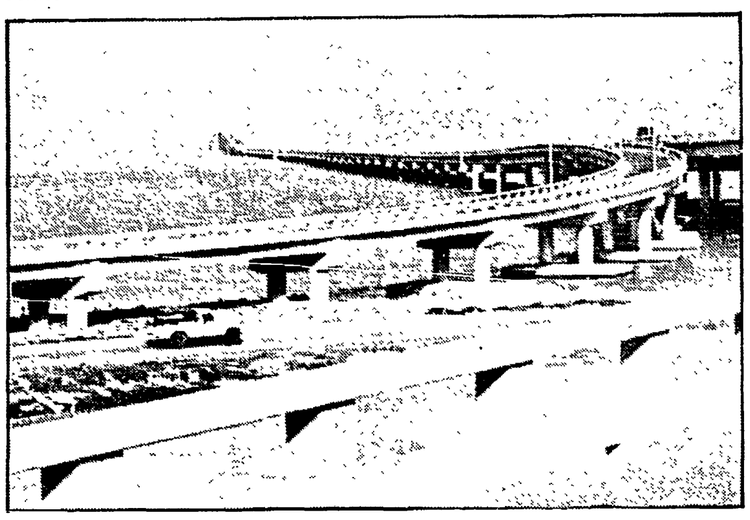
Malaysia: quale sviluppo? / 1

Difficoltà economiche dopo una forte crescita I contrasti tra gli integralisti e il partito di governo Le critiche del gruppo cinese del Partito d'azione democratica Le diversità culturali tra i diversi nuclei



Due aspetti della Malaysia odierna: il ponte che collega la terraferma all'isola di Penang, il più lungo dell'Asia (13,5 km.), costato 400 milioni di dollari Usa, aperto al traffico quattro mesi fa; e (a destra) un anziano di un gruppo tribale di Sarawak, uno dei tredici Stati della federazione malaysiana, nel nord dell'isola del Borneo

Il nodo delle etnie in un paese che vive la crisi

Dal nostro inviato

KUALA LUMPUR — *Il nuovo ennesimo bianco grattacielo di Kuala Lumpur è l'orgoglio dell'Umno (Organizzazione nazionale dei malesi uniti). «Finalmente abbiamo una sede come si deve», commentano i delegati all'assemblea annuale del maggiore partito di governo della Malaysia (superficie 330.434 km² tra penisola di Malaya o Malesia e il nord del Borneo; abitanti 14.420.000 di cui 56% malesi autoctoni, 33% di origine cinese, 11% indiani; ex-colonia portoghese, poi olandese, poi britannica, indipendente dal 1957). Le sale per discutere sono comode, eleganti, spaziose, ma i problemi cui si trova di fronte l'Umno sono spinosi. Uno di questi ha richiamato l'attenzione dei convegnisti. È l'insistente affiorare di orientamenti radicali tra i seguaci dell'Islam, la religione di Stato. Successivi (e recenti) fatti di cronaca ne hanno dato conferma. Nel distretto di Baling estremisti musulmani si sono scontrati con la polizia che voleva arrestare un loro capo. Brandivano armi di ogni genere, dall'ascia alla molotov. Diciotto i morti (tra cui quattro agenti). Poi il coprifuoco.*

Una regione remota quella di Baling, nel nord povero e contadino del paese. È in quest'area, negli Stati di Kedah, Kelantan, Trengganu, che gli integralisti islamici hanno le loro roccaforti. Il governo li accusa di oscurantismo, di opporsi al progresso e alla modernità. Nakahle, vice-presidente del Pas (Partito dell'Islam), la più forte e organizzata delle formazioni politiche di ispirazione fondamentalista, è categorico: «L'affermazione è totalmente falsa. Il punto è: quale sviluppo? Noi non vogliamo uno sviluppo che distrugga il nostro modo di vita e i nostri valori. Progredire non è occidentalizzarsi. Non respingiamo tutti i valori occidentali però. Rifiutiamo le libertà illimitate». Quali? L'alcoolismo, la pornografia, sono gli esempi che ci vengono fatti, «non certo la libertà di pensiero».

