaccio perenne, la «merzlotà», solo fino ad un metro o due di profondità. Sotto rimane una terra gelata da millenni, dura come il cemento armato, impenetrabile perfino dalle radici degli alberi che sono costrette ad estendersi in orizzontale. Una terra che in molti tratti del percorso è agitata da un'attività sismica pressoché costante.

D'inverno premiti da un gelo terribile (fino a 45-50 gradi sotto zero) e d'estate da sciame di zanzare che oscurano il cielo, i lavoratori della BAM non meno di centomila uomini e donne. Portarli lassù non è stata impresa meno difficile che quella di affrontare le condizioni ambientali. Un po' l'entusiasmo romantico, un po' il gusto dell'avventura, un po' il desiderio di rendersi utili al Paese, ha spinto migliaia di giovani ad andare a lavorare sul fronte della BAM. Altri — molti, probabilmente la maggioranza — sono stati mossi da motivazioni «decisamente più prosaiche» (ha detto all'«Investizia» Valeri Cichkanov, vice presidente del Comitato scientifico dell'Accademia siberiana delle scienze appositamente costituito per studiare e prevedere i problemi tecnici e sociali che il progetto prevede): le paghe altissime, tre, quattro volte superiori a quelle normali. Ma tutte le Repubbliche dell'Unione sono state impegnate.

Dove le forze Niwetiche non erano sufficienti per tutti i cantieri previsti, squadre del Komsomol sono state inviate a costruire villaggi, strade, infrastrutture, mentre gli specialisti continuavano a gettare le rotaie, a costruire ponti e perforare montagne. Ogni città dell'URSS ha così lasciato la sua firma in un angolo dell'impresa. Ma perché tanto sforzo e tanta spesa? In primo luogo per la necessità di sfruttare le colossali ricchezze minerarie della zona. Lungo il tragitto le proiezioni geologiche hanno permesso di individuare decine e decine di giacimenti che, in pratica, coprono l'intera Tavola degli elementi di Mendeleev. Immenso quello di rame di Udokanskoe, quello di nichel di Neryunginsk, quello di carbone a Gulymskoe. Ancora più a nord della BAM, a trecento chilometri circa dalla stazione centrale di Tinda, c'è il colossale bacino carbonifero di Neryunginsk, nella Jakutia meridionale. Un altro tratto di ferrovia collegherà in quel punto la BAM con la Transiberiana e un altro tratto si sta già spingendo verso nord, verso Neryunginsk, il primo pezzo di una nuova gigantesca impresa che dovrebbe portare le rotaie fino a Jakutsk, 500 chilometri più a nord, sulle rive del Lena.

Ma nei dintorni della BAM si sa già che c'è anche gas e petrolio oltre a miliardi di tonnellate di legname che non potrebbe altrimenti essere utilizzato. E fermiamoci qui. Il polmone energetico di materie prime dell'URSS (e di una parte del mondo occidentale, visto che qui sono racchiuse un terzo delle risorse mondiali) si trova laggiù e la nuova ferrovia è a mezzo per raggiungerlo, per trasformare 600 mila miglia quadrate di ricchezza potenziale in un bacino industriale di prima grandezza per l'economia sovietica. Ecco perché la BAM — come si insiste a Mosca — è

## La Siberia adesso è più vicina a Mosca

Per i sovietici è l'«impresa del secolo» rende sfruttabili immense ricchezze naturali e richiamerà popolazioni in zone quasi disabitate - Completata in ottobre, avrà in futuro diramazioni e aggiunte per altre regioni dell'estremo oriente

solo poco più di un terzo di un progetto assai più ambizioso. Oggi la Siberia orientale è popolata da circa un milione e 300 mila persone. Entro la fine del secolo, secondo questi progetti, la popolazione dovrebbe salire a oltre due milioni di persone. Lungo il tragitto della BAM stanno già sorgendo non meno di una cinquantina di città e villaggi che saranno gli embrioni di veri centri industriali. Di questi, tredici saranno città di dimensioni medio-grandi. Trasferire laggiù centinaia di migliaia di persone non sarà un processo né facile, né rapido: di certo è già adesso un progetto più lontano, più avveniristico, quelli che già disegnano l'immagine dei primi cinquant'anni del prossimo secolo, guardando ancora più a nord a rottaie che si spingeranno fino ai porti artici, fino a Magadan, alla Kamciatka, dove altre ricchezze sono ancora chiuse dalla morsa del gelo e dalle distanze per ora inavvicinabili.

Per intanto non è difficile trovare nella pubblicistica sovietica cenni assai frequenti a un altro aspetto del progetto BAM che potrebbe, in futuro, rivelarsi non meno redditizio dei precedenti. La nuova ferrovia sarà presto la via più breve e vantaggiosa verso i porti dell'Estremo oriente. Rispetto alla Transiberiana ridurrà il tragitto di alcune centinaia di chilometri e la durata del viaggio di due giorni almeno. Il vecchio sogno di sostituire il Canale di Suez per i traffici tra Europa e Oriente diventa adesso concreto.

