

Idee che nulla hanno perduto della loro attualità

MARX ED ENGELS SULLA CENSURA

Difesa e allargamento dell'area della libertà di stampa - il «diritto all'informazione» e il rapporto con le situazioni concrete - Un momento necessario per il dibattito teorico, politico e culturale - La critica e la polemica decisive per la crescita della coscienza di classe

«Guaraldi editore» è la sigla di una nuova casa editrice bolognese che già si segnala per il suo impegno ad intervenire attivamente nel dibattito politico e culturale odierno attraverso una serie di testi di pregante attualità. I suoi primi titoli, da *Il calcio come ideologia* di Vinnai, a *Politica culturale* di Antoni Varsi, a *Tutti di sinistra: quale sinistra?* del tedesco Josef Hündels (molto vicino, nella sua analisi, alle impostazioni dei comunisti italiani), hanno già suscitato notevole interesse. Nella collana Passato e futuro, Guaraldi ha pubblicato *Contro la civiltà di Charles Fourier* - l'utopista francese la cui problematica gode in questo momento di una accentratissima ripresa. *Libertà di stampa e censura* è un'opera di testi di Marx e di Engels a cura dello studioso marxista Irving Fetscher, presentati nella traduzione italiana da Mario Caciagli. È noto che Marx fu a due riprese direttamente impegnato nella direzione di un quotidiano: la *Rheinische Zeitung*, «organo liberale» nel 1842-43 e la *Neue Rheinische Zeitung*, organo democratico-radicalista nel corso della rivoluzione tedesca del 1848-1849. Nell'uno e nell'altro il suo giornale fu sottoposto a un'aspra pressione della censura, che rese presto praticamente impossibile la continuazione della iniziativa; il grosso degli scritti «raccolti in questo volume si riferisce, appunto, alla battaglia condotta da Marx su *Rheinische Zeitung* e da Marx ed Engels sulla *Neue Rheinische Zeitung* per la difesa e l'allargamento dell'area della libertà di stampa. Più sintetica la parte dedicata agli «scritti degli ultimi anni, ma tuttavia, forse, di specifico interesse per il movimento operaio in senso stretto e per la sua vita organizzata».

quando essa concerne in primo luogo la lotta democratico-borghese contro l'autoritarismo statale semi feudale della Prussia; altra invece quando essa già si pone nel quadro di un potere borghese che adotta le limitazioni censorie contro la sua ala più avanzata e soprattutto contro il sorgente movimento operaio; altri infine sono i problemi che concernono le forme della «libertà di stampa» all'interno dello stesso movimento operaio e dei suoi partiti. È infine del tutto corretto sottolineare, come fa Caciagli nella «premessa all'edizione italiana», come, nella fase monopolistica del capitalismo, si determinano talune caratteristiche in parte nuove, che impongono specifici prese di posizione e soluzioni politiche (e organizzative) a garanzia della libertà di stampa, o meglio - come viene precisato - del «diritto di informazione» per tutti i cittadini.

La stampa di partito

Tuttavia, se si considera nel suo insieme l'atteggiamento comune di Marx e di Engels non è difficile rinvenire in esso una costante: la valutazione positiva che viene attribuita alla estensione della libertà di stampa, come momento necessario non solo per l'informazione, ma per il dialogo e il dibattito teorico, politico e culturale, considerato come una componente indispensabile per quel contenuto critico e polemico che appare ai due fondatori del socialismo rivoluzionario decisivo per la crescita della coscienza di classe e per lo stesso ruolo specifico delle idee nella lotta rivoluzionaria. La libertà di stampa si palesa così uno di quei nodi essenziali in cui la continuità tra momento «democratico» e momento «socialista» appare determinante almeno per tutta una lunga e complessa fase di transizione.