La sede nazionale del Pas è in una stradina periferica di Kuala Lumpur. Due o tre stanze disadorne, all'insegna della morale spartana cui si richiamano i suoi membri. Nakahle è un omino dimesso, sorridente. Il suo aspetto contraddice il cliché del fanatico invasato, applicato dalla propaganda avversa ai capi del Pas.

Eppure la loro linea politica ha effettivamente punte di acuto radicalismo. Soprattutto quando sono in ballo temi religiosi. I suoi dirigenti sono arrivati a chiamare «infedeli» gli iscritti e i seguaci dell'Umno, che pure a sua volta, come formazione politica in cui si riconosce il grosso dei malaysiani autoctoni, cioè dei malesi (o «bumiputra», figli della terra), fa dell'Islam la propria bandiera. A questo tipo di attacchi l'Umno è sensibilissima, perché, soprattutto nei villaggi di pescatori e contadini, la credibilità di persone e organizzazioni dipende largamente dalla loro riconosciuta aderenza ai principi e ai costumi maomettani. L'Umno però non temerebbe a tale punto un'erosione di consensi ad opera del Pas, se a renderla possibile non intervenissero anche altri fattori. Il più importante è l'«accentuata polarizzazione entro la comunità malese tra ricchi e poveri». La diagnosi è di Lim Kit Siang, segretario generale del Dap (Partito d'azione democratica), la più grande forza d'opposizione, la cui base elettorale si trova in una porzione consistente dell'etnia cinese benché formalmente il partito si dica multirazziale. La questione etnica è tanto sentita in Malaysia da offuscare i legami di classe interrazziali. E i partiti genuinamente multi-etnici finora hanno sempre fallito. Secondo Lim la forbice tra malesi ricchi e poveri è effetto della Nuova politica economica (Nep), inaugurata dal governo nel 1971 con lo scopo di alzare il tenore di vita dei «bumiputra» rispetto alle altre comunità etniche economicamente più favorite, quella cinese soprattutto. Grazie a un sistema di precedenze e privilegi, entro il 1990, prescrive la Nep, i «bumi» dovrebbero diventare proprietari del 30% della ricchezza nazionale; e già dal 2% iniziale sono passati a circa il 20%. Sullo sfondo, allora, si agitava lo spettro di un ritorno ai sanguinosi scontri del 1969 tra malesi e cinesi (i morti furono probabilmente molto più dei 196 ufficiali).

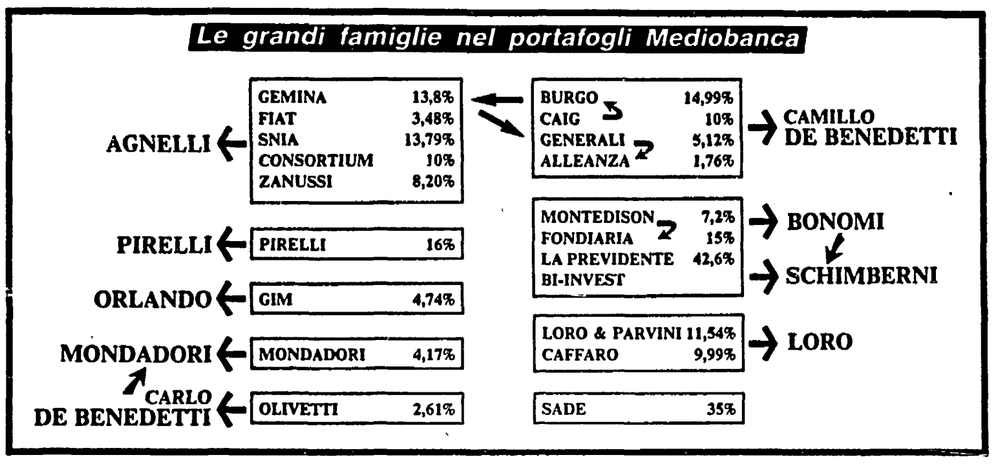
La tesi del Dap è che la nuova politica economica abbia lasciato irrisolti tutti i problemi economici della Malaysia, non contribuendo affatto allo sradicamento della povertà, e limitandosi a consentire l'avvento ai vertici dell'economia nazionale di un ristretto gruppo di «bumi» super-ricchi. Davanti a una tazza di «kopi-o», il caffè nero, seduti in un locale di Petaling Jaya, accanto alla sede nazionale del partito, Lim Kit Siang prosegue nella sua analisi impietosa: «Il nuovo premier Mahathir ha posto anche l'accento sul "nazionalismo malese"», e ciò senza assicurargli una maggiore presa sull'elettorato malese appunto, «ha portato ad una più forte polarizzazione inter-etnica». Insomma il governo sarebbe riuscito a scontentare gran parte dei cittadini di ceppo non-malese, e contemporaneamente ad allenarsi le simpatie di una non trascurabile parte dei malesi stessi.

