

Enigma e altre macchine

di Mirco Dondi

Peter J. Hugill

LE COMUNICAZIONI MONDIALI DAL 1844 GEOPOLITICA E TECNOLOGIA

ed. orig. 1999, trad. dall'inglese
di Domenico Gallo e Andrea Marti,
pp. 384, € 32,
Feltrinelli, Milano 2005

Nella prefazione, Hugill informa il lettore, con uno stile diretto, su quello che potrà trovare nelle sue pagine: "Sono più un sociologo che un umanista (...) la mia formazione mi porta a cercare una teoria". In realtà questo denso e ambizioso volume non è costruito soltanto sulle tre discipline richiamate nel titolo (teoria e tecniche delle comunicazioni, geopolitica e tecnologia), ma intreccia la storia e le scienze sociali con un tentativo di approdare a una teoria dell'ordine mondiale, a partire dalle pionieristiche tracce di Immanuel Wallerstein, altro studioso propenso a mescolare gli approcci disciplinari. Hugill mira a ricercare le ragioni che portano uno stato, in un determinato periodo storico, a esercitare l'egemonia

sul sistema mondiale. Le pagine iniziali ripercorrono agilmente l'ascesa degli stati mercantili, a cominciare dall'Olanda, nella convinzione che la storia dell'umanità degli ultimi cinquecento anni presenti regolarità legate al sistema informativo e alle tecnologie. Gli scenari rappresentati sono quattro: il dominio britannico, entrato definitivamente in crisi con la Grande guerra, la complessa transizione dell'egemonia fra i due conflitti mondiali, il dominio statunitense e, ultimo, il momento attuale di crisi dell'egemonia statunitense, erosa dall'emersione di un quadro ancora informe che appare tanto multipolare quanto proteso a superare i confini del tradizionale stato territoriale.

Queste considerazioni mostrano come l'opera si regga su una lettura geopolitica delle comunicazioni che risultano funzionali, per gli stati, al controllo dello spazio. Il testo non comprende tuttavia una compiuta storia delle comunicazioni, ma una selezione di quei progressi tecnici di trasmissione che più di altri hanno potuto dilagare sul versante geopolitico. L'autore stabilisce il suo percorso interpretativo riprendendo uno studioso fondamentale della scuola di Toronto, Harold Adams Innis (1894-1952), e un suo lavoro del 1950, *Impero e comunicazioni* (Meltemi, 2001). Innis leggeva le innovazioni nel campo della comunicazione, valutandone l'impatto economico e distinguendosi da

quel che poi sosterranno Habermas e McLuhan, i quali privilegeranno le analisi circa le forme, i luoghi o i non luoghi (sfera pubblica e villaggio globale) della comunicazione di massa. Per Innis, come per Hugill, l'impatto economico di un'innovazione nel campo della comunicazione passa attraverso la verifica dello *know how* e delle strutture che ne consentono l'applicazione.

Tra la nascita, nel 1844, della prima linea telegrafica elettrica al mondo, la Washington DC - Baltimora, e i primi esperimenti di telefonia negli Stati Uniti alla fine degli anni settanta dell'Ottocento, si entra in quella che Lewis Mumford individuava come l'era della neotecnica, caratterizzata dalle comunicazioni basate sull'elettricità. La moltiplicazione del flusso di comunicazioni si traduce nell'industrializzazione dell'informazione posta al servizio della società e dello stato. L'aspetto essenziale per l'innescamento di questo processo è l'abbattimento dei costi di trasmissione dell'informazione, che sono parte integrante della capacità di un sistema di comunicare. La diffusione dell'impiego di un mezzo di comunicazione dipende inoltre dallo sviluppo delle tecnologie che ne garantiscono la propagazione nello spazio; la posa del primo cavo transatlantico telegrafico funzionante

avviene del resto nel 1866, soltanto ventidue anni dopo l'installazione della prima linea telegrafica, mentre per l'uso transcontinentale del telefono occorre attendere ottant'anni dalle prime installazioni in ambito urbano, arrivando agli anni cinquanta del Novecento.