Certo la BAM è anche un ulteriore passo avanti verso la

piena integrazione siberiana nel complesso dell'economia e della cultura sovietiche ed è, in certo qual senso, un consolidamento di sovranità effettiva su aree immense finora quasi disabitate. Un processo — comunque lo si voglia guardare — che costituisce una tappa «naturale» dello sviluppo della società sovietica e che potrebbe anche essere destinato a cambiare il clima politico — oltre che l'assetto economico — nel nord-est dell'Asia. Oggi, se si guarda alla Cina e al Giappone, tutto indica che l'attenzione di Mosca non è orientata verso sud ma verso nord e i progetti più lontani, più avveniristici, quelli che già disegnano l'immagine dei primi cinquant'anni del prossimo secolo, guardano ancora più a nord a rottaie che si spingeranno fino ai porti artici, fino a Magadan, alla Kamciatka, dove altre ricchezze sono ancora chiuse dalla morsa del gelo e dalle distanze per ora inavvicinabili.

Per intanto non è difficile trovare nella pubblicistica sovietica cenni assai frequenti a un altro aspetto del progetto BAM che potrebbe, in futuro, rivelarsi non meno redditizio dei precedenti. La nuova ferrovia sarà presto la via più breve e vantaggiosa verso i porti dell'Estremo oriente. Rispetto alla Transiberiana ridurrà il tragitto di alcune centinaia di chilometri e la durata del viaggio di due giorni almeno. Il vecchio sogno di sostituire il Canale di Suez per i traffici tra Europa e Oriente diventa adesso concreto.

Certo la BAM è anche un ulteriore passo avanti verso la

## Pechino non la teme più: «Sarà utile anche a noi»

Per i cinesi è l'occasione di una cooperazione — da allargare al Giappone — che superi l'attuale clima di tensione - «Apertura all'estero» è la parola d'ordine rilanciata da Hu Yaobang in un viaggio alla frontiera con la Manciuria

Dal nostro corrispondente PECHINO — Curioso. Il «Quotidiano del popolo», lungo la valle dell'Amur (Heilongjiang, fiume del «Drago nero» in cinese). L'ossessione strategica allora era quella di un attacco cinese che potesse tagliare in due l'Unione Sovietica, interrompendo l'unica via di comunicazione tra la parte occidentale e quella orientale del Paese. Con la seconda linea, che con una serie di ardite opere di ingegneria, passa molto più a nord, quindi molto più lontano dalla frontiera, gran parte di quell'ossessione viene a cadere. E anche questo fatto puramente tecnico, che viene ad aggiungersi ai mutamenti anche più sostanziosi verificatisi sul piano politico, dovrebbe facilitare un'intesa negoziata sull'«ostacolo» alla normalizzazione delle relazioni tra Cina e URSS, rapporto presentato dall'entità delle truppe che si fronteggiano da una parte e dall'altra della frontiera e, più in generale, una sistemazione del contenzioso sui confini.

Ma il concentrare da parte cinese l'attenzione su quello che questa nuova linea ferroviaria, definita il cantiere del secolo dai sovietici, rappresenta per un'ulteriore «apertura» delle ricchezze naturali della Siberia ha un'implicazione anche più profonda. Come la vede Pechino? La BAM passa per ricchissimi giacimenti di carbone, ferro, rame, oro, argento, bauxite, zinco, tungsteno, manganese, molibdeno, amianto e grafite. Nel sud della Jaku-

Giulietto Chiesa

zia, una delle regioni al mondo più ricche di minerali, dove si estrae già del carbone di buona qualità, si è recentemente scoperto un giacimento di rame che potrebbe rivelarsi come uno dei maggiori al mondo. Queste ricchezze, ancora da sfruttare, e quelle ancora da scoprire che potrebbero aggiungersi in futuro, fanno dell'Estremo oriente sovietico un «polo» naturale di sviluppo. Che richiede ingenti investimenti, tecnologie avanzate, cooperazione con altri paesi, e in primo luogo quelli più vicini alla regione. Il primo dei paesi che, in ordine di importanza, potrebbe fornire i capitali e le tecnologie sofisticate necessarie, è il Giappone. La stampa cinese ha notato con estrema attenzione il discorso con cui Tokyo, rivolgendosi alla «confindustria» (Kaidanren) giapponese, il ministro dell'Ufficio politico del PCUS, Dinnukhamed Kunayev, ha chiesto agli imprenditori privati giapponesi di partecipare allo sviluppo della Siberia. Tra i progetti di sviluppo esposti da Kunayev, accanto al portavoce del Kaidanren — c'era anche l'espansione della direttissima Baikal-Amur. La risposta del padronato giapponese — anche, come è stato esplicitamente detto — per ragioni politiche, è stata «redda». Ma da parte cinese non solo non sembra esserci opposizione ad una cooperazione economica per lo sviluppo della Siberia tra Giappone e URSS, ma la Cina stessa si presenta come uno dei possibili partner per lo sviluppo della regione.