Ma ci sono altre spiegazioni. Il paese per anni è cresciuto a ritmi elevatissimi, ed è in effetti tra i più sviluppati del continente asiatico. Ora, grazie anche alla recessione mondiale, i nodi di un'economia largamente dipendente dall'estero, stanno venendo al pettine. Da due anni il ministro delle Finanze Encik Daim Zainuddin impone tagli cospicui alla spesa pubblica. Il debito estero è salito a proporzioni preoccupanti mentre il crollo dei prezzi internazionali di tutte le materie prime di cui la Malaysia è ricca (rame, gomma, olio di palma, ecc.) ha fatto il resto. Persino i dipendenti statali, ritenuti dei privilegiati per la paga discreta e perché gli unici a godere di un sistema assicurativo e previdenziale pubblico, ora protestano. Il dirigente del loro sindacato, Ahmad Nor, è tra i fondatori del Partito nazionalista di recente formazione, partito che sembra orientato a pescare i propri consensi nei ceti medi urbani, soprattutto di ceppo malese, sino ad ora tradizionale riserva di caccia dell'Umno. Il partito di governo si vede quindi minacciato su due fronti, nelle zone rurali del Pas, in città dai Nazionalisti, mentre il Dap potrebbe erodere consensi, tra l'elettorato cinese, allo Mca (Associazione dei cinesi di Malaysia, alleato dell'Umno), che è in piena crisi. E le elezioni parlamentari sono oramai alle porte. Il termine massimo è l'aprile del 1987, ma si parla di un possibile forte anticipo. Sinora l'Umno e gli altri partiti governativi del Barisan Nasional (Fronte nazionale) hanno sempre stravinto in termini di seggi a causa del meccanismo elettorale fondato sui collegi uninominali e anche della divisione dell'opposizione.

Il Dap è forte in alcune città, praticamente inesistente altrove. Viceversa il Pas conta assai poco nelle zone urbane, ma è spesso il primo partito in alcuni Stati settentrionali della Federazione. Quando chiediamo se Dap e Pas non stiano per caso pensando ad un'eventuale alleanza tattica in funzione elettorale, Lim Kit Siang sorride: «È prematuro parlarne».

Gabriel Bertinetto

Inchiesta sul capitalismo italiano



spresso». Rizzoli era nelle mani di Calvi e possedeva il «Corriere della Sera» e «Il Mattino». Pesenti «Il Tempo»; la Montedison «Il Messaggero»; il petroliere Monti i quotidiani più diffusi nel Centro Italia: «La Nazione» e «Il Resto del Carlino».

• • •

A cinque anni di distanza, questo planetario è completamente sconvolto. Intanto, alcuni protagonisti sono scomparsi. La Zanussi è stata comprata dagli svedesi della multinazionale Electrolux e dalla Fiat. L'impero Pesenti è frantumato dopo la morte del «patriarca» e uno dei suoi gioielli, la Ras Assicurazioni, è passata alla tedesca Allianz. Calvi impiccato (ucciso o suicida?) sotto il ponte di Blackfriars non ha lasciato dietro di sé che rovine tra le quali Rizzoli e il suo gruppo editoriale. Altre famiglie storiche hanno venduto le loro aziende (Bassetti) o sono uscite di scena (Fabbri).

La Montedison è stata privatizzata, auspice Mediobanca, attraverso l'intervento determinante della Fiat e dei suoi «satelliti» (consociati nella finanziaria Gemina). Poi, dall'estate scorsa, è passata nelle mani di Schimberni, il manager che aspira a diventarne il controllore (come già Cefis cercò di esserne il padrone).

Anche questa volta è Mediobanca a favorire una operazione che fa una vittima illustre (nientemeno che la famiglia Bonomi, detta anche «finanza e mattoni») e opera una rottura con la cordata Fiat (la Gemina poi si ritira definitivamente). Montedison, così, tende a diventare un nuovo polo industriale-finanziario tale da controbilanciare quello torinese. E anche questo è nei disegni di Cuccia il quale vorrebbe lasciare come sua eredità un capitalismo privato sempre «protetto», ma più articolato, «pluralistico».

Nel frattempo, anche De Benedetti è cresciuto e ha costituito un vero e proprio conglomerato industriale guidato da due «scatole nere» di natura finanziaria: la Cir e, sempre più, la Cofide (Compagnia finanziaria De Benedetti, si chiama e non a caso). Dopo aver stretto un matrimonio con la americana Att nella Olivetti (alcuni malevoli dicono che ha venduto «a termine» la società di Ivrea) ha acquistato la Buitoni-Perugina e ha tentato di comperare la Sme dall'Iri per costruire un grande gruppo alimentare, sorretto da una catena di supermarket come la Gs e, probabilmente, sostenuto da una multinazionale dell'alimentazione. Intanto, ha lanciato un ponte verso Pirelli con il quale vuole costruire un nuovo asse che può diventare decisivo per una impresa che ha anch'essa il problema di assicurarsi un futuro finanziario più articolato e un assetto meno familiare. Le grandi famiglie del passato stanno tutte scomparendo. In fondo, restano solo Agnelli e Pirelli. Anche Cuccia, il loro tutore, s'avvia al tramonto. Dunque, bisogna pensare al domani. I figli di Gianni e Umberto Agnelli stanno facendo il loro apprendistato alla Juventus. Il figlio di Leopoldo Pirelli è appena entrato in azienda. Ma funziona ancora la successione per linee ereditarie?

Mediobanca è il punto di incontro di tutti questi progetti per l'avvenire del capitalismo privato.

Per questo la battaglia che si è svolta attorno ad essa è così importante. Mediobanca è l'ultimo dei salotti buoni e delle casseforti protette, è il nido dove la oligarchia delle grandi famiglie cerca di covare i propri pulcini (come vedremo). Un nido sempre più piccolo (ormai troppo piccolo). Anche perché il monopolio di «merchant bank» le viene insidiato da altri soggetti, il più grande dei quali è l'Imi che Arcuti ha profondamente trasformato: era l'ufficiale pagatore del sottogoverno, ora aspira a diventare punto di riferimento di una finanza e di una imprenditoria moderne e molto aggressive (non a caso all'Imi fanno capo alcuni dei più affermati «fondi di investimento»).

Che fine ha fatto in questo frangente la «finanza cattolica»? Forse è scomparsa nei suoi connotati tradizionali. Il «Nuovo Banco Ambrosiano» è stato salvato da una cordata di sette grandi banche pubbliche e private ed è diventato, grazie a Bazoli, punto di riferimento di banche che hanno sì solide radici cattoliche (come la Banca popolare di Milano o la Banca S. Paolo di Brescia), ma che non sono elemosiniere del Vaticano. Anzi guardano più a Torino che a Roma. A segnare questa svolta c'è l'offerta di Agnelli di far entrare la Mittel (la finanziaria di Bazoli) in Gemina e, poi, in Mediobanca. E di stringere una nuova alleanza con Giampiero Pesenti, il figlio del Patriarca. Le due galassie in qualche modo parallele, insomma, sono finite. E proprio Gemina (come vedremo) potrebbe segnare una diversa ricomposizione.