Le ragioni di questo ritardo sono da addebitare alla tecnologia infinitamente più complessa che richiede la comunicazione telefonica, soprattutto per quanto riguarda i sistemi di amplificazione del segnale sulle grandi distanze, senza dimenticare che un peso non indifferente è stato esercitato dalle strategie di investimento, che Hugill non manca di delineare, soffermandosi, in particolare, sulla legislazione antitrust statunitense, che ha impedito l'accorpamento della proprietà delle poste, del telegrafo e del telefono in una sola mano. Sullo sviluppo della telefonia a dimensione continentale il governo statunitense riuscì a esercitare una proficua pressione nei confronti della Bell, garantendole una condizione di monopolio sulle telefonate a lunga distanza. Tra gli anni

venti e gli anni trenta del Novecento restava un forte dislivello di costi e diffusione tra Europa occidentale e Stati Uniti riguardo l'uso del telefono. La tariffa europea delle telefonate in mano pubblica era tre volte superiore a quella statunitense, gestita dal colosso privato Bell, ma anche quest'ultima non era a buon mercato, considerando che per una chiamata di tre minuti, da costa a costa, era necessario il salario giornaliero di un operaio medio.

Nel suo sistema concettuale Hugill sostiene che le telecomunicazioni sono la tecnologia chiave per il potere egemonico. Sono evidenti le ripercussioni del telefono sullo sviluppo del commercio. Il mezzo telefonico si è diffuso prima in ambito aziendale e solo successivamente si è esteso all'uso domestico familiare. Le telecomunicazioni diventano anche un mezzo strategicamente risolutivo dal punto di vista militare, nel momento in cui l'adozione di codici e cifrari protegge quelle informazioni che devono rimanere riservate, vantaggio chiaramente percepito durante la prima guerra mondiale. In quel conflitto, sul fronte navale, le marine britannica e tedesca si erano poi impegnate a leggere il traffico radio del nemico, elevando la creazione e la decifrazione di codici a un'arte militare di qualità superiore. La più famosa macchina codificata, Enigma, nota per la sua diabolica complessità, è inventata nel 1918, è costruita dai tedeschi negli anni venti, inizialmente per scopi commerciali, e successivamente per fini bellici. La decrittazione di Enigma da parte dei britannici costituisce per gli alleati un moltiplicatore di forze, allo stesso modo del radar. Evidente la reversibilità d'impiego tra uso militare e uso civile, come nel caso delle tecniche di bombardamento aereo, adottate nella prima guerra mondiale, che si ri-

velano funzionali allo sviluppo della radio e della televisione.

Nell'elaborata architettura di Hugill restano elementi incongrui, quasi a dimostrare che la complessità dei contesti storici non può essere interamente racchiusa nemmeno dentro la più raffinata teoria. Se le telecomunicazioni sono la tecnologia chiave per il potere egemonico, ebbero gli Stati Uniti, quando acquisiscono nel 1945 la loro posizione predominante nel sistema mondiale capitalistico, non sono egemoni nel settore delle telecomunicazioni. Questo primato spetta ancora alla Gran Bretagna, che lo conserva sin dall'Ottocento, nonostante la sua acclarata abdicazione alla leadership mondiale sin dal 1919. Si può affermare, piuttosto, che il ruolo della tecnologia delle comunicazioni sia strategico, ma da solo non è risolutivo, perché deve essere misurato sul livello di compenetrazione e sviluppo della potenza politica, militare ed economica espressa da uno stato in un determinato periodo storico.

Si devono quindi valutare in chiave puramente ipotetica le asserzioni finali di Hugill, che valuta la fase discendente dell'egemonia statunitense alla luce della perdita del suo predominio nelle telecomunicazioni satellitari, ormai superate dai più competitivi cavi in fibre ottiche, con un ritorno della tecnologia britannica e francese.

Per complicare il quadro, Hugill ritiene che l'economia dell'informazione, essendo in circolazione da diverso tempo, non rappresenti più un investimento lungimirante. La nuova tecnologia odierna non è monopolio di un solo stato e presuppone un diverso tipo di crescita, basato su agglomerati che prefigurano stati-megalopoli collegati da sistemi informativi. Non è un caso, ribadisce Hugill, sulla scorta delle intuizioni precorritrici del fondatore della geopolitica britannica Halford Mackinder, che le spinte verso la devoluzione stiano investendo in larga misura gli stati occidentali. Una devoluzione alla quale si accompagna, Hugill lo sottolinea in maniera insufficiente, una delocalizzazione della produzione, con una corsa al controllo della manodopera a basso costo. Riprendendo le analisