

La nostra inchiesta sull'«altra Europa»

Perché l'Europa socialista non ha scelto le automobili

Prima di poter produrre le macchine occorreva ovunque un'industria di base - E' stato davvero sacrificato il livello di vita? - Un «miracolo», di altra natura rivoluzionaria le strutture

4.

L'Europa socialista è anche l'Europa senza automobili. Non alla lettera, certo. Il traffico è però molto ridotto. Si circola con una calma da noi dimenticata. Poche anche le macchine in vendita: vi sono prenotazioni almeno per due o tre anni. Manca così uno dei segni più appariscenti di quello che in Occidente viene detto il «miracolo». Altri pure quasi non esistono: non vi è il frastuono della pubblicità, né lo sfarzo delle sue luci nelle notti. Per altri sintomi invece, il diario che un tempo esisteva fra le due parti del continente, si è molto ridotto. Certo, la varietà, la ricchezza, il capriccio dei prodotti che lungo le nostre strade si offrono al consumatore restano più seducenti. Ma le vetrine di Budapest e, soprattutto, quelle di Praga non cedono in nulla a quelle delle nostre migliori città. Non direi la stessa cosa per Venezia e, meno ancora, per Sofia: eppure, donne polacche e uomini bulgari riescono a vestirsi con eleganza ineccepibile, di molto superiore a quella che le nostre dei negozi lascerebbero supporre.

Vi sono però, in tutta l'Europa socialista, immagini tipiche di un mondo in trasformazione cui l'Europa ha poco da opporre. Voglio ricordare una sola, offertami dalla Romania. Una vallata semideserta, cui giungiamo dopo una lunga deviazione dalla strada principale che da Bucarest sale al nord verso la frontiera russa. Siamo in piena Moldavia, paese dove «non succedeva mai nulla» (così dice un poeta romeno). D'un tratto scopriamo, allineate su un fronte di oltre dodici chilometri, come tre enormi bacchi di un'unica mastodontica catena di montaggio, tre immense chimiche in arancione, la cui costruzione, una raffineria, una fabbrica di materiali sintetici, una di soda e concimi. Le attrezzature arrivano, modernissime, dall'Unione sovietica e dalla Germania Ovest. Si chiama la località. Non era che un villaggio di poche case. Lo abbiamo trovato semisepolto nella boscaglia polverosa di un cantiere in cui si disegnano palazzi, strade, negozi e scuole di una nuova città.

PRINCIPALI COSTI ANNUALI DEI POLACCHI (pro-capite)

ANTICIPA	1961
CARNE	30 kg
ZUCCHERO	10 kg
LATTE	262 kg
COTONE	2,5 m
LANA	1 m
SETA	0,5 m
...	...

logia. La forte espansione industriale di alcuni paesi dell'Europa occidentale in questi anni è stata definita un «miracolo». Eppure, negli stessi anni l'Europa socialista nel suo insieme ha registrato un'espansione ancor più celere, che non ha nessuna caratteristica di un fenomeno congiunturale, poiché dura ininterrottamente da più di un decennio. Dall'anteguerra ad oggi, ogni paese ha quadruplicato, quintuplicato o addirittura moltiplicato per 11 (è il caso della Bulgaria) la sua produzione industriale. In nessun paese vi è stato un solo anno (la unica eccezione è l'Ungheria del 1956) in cui si sia registrato un calo anziché un aumento.

Se non si traduce in automobili e in altri segni esteriori del boom, come da noi, in che si esprime dunque questo grande sviluppo? Ebbene, proprio in quella rivoluzione di strutture economiche e sociali, premessa indispensabile per fare anche di questa parte dell'Europa un mondo moderno e socialista. Si affrontano così, ad oriente del continente, problemi che spesso l'Occidente, nonostante la sua maggiore ricchezza, lascia incenerire insoliti. L'industria pesante non è tutto. Ma in una grande industria di base, quella che sola consente di dire se un paese è industriale o no.

Le scelte economiche

Tutto questo — mi si dirà — non è nuovo: non è altro che l'immagine di un centro industriale in costruzione. Anche da noi l'ENI si vanta di fare qualcosa dello stesso genere a Gela. La differenza è che la sola Romania, paese che era tutto o quasi al livello di Gela, non offriva queste immagini a decine e che attraverso queste immagini passa la rivoluzione nei Balcani.

