

I primi ad accorgersene furono due piloti americani: in poche ore nella notte del 12 agosto 1961 la città già divisa venne spaccata in due da reticolati e guardie armate. Ora Kohl dice: processiamo i colpevoli



Un tedesco occidentale colpisce con rabbia il Muro di Berlino l'11 novembre 1989. Sotto, a sinistra, giovani felici fanno il segno della vittoria sopra il muro ormai abbattuto in più punti. A destra, come appariva in una fase della costruzione nel primo anni 60

# I 30 anni del muro che non c'è



Fiori e cerimonie per ricordare i trent'anni del muro di Berlino. Il cancelliere Kohl per l'occasione è tornato a parlare della necessità di far fare i conti con la giustizia a quanti si resero responsabili delle vittime: l'accusa è rivolta ad Honecker (fuggito a Mosca) e all'ex capo della Stasi, Mielke (83 anni). Ricostruimo come trent'anni fa nasceva il simbolo più tragico della Germania divisa e della guerra fredda.

ROBERTO ROSCANI

I primi ad accorgersi del muro furono due piloti della Pan Am. Atterrando a Berlino Ovest avevano visto un grande concentrazione di truppe e di camion dall'altra parte del confine. Erano le 21 del 12 agosto 1961. Poco dopo 200 carri armati chiudevano la via di comunicazione tra i due tronconi della vecchia capitale e gli autocarri scaricavano tonnellate di materiale: reticolati, cavalli di frisia, mattoni e cemento. Gli operai, che da giorni erano stati tenuti pronti in città, innalzarono una barriera in pochissimo tempo. A mezzanotte partì il primo flash d'agenzia. Era della Associated Press e diffondeva nel mondo la notizia: «Militari della Germania orientale stendono reticolati fra le due Berlino». Dall'Est gli fece eco la radio della Rdt con un secco comunicato: «La frontiera fra la capitale della Rdt e Berlino occidentale è chiusa. Comincia così, trent'anni fa, la storia di uno dei simboli più tragici ed eloquenti della divisione europea, della guerra fredda. Il muro creò una enorme impressione nell'opinione pubblica mondiale e aprì un'altra di quelle crisi politiche tra Est e Ovest, così frequenti e drammatiche in quegli anni, in cui pure si parlava già di disgregazione. Berlino non era (e non è) una città qualsiasi. Nel 1947 e nel 1953 era stata

l'epicentro di due terremoti politici: il primo aveva coinciso con la nascita dei due Stati tedeschi divisi (la cosa appare ai nostri occhi una conseguenza scontata di Yalta, ma non fu affatto così); il secondo con la grande rivolta operaia che si può leggere come un sintomo della gigantesca crisi che nel '56 investì l'intero sistema del socialismo reale. Berlino era già prima della nascita del muro una città simbolo e insieme uno dei luoghi più sensibili a mutare (spesso in peggio) dei rapporti tra le superpotenze. Per la Germania (per le Germanie) fu uno shock terribile. Uno shock, a suo modo temuto e annunciato. Nei mesi che precedettero quell'estate l'emorragia dall'Est era diventata gigantesca: ogni giorno fuggivano 2.500 persone. La città, disseminata di posti di confine, manteneva un cordone ombelicale fisico tra le due parti: la linea di demarcazione passava tra i palazzi, tagliava in due strade e vicoli. Era un confine permeabile, la fuga era troppo facile e il regime di Walter Ulbricht era spaventato, ridicolizzato. I timori che prima o poi la frontiera sarebbe stata chiusa si diffusero a Berlino ovest. Il segretario della Sed, che era conosciuto col nomignolo poco affettuoso di «russiano rosso», solo qualche settimana



prima aveva detto: «Nessuno intende costruire un muro, i nostri lavoratori costruiscono solo case». Ma era una plateale bugia. A dire il vero in quella notte d'agosto non fu realizzato il muro che conosciamo oggi, quello che con un clamore stavolta festoso è caduto nel novembre del 1989. All'inizio si trattava soltanto di una barriera di reti e fili spinati, segnata da torrette di guardia. I mattoni e il cemento arrivarono dopo. E la zona di confine tra le due Berlino fu via via «ripulita» di case e di strade per diventare una grande ferita lunga nella città. Alla fine era lungo 160 chilometri, la sua altezza arrivava in qualche punto a 5 metri. Era costato la vita di 79 persone, uccise mentre tentavano di fuggire, altre 116 erano state ferite arrestate dai Vopos e di loro non si sa più

