

STORIA

Un libro di Luigi Lotti

LA «SETTIMANA ROSSA»

In che cosa consistettero i moti del giugno 1914? - L'anticipazione di una moderna potenzialità rivoluzionaria - Perché la polizia aprì il fuoco sui dimostranti anconetani il 7 giugno

La «geografia» del movimento

In che cosa consistono effettivamente i moti della «settimana rossa» del giugno 1914? Quale fu la loro reale portata? In che cosa il loro carattere ritenne delle più antiche tradizioni del «sovversivismo» anarchico e in quale misura, invece, espresse o anticipò una moderna potenzialità rivoluzionaria del movimento operaio e democratico italiano? Questi interrogativi, che sono tanto frequentemente ricorsi nelle discussioni del pensiero politico italiano degli ultimi cinquant'anni e che in modo particolare hanno costituito un punto di riferimento del dibattito socialista nel nostro paese, ritornano ora alla lettura di un documentato studio che appunto alla «settimana rossa» ha dedicato Luigi Lotti, già noto per le sue precedenti rievocazioni del repubblicanesimo romagnolo (1). Per dare una risposta a tali problemi, va detto subito che il Lotti ha offerto un contributo prezioso, in primo luogo per avere posto alla base della sua ricostruzione una indagine accurata delle carte di polizia del ministero degli interni oltre che di una notevole quantità di materiale a stampa. La cronaca degli avvenimenti ricostruita su questa base, se non presenta novità sconcertanti, mette definitivamente a fuoco numerosi particolari e, soprattutto, offre un quadro di insieme estremamente preciso. Circa i fatti che diedero occasione al moto - l'uccisione di tre dimostranti da parte della polizia alla Villa Rossa di Ancona, ai termini di un comizio antimilitarista indetto il 7 giugno, domenica festa dello Statuto e nel corso del quale avevano parlato insieme all'anarchico Errico Malatesta anche il repubblicano Pietro Nenni, Ercule per i socialisti e Sigilberto Pelizza per la Camera del Lavoro - il valore delle diverse testimonianze riconferma l'apprensione e la precipitazione con le quali la polizia aprì il fuoco, se non per obbedire ad un preciso ordine politico, certo incoraggiata dal clima di diffidenza e di paura che il nuovo ministero Salandra aveva suscitato con la disposizione emessa per il divieto dei comizi. E se non sempre del tutto soddisfacente appare la ricostruzione del moto, poiché manca un effettivo interesse che vada al di là della cronaca di ordine pubblico e che cerchi di individuare le embrionali forme di direzione maturate particolarmente in Romagna nella direzione del movimento, tuttavia di grande interesse è la ricostruzione precisa della «geografia» di quel movimento che nella seconda settimana di giugno si sviluppò lungo la linea Firenze-Ancona che include la Romagna e si estese anche a Parma, a Roma e a Napoli.

Partito e Confederazione

Ciò che la ricerca del Lotti fa emergere con molta ricchezza di riferimenti da questi documenti, è in modo particolare dalla interrelazione delle comunicazioni telefoniche tra la direzione del Partito socialista e la segreteria della Confederazione generale del lavoro effettuato dal ministero degli interni, è più che il carattere spontaneo del moto, l'intercettazione in esse di direzioni opposte, contrastanti e sempre incerte.

Dopo l'omicidio di Roccaforte del 6 gennaio 1913 la direzione del Partito socialista, ormai passata nelle mani della sinistra rivoluzionaria e il Consiglio direttivo della Confederazione generale del lavoro sempre sotto la tradizionale direzione riformista si erano riuniti congiuntamente per stabilire l'atteggiamento da assumere nel caso fosse stato per deliberazione della direzione del Partito di indire uno sciopero generale di protesta, era stata accettata dalla Confederazione del lavoro soltanto a condizione che fosse stata approvata da un referendum in detto tra i propri iscritti e, successivamente, che lo sciopero fosse limitato a 24, al massimo a 48 ore. Ma la direzione socialista, mentre proponeva la proclamazione dello sciopero a tempo indeterminato, ne fissò un obiettivo allo sciopero stesso, né si preoccupò di chiarire il senso di questa proposta rispetto all'impegno determinato che la Confederazione si era assunta. Di qui tutti gli equivoci e le ricriminazioni che insorsero allorché il 10 giugno la Confederazione ordinò la cessazione