Certo, sarebbe semplicistico limitarsi alla contrapposizione automobilistica di questi. Le scelte economiche che l'Europa socialista ha fatto sono più complesse e sottili. Ma una scelta è stata: su questo non v'è dubbio. Se ne è già parlato molto, a proposito dell'URSS: poche macchine per le strade e nari cosmici nel cielo, con tutto quel che di sviluppo della scienza, dell'istruzione e dell'industria moderna questo comporta. La scelta delle democrazie popolari non poteva e non doveva essere — anche se poi in qualche periodo erroneamente è stata — identica a quella sovietica: aveva però con essa alcuni punti fondamentali di ana-

l'istruzione, cui molto si è sacrificato pur di favorirlo con tutti i mezzi, per cui ognuno di questi paesi ha oggi relativamente più studenti universitari dei paesi dell'Europa occidentale.

Ora, guardiamo all'avvenire. Prima delle automobili — ci dicono in ogni paese — faremo i trattori per l'agricoltura, che resta il settore più debole di tutta la nostra economia. La scelta, dunque, continua. Si obietta, di solito, che questa impostazione significhi sacrificare il tenore di vita. L'obiezione si basa su un diretto paragone con i livelli più avanzati dell'Occidente europeo. Ora, è proprio questo metro di giudizio che non regge. «Confrontare con l'Italia, che aveva una sua industria diversi decenni di anni prima che noi cominciamo a costruire la nostra — rispondono infatti i bulgari — può essere un buon artificio propagandistico, ma non serve a nulla: confrontateci invece con la Grecia e la Turchia, che erano al nostro livello, e vedrete la differenza». I polacchi, da parte loro, accettano anche il confronto con l'Italia, ma chiedono che sia fatto non solo per oggi, bensì pure per ieri, cioè per il periodo anteguerra: sono ancora indietro, ma molto meno di quanto lo fossero vent'anni fa. Proprio da questo doppio paragone trae conforto la loro convinzione di superare entro questo decennio non solo l'Italia ma, forse, la stessa Francia (il che sarebbe per la Polonia, memoria della sua arretratezza di ieri, una vittoria storica).

Non vi era altra via

In realtà, non vi era per questi paesi la possibilità di una scelta diversa. Aumentare astrattamente il solo livello di vita non è possibile. Non è vero che se non si facessero l'acieriera, la raffineria, ci sarebbero poi automobili. Non ci sarebbero le prime, ma neanche le seconde, se non per piccoli gruppi di privilegiati, come nei paesi coloniali.

Si badi piuttosto a una altra differenza sostanziale. Il processo di industrializzazione si compie nell'Europa socialista, certo con qualche inevitabile sacrificio, ma senza immiserimento delle masse come è accaduto in tutti gli altri paesi. Anzi, da 10-15 anni il livello di vita di tutte queste popolazioni, specie nelle campagne, è fortemente aumentato. I consumi sono pressoché raddoppiati. Rispetto all'anteguerra i polacchi mangiano 45 kg. di carne contro 20, 30 kg. di zucchero contro 10, 350 kg. di latte e latticini contro 22. Uguali balzi nei tessuti: 19,6 di cotone contro 9,5, 2,4 di lana contro 1, 3,5 di seta contro 0,5. Gli ungheresi a loro volta mangiano: 27 kg. di zucchero contro 10, 133 uova contro 82, 44 kg. di carne contro 35 (sono tutti consumi superiori a quelli italiani).

Il valore della scelta fatta non va però confuso con alcune storture e impostazioni sbagliate che pure ci sono state. Abbiamo visto le dannose forzature che si ebbero per un certo periodo in Polonia e in Cecoslovacchia. Ma il caso forse più tipico è stato quello ungherese. L'Ungheria è un paese con forte densità di popolazione e con una grave penuria sia di fonti di energia che di materie prime (sola eccezione è la bauxite, ma non è facile lavorarla sul posto, perché la produzione dell'alluminio richiede notoriamente molta elettricità). L'industrializzazione è indispensabile, come altrove. Ma se esiste un paese dove lo schema sovietico, condizionato sia dall'isolamento in cui si trova l'URSS che dalle sue immense risorse, non è applicabile, quel paese è proprio l'Ungheria. Uno sviluppo puramente quantitativo dell'industria qui è destinato al fallimento. Gli ungheresi hanno bisogno di un'industria di qualità (strumenti di precisione, tanto per fare un esempio) che richieda poche materie prime e molto lavoro umano. Essa va diretta non solo verso il piccolo

mercato interno, ma verso altri mercati, in modo da compensare con l'esportazione l'indispensabile acquisto di ciò che il paese non ha. La collaborazione nel quadro di un grande sistema internazionale è dunque indispensabile come l'aria. Purtroppo, fu proprio questa impostazione che mancò nel primo periodo dell'industrializzazione ungherese.