nulla. Quattromila tedeschi orientali erano invece riusciti a passare al di là, coi mezzi più strani, magari scavando tunnel sotto la barriera di cemento. Ma un muro non è solo un «oggetto» materiale. È anche, forse soprattutto, un segnale di divisione, di rottura, di conflitto estremo. E quella notte d'agosto segnò una ulteriore frattura anche molto lontano da Berlino. Come leggere i titoli che L'Unità di allora dedicava al «dramma tedesco» non in questa chiave? «Misure di sicurezza della Rdt ai confini con Berlino Ovest» era scritto a 6 colonne nella prima pagina del quotidiano del Pci il lunedì 13 agosto. Sommarci occhielli parlavano di «controlli che ogni Stato sovrano applica alle sue frontiere» specialmente «contro l'attività di spionaggio e di provocazione

dei revanscisti di Bonn». Il giorno successivo il titolo era ancora più gelido: «Da 48 ore le frontiere della Rdt funzionano normalmente a Berlino» e l'occhiello sosteneva che si trattava di «un passo avanti verso la conclusione del trattato di pace tedesco» per aggiungere (a testimonianza di una «normalità» inesistente) che s'era registrato un forte traffico automobilistico ai passaggi rimasti aperti dentro la città. Ci sono voluti meno di trent'anni per vedere il muro in frantumi. Honecker giurava ancora il 12 agosto del 1989, ultimo anniversario col muro in piedi, che la frontiera tra le città sarebbe durata ancora cent'anni. Sbagliava. Anche se quel giorno nessuno avrebbe giurato su un crollo così repentino.

## LETTERE

### Disagio di un operaio (Cose strane. E il partito che fa?)

Caro Unità, sono un operaio di 41 anni di cui 25 passati in fabbrica; da venti sono operaio alla Michelin di Cuneo. Sono delegato sindacale e componente il comitato esecutivo del consiglio dei delegati.

Un mese fa, precisamente il 12 luglio '91, il comitato esecutivo veniva convocato in direzione, dove il responsabile del personale tra le altre cose comunicava che la ditta Michelin, forte di una sentenza della magistratura, dava una diversa lettura dell'art. 41 del Ccnl inerente il «trattamento in caso di malattia o di infortunio». Questa interpretazione di legge, la ditta la applica con carattere retroattivo a partire dal 1° gennaio 1991. In questo periodo le strutture sindacali sono quasi tutte assenti per ferie, quindi l'approfondimento viene rimandato a settembre. In questo periodo sono in ferie, segue la politica governativa con apprensione (specie per i delicati problemi pensionistici) leggermi i quotidiani (unico lusso che mi posso permettere vivendo con il monoreddito).

Nota con rammarico che il mio partito si accalora in dibattiti interni senza fine. Dove ogni giorno viene messo in discussione il giorno prima, dove si progetta una politica astratta. Penso che proseguendo in questo modo si corre il rischio di allontanare dalla militanza i compagni che per contribuire al cambiamento di questa frastuente società sacrificano giorni di riposo per lavorare nei festival dell'Unità, nella diffusione del giornale e nel difendere in qualche modo il partito anche e solo nelle tipiche discussioni da bar. Io credo e spero che presto si ritrovi unità nelle varie correnti di pensiero e si ritorni a fare politica attiva. Ricordiamoci che oltre alle «estremazioni» di Cossiga e ai capricci stagionali di Craxi esistono cose «minori» ma che coinvolgono molti cittadini.

Angelo Origlia, Centallo (Cuneo)

garantire alle donne le pari opportunità che è necessario avanzare proposte di questo tipo, appunto. I partiti e le istituzioni, che dovevano essere i motori del progresso civile, secondo i dettami della Costituzione.

Inutile poi nascondersi, anche il nostro, che tra gli altri è senz'altro il più aperto e sensibile a tale materia, è ancora ben lontano dall'essere quel partito «delle donne e degli uomini» che voleva diventare. Siamo ancora ai primi passi, l'importante è andare avanti senza fare i comunisti sulla pelle delle donne: lasciamo che siano loro a farlo (lo fanno già forse troppo e per questo sono già troppo penalizzate). Inoltre è vero che le donne potrebbero essere elette in base ad altri e non limpidi parametri, però questo mi pare un rischio molto relativo: donna o uomo il cattivo politico è sempre negativo/a. Eppure io ho una certa fiducia nel valore della differenza (comunque la si voglia intendere, in senso ontologico o solo culturale, biologico o solo storico) e allora forse anche il «numero» delle donne presenti in Parlamento può essere una novità positiva.

Un esperimento per verificare. Non mancano esperienze già confortanti in argomento: il comportamento delle donne attualmente senatrici e deputate, ad esempio, e la loro capacità di coalizzarsi su certi temi essenziali, senza la quale non si sarebbero avute le buone leggi di cui si diceva. E poiché io vivo a Palermo non posso dimenticare le donne della «primavera esicolore» e quello che, insieme, erano riuscite a fare, pur da fronti, partiti e correnti diverse.

