

L'inchiesta dell'«Unità» sui problemi dell'energia



La nostra auto quotidiana

Le conseguenze economiche, sociali e culturali di un modello di sviluppo che è messo a dura prova dalla crisi petrolifera - Dalle grandi ipotesi di riorganizzazione produttiva al ruolo delle innovazioni tecnologiche

La prima «auto-mobile» di cui ha memoria il genere umano non serviva a trasportare alcunché, e non le serviva bene per marciare. Si trattava di un grande carro montato su quattro ruote e bene addobbato che stivava ogni anno in testa alla rituale processione a Siracusa, nel quinto secolo avanti Cristo. Essa procedeva — riportano gli scritti superstiti — da sola e lasciando dietro di sé una leggera traccia di acqua. Insomma era una macchina a vapore che gli uomini, crollata quella civiltà, dimenticarono per circa ventitré secoli.

rivava finora — a prezzi stracciati la materia prima che serviva non solo a fare marciare (a benzina e non a vapore) le auto di noi paesi «ricchi», ma anche il petrolio che serviva come energia di base per produrre quel divoratore di energia che è il prodotto automobile.

Chi si è sviluppato in questi anni? Grazie al gioco di mercato interno ai grandi paesi industrializzati — e possiamo anche deciderci a chiamarli con il loro nome vero di paesi imperialistici — si è sviluppato per esempio il Giappone che nel quadriennio 1958-1962 produceva appena l'1,4 per cento della produzione mondiale di auto, nel quadriennio 72-76 era arrivato al 16 per cento. Tutto a spese di

una selvaggia politica di importazione di petrolio e di esportazione nella sola direzione degli USA.

Molto angustiati, i nostri «frutitori» del bene automobile sembrano domandarsi in queste settimane: ci toglieranno il nostro terzo braccio, la nostra terza gamba, la nostra auto-privata - disponibile - sottocasa?

Per quel tanto che abbiamo potuto indagare, non ci sembra questo uno scenario del futuro credibile: l'automobile sopravviverà. Naturalmente saranno necessarie modifiche. Il campo è aperto, e non solo per quanto riguarda l'automobile naturalmente. In pratica — è Giovanni Beringuer che ce lo dice

renza fra paesi capitalistici. I grandi dell'automobile statunitense hanno stanziato 80 milioni di dollari per costruire auto «compatte» da tre litri rispetto alle loro vecchie 16 litri. Una soluzione drastica, da «grande» dell'impero, una vera zampata del leone — che invidia l'industria europea e giapponese. Ma servirà alla lunga? Se è vero che il dramma degli USA è di essere quello dell'Occidente che conosciamo, se è vero che l'inflazione derivata dal suo sbilanciamento commerciale è la sua malattia, allora quegli investimenti serviranno a ben poco. Sappiamo già infatti che la massima parte dei pezzi componenti della «nuova auto» verranno fabbricati in ogni angolo del mondo — e non negli USA — e che quindi dovranno essere sempre importati a prezzo sonante di dollari. Un fenomeno che del resto si manifesta anche in altri lidi: per esempio la Corea e la Romania già fabbricano e a pezzi auto occidentali e le esportano in Occidente (Germania e USA).

Auto a «mix» di alcool come ai tempi risibili di Mussolini? Nessuno ci pensa. Auto a «diesel»? E' una prospettiva seria, anche a medio termine. Auto «elettrica»? Industrialmente è una prospettiva «futuribile».

Il punto vero è il risparmio, sulla piccola e grande scala. Di un tipo di grandi risparmi ci parlerà Miguel Garcia che ha in testa — lo vedremo meglio — il «futuro informatico» come chiave dello sviluppo in regime di penuria energetica. Garcia — un economista marxista, di origine argentina, a Roma da qualche anno — cita il caso di Henry Ford. La famosa «Ford T» degli anni '20 adottava come «civile» — il piano che sta sopra le balette e sotto i piedi — una tavola di legno perfettamente adattabile. Ford aveva misurato lunghezza e larghezza che gli servivano e su quelle misure aveva fatto costruire le casse dentro i quali venivano spediti i pezzi al settore del montaggio: cioè le tavole delle casse facevano poi da pianale. «Era una soluzione artigianale, ma con un massimo della razionalità. Oggi

dice Garcia — l'industria moderna non può certo servirsi del lavoro di un singolo cervello per arrivare a risultati adeguati. Ma il concetto è lo stesso: risparmiare tutto per ottenere il massimo». Ed ecco un futuro possibile dell'automobile. Non sarà il varone della macchina di Siracusa, non sarà nemmeno l'alcool, sarà il calcolatore (la cui applicazione anche già all'auto come è oggi consentirebbe un risparmio energetico del 30 per cento circa). Insomma l'auto-computer. Che di petrolio raffinato ne consumerà meno che la lavatrice di casa.

