

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 poi gli uomini, crollata quella civiltà, dimenticarono per circa ventitré secoli.

Ma - anche se nel corso della seconda guerra mondiale ricomparvero macchine assai simili al carro siracusano (le famose auto «a gasogeno», si ricorderà) - non è certo pensabile che la crisi del petrolio possa riportarci nell'«evo moderno» a «semoventi» a vapore su strada.

Né è pensabile che ormai l'uomo moderno - per quanto in buona misura si debba ridimensionare la mitizzazione esasperata dell'automobile individuale - possa rinunciare a questa sorta di nuova proiezione di sé stesso, a quell'eccezionale moltiplicatore di mobilità personale che è rappresentato da quel mezzo di trasporto. Nemmeno Leo Longanesi quando negli anni '30 conobbe per l'Agip il celebre slogan del «cane a quattro ruote», poteva pensare che la previsione - almeno per quanto riguarda l'uomo - si sarebbe avverata tanto quanto è dimostrata oggi dalle cifre mondiali e nazionali della produzione automobilistica.

Impossibile calcolare quante siano tutte le auto che circolano oggi nel mondo. Ce ne sono di ogni tipo, di vecchie e di antiche e forse la maggioranza di auto non più registrate o imboscate. Ci si può rifare ad alcune cifre più recenti, relative agli ultimi due anni. Per esempio nell'Europa occidentale nel solo 1977 si è avuto un incremento di auto di ben 16,5 milioni di unità: gli USA puntano a maturare la «volta» ricevuta dalla produzione negli anni '73-'74, quelli del petrolio difficile in prima versione - agli undici milioni e mezzo di autovetture nell'Occidente. L'Italia ha mantenuto negli ultimi quattro anni un trend di un milione e duecentomila auto nuove all'anno.

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 angosciati, 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

— dopo il fuoco l'unica grande scoperta scientifica «definitiva», di «non ritorno», è stata quella della centrale «nucleare» che del resto, non a caso, era un sottoprodotto della bomba atomica: la verità è che finché c'era abbondanza a prezzo «quasi zero» del petrolio, non si sono sviluppate ricerche alternative. A cominciare da quella sulla sintesi clorofilliana chimica (H₂O + CO₂ + HCHO + O₂: in pratica le piante esistenti) che permetterebbe di fabbricare il petrolio.

Ma torniamo all'automobile. Dice Garavini della CGIL: «È difficile oggi prevedere un mutamento radicale del modello centrale sull'automobile e non solo sul piano delle scelte tecniche e economiche già fatte».

Commissione Trasporti della Camera nell'ultima legislatura - che se le ferrovie subissero un carico del 20 per cento di trasporto, allora sicuramente si bloccherebbero del tutto. Il ciclo di un carro merci - carico, trasporto, sosta, scarico, ricarico - è di 4-5 giorni nei paesi della CEE e di undici giorni in Italia: cioè negli altri paesi CEE si fa con 30 mila carri merci quello che noi facciamo, in Italia, con 50 mila. Del resto, mentre altrove il traffico di lunga gittata è - con una certa logica, diremmo - affidato al treno e il traffico breve al mezzo su strada, da noi avviene il contrario: le merci arrivano rapidamente, via TIR, a Napoli, poniamo, ma poi sostano settimane per arrivare, in treno, a Sora. Come avviene per l'elettricità, anche qui ci sono i piedi chi: nelle ore di punta tutto è ingorgato e nelle ore di stacca tutto è fermo. Il 20 per cento del traffico avviene su appena il 30 per cento della rete ferroviaria.

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

Del resto ecco alcune altre cifre tratte dal lavoro del Centro documentazione e ricerche lombardo coordinato da Franco Della Valle, Massimo Gaspari e G. B. Zorzi. Qui si affronta il grande problema dei trasporti interni in Italia. Circa il 20 per cento delle fonti primarie di energia è richiesto - fabbisogno - dal trasporto. La maggior parte di questa domanda di energia è determinata dal trasporto su gomma. Per arrivare a un rapporto ottimale di un minor consumo medio di carburante, a parità di prestazioni, del 30 per cento per i mezzi pesanti e del 40 per cento per l'automobile, gli investimenti necessari sono stimati intorno a 10 mila miliardi di lire. Non è poco, soprattutto nel breve termine in cui serve. Se si considera la previsione del Piano nazionale dei trasporti (circa 20 mila miliardi di lire) nel decennio futuro si dovrebbe arrivare a investimenti pari a 30 mila miliardi di lire, cioè il 9-10 per cento degli investimenti produttivi netti. E questo sarà pensabile in rapporto all'incremento del prodotto lordo nazionale, realisticamente prevedibile nei prossimi non diciamo dieci, ma cinque anni? Ecco un interrogativo interessante cui i futuri governi italiani dovranno dare una prima risposta.