Nel frattempo anche gli equilibri nella carta stampata sono cambiati: il «Corriere della Sera» e la Rizzoli sono ormai nelle mani di Gemina (quindi Fiat) che ne detiene la maggioranza assoluta. Mentre si registra la crescita del gruppo Caracciolo che si è fatto più autonomo da Agnelli e ha stretto nuovi legami con Carlo De Benedetti, che nel frattempo è diventato il secondo azionista della Mondadori (ha il 16,55% attraverso la Sabaudia controllata dalla Cir). «Il Mattino» di Napoli è finito (con il consenso di Agnelli) ad una cordata di imprenditori meridionali il cui comune denominatore è di essere amici di De Mita.

Abbiamo descritto un assetto tutt'altro che consolidato. C'è da attendersi da un momento all'altro nuove ridislocazioni. Tuttavia sembra che si possano delineare due tendenze di fondo:

1) la oligarchia delle grandi famiglie sopravvissuta alla ristrutturazione sta cercando nuovi assetti e una nuova eredità. Come se fosse colta da una «sindrome dei Buddenbrook» la paura della estinzione tende a costruire freneticamente alleanze interne e soprattutto internazionali. Intanto, si sente incalzata da nuovi protagonisti i quali cercano di allargare quella oligarchia con la speranza di entrare nel club esclusivo. Nettamente minoritaria è la tendenza a gettarsi nel gran mare del mercato e nuotare con le proprie forze superando il «capitalismo protetto» che ha sempre caratterizzato il modello italiano.

2) Sta nascendo una intelaiatura finanziaria basata su un gioco di scatole cinesi il cui punto di riferimento è chiaramente americano (sfortunato pioniere in fondo fu Michele Sindona). Insomma, se negli anni 70 furono create le holding finanziarie per controllare una pluralità di imprese industriali, ora tocca alle holding delle holding, finanziarie che controllano più finanziarie le quali a loro volta entrano in industrie e, soprattutto, in società di servizi. I bocconi più prelibati sono le banche (con le quali si possono mobilitare i fondi di investimento) e le assicurazioni. È presto spiegato il perché: con la crisi dello Stato sociale il capitalismo privato punta a fare della previdenza o della medicina integrativa il grande affare del prossimo decennio. Qualche esempio?

La Fiat holding è controllata dalla Ifil (finanziaria della famiglia Agnelli) alla quale fanno capo la Rinascente, la Juventus, la Ifil che possiede la Toro Assicurazioni. La Fiat a sua volta possiede «La Stampa», la Snia ed entra nella Zanussi. Ma controlla anche la Gemina che ha la maggioranza della Rizzoli-Corsera e si è appena ritirata dalla Montedison avendone ricavato 432 miliardi che si appresterebbe ad investire nelle Assicurazioni Generali.

Anche De Benedetti opera allo stesso modo. La finanziaria di famiglia (Cofide, ex Finco) controlla la Cir la quale a sua volta è nella Olivetti, nella Buitoni, nella Sabaudia assicurazioni (che sta nella Mondadori) e nella Pirelli. Mentre la Cofide è il terreno privilegiato per stringere alleanze soprattutto internazionali con la Banque de Suez, con la Boston International, ecc.

Lo stesso dicasi della Pirelli finanziaria fusasi con la Caboto (quindi con i grandi banchieri inglesi Hambros) e agganciatasi alla Cir.

È, insomma, un «capitalismo globale» (finanza, produzione, terziario, speculazione) fortemente internazionalizzato che emerge dalla crisi dell'ultimo decennio, costituisce indubbiamente una novità e una sfida al vecchio assetto.

Stefano Cingolani

Gorbaciov e Reagan

pezzeria di una sala del Cremlino ha fatto da sfondo ad un discorso in cui il leader sovietico ha ricordato il prezzo enorme pagato dai suoi concittadini per la guerra come prova della volontà di pace dell'Urss, dicendosi «convinto che anche negli Stati Uniti il popolo comprende che le nostre due nazioni non dovrebbero mai trovarsi di fronte alla guerra, ad uno scontro che sarebbe la più grande delle tragedie». L'incontro di Ginevra — ha poi detto Gorbaciov — «dimostra che, come leaders e come uomini, il Presidente ed io abbiamo potuto compiere i primi passi verso il superamento della sfiducia». Sul tema cruciale delle armi cosmiche, il leader sovietico — dopo aver sottolineato che la storia ha affidato una «enorme responsabilità» ai due paesi — ha solo aggiunto che «è una domanda che sorge dalla vita stessa l'esigenza di ridurre gli arsenali nucleari e di mantenere lo spazio in condizioni pacifiche». Della trattativa di Ginevra ha espresso prudenti «speranze» e non ha fatto cenno alle esplosioni nucleari che Reagan non intende sospendere. Cortesie reciproche all'insegna del buon anno.