Ugo Baduel
Lina Tamburrino

La testimonianza di Vittorio Vidali

Le domande cruciali che ci pose la Spagna

Sullo sfondo della caduta della Repubblica i grandi temi dell'unità antifascista e dei rapporti internazionali alla vigilia della guerra mondiale



Vittorio Vidali e Dolores Ibarruri in Spagna ai tempi della guerra antifascista

E' sempre un albero verde la vicenda della grande Spagna di quarant'anni fa? Vittorio Vidali ne è convinto, e quanto la sua passione di militante per la Spagna democratica sia viva ci è mostrato persino dal curioso collegamento - diaristico fatto nel suo ultimo libro tra quel tempo lontano e l'attesa, sul finire del 1978, della morte del dittatore, della fine di Franco, durante un'agonia che Garcia Marquez trovava tanto vera nella realtà quanto sarebbe apparsa irreale in letteratura.

L'ultimo libro di Vidali sulla Spagna «dittolosa», edito da Einaudi, è stato pubblicato (Vaneglia editore, pp. 192, Lire 4000) e il titolo ci dice del tema centrale della ricerca o anche, più semplicemente, della domanda: quali furono le cause della sconfitta del 1939, perché cadde quella repubblica attorno a cui la classe operaia spagnola e tanta parte del popolo si erano raccolte? E' la domanda di un protagonista della lotta che la ripone con un'intensità di ricordo non spenta, ripensando ai momenti cruciali, di tre anni di guerra, delle trincee di Madrid al piano di Guadalupe, dal fronte dell'Andalusia alle piazze di Barcellona, nelle giornate sanguinose del maggio 1937 e in quelle lugubri del gennaio del 1939.

Uscendo contemporaneamente al volume delle opere di Togliatti dove sono contenute le sue relazioni riservate al Comintern dalla Spagna, la nuova testimonianza di Vidali-Carlos acquista un sapore particolare, anche se la natura dei due testi e il punto di osservazione dei due autori sono diversi. Togliatti-Ercoli riferiva con sechezza nel corso stesso delle vicende belliche. Vidali rievoca, con il suo gusto di conservare, tante figure di compagni spagnoli e internazionali (bellissimo il ricordo di Melchiorre Tanzi), un seguito di considerazioni che lo hanno accompagnato nei successi e negli insuccessi, nelle discussioni retrospettive, in quella lingua attesa «l'evento di una Spagna democratica e moderna. Un punto essenziale di raccordo lo si può però trovare, tra il libro e gli altri: le indicazioni sulle cause interne della caduta della repubblica.

Caro da sé che sia Ercoli sia Carlos pongono in primo piano i fattori esterni, la sedizione armata, l'appoggio militare di Germania e Italia fasciste ai generali ribelli, il trattamento delle democrazie occidentali, l'attacco di Franco e l'incontro di Monaco del 1938 che fu la condanna a morte della repubblica spagnola (e di quella cecoslovacca). Ma sulle contraddizioni interne alla fronte popolare l'attenzione è altrettanto desta e assai critica. Per Carlos bisogna soprattutto fondere l'analisi di disgregazione degli errori da ricondurre soprattutto alla mancanza di un piano economico, alla incertezza e indecisione delle ge-

rairie militari, al disordine amministrativo, all'apatia da parte della burocrazia statale, alle lotte d'interessi tra partiti e sindacati. Per Ercoli, le contraddizioni erano più gravi e tra tutte, nella sua denuncia, veniva indicata come determinante l'assenza di una vera vita democratica, di massa, che allontanava il potere repubblicano dalla sua base popolare. Ma la caccia agli errori non è qualcosa che possa di per sé soddisfare una indagine storica. Semmai, la franchezza e lo stimolo espressi dalle testimonianze di due comunisti italiani eminenti come quelli che abbiamo ricordato, dovrebbero ravvivare negli studiosi spagnoli l'esigenza di nuovi contributi critici. Vidali è a colloquio stringente con gli attuali e i potenziali storici della guerra civile anche per ragioni che si collegano strettamente alla sua personale vicenda, alla sua partecipazione in prima fila al grande dramma di allora. Il nome di Carlos è stato fatto, tra l'altro, a proposito di alcuni degli episodi più oscuri della liquidazione dei trockisti e anarchici, protagonisti di quella sciagurata rivolta di Barcellona del 1937 che l'antifascismo italiano per primo bollò come un errore, anzi un delitto (basti ricordare i giudizi di Nenni e di Rosselli). Sulla base di un'affermazione di Vidali, su Hernandez, già dirigente comunista in Spagna, poi transfuga e memorialista rancoroso in Messico nel dopoguerra, Vidali sarebbe responsabile della morte di Andres Nin, arrestato e poi fatto sparire tra il 18 e il 21 giugno dello stesso anno, e di altri due capi del partito operaio di unificazione marxista, che aveva una certa consistenza in Catalo-

fabbricate anche in Italia). Essi sono stati uno dei prodotti più tipici dell'inflazione della contrapposizione propagandistica e ideologica, con una dozzina di calunnie degna di Goebbels. Si trattò di manipolazioni, di vere e proprie invenzioni, prodotte da tiranti e carmi? Certamente. Ma oggi si continuano a spacciare le fandonie dell'anticomunismo di trent'anni fa come se fossero verità provate. Non si legge infatti sui rotocalchi del 1979 che alcuni dei più noti intellettuali comunisti italiani avevano fondato nel 1949 un misterioso «Servizio ordini e informazioni»? La fonte in questo caso sarebbe quella della polizia italiana dell'epoca. Ma, appunto: si tratta di una «bolla» colossale che ha messo di buon umore trent'anni dopo i comunisti spagnoli quando l'hanno letta. Ma è una «bolla» che merita invece di essere valutata con serietà. La inventò un informatore soltanto per guadagnarsi uno stipendio oppure si trattava di qualcosa di più sistematico, di pressioni organizzate e preaccuse nei confronti stessi del ministero dell'Interno? La divagazione, come il lettore vede, non è poi tanto tale. Il che non toglie — e Vidali per primo ce lo documenta — che l'atmosfera di sospetto e di invidia e la pratica dell' repressione non fossero una fantasia dell'anticomunismo, nella Spagna repubblicana e altrove. Carlos ci racconta qui che nella primavera del 1939 voleva, dalla Francia riparare in URSS, ma gli giunse un avvertimento che gli impediva di usare la sua vecchia auto, la famosa Stavosva. Essa gli consigliava di non tornare, che l'aria non era buona a Mosca. «Elena Stavosva desidererebbe vedervi e riabbracciarvi ma preferisce consigliarvi di rimanere negli USA...». E, purtroppo, sappiamo quale terribile sorte attendesse in URSS tanti reduci dalla Spagna repubblicana, sovietici e combattenti delle Brigate internazionali. «Vidali, come ha già fatto in altri libri, continua a manovrare e ricorre a trucchi e insieme esaltanti, di tanti compagni incontrati e perduti, caduti, scomparsi, ritrovati in circostanze diverse. Nel libro di oggi un posto a parte lo tiene Vittorio Codovilla, «Medina», il dirigente argentino di ritorno in Spagna per conto del Comintern sin dall'inizio degli anni Trenta. E' una figura che Togliatti bistrattava alquanto nei suoi rapporti dalla Spagna ma che Vidali ricorda con affetto. Il libro che ora leggiamo era già nella testa dell'autore quando si era in Spagna per conto del Comintern sin dall'inizio degli anni Trenta. E' una figura che Togliatti bistrattava alquanto nei suoi rapporti dalla Spagna ma che Vidali ricorda con affetto. Il libro che ora leggiamo era già nella testa dell'autore quando si era in Spagna per conto del Comintern sin dall'inizio degli anni Trenta. E' una figura che Togliatti bistrattava alquanto nei suoi rapporti dalla Spagna ma che Vidali ricorda con affetto.

Paolo Spriano

Scuole, tendenze e mercato fra Europa e Stati Uniti

Le migrazioni dell'arte

Europa-USA è un tema attuale anche nel campo dell'arte. Relazioni e contrasti tra i due continenti artistici sono stati discussi di recente nel convegno bolognese sull'Autonomia critica dell'artista.

Non solo nel loro proprio omaggio all'America, ma anche nella sede del Consolato sul Canal Grande, con uno spiegamento di forze indubbiamente imponente. Occorre, però, diffidare delle interpretazioni riduttive e meccanicistiche del tipo: «l'influenza dell'arte americana è interamente dovuta alla potenza del mercato. E' la critica culturale di Rauschenberg o di un Johns sono ben presto diventate superiori (e di molto) a quelle di Burri, Fontana, Tappià, Klein, ecc. e quindi sarebbe errato trarre da questo fatto un criterio di valutazione specifica; ma sarebbe del tutto ingiusto ridurre la portata culturale di Rauschenberg e Johns al dinamismo di Leo Castelli, che di questi due artisti è merita e mentore. E' necessario pertanto approfondire il discorso, coglierne tutta la complessità, individuare meglio la rete di relazioni esistente tra i due continenti. E allora diciamo subito che l'arte americana di questo dopoguerra, e la pittura in modo particolare, sono impensabili senza l'apporto determinante della arte europea: Picasso, Matisse, Mondrian, i surrealisti, sono termini di riferimento più che evidenti per artisti come Pollock, Rothko, Newman, Still; così come Duchamp o Schwitters sono veri e propri numi tutelari del neo-dadaismo e della pop art statunitensi. Da questo punto di vista, si può dire che la pittura americana ha restituito agli europei la loro storia artistica, ma lo ha fatto portando alle conseguenze estreme uno degli aspetti fon-

Filiberto Menna