Pina Casano, Palermo

### Come è bello fare i turisti in bicicletta

Signor direttore, un articolo pubblicato su Nuova Ecologia di giugno riferisce che in questi ultimi anni il turismo è diventato un fenomeno di massa: tale da rendere invisibile le città monumentali più famose, da danneggiare gli ambienti naturali delle località più note, da soffocare in ingorghi d'auto e in calche umane gli stessi turisti. Mi sono sorte spontanee delle riflessioni. Il cicloturismo, che noi «Amici della bicicletta» propagandiamo (insieme all'uso quotidiano della bici in città), è il turismo più ecologico che ci sia, non solo perché la bicicletta non inquina, non consuma carburante e occupa poco spazio, ma per un'altra ragione. Mentre il turista in auto si sposta velocemente da un luogo di grande importanza all'altro, il cicloturista approfondisce la conoscenza del territorio chilometro per chilometro, riscoprendo e valorizzando luoghi di importanza secondaria, fermandosi a mangiare e dormire in paesi spesso tagliati fuori dalle «migrazioni» turistiche di massa, eccetera.

Nel nord Europa le amministrazioni pubbliche hanno favorito il diffondersi di questo genere di turismo predisponendo chilometri di ciclopiste extraurbane, spesso completamente alternative alle vie autostradali. In Austria, sulla ciclopista del Danubio, d'estate si possono incontrare cicloturisti di tutti i generi, tra i quali numerose famiglie che percorrono pochi chilometri al giorno, gustando la bellezza del percorso. Quello che mi stupisce è la totale mancanza di una politica italiana per favorire il cicloturismo. Vorrei quindi fare un appello al ministro del Turismo Tognoli affinché predisponga le opportune iniziative per avviare la realizzazione di una serie di ciclopiste e itinerari ciclabili nazionali di interesse turistico.

dott. Stefano Gerosa, Segretario degli «Amici della bicicletta» di Verona

**Bologna Festa Nazionale 1991**

**L'Unità**  
Parco Nord 30 agosto/22 settembre

UNIPOL

## Dalla Crimea decreto di Gorbaciov Privatizzazioni in Urss Agenzia tutelerà lo Stato

Gorbaciov in Crimea lavora con i suoi consiglieri. Un decreto, annunciato ieri sera, prevede la nascita di una agenzia speciale che dovrà difendere gli interessi dello Stato nella privatizzazione delle grandi imprese. Si vuole evitare il rischio della svendita dei beni statali ma anche quello dell'appropriazione, da parte delle repubbliche, di settori dell'economia che continueranno a dipendere dal centro.

DALLA NOSTRA INVIATA JOLANDA BUFALINI

MOSCA. Mikhail Gorbaciov è in vacanza in Crimea, circondato dai suoi consiglieri, continua a lavorare su quell'intreccio inestricabile di temi che tocca al tempo stesso la privatizzazione dell'economia e la divisione di poteri e compiti fra centro e repubbliche, nell'imminenza della firma del nuovo Trattato da parte della Russia, del Kazakistan e dell'Uzbekistan, il 20 agosto.

Un decreto, con la data di ieri, annuncia la costituzione di una agenzia speciale che dovrà sovrintendere alla privatizzazione su larga scala delle imprese statali sovietiche. La Sojuzgosfond, così si chiama l'agenzia, dovrà difendere gli interessi dello Stato da un duplice tipo di pericoli, una volta intrapresa

la strada della privatizzazione. Il primo deriva dal contenzioso che, in ogni repubblica, si è già creato e viepiù si creerà, fra poteri repubblicani e poteri dell'Unione circa l'appartenenza di determinati settori dell'economia al territorio della repubblica o a quello dell'Unione.

Il secondo rischio è la svendita di beni statali a privati, spesso si tratta di coloro che hanno avuto in gestione o cogestione tali beni, con gran danno per le casse dello Stato. Solo qualche giorno fa sono state temporaneamente bloccate le vendite delle lussuose dace di Stato che venivano acquistate a condizioni non chiare. L'agenzia, che sarà direttamente subordinata al presidente dell'Urss e al gabinetto dei

ministri, dovrà dunque dire la sua sulla vendita dell'80 per cento del patrimonio di imprese che, secondo gli impegni presi da Mikhail Gorbaciov a Londra, dovrà essere denazionalizzato.

Fa parte delle imprese da nazionalizzare anche una quota significativa dell'industria militare, dei settori chiave dell'energia e dei trasporti nei quali lo stato sovietico manterrà il controllo di maggioranza. Un'altra parte degli impianti del settore militare industriale è destinato alla riconversione. Il vice premier dell'Urss, Vladimir Sherbakov, ha annunciato il 6 agosto un suo piano per la riconversione dell'industria militare indispensabile per rivitalizzare l'economia.

Il piano di Sherbakov prevede cinque settori chiave per la riconversione. Fra l'altro si prevedono forti investimenti nell'aviazione civile, la modernizzazione del sistema interno di telecomunicazioni, la produzione di beni di largo consumo quali televisori a colori, frigoriferi, videoregistratori, si prevede anche la produzione di missili «antimeteorite».