dello sciopero che aveva proclamato due giorni prima, proprio quando anche i ferrovieri stavano per cominciare l'agitazione e quasi contemporaneamente all'apertura del dibattito parlamentare che chiamava il governo Salandra a rispondere del proprio operato. Le incertezze negli impegni, le omissioni di responsabilità, la mancanza di chiarezza nella valutazione della situazione politica e nella indicazione degli obiettivi da raggiungere; questo è il quadro delle discussioni al vertice del movimento sindacale e politico dei lavoratori italiani che scaturisce dalla minuta e puntuale ricostruzione del Lotti. Tale situazione che fece scrivere ad Oda Olberg, una acuta osservatrice tedesca del movimento operaio italiano, che i moti della «settimana rossa» non dovevano essere considerati un frutto del socialismo italiano, ma un avvenimento alla cui scuola esse doveva riflettere e apprendere.

Caratteristiche e conseguenze

In polemica con Gaetano Salvemini, che aveva incentrato tutto il suo commento intorno agli avvenimenti del giugno 1914 sulla mancanza di un obiettivo e di un «programma» preciso, Antonio Gramsci ebbe a rilevare come la «settimana rossa» non debba essere guardata come un fenomeno improvvisabile e come una eruzione isolata, ma come un momento importante del processo di maturazione che doveva condurre all'avvicinamento tra la classe operaia del nord e i contadini meridionali in quanto punto culminante di una protesta rivolta non soltanto contro l'omicidio di Villa Rossa ma più in generale contro l'abitudine di reprimere con la violenza le agitazioni contadine. Da questa impostazione gramsciana del problema sono stati influenzati i più recenti studiosi di questi fatti, non escluso l'americano Webster, che forse come nessun altro ha sottolineato la dimensione di una protesta rivolta non soltanto contro l'omicidio di Villa Rossa ma più in generale verso la partecipazione alla prima guerra mondiale. In modo particolare Enzo Santarelli, in un vivace e interessante saggio del 1959, aveva preso le mosse da quella impostazione gramsciana per assumere i fatti del giugno 1914 ad occasione di una analisi generale della crisi e dello sfaldamento del blocco giolittiano, con una forte rivalutazione della componente democratica del movimento anarchico italiano.

Lo studio del Lotti, proprio perché più circoscritto alla ricostruzione dei fatti e forse anche per il tipo particolare delle fonti sulle quali poggia gran parte della sua ricostruzione, prescinde dall'intervento in tutto l'arco di questa problematica che è insieme di storia del movimento operaio italiano e di storia d'Italia. Tuttavia, le osservazioni contenute nella parte conclusiva del suo lavoro ribadiscono il carattere non episodico, non esteriormente folkloristico, della «settimana rossa». Perché, se è vero, che l'attenzione viene concentrata sulle singole personalità e sulle «cliques» politiche che non sulle masse, l'importanza di questi fatti non è esse ulteriormente ribadita: tanto ad esempio per un Mussolini che dalla delusione per il fallimento della «giornata storica» del proletariato italiano e per la «follia» della Confederazione generale del lavoro cominciò a nutrire le torbide ambizioni di distacco dal partito socialista quanto per i gruppi studenteschi e nazionalisti che proprio da questi fatti trarrebbero spunto per organizzarsi e per impiantare sul terreno della violenza la ormai imminente campagna elettorale.

Ernesto Ragionieri



La sede repubblicana di Ancona devastata il 7 giugno 1914

Un saggio di Giansiro Ferrata su «Paragone»

Noi - Zeno - Charlot e l'identificazione

Non si sbaglia se si dice che saggi come questo di Giansiro Ferrata, apparso in due puntate su Paragone (fascicoli 188 e 192, nuova serie, 12, Mondadori editore), preparano un nuovo tempo della nostra letteratura. Il saggio s'intitola Parigi, Firenze, la divaricazione. E' una ricerca (dice il titolo) e un esame psicanalitico (dice Ferrata): in realtà, al di là di un filo conduttore (come entrasse in Italia e come si rappresentasse, a Firenze, la cultura europea degli anni trenta), è dato intravedere in queste pagine un momento del nostro comune passato: un'offerta, diremmo, di documenti di prima mano per una storia di noi, ancora così poco nota, così raggrinzita tra le pieghe del passato.

Recherche, diciamo noi - recherche con tutti i suoi reperti razionali e reali: non rievocazione fantastica - forse perché ci suggestiona troppo e ci dà troppe e troppo acute risonanze una semplice nota che Ferrata aggiunge al testo, a mo' di spiegazione: «Come postilla biografica al rapporto Zeno Charlot: Svevo, nel '28, entrando per la prima volta alle Gubbie dove era aspettato da molti che ancora non lo conoscevano di persona, rovesciò un tavolino all'ingresso, e subito gli andammo incontro sicuri dell'identificazione». Qui si innesta il discorso sulla recherche: quel breve spazio e quel breve tempo che separava (forse lo stesso giorno?) l'entrata di Charlot - l'incendio - e i portici di piazza Vittorio, sotto i quali passavamo per andare a comprare un tamburo di latta e cartapepera nei favolosi magazzini del «Quarantotto».

«Tutto va bene signora marchesa»

Ma a identificarci (e il verbo, ora, si usa alla maniera del poliziotto - forse la storia - che li ferma per strada e ti squadra da capo a piedi, nome, cognome, luogo e data di nascita, altezza, segni particolari, e via dicendo) qui siamo noi, un noi Zeno Charlot, che finalmente si rivela. La manica di questo saggio di Ferrata. Completare il discorso significa andare a cercare tra le ultime righe, quelle lasciate in fondo, per timore di un esame psicanalitico che rimproverasse l'angoscia. «Nel '35 a Parigi la profonda paura di quasi tutti, la gentilezza strana nei bar verso il compatriota di Mussolini. Da ogni radio tornava il canto Tota va tres bien madame la Marquise». E non andava tres bien affatto, perché, improvvisamente, «incantati Jean Prévost per l'ultima volta... e pronuncia prima che lo scendessi nel metro Saint Michel una frase che ho ben chiara tra l'incertezza sulle parole precise: c'est à vous jeunes italiens, experts du fascisme depuis votre naissance, qu'on va peut être pour longtemps de-

TECNICA

1966: all'inizio dell'anno un'impressionante catena di sciagure ha riaperto il tema delle cause dei disastri aviatori e quello dei rimedi

Una rete di satelliti per guidare gli aerei?

L'inizio del 1966 è stato funesto da una catena di gravi incidenti aerei, alcuni dei quali hanno fatto particolare impressione sul pubblico italiano, come la sciagura dell'aereo di linea indiano sul Monte Bianco, e la caduta dell'aereo sul quale volava, in Germania, la Nazionale di nuoto. In questi ultimi giorni, è stato il Giappone ad essere teatro di due gravi disastri, mentre anche a Mosca, alcune settimane fa, si è avuta una sciagura aerea di pari gravità. Questa «serie nera» dell'aviazione mondiale, è venuta a cadere dopo quello che era stato chiamato «l'anno d'oro» dei trasporti aerei, il cui volume complessivo era aumentato, rispetto all'anno precedente, di circa il 25 per cento, e di cui l'aumento era stato soprattutto dovuto ad un solo anno di sviluppo. Si è molto discusso e si è molto scritto sull'argomento, facendo leva su dati statistici e su considerazioni di ordine generale, per cercare di presentare i servizi aerei in una luce favorevole, nonostante la recente catena delle sciagure aeree; ed effettivamente, esaminando i dati statistici, l'aeronautica civile si presenta sotto una luce che non è poi tanto fosca. Nel 1964, ad esempio (i dati del 1965 non sono ancora disponibili) le vittime degli incidenti aerei furono 725, mentre quelle degli incidenti aerei domestici furono 120.000. Ciononostante, mentre chiunque sale in automobile senza che l'immagine di un possibile incidente gli passi nemmeno per la testa, nessuno mette piede sulla scialletta di un aereo senza che tale pensiero perlopiù lo sfiori, e non sono pochi coloro che bandiscono a tutti gli effetti l'aereo, e rifiutano di servirsi. La chiave di questo atteggiamento è psicologica: l'incidente aereo è sempre gravissimo, quasi sempre mortale; l'incidente automobilistico può avere diversissimi livelli di gravità.



TOKIO, 4 marzo: bruciano i rottami del DC-8 precipitato all'aeroporto di Haneda

Quando un aereo atterra su un aeroporto ricoperto di nebbia o sovrastato da uno strato di nuvole basse, la situazione è egualmente delicata: l'aereo, in collegamento diretto con la torre di controllo, viene «guidato» fin sopra l'aeroporto, ma deve essere il pilota a

compiere la manovra decisiva, e cioè la discesa da una quota di cento duecento metri fin sulla pista di atterraggio. In questa fase, basta un errore di quota di poche decine di metri, o un errore di un paio di chilometri nella valutazione della posizione dell'aereo, per metterlo seriamente in pericolo. E' probabile che il disastro della Nazionale di nuoto sia imputabile ad una situazione di questo genere. Che le condizioni meteorologiche costituiscono in certi casi un serio pericolo, è confermato dai provvedimenti che si prendono praticamente ogni giorno: aeroporti chiusi al traffico per nebbia o nuvole basse, aerei dirottati causa forte vento e burrasca, partenze ritardate o sospese, in attesa di ricevere adeguate e sicure informazioni sulle condizioni meteorologiche.

delle zone che l'aereo dovrà attraversare. E' altrettanto chiaro che sistemi più efficienti di radioguida, di atterraggio «cieco», di rilevamento della posizione e della quota di un aereo, potrebbero aumentare notevolmente la sicurezza del volo. Ed in questo senso, molto lavoro è stato compiuto ed è in fase di sperimentazione, anche se non si può dire ancora che il problema sia avviato ad una soluzione veramente soddisfacente. Un altro punto che attende una soluzione è quello della rilevazione delle condizioni meteorologiche lungo la rotta, in particolare in corrispondenza delle catene montane e sui mari. Le stazioni meteorologiche adibite a questi servizi sono poche, molto distanziate tra loro, e per di più segnalano quella che è la situazione a terra, non a migliaia di metri d'altezza, dove esse e passano l'aereo. In molti casi, una serie di segnalazioni più precise eviterebbe all'aereo di attraversare una zona violentemente perturbata, ed in qualche caso eviterebbe una sciagura.

Gli studi in corso, oltre ad indicare l'opportunità, se non la necessità, di migliorare ed infiltrare i servizi convenzionali di rilievo e segnalazione, guardano anche ai satelliti artificiali, i quali potrebbero fornire dati di rilevamento preciso della loro posizione in qualunque istante ed anche nelle più difficili condizioni meteorologiche. Tra le cause delle sciagure aeree, naturalmente, non si possono trascurare le cause «meccaniche»: la struttura di un'ala può cedere, un motore può incendiarsi, i comandi possono accaderci, e sono accaduti. Ad esempio, il disastro aereo dell'anno scorso a Roma, fu dovuto ad un guasto ai motori: l'aereo, già lanciato sulla pista, non riuscì a sollevarsi in volo, uscì di pista e urtò contro una macchina agricola, provocando la morte. Incidenti di questo genere possono accadere soprattutto agli aerei più vecchi, che hanno sulle spalle migliaia e migliaia di ore di volo, e le cui strutture ed i cui organi possono celare usure non facilmente individuabili, o fenomeni di «fatica» dei materiali che non si possono riconoscere se non a rottura avvenuta. Anche l'eccessiva stanchezza dell'equipaggio può essere fonte di pericolo: un pilota stanco può leggere in modo errato indicazioni di uno strumento, può interpretare male un segnale radio da terra, può valutare male i segnali ottici del campo di atterraggio. Tali cause sono state studiate in modo approfondito da squadre di specialisti di tecnologia, di biologia e di psicologia, ed i risultati delle ricerche occupano ormai grossi volumi. In complesso, a parte i mezzi di concezione totalmente nuova, come i satelliti artificiali, che indubbiamente nel futuro potranno migliorare la situazione, con i mezzi attuali è possibile aumentare i margini di sicurezza dei viaggi aerei, ed uno sforzo apprezzabile è stato fatto negli ultimi anni, tanto da migliorare la situazione, come dicono i dati statistici. Ma un programma più completo e più avanzato urta contro un ostacolo di natura economica: la società aerea, nata e sviluppata per realizzare un profitto, si trovano di fronte ad un problema che è quello di aumentare il numero di aerei «vecchi» ma apparentemente ancora efficienti, per l'abbreviamento delle ore di servizio degli equipaggi, per il potenziamento delle installazioni terrestri di rilevamento e segnalazione, e per i frequenti dirottamenti e sospensioni di voli per condizioni meteorologiche non soddisfacenti, anche se non decisamente avverse.