La sera di Capodanno Gorbaciov aveva ripristinato la tradizione del saluto televisivo ai concittadini (interrotta negli ultimi tre anni dalla serie dei segretari generali ammalati. L'ultimo messaggio augurale fu quello, letto dalla speaker tv, di Leonid Breznev del 1981) con un franco discorso in cui aveva esordito con la netta affermazione: noi tutti sappiamo bene con quali difficoltà abbiamo dovuto confrontarci in campo economico all'inizio di quest'anno (esplicito riferimento al rallentamento dell'anno cernenkiano). Un discorso asciutto, nello stile che ormai va diventando caratteristico, in cui ha riproposto i propri obiettivi e la «linea del plenum di aprile» con cui si presentò al Paese. «Siamo solo all'inizio», aveva poi aggiunto, di un lungo lavoro in cui bisognerà «con coraggio liberarsi da tutto ciò che è sopravvissuto al suo tempo, dalle inerzie concettuali, dalle abitudini e dagli schemi ben noti ma oggi non più utili», e in cui dovrà valere il principio, «che vale già oggi, in cui noi chiamiamo i successi, successi, le carenze, carenze e gli errori, errori».

Giulietto Chiesa

L'auto di domani?

certare che soltanto una minoranza della popolazione, appartenente per lo più ai ceti meno abbienti, prova un interesse reale per le caratteristiche tecniche delle automobili. E la risultanza fondamentale dell'inchiesta è che l'automobile ha un altissimo significato sociale e gode del favore generale, in quanto rappresenta "un mezzo di espressione del carattere, del temperamento e dell'idea che il proprietario e guidatore si fa di se stesso". L'atto di acquisto scocca all'incontro della personalità della macchina con la personalità dell'acquirente».

Ecco dunque perché l'automobile è diventata quasi il «moloch», la divinità delle società industrializzate dell'Occidente. Ecco perché l'industria automobilistica ha potuto dominare così tanto e così a lungo nel disegnare le stesse mura e strade e piazze delle nostre città e gli stessi nostri modi di vita. Ed ecco infine perché l'auto resterà per tanti versi un fenomeno irreversibile, con il quale ogni regolatore della cosa pubblica (e del traffico) dovrà ancora a lungo fare i conti: almeno finché non si inventerà un giocattolo ugualmente comodo, versatile, veloce, docile ai voleri individuali e magari (è una sommessa invocazione) meno ingombrante, rumoroso e puzzolente.

• • •

Dato che le cose stanno così, è ovvio che l'industria dell'auto si stia attrezzando per coprire al meglio la domanda futura, adeguandosi alle diverse esigenze di un mercato che per molti aspetti dovrebbe apparire ormai saturo e continuando a puntare le sue fortune su questa «gallina dalle uova d'oro» che ha finito per caratterizzare più e meglio di ogni altro simbolo le organizzazioni sociali di una certa parte del mondo e i costumi di parecchie centinaia di milioni di individui.

Scrive l'economista e sociologo John Naisbitt, autore del libro «Megatrends» (già citato nel corso di questa inchiesta): «Il settore automobilistico è sulla buona strada per diventare il primo settore industriale globalizzato del pianeta. Per la fine degli anni Ottanta le trenta aziende automobilistiche che si stanno attualmente facendo la guerra su scala internazionale, si ridurranno al massimo a 7 o 8 aziende, forse soltanto la Volkswagen, la Nissan, la Toyota, la General Motors. L'internazionalizzazione dell'industria automobilistica mondiale è inevitabile. Questo settore sta marciando verso la produzione dell'«automobile mondiale», che significa una linea di automobili costruita utilizzando componenti prodotti e montati in tutto il mondo. La nuova automobile mondiale della Ford, la "Escort", è montata negli Usa, in Gran Bretagna e in Germania con componenti prodotti in Spagna, Italia, Gran Bretagna, Giappone e Brasile. Il nuovo modello "J" della Gm è montato negli Usa, in Canada, in Australia, in Brasile e in Sud Africa... La Corea del Sud e Taiwan producono qualsiasi cosa, dai cavi per l'accensione alle valvole, mentre il Brasile produce motori interi per automobili e furgoni».