Sono problemi urgenti. Tanto più che è ora di rimettere con i piedi per terra la vecchia battaglia sulla urgenza del trasferimento del trasporto da privato a pubblico, da gomma a rotaia.

In Italia il trasporto su strada (gomma) tocca l'85 per cento del trasporto-merci complessivo. E questo significa che ogni ricarico sul petrolio, sul gasolio, incide subito massicciamente anche sull'insalata che con camion è trasportata (altro che scala mobile! questo è il costo dilagante che più incide sulla vita quotidiana). Si pensi solo - per avere un'idea - che in Germania occidentale il trasporto su strada è pari appena al 40 per cento. Ma c'è di peggio. Spiega Lucio Libertini - presidente della

Commissione Trasporti della Camera nell'ultima legislatura - che se le ferrovie subissero un carico del 20 per cento di trasporto, allora sicuramente si bloccherebbero del tutto. Il ciclo di un carro merci - carico, trasporto, sosta, scarico, ricarico - è di 4-5 giorni nei paesi della CEE e di undici giorni in Italia: cioè negli altri paesi CEE si fa con 30 mila carri merci quello che noi facciamo, in Italia, con 50 mila. Del resto, mentre altrove il traffico di lunga gittata è - con una certa logica, diremmo - affidato al treno e il traffico breve al mezzo su strada, da noi avviene il contrario: le merci arrivano rapidamente, via TIR, a Napoli, poniamo, ma poi sostano settimane per arrivare, in treno, a Sora. Come avviene per l'elettricità, anche qui ci sono i piedi chi: nelle ore di punta tutto è ingorgato e nelle ore di stacca tutto è fermo. Il 20 per cento del traffico avviene su appena il 30 per cento della rete ferroviaria.

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.

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 «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»? È una prospettiva seria, anche a medio termine. Auto «ibride» - il piano che sta sopra le balette e sotto i piedi - una tavola di legno perfettamente adattabile. Ford aveva misurato lunghezze e larghezze che gli servivano e su quelle misure aveva fatto costruire le casse dentro 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».

In questa direzione infatti si muovono gli USA. Proprio sull'auto si va sostenendo una feroce concorrenza fra paesi capitalistici. E proprio quest'ul-

La testimonianza di Vittorio Vidali
Le domande cruciali che ci pose la Spagna

È sempre un albero verde la vicenda delle vicende spagnole 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 «dittatoriale» è stato edito dalla Repubblica (Vaneghista 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? È 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, dalle 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 Comitato della Spagna, la nuova testimonianza di Vidali-Carlos acquista un sapore particolare, anche se la natura dei due testi è il punto di osservazione dei due autori è diverso. Togliatti-Ercoli riferiva con sicurezza nel corso stesso delle vicende belliche. Vidali rievoca, con il suo gusto di conservatore, 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 dell'avvento di una Spagna democratica e moderna. Un punto essenziale di raccordo lo si può però trovare, tra le due parti: 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 all'incontro di Monaco del 1938 che fu la condanna a morte della repubblica spagnola (e di quella cecoslovacca). Ma sulle contraddizioni interne al 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-

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

rarchie 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 le potenzialità storiche 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 di Trotski 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 Carlos 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-

gnia, di tendenza trockista (anche se Nin polemizzò aspramente con Trotski e questi con lui). Molto probabilmente, Nin fu liquidato da qualche reparto speciale della polizia segreta sovietica. Vidali non lo nega, né lo ammette, anche se ipotizza quanto mai reale. Ciò che riesce a mostrare efficacemente in alcune delle pagine più significative di questa sua appassionata autodifesa, è che l'accusa mosseggi, poi ripetuta da altri come un ritornello, si fonda unicamente sulla opinione di quanto mai inattendibile dello Hernandez, un Hernandez che negli anni Cinquanta dice il contrario di quanto aveva affermato prima. Che tale memorialista avesse operato veri e propri falsi, a proposito di Togliatti in Spagna, ci eravamo noi stessi accorti e crediamo di averlo adeguatamente documentato. Vidali, dal canto suo, rigetta sdegnosamente ogni responsabilità personale sulla fine di Andres Nin.