È significativo che, proprio mentre a Pechino veniva definito il documento sulla riforma della struttura economica cinese, poi approvato al terzo plenario del Comitato centrale eletto al XII congresso del PCC, Hu Yaobang abbia scelto l'occasione di una visita nella Mongolia interna cinese per riprendere la parola d'ordine dell'«apertura all'estero» da parte della Cina. E il segretario del PCC ha fatto appello allo sviluppo delle relazioni economiche con la Repubblica popolare mongola: «Le zone di frontiera», ha detto, «devono apparire la politica di apertura». Non si può far andare avanti l'economia in aree chiuse? Noi abbiamo Shenzhen nel sud? Erenhot nel nord. Erenhot è una frontiera importante...». E, se Shenzhen è «finestra» per eccellenza tra quelle che sono state aperte verso Hong Kong e le joint-ventures a capitale occidentale, affida Erenhot un ruolo che significherebbe volontà di aprire «finestre» anche verso la Siberia in sviluppo.

È molto forte l'impressione che il Nord-Est asiatico si trovi davanti ad un bivio fondamentale nei prossimi decenni: da una parte la strada che può condurre a fare della Siberia un gigantesco «cantiere del secolo», da un'altra parte la strada opposta dei missili che si contrappongono a nuovi missili, di un Giappone che si militarizza, di un partner strategico e non solo economico degli Stati Uniti e di un'Unione Sovietica che spinge nel senso di assicurarsi maggiore «sicurezza» anche con il piano militare, della Corea del Nord.

Tra queste due strade possibili, non vi è alcun dubbio quale sia quella che conviene a su cui spinge la Cina. A confermarlo, tra gli avvenimenti politici più recenti, c'è non solo l'atteggiamento che abbiamo notato sul completamento della direttissima Baikal-Amur, e non solo la crescente attenzione e spinta da parte cinese ad una ripresa della trattativa USA-URSS sugli euromissili, che significherebbe anche creare condizioni per un analogo trattato tesa a fermare la corsa alla installazione dei missili in Asia, ma anche il fatto che un esponente di primo piano del PCC, il responsabile dell'organizzazione e membro della segreteria Qiao Shi, abbia scelto proprio una tribuna in Giappone, dove si trovava sul filo del secolismo, il responsabile dell'opposizione rispetto a Nakasone, per annunciare la disponibilità cinese ad una conferenza internazionale sul disarmo che con la partecipazione di tutti gli Stati nucleari (quindi Cina compresa) sblocchi il negoziato che finora non si è rivelato produttivo con la partecipazione di solo Washington e Mosca.

Siegmond Ginzberg

**ANNUNCIO RISERVATO ALLE AZIENDE IMPORTANTI**

**il fisco**  
Roma - Milano

Da otto anni abbonarsi significa:

- 1 essere tempestivamente informati sulle ultime disposizioni tributarie
- 2 avere una raccolta a disposizione per la consultazione celere
- 3 conoscere gli adempimenti che la legge tributaria impone di osservare agli operatori economici
- 4 evitare o ridurre il rischio di essere sottoposti a pesanti sanzioni civili e penali per mancata conoscenza o errata applicazione delle leggi tributarie

Un minimo costo, deducibile, che consente di conoscere e applicare le leggi tributarie vigenti