Insomma, addio alle economie di scala, ai grandi stabilimenti, agli alti livelli occupazionali e alle marche nazionali. Ci sarà un modello unico, di media cilindrata, e chi vorrà un'auto diversa dovrà pagarsela come un abito esclusivo di Balmain o di Christian Dior.

Tutto questo spiega bene perché la Fiat punti oggi con tanto fervore alla unificazione con la Gm: prima che sia troppo tardi.

Al Centro studi sistemi di trasporto della Fiat, a Roma, incontro in due giorni diversi, il professor Del Viscovo e l'ingegner Sciarrone. Si avverte, in questi esperti della maggiore industria automobilistica italiana, il clima nuovo che ormai regna anche in questo monopolio. La Fiat si è resa conto dell'errore commesso a suo tempo, quando impose ai governi nazionali del centrismo e del centro-sinistra italiano una criminosa politica dei trasporti tutta indirizzata al privato, e spinse a costruire città senza trasporti pubblici e autostrade di spreco. Oggi l'intasamento costante degli spazi urbani scoraggia la domanda e lo stesso monopolio privato italiano comincia a capire — almeno per quanto riguarda il trasporto di persone, che per le merci ci si ostina nella difesa miope della prevalenza assoluta della gomma (i maledetti Tir) sul ferro — che una buona rete portante di mezzi pubblici veloci, non ostacola ma aiuta e razionalizza la diffusione e l'uso dell'auto.

Realtà e prospettive del mercato della domanda e dell'offerta dell'auto, di qui al Duemila, sono state ben studiate in Fiat e ne esce un panorama molto significativo. Uno scenario, diciamo, che convince definitivamente di un fatto: non si può contare su un calo dell'uso dell'automobile privata, su una inversione incisiva di tendenza, almeno per i prossimi venti anni. E di questo dunque bisogna sapere tenere conto.

Nel 1984 il parco autovetture in Italia ha superato la soglia dei 20 milioni di unità: ci sono cioè 350 autovetture ogni mille abitanti (in Europa sono 250 in media). Circa il 70 per cento delle famiglie possiede almeno un'auto, il 20 per cento ne ha più di una. La domanda di autovetture nuove, negli ultimi anni, ha oscillato fra 1,6 e 1,7 milioni mentre le sostituzioni richieste hanno raggiunto la quota del 75 per cento (dieci anni fa il rapporto era inverso: il 75 per cento era la quota della richiesta di auto nuove).

La vita media delle autovetture è di 14 anni (superiore a quella di altri paesi) e circa il 30 per cento delle auto ha più di dieci anni di vita. L'età media del parco auto è di 6,5 anni. La domanda si va spostando verso il centro, cioè verso le medie cilindrate e ciò in considerazione degli unici significativi miglioramenti portati all'automobile che sono quelli relativi al consumo specifico (la «127» di dieci anni fa consumava il 50 per cento in più della «Uno» attuale).

La domanda di vetture diesel è salita fino al 26 per cento, e il parco di queste vetture è aumentato dell'8,5 per cento. È diminuita la percorrenza media delle auto: dai 13 mila e 700 km. annui degli anni Settanta, agli attuali 9.970.

E vediamo le prospettive. Per la soglia «storica» del Duemila è previsto che il parco auto passerà dalle attuali 20,2 milioni di unità a 25,5 milioni con un ritmo di crescita annuo di poco più dell'1 p er cento (negli anni Sessanta, si badi, il ritmo di crescita era del 12-13 per cento annuo). Le famiglie che possiedono almeno una autovettura diventeranno — come oggi negli Usa — l'80 per cento del totale, mentre quelle plurimotorizzate saranno il 30 per cento. L'età media del parco auto passerà dagli attuali 6,5 anni a 7,3 anni.