Restano, naturalmente, a un'ulteriore indagine, aperti due grossi problemi. L'uno è quello dei metodi repressivi impiegati in Spagna dagli agenti di Stalin ed è problema storico rievantissimo, perché tali sistemi furono una delle cause delle lacerazioni del fronte popolare e una delle più acute contraddizioni di tutta la audace politica di unità operata dal VII congresso dell'Internazionale. L'altro problema, di metodo, è non meno interessante. E ce lo ripresenta piuttosto la guerra fredda: che la guerra civile spagnola, Bisogna che gli studiosi si pongano, infatti, con una vigilanza d'indole di ricerca, di fronte alle rivelazioni fatte nel dopoguerra, come appunto quelle di Hernandez (ma ce ne sono moltissime

fabbricate anche in Italia). Esse sono state una delle produzioni più tipiche 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 cammisti? 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, anche se si compari 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 sospetti e di ipotesi 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 di Stalin che la sua vecchia amica, la famosa Stavrova. Essa gli consigliava di non tornare, che l'aria non era buona a Mosca. «Elena Stavrova 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 muoversi con franchezza 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. È 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 trovava in Spagna per una avventura a fuga dalla Catalogna ormai occupata dai fascisti. Le domande sulla caduta della repubblica sono infatti le stesse che i due amici, Carlos e Medina, si rivolgevano nel loro iniziato esilio.

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».

L'argomento viene ora riproposto, con complessità molto maggiore, dalla rivista «Peinture» che ha dedicato parte del numero 14-15 ai rapporti Europa-USA, interpellando artisti e critici europei e americani.

È da molti anni che «Peinture», in stretta collaborazione con «Tel Quel», ha affrontato il problema dell'arte in relazione dialettica con il contesto sociale e sulla base di una impostazione teorica marxiana, in cui confluiscono apporti piuttosto marcati della psicoanalisi e della fenomenologia. È posta, in particolare, la questione della pratica pittorica che viene interpretata, all'usurpazione, come «pratica significativa e relativamente autonoma, che accompagna la storia materiale che la determina in ultima istanza». Di qui il ricorso a un sistema pittorico proprio al sistema pittorico contro ogni forma di determinismo sociologico meccanico; di qui anche l'insistenza con cui si intende evitare di fondare la specificità del fare pittorico su un piano di una assoluta autonomia.

L'inchiesta sul tema «Europa-USA» riflette la complessità che è tipica della rivista e l'orientamento del suo editoriale. È proprio quest'ul-

timo che pronuncia un vero proprio omaggio all'America, alla forza rivoluzionaria di artisti come Pollock e Rothko, Newman e Ad Reinhardt, Clifford Still e Morris Louis, paragonando il viaggio negli Stati Uniti, compiuto dagli artisti d'oggi, al viaggio in Italia del secolo passato e sostenendo che la grande forza del gesto e della fattura pittorica di quegli artisti può essere compresa meglio, forse soltanto, se l'impatto con le opere avviene nello stesso ambiente in cui furono realizzate.

L'inchiesta, però, non dimentica l'altro aspetto della questione, più strettamente connesso con il mercato. È il critico inglese Stephen Bann a porsi da questa angolatura dicendo appunto che il prestigio internazionale e il potere economico della pittura americana hanno eccitato la controparte britannica e aggiungendo, con una notazione che calza a pennello alla situazione italiana, che «la legittima pretesa della scuola britannica di essere vista in rapporto con la pittura americana (e viceversa) si è confusa con il suo desiderio di ricevere lo stesso riconoscimento e la stessa ricompensa finanziaria». Questo in un momento in cui il declino delle gallerie d'arte e delle gallerie commerciali britanniche lascia poca speranza per tale obiettivo.

Non c'è dubbio che il peso culturale degli USA sia legato anche alla forza economica e alla organizzazione del mercato. Basta pensare alla Biennale veneziana del '64 quando gli USA si pre-

sentarono 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». Le quotazioni di un Rauschenberg o di un Johns sono ben presto diventate superiori (e di molto) a quelle di Burri, Fontana, Tappi, 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 mercato e mentore.

Filiberto Menna