Il primo piano quinquennale, cominciato nel 1951, puntò su una espansione industriale essenzialmente quantitativa, che prevedeva anche lo sviluppo di branche poco adatte all'economia nazionale. Gli squilibri furono così più gravi che in altri paesi. Da un lato, si registrarono le conseguenze di investimenti troppo massicci: la parte reinvestita del reddito nazionale avrebbe variamente oscillato in pochi anni, tanto da toccare il 30 per cento nel 1952, anno in cui il reddito stesso, per il disastroso raccolto agricolo, subì una forte caduta. Il salario reale si abbassò in tre anni del 20 per cento. Ma a questi squilibri se ne aggiunsero altri, poiché quegli stessi investimenti, per il loro poco felice orientamento, dettero frutti insoddisfacenti. Da un lato essi vennero dispersi su troppi cantieri. Dall'altro sorsero talvolta ad alimentare imprese che venivano poi riformate con difficoltà di materie prime o di energia e che non riuscivano a sbocchi soddisfacenti per la loro produzione, la cui qualità, del resto, lasciava a desiderare, così da non potersi affermare sui mercati esteri.

La correzione di queste tendenze cominciò in Ungheria abbastanza presto nel 1954 — ma sino al 1956, anche se un miglioramento si fu, rimase incerta, perché, preso su di essa dapprima la battaglia, poi la vera e propria convulsione politica, che si andava impadronendo del paese. E' stato solo il governo Kadar, sostenuto da un forte e valoroso stuolo di economisti, a modificare realmente l'indirizzo dell'economia ungherese in questi anni. Nel 1957, quando il paese, scosso dalla controrivoluzione, rischiava il fallimento, la nuova direzione lanciò dei piani prudenti, che prevedevano per i tre anni successivi, fino al 1960, un aumento di produzione industriale del 22 per cento; in pratica gli ungheresi hanno poi ottenuto uno sviluppo del 40 per cento. La crisi dell'energia e delle materie prime è stata superata con l'unità degli altri Stati socialisti. I cantieri aperti un tempo — con la sola eccezione della metropolitana di Budapest, per ora abbandonata — sono diventati complessi industriali che producono.

La divisione del lavoro

Il peso maggiore che il paese si trascina dietro resta il deficit del suo commercio estero, difficile da colmare. Qualche grosso problema strutturale attende ancora una soluzione. L'Ungheria è tuttora — ma lo era molto di più una volta — un corpo piccolo con una grossa testa. Budapest, la più suntuosa e brillante capitale dell'Europa orientale, concentra due dei dieci milioni di abitanti del paese e il 50

«14° ora» a Manhattan per una bimba decenne



MANHATTAN — Un poliziotto, Jack Leonard, afferra una bambina, Diana Monforte di 10 anni, che era rimasta isolata su una scala di sicurezza, minacciando di cadere da un momento all'altro. (Telefoto)

Nuove rivelazioni della stampa svedese

Fori di pallottole sui rottami dell'aereo di Hammarskjöld

Ferite da arma da fuoco anche sui cadaveri di due svedesi periti nella sciagura? - La salma di Hammarskjöld giunta ieri a Stoccolma: oggi i funerali nella cattedrale di Upsala

STOCOLMA, 28. — L'aereo con a bordo le salme di Dag Hammarskjöld e di altre persone perse con lui, è arrivato all'aeroporto di Stoccolma-Bromma a mezzogiorno (ora locale). Alcuni minuti prima l'aereo, un «DC-7» noleggiato dall'ONU, aveva sorvolato la capitale svedese scortato da un gruppo di caccia a reazione svedesi.

Il velivolo, che proveniva da Ginevra, aveva fatto scalo a Malmö dove erano stati fatti scendere a terra i feriti di altre sei vittime svedesi dell'incidente di Ndola. I funerali dell'ex segretario delle Nazioni Unite avranno luogo domani nella cattedrale gotica di Upsala.