La domanda d'acquisto di auto nuove crescerà fino a 1,8 milioni all'anno con una quota d'acquisto per incremento del parco che scenderà però dall'attuale 25 per cento al 13 per cento. Le auto diesel dovrebbero raggiungere il 16 per cento negli anni Novanta, che è il valore massimo ammissibile con l'attuale assetto del sistema di raffinazione (una quota maggiore squilibrerebbe tutto il sistema di importazione di greggio). Le percorrenze medie si ridurranno ulteriormente: dagli attuali 9.500 km./anno agli 8.200 per le auto a benzina; dai 30 mila ai 21 mila per le auto diesel.

Il risparmio sui consumi specifici (chilometri percorsi con un litro) permetterà che a quegli incrementi non corrisponda un aumento delle importazioni di petrolio che dovrebbero restare intorno agli attuali 12,5 milioni di tonnellate.

Questo dunque sarà il futuro. Niente auto elettrica, niente futuribili rivoluzioni tecnologiche. I nostri nipoti e bisnipoti viaggeranno sulle stesse nostre maledette macchinette. Dipende solo da noi se almeno riusciranno a circolare meglio in città più umane, più organizzate, vivibili, respirabili, felici.

Ugo Baduel

FINE - (Le precedenti puntate dell'inchiesta sono state pubblicate rispettivamente il 15, il 19, il 21, il 24 e il 27 dicembre)

«Volevamo ucciderci»

bene», ha raccontato Meschini.

Ha aspettato l'ultimo dell'anno per parlare alle donne del suo desiderio di farla finita tutti insieme. Non si sa se abbiano accettato tutte e due. L'anziana suocera, paralizzata su una sedia a rotelle da diversi anni, non aveva i polsi tagliati e solo l'autopsia potrà accertare se aveva ingerito dei medicinali. Potrebbe quindi essere la vittima inconsapevole del tentativo di suicidio di padre e figlia.

Aurelio e Rita hanno aperto i fornelli del gas, ingoiato una grossa quantità di medicinali che l'uomo prendeva contro le depressioni e si sono distesi sul pavimento della camera da letto. La giovane donna si è tagliata le vene dei due polsi, l'uomo solo quelle del braccio sinistro. Il gas ha probabilmente ucciso in pochi istanti Carmela Anzano, vecchia e malata. Non è riuscito invece a avvelenare anche gli altri due. È arrivato prima il fidanzato di Rita, passato per festeggiare con loro l'ultimo dell'anno.

Luciano Fontana

Direttore
EMANUELE MACALUSO
Condirettore
ROMANO LEDDA

Direttore responsabile
Giuseppe F. Mennella

Editrice S.p.A. all'Unità

Iscrizione al n. 243 del Registro Stampa del Tribunale di Roma

Iscriz. come giornale murale nel Registro del Trib. di Roma n. 4555

DIREZIONE, REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE: Milano, viale Fulvio Testi, 75 - CAP 20100 - Tel. (#40 - ROMA, via dei Taurini, 19 - CAP 00185 - Telef. 4.96.03.51-2-3-4-5 4.95.12.51-2-3-4-5
TARIFFE DI ABBONAMENTO A SETTE NUMERI: ITALIA (con libro omaggio) anno L. 194.000, semestre 99.000 - TARIFFE ABBONAMENTO SOSTENITORE L. 1.000.000; L. 500.000; L. 300.000 - Versamento sul CCP 430207 - Spedizione in abbonamento postale - PUBBLICITÀ: edizioni regionali e provinciali: SPI: Milano, via Manzoni, 37 - Tel. (02) 6313; Roma, piazza San Lorenzo in Lucina, 26 - Tel. (06) 672031.

Tipografia R.I.G.I. S.p.A.
Direz. e uffici: Via dei Taurini, 19 - Stabilimento: Via dei Putaogi, 5
00185 - Roma - Tel. 06/493143