È sotto questo profilo che, come si accennava, acquistano particolare importanza alcune osservazioni e prese di posizione di Engels sulle questioni della stampa «di Partito», in occasione, nel 1891, della pubblicazione delle *Glosse marginali al programma del partito operaio tedesco*, scritte da Marx sedici anni prima e di fatto

«censurate» da Wilhelm Liebknecht, in vista del suo compromesso con i seguaci di Lassalle. Engels fa osservare a Bebel che ogni pressione sulla rivista socialista *Neue Zeit* per impedire ulteriormente la pubblicazione del testo di Marx porrebbe il partito sullo stesso piano del ministro Puttkamer, autore delle leggi repressive antisocialiste. E aggiunge: «Ma vorrei farvi riflettere se non fareste meglio a essere un po' meno sensibili e, nell'agire, un po' meno... prussiani. Voi - il partito - avete bisogno della scienza socialista, e questa non può vivere senza libertà di movimento. In questo caso bisogna mettere in conto anche le contrarietà e lo si fa nel migliore dei modi, con dignità, senza scuotersi... Che la direzione o tu personalmente, mantenete e dobbiate mantenere un'importante influenza morale sulla *Neue Zeit*», o anche su tutto ciò che viene altrimenti pubblicato, è scontato. Ma questo può e deve bastarvi».

Successivamente, nella lettera a Bebel del 19 novembre 1892, Engels chiarisce e precisa il suo pensiero: «La vostra "statalizzazione" della stampa - egli scrive - comporta grossi inconvenienti, se va troppo oltre. Dovreste assolutamente avere nel partito una stampa, che non sia direttamente dipendente dalla direzione e dallo stesso congresso, che sia cioè in grado di fare senza timori opposizione contro singoli passi del partito all'interno del programma e della tattica accettati e di sottoporli liberamente a critica anche programma e tattica nei limiti consentiti dal decoro del partito. Voi, come direzione del partito, dovete favorire una tale stampa, addirittura promuoverla...».

Sono problemi, come si vede, che nulla hanno perso della loro attualità, e che ancora oggi offrono materia di discussione nel movimento operaio e nei suoi partiti di avanguardia. Proprio per questo la conoscenza e la divulgazione di queste inequivocabili posizioni dei «classici» si palesano di estrema utilità per il superamento di difficoltà e di remore che, in ultima analisi, possono impedire, o rendere più faticoso, il processo di sviluppo del movimento rivoluzionario.

Mario Spinella

LE CITTÀ SOFFOCANO, IL TRAFFICO È AL CAOS, MA CHE MISURE SI PRENDONO PER PORVI RIPARO?



Il ricatto dell'automobile

L'ormone della fecondità «smontato» e ricostruito

Scienziati di una clinica di Houston (L'Anderson Hospital and Tumor Institute) sono riusciti per la prima volta a «smontare» e «ricostruire» la struttura molecolare di uno degli ormoni più misteriosi e complessi. Si tratta dell'LH, uno degli ormoni della ghiandola pituitaria che regola le funzioni ovariche e fecondative. Sette ricercatori, lavorando per sette anni, l'hanno suddiviso nelle sue duecento componenti e più.

Secondo il dottor Lee Clark, presidente dell'Istituto, ciò potrebbe portare alla messa a punto di nuovi metodi di regolazione delle nascite, e contribuire anche alla lotta per debellare il cancro.

È risaputo che le pillole anticoncezionali raggiungono il loro effetto trasmettendo alla pituitaria particolari sostanze chimiche, le quali «confondono» la ghiandola e le impediscono la secrezione di LH, arrestando così l'intero meccanismo riproduttivo. Ora che l'ormone è stato «fatto a pezzi» e «rimontato» - ha spiegato il dottor Clark - non sarà difficile riprodurre sinteticamente e poi trovare un modo sicuro di bloccare la produzione di LH da parte della pituitaria, precludendo così la gravidanza. Quantunque le pillole antifecondative esistano ormai da un decennio, non è mai stato possibile finora «rompere» biochimicamente il processo che sta alla base del sistema riproduttivo.

Il dottor Darrel N. Ward, capo dell'equipe di ricercatori che hanno condotto le esperienze, ha rivelato che le ricerche sono state fatte con le ghiandole di pecore e suini maciellati a San Antonio (Texas) sono volute 2.500 pecore per produrre un chilogrammo di pituitaria. Lo scienziato ha precisato che gli occorrono, per perfezionare gli studi, dieci chili di ghiandole, che dovranno essere ricavate da 25 mila pecore o maiali.