Negli ambienti aeronautici, si è venuto a creare da tempo (come del resto in molte altre attività) un contrasto aperto tra tecnici ed amministrativi: i tecnici richiedono e sollecitano provvedimenti per migliorare il servizio e renderlo più sicuro; gli amministrativi, che tengono i cordoni della borsa, limitano le spese richieste per tenere più alto possibile il margine dei profitti. E basti pensare, per rendersene conto, che ancora oggi considerando il numero globale degli apparecchi di linea in servizio, si rileva che il 60% di questi è costituito da vecchi aerei con motori a pistoni, tra i quali non meritevoli sono i vecchi DC 3 Dakota, la cui produzione è cessata da quindici anni.

biblioteca per tutti

Le vie della logica e il cervello artificiale

In qualsiasi sistema logico sufficientemente potente possono essere formulati degli enunciati che non possono essere né provati né confutati all'interno del sistema a meno che il sistema stesso non sia contraddittorio. E questo il teorema, detto dal suo enunciatore, «teorema di Gödel». Parebbe a priori a qualcuno una contraddizione, mentre è il male necessario perché un sistema logico inteso nel suo senso più vasto, e quindi anche matematico, sia valido. Anche chi non ha familiarità con la logica matematica proverà un certo senso di sgomento di fronte al teorema di Gödel: allora è proprio impossibile costruire un sistema logico infallibile? Sì, per quanto ne sappiamo oggi.

La moderna teoria della conoscenza e della logica ad un punto tale di complessità che richiede la convergenza e la collaborazione di molte branche della scienza umana. In un numero pubblicato di recente da Boringhieri (La vita degli automi, a cura di Vittorio Sussler, L. 900) vengono esaminati tutti i problemi fondamentali del pensiero umano in relazione alle possibilità di realizzazione di un «cervello artificiale»: per dare una idea della complessità del problema basterà enumerare, con le relative specializzazioni gli autori del libro: C. Sherrington, professore di fisiologia; E. D. Adrian, professore di fisiologia e premio Nobel per la medicina; W. E. L. Gros Clark, professore di anatomia; S. Zuckerman, professore di anatomia; E. D. Adrian, professore di fisiologia e premio Nobel per la medicina; H. L. Samuel, professore di informatica; A. J. Auer, professore di filosofia e logica; G. E. Shannan, professore di matematica; A. M. Turing, chimico-matematico; J. von Neumann, professore di fisica matematica; N. Wiener, professore di matematica e fondatore della cibernetica. Speriamo che il lettore ci perdoni questo lungo elenco, ma riteniamo lo abbiano riportato per l'importanza del libro all'elenco dobbiamo aggiungere anche il curatore e coordinatore, Vittorio Sussler, professore di filosofia della scienza presso la Università di Roma. Per ritornare al teorema di Gödel, osserveremo che lo ritroviamo in un'altra pubblica-

a cura di G. Catellani

Giorgio Bracchi