In un dispaccio da Ndola, il giornale di Stoccolma *Dagens Nyheter* scrive che l'esame post mortem compiuto sui corpi di due soldati svedesi deceduti nella sciagura aerea di Ndola ha permesso di accertare senza possibilità di equivoco che i loro cadaveri mostrano ferite causate

da proiettili. Il giornale aggiunge che in diverse parti dell'aereo sono stati rinvenuti fori che sembrano provenire da armi da fuoco. E' significativo che questa versione sia stata sostenuta sino ad ora, oltre che dai rhodesiani, da alcuni esperti inglesi, e soltanto da loro. Infatti, oltre ai funzionari di Scozia Yard che hanno collaborato con la commissione, anche un esperto di Londra, del quale peraltro non viene fatto il nome, ha detto di ritenere possibile che i proiettili possano essere penetrati in un corpo umano senza provenire da un'arma. Lo stesso inglese non ha ritenuto opportuno, come invece hanno fatto i due svedesi che si sono pronunciati recentemente, fornire delle argomentazioni comprovanti in qualche modo la sua tesi.

Oggi il presidente della commissione d'inchiesta colonnello Barber ha presentato una relazione nella qua-

le si afferma fra l'altro che risulta dalle autopsie che i membri dell'equipaggio dell'aereo «non erano affetti da malattie e non sono stati colpiti da maledizioni che possano avere interferito nelle loro funzioni».

Il governo rhodesiano si è interessato oggi della questione in un comunicato che vuole essere «una smentita definitiva alle allusioni della stampa» sulla morte di Hammarskjöld: il comunicato governativo fa propri né più né meno tutti gli argomenti della commissione d'inchiesta.

Nel Congo del sud e nell'Angola del nord alcune zone sono state colpite da una epidemia di vaiolo.

Ieri, nel villaggio di Kipushi, un centro situato vicino al confine tra il Katanga e la Rhodesia del nord, nel corso di una sparatoria si sono avuti dieci morti. Non si hanno notizie precise sull'episodio, ma da quanto si può dedurre dalla testimonianza di alcuni giornalisti di ritorno da quella zona, si è trattato di un scontro tra la gendarmeria ed un gruppo di operai dell'Un mineriere, tra i quali si trovavano numerosi baluba.

Da New York si apprende che quattro paesi — Ghana, India, RAU e Venezuela — hanno proposto ieri l'inclusione all'ordine del giorno dell'Assemblea dell'ONU di un'inchiesta delle Nazioni Unite «sulle condizioni e sulle circostanze che hanno causato la tragica fine di Dag Hammarskjöld e di coloro che lo accompagnavano».

Fra l'altro — dice la richiesta — quattro paesi — la commissione dell'ONU — dovrebbe chiedere che l'ex segretario sia parificato a Ndihi (Congo) per Ndola (Rhodesia) nottetempo e senza la scorta e le altre particolari precauzioni.

Muore nel Congo un caporale italiano della Croce Rossa

Il caporale Raffaello Soru, che faceva parte del contingente italiano distaccato presso l'ospedale delle Nazioni Unite ad Albertville nel Congo, è deceduto a seguito di un incidente. Mancano più precisi particolari.

La morte del militare, a quanto informa un dispaccio giunto al ministero degli Esteri, è avvenuta il 25 settembre.



STOCOLMA — L'ambasciatore Johann Beck-Friis, depone la corona inviata dal re di Svezia sulla bara di Dag Hammarskjöld. (Telefoto)

Cadendo da 24 metri

Tre italiani muoiono sul lavoro presso Metz

Altri due operai hanno riportato ferite gravi e sono stati ricoverati in ospedale

METZ, 28. — Un grave infortunio sul lavoro è costato la vita stamane a tre operai italiani, dipendenti da un'impresa di lavori pubblici. Altri due italiani, seriamente feriti nello stesso incidente, sono deceduti in ospedale.

L'incidente si è verificato verso le 5 presso i fornelli di Carling, in Mosella. Sette operai italiani si trovavano su un'impiantatura alta 24 metri, intenti all'ultima colata di cemento di un silos, allorché l'armatura dell'impiantatura ha ceduto. Mentre due uomini riuscivano ad aggrapparsi alle tra-

vi metalliche dell'impiantatura stessa, gli altri cinque precipitarono al suolo fra un crollo di rottami.