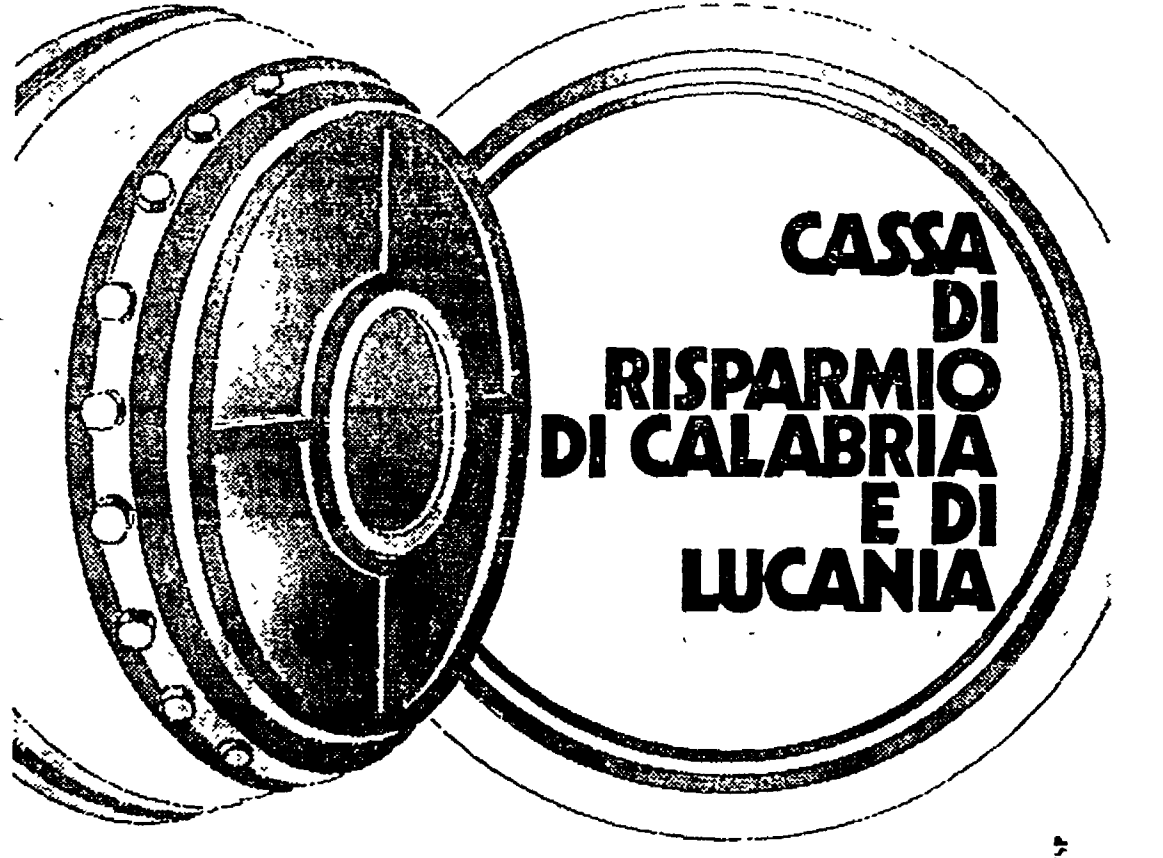
**il fisco**

132 pagine in edicola a L. 6000 o in abbonamento

Nei quaranta numeri 1984 ha fornito agli abbonati 5450 pagine di indispensabile informazione tributaria, 375 commenti interpretativi ed esplicativi, 21 lunghi inserti gratuiti, tutte le leggi tributarie e i decreti ministeriali pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale, centinaia di circolari e note ministeriali esplicative, centinaia di decisioni delle Commissioni tributarie e d. Cassazione, 525 risposte gratuite ai quesiti dei lettori, indici analitici e sistematici annuali. Nel 1985 le pagine saranno oltre 5500 che si possono raccogliere in 3 volumi-contenitori

**il fisco gratis per tre mesi**

Abbonamento 1985, 40 numeri Pagando L. 200.000 entro il 15 dicembre 1984 si avrà diritto gratuitamente ai numeri pubblicati dal 1° ottobre al 31 dicembre 1984, oppure a scelta il volume «Reddito d'impresa» di Antonio Corda, pag. 1100 Versamento con assegno bancario o sul ccp n. 61844007 intestato a E.T.I. S.r.l. - Viale Mazzini, 25 - 00195 Roma - Tel. 06.9003665-7



**UNA CASSA... "FORTE"**

...forte della fiducia che da più d'un secolo riscuote fra le popolazioni delle regioni in cui opera.

...forte del risparmio di centinaia di migliaia di lire, lucani e campani che credono nel futuro e nello sviluppo dell'area meridionale.

...forte di una moderna gamma di prodotti e servizi per rispondere alle esigenze delle famiglie, degli operatori economici e degli enti.

...forte nel sostenere anche attraverso le società collegate tutti i comparti produttivi.

...forte di 143 sportelli

Una Cassa «forte» che dispone di esperienza, strutture e tecnologia adeguate alla realtà d'oggi.

**È CON QUESTA FORZA CHE ABBIAMO APERTO A ROMA**

VIA POMPEO MAGNO, 23 - TEL. 06/632091

**DOMANI APERTI I PUNTI DI VENDITA COOP**

La **Coop** informa i consumatori che giovedì 13 dicembre i propri punti di vendita rimarranno aperti.

La **Cooperazione** ritiene negativa la serrata come forma di lotta e sollecita l'approvazione di una normativa che garantisca l'equità fiscale.

La **Coop** ribadisce l'esigenza di un rapido approntamento della riforma del commercio che assicuri anche la presenza qualificata della piccola e media impresa.

La **Coop** auspica che su questi obiettivi si realizzino le necessarie convergenze fra le organizzazioni e le categorie interessate.

**COOPERAZIONE DI CONSUMATORI / LEGA**