Il significato della scoperta ai fini delle ricerche anticancro risiede, secondo il dottor Clark, nel fatto che la suddivisione della struttura molecolare dell'LH fornisce agli scienziati un modello di ormone che è essenziale alla comprensione dei fenomeni cellulari.

Dalla nostra redazione

TORINO, marzo

Se improvvisamente un bel mattino tutti i torinesi decidessero di uscire di casa con attorno al corpo legata una sagoma di lamiera equivalente alle dimensioni di un'automobile di media cilindrata, la città rimarrebbe totalmente paralizzata e i cittadini, chiusi nella morsa d'acciaio, si domanderebbero l'un l'altro le ragioni di questo fenomeno di follia collettiva. Non si tratta di una ipotesi tanto assurda o da romanzo di fantascienza, siamo ormai prossimi a questa realtà: amare, i feriti, anno e l'indice della motorizzazione privata toccherà nella nostra città quota 1,2, cioè, un'automobile ogni due abitanti.

Nessuno intende negare i benefici che la motorizzazione ha prodotto sotto molti punti di vista nella vita dell'uomo, accareggiando sopraluogo gli attuali benefici si accompagnano, se stesso anno, è stato di 360 miliardi.

Abbiamo ricostruito sulla base dei dati ufficiali il costo della motorizzazione privata. Ecco le cifre. Una vettura media del parco automobilistico italiano (tipo Fiat 650 speciale) per il 1969 comporta, se con l'autorevole mensile «Quattro ruote» un costo complessivo del carburante, svalutazione, interessi, assicurazione, tasse, circolazione, auto, rimessa, manutenzione e piccole riparazioni) di lire 52,65 al chilometro. La percorrenza media annua delle macchine italiane è stata calcolata in 13 mila km. Il che determina un costo economico reale annuo di gestione per una Fiat 650 speciale di L. 655.650 (escluse le multe!).

Poiché il parco nazionale delle vetture circolanti alla fine del 1969 era di 9 milioni 28 mila e 400 auto, sempre considerando la Fiat 650 speciale come vettura media, si determinano la spesa nazionale per la gestione delle macchine private è stata di 6.190 miliardi e 322 milioni e 460 mila.

Lo stesso calcolo fatto per le otto aree metropolitane (Torino, Milano, Firenze, Bologna, Genova, Napoli, Roma e Palermo) nelle quali vi era alla fine del 1969 un parco circolante di 3 milioni e 428.720 di autovetture ha comportato una spesa complessiva di 2.249 miliardi e 530 milioni e 568 mila lire.

Un beneficio di chi, ed a danno di chi è andato questo tipo di consumo distorto, improprio? È sufficiente considerare l'incremento del reddito pro-capite degli ultimi dieci anni con quello della motorizzazione privata per avere la conferma dell'imposizione di questo tipo di consumo di fronte a tutti gli altri (alimentazione compresa; in alternativa si può pensare alla nuncia alla bistecca per mantenere la macchina). Nel 1969 avevamo in Italia 1 milione 994.724 automobili circolanti, con un rapporto di 1 auto ogni 26 abitanti. Il reddito pro-capite era stato in quell'anno di 256.568 lire.

Nel 1969 abbiamo le seguenti variazioni: macchine circolanti 9 milioni e 28 mila, rapporto di 1 auto ogni 6,01 abitanti; reddito pro-capite 536.750 lire. Gli incrementi, le percentuali sono stati per le automobili più 352,6%; reddito pro-capite più 171,5%.

L'istituto statistico della Comunità Europea ci fornisce un altro dato che prova la distorsione dei consumi privati in Italia: infatti risulta che dal 1960 al 1969 l'ammontare dei miliardi spesi per acquisti di autovetture ha subito un incremento rispetto al totale dei consumi privati pari a 7,19 per cento.

Per alcune regioni e delle isole quest'equilibrio tra incremento del reddito e incremento della motorizzazione privata assume aspetti patologici. A Campobasso in dieci anni il reddito è salito di 178 volte, mentre la motorizzazione privata è salita di 171%. E ancora: Benevento: reddito più 171%; autovetture più 493%; Foggia: reddito più 192%; autovetture più 511%; Catanzaro reddito

La motorizzazione si è sviluppata a senso unico, seguendo le leggi del profitto - Sacrificata la bistecca per comprare la benzina - Quanti miliardi spendono ogni anno gli italiani per le «quattro ruote» I trasporti pubblici trascurati

più 173, autovetture più 454 per cento; Agrigento: reddito più 177%; autovetture più 547%; Nuoro: reddito più 178 178%; autovetture più 761 per cento.

Questo forzato sviluppo della motorizzazione privata ha avuto nella politica degli enti pubblici il pieno appoggio. Difatti la spesa nazionale per costruzione e manutenzione di autostrade, strade statali, provinciali e comunali (la fonte è del ministero del Bilancio) ha avuto questa progressione nei dieci anni considerati: 1960: 185 miliardi e 155 milioni; 1961: 217 miliardi; 1962: 211 miliardi; 1963: 222 miliardi; 1964: 302 miliardi e 771 milioni; 1965: 322 miliardi; 1966: 372 miliardi; 1967: 470 miliardi e 905 milioni; 1968: 535 miliardi e 654 milioni; 1969: 524 miliardi e 788 milioni.

Un piano smentito

Dal canto suo l'industria privata automobilistica ha effettuato i seguenti investimenti fissi (i dati sono fonte Anfia): nel 1960: 71 miliardi e 700 milioni di lire; nel 1969: 195 miliardi, con un incremento pari al 171,7%. Nel contempo i dipendenti dell'industria automobilistica sono passati da 92.209 del 1960 a 174.299 del 1969.

Il piano Piracchini prevedeva nel periodo 1966-1969 un aumento della motorizzazione privata del 25 per cento. In realtà le auto circolanti sono passate da 6.356.378 del '66 a 9.028.400 del 1969 con un incremento del 42%. Gli investimenti previsti nel settore dovevano essere di 8.120 miliardi di lire, nella realtà sono stati 11.453 miliardi.

Contemporaneamente, sempre per il periodo 1960-1969 il piano Piracchini prevedeva 200 miliardi di investimenti nel settore dei trasporti; ne sono stati investiti soltanto 59! Risultato evidente da questi dati come nel nostro paese i veri centri decisionali si trovano all'esterno degli organi istituzionali e rappresentativi (governo, parlamento, enti locali) ed i padroni del vapore non ne fanno mistero. Il presidente della Fiat, Gianni Agnelli, di fronte alla commissione Industria della Camera nel 1969 ha parlato chiaro: il parco di autovetture circolanti nei prossimi dieci anni in Italia, secondo le esigenze produttive della sua società, dovrà essere raddoppiato: da 9 milioni si dovrà passare a 18 milioni di autovetture. Di conseguenza gli enti pubblici dovranno adeguare tutte le infrastrutture: strade, ponti, gallerie ecc. Quelle previsioni si stanno puntualmente verificando: all'inizio del 1971, in base a dati ufficiali, il parco delle auto circolanti in Italia superava di già gli 11 milioni.

La lotta tra la città e l'automobile è giunta ad una stretta decisiva: non è più sufficiente a questo punto allargare strade, distruggere i viali, invadere la periferia, sventrare le piazze, compromettere l'ambiente; è dimostrato che la capacità di crescita e di adeguamento della città rispetto alle esigenze dell'automobile ha una misura nettamente inferiore; tale da produrre entro tempi brevissimi la totale paralisi della circolazione e quindi della mobilità di chi vive nella città.

Ecco perché abbiamo parlato di scelta di civiltà, di valori che vanno difesi ed esaltati, contrapponendoli alle mistificazioni del falso progresso e delle false esigenze tecnologiche. Le lotte di questi ultimi mesi nelle fabbriche e nei quartieri per le riforme, le clamorose proteste dei «pendolari» per ottenere servizi di trasporto collettivo migliori, sono la conferma della crescita che a livello sociale si sta determinando e dalla quale la bisogna partire, fare leva, se si vuole realmente cambiare qualcosa.

Diego Novelli

Gli edili affrontano il tema della salute nell'ambiente di lavoro

Il cantiere al microscopio

Un'iniziativa della FILLEA a Roma - Scambio vivo di esperienze e di idee tra gli operai e i medici - «I mattonatori a 40 anni sono tutti curvi» - Chi decide che cosa è nocivo? - Al corso per i delegati di cantiere, si studia dopo avere «staccato» dalla fatica quotidiana - Lezioni e discussioni anche sul salario e sulle qualifiche

«Il gesso ha delle calorie... dice bene, dottore?» - si interrompe l'operaio edile per rivolgere al medico che segue il corso. Poi risponde: «Ma io credo che i gessisti soffrono soprattutto per il ritmo massacrante». Siamo in una piccola e fumosa stanza della Lega degli edili di Montecitorio, a Roma. Vi si svolge il corso sindacale per i delegati di cantiere della zona, organizzato dalla FILLEA. L'operaio continua a parlare e i mattonatori soffrono per le gran salse, per la fatica, a 40 anni sono tutti curvi. I carpentieri che lavorano sui ponti sono i più esposti tutti intorchiati... «Io sono un carpentiere - intervengo un altro edile - dopo pranzo mi gira la testa, mi manca l'equilibrio ed ho sempre paura di cadere».

Fredde quindi la parola i due medici che seguono il corso. Spiegano le cause fisiologiche del maggior appetimento liscio durante la digestione, precisando che - come è stato accertato - in una percentuale di infartti nei cantieri si registra oltretutto immediatamente successivi alla mensa. «Questo - dicono ancora - va collegato, ovviamente al modo di mangiare in cui siete costretti a consumare i vostri pasti, redi, preparati parecchie ore prima e che mandate giù con il vino, seduti su comodissime sedie...».

La lezione che abbiamo seguito era dedicata all'ambiente di lavoro. Gli edili che partecipano al corso (lo frequentano al termine dell'orario di lavoro, dopo aver lasciato i cantieri di Valmelaina) espongono le proprie impressioni, danno suggerimenti, raccontano episodi personali e del cantiere. I due compagni medici si sono «iscritti» al corso per portare la loro esperienza tecnica, per mettere a disposizione dei lavoratori la propria preparazione. Un inesperto personale, un modo nuovo di «fare il medico».

La discussione «viva» a tutto campo - afferma un giovane operaio meridionale - «che sarebbe giusto che in ogni cantiere, perlomeno nei grossi cantieri, ci fossero dei medici».

Un altro dice: «Mi è successo di litigare con il capocopia perché un gruppo di noi era costretto a respirare un acido buttato sui mattoni che ci dava fastidio. Lo ingegnere mi ha chiamato e mi ha spiegato che non era una sostanza nociva... io non ho saputo che dire...». Questo aggiunge - dimostra che tutti i lavoratori e noi delegati soprattutto, dobbiamo essere più preparati...». Poi l'operaio propone ai due medici di organizzare alcune assemblee «didattiche» in cantiere.

«Questo si può fare - risponde uno dei giovani medici - ma il punto da chiarire è: l'aspetto che va approfondito e su cui dobbiamo soffermarci, o persino «educare» è che non spetta né all'ingegnere e forse nemmeno al medico stabilire se una sostanza è nociva o no: deve essere voi operai, in prima persona ad indicare a noi medici, (o all'ingegnere...) quali sono le sostanze nocive, quale pericolo presente o latente nel vostro lavoro, quali le misure da prendere per superare quella data situazione critica e così via...».

Queste parole rendono viva il dibattito, che si arricchisce di spunti di annotazioni, di suggerimenti di «ricordi». L'altro compagno medico approfondisce il tema della salute nei luoghi di lavoro e si sofferma sul cantiere, classe della medicina, in tutti i suoi vari aspetti.

C'è un momento della lezione dedicata alla preparazione strettamente sindacale: il compagno Tugli, dirigente della Fillea Cgil legge, mentre in sala tutti prendono appunti, alcuni agghiacciati da un suggerimento di «ricordi» nella categoria. La percentuale di omicidi bianchi nel settore è la più alta d'Europa e dopo un periodo di regresso assistiamo ad una tragica ripresa del fenomeno: con un rapporto di infartti

di 300 su mille. La commissione antitumoristica del ministero del Lavoro ha accertato che il 65% degli incidenti è dovuto al mancato rispetto delle norme e misure di sicurezza.

L'esposizione si conclude ricordando come la lotta per l'ambiente debba essere sviluppata nel cantiere, con il controllo operaio, attraverso il rispetto dei contratti e in particolare dell'orario di lavoro... «con una lotta continua permanente e articolata» suggerisce un delegato.

Ci sono state poi altre lezioni dedicate al salario, alle qualifiche, alla lotta per la riforma. E ognuna di esse si è trasformata in una animata discussione. Il corso ora è terminato e si sta organizzando in altre sedi, a Torpignattara, ad Ostia, a Centocelle, a Monterotondo.

Si tratta indubbiamente e per molti versi di un'esperienza nuova: i due compagni medici, Carlo Bracci e Giuseppe De Angelis ci hanno spiegato come è nata questa iniziativa e come si sta organizzando con gli edili: «Siamo impegnati da alcuni mesi nel Centro prevenzione malattie della Fiom. Abbiamo sentito il bisogno di allargare questa esperienza, ma nell'orizzonte della nostra preparazione tecnica, abbiamo detto: «noi dobbiamo prima insegnare a collegare, proprio con la legge, i problemi del lavoro dei liberi cantieri di una stessa zona, con le condizioni di vita delle borgate dove i cantieri sorgono».

ritmo di un cantiere è seguito dalla gru o che il problema ambiente non è soltanto la mancanza di una mensa o l'essere esposti al freddo e alla pioggia ma significa anche presenza di acidi.

Ci istruiamo per istruire», aggiunge. L'altro importante e significativo aspetto di questa iniziativa sta nel fatto che non è più e soltanto il tradizionale corso sindacale per quadri o funzionari, ma che si propone come obiettivo primario quello di qualificare il maggior numero di operai, per arricchire la loro funzione dirigente all'interno del cantiere, per elevare la preparazione dei delegati, legandola alla stessa vita del cantiere. «Il nostro scopo - ci dice il compagno Cavallini, responsabile della Lega di Montecitorio - è quello di accrescere il potere contrattuale dei lavoratori. E non è un caso che abbiamo scelto la legge, questo vecchio strumento, tradizionalmente legato alla storia delle lotte degli edili. Uno strumento - aggiunge - di cui vogliamo rivalutare in termini nuovi l'oggettivo passato, perché vorremmo giungere a collegare, proprio con la legge, i problemi del lavoro dei liberi cantieri di una stessa zona, con le condizioni di vita delle borgate dove i cantieri sorgono».

Francesca Raspini

La città futura

Brian Richards, noto studioso inglese di questi problemi che ha lavorato in Svezia, in Francia ed ha insegnato negli Stati Uniti alla Architectural Association, nel suo interessante volume *Città futura e traffico urbano* scrive: «L'automobile così come la conosciamo oggi, continuerà ad esistere probabilmente ancora per molto tempo. Purtroppo il graduale processo di erosione che essa ha esercitato sulle nostre città viene consentendo dalle amministrazioni pubbliche, spesso impossibilitate a sostenere la spesa necessaria a costruire nuove strade, oppure timorose di introdurre precise restrizioni all'uso di essa. Nei casi in cui gli investimenti in strade hanno cercato di tenere al passo con la domanda, come negli Stati Uniti, il risultato è stato invariabilmente la distruzione delle città».

Gli ultras della motorizzazione privata, coloro cioè che cercano di impedire ogni tipo di regolamentazione dell'uso dell'automobile almeno nei centri urbani (ed a Torino abbiamo nel fuoco di una stampa) dei veri campioni a

Natalia Ginzburg



Mai devi domandarmi

5ª edizione
50.000 copie
2500 lire

una scrittrice che cerca di capire fuori di ogni intellettualismo la vita che vive

Garzanti