L'opera di salvataggio è stata organizzata rapidamente, ma all'arrivo dei soccorritori, tre operai avevano già cessato di vivere. Si tratta del 24enne Diego Gattuso, dimorante a Forbach, del 24enne Franco Favaro, pure residente a Forbach, e del 23enne Bruno Mariotti, abitante a Longeville. I feriti, che soffrono di fratture e contusioni, sono il 29enne Santo Favaro, fratello di Franco, e il 21enne Antonio Tullio.

Le autorità hanno decretato un'inchiesta per determinare le cause del sinistro.

Delegazione commerciale cubana a Mosca

MOSCA, 28. — Una delegazione commerciale cubana giunge da Mosca.

La delegazione negoziata con i funzionari del commercio estero del ministero degli Esteri, per l'anno venturo.

All'aeroporto di Sheremetiev, 43 ospiti sono stati accolti dal vice ministro del commercio estero dell'URSS Boris Borissov e da altre personalità.

In Austria

La dogana sequestra l'automobile di Ocwork

VIENNA, 28. — L'automobile di Ocwork, l'ex giocatore della Sampdoria, ratorato a Vienna, è stata sequestrata dalla dogana non essendo stata ancora pagata la relativa tassa doganale per l'entrata in Austria. Un funzionario della dogana si è presentato da Ocwork, nella sua abitazione, intimandogli di pagare 14.000 scellini per la detta tassa d'entrata e un'altra di 300 scellini di multa per il ritardo del pagamento. In tutto, oltre 400.000 lire. Il calciatore si è riservato di chiedere prima il parere di un avvocato. Intanto la macchina rimane sotto sequestro, e Ocwork non paga, sarà confiscata dallo Stato.

Per le ricerche oceanografiche

Sommergibile USA scenderà a 5000 m.

Esso sarà costruito in alluminio e sarà lungo 150 metri

WOODS HOLE, USA, 28. — L'Istituto oceanografico del Massachusetts ha pubblicato oggi i piani per la realizzazione di un sommergibile per ricerche a grandi profondità.

Il sommergibile costruito in alluminio, somiglierà a un elicottero, raggiungerà profondità di circa 5.000 metri e sarà lungo 150 metri circa. Esso disporrà di macchine da ripresa televisive, di «mani» robot per rac-

Congresso a Parigi

Studio dell'inversione del ritmo notte-giorno

Una settimana perché un europeo si adatti agli antipodi

PARIGI, 28. — L'inversione del ritmo notte-giorno è stato uno dei principali problemi del congresso internazionale di medicina aeronautica che si sta svolgendo a Parigi.

Il numero di persone che, a causa di viaggi aerei, è sottoposto all'inversione totale del ritmo alternato di fasi di veglia di sonno è in continuo aumento, ed i problemi psicofisiologici che ne derivano sono di particolare importanza.

Oltre al senso di stanchezza generale dell'organismo, sono stati accertati una serie di disturbi fisiologici, poiché il giorno e la notte condizionano non soltanto le attività esterne dell'individuo ma le sue stesse funzioni biologiche: respirazione, circolazione, digestione, attività cerebrale, ecc.

In linea generale una settimana sembra essere il lasso di tempo necessario perché un europeo che si reca agli antipodi possa adattarsi al ritmo di vita di coloro che lo circondano. Le attuali ricerche vertono sulla possibilità di ridurre questo tempo, ma fin da ora gli scienziati hanno manifestato il proprio scetticismo in proposito.

Il boia di Varsavia era deputato da 10 anni nella Germania ovest

BERLINO, 28. — Il parlamentare della Schleswig-Holstein ha accettato la richiesta della magistratura di Friburgo e ha fatto la immunità parlamentare al «boia di Varsavia», Heinz Rennefarth, che dal 1951 ricopriva anche la carica di sindaco della ridente cittadina balneare di Sylt, sul mare del Nord.

Il signor Heinz Rennefarth è un grande criminale di guerra identificato come tale da almeno 15 anni, ha vissuto al sicuro nella Repubblica federale tedesca fino ad oggi. Generale di divisione delle SS e della polizia, ha supervisionato orrendi massacri di cittadini polacchi durante la sollevazione popolare di Varsavia dell'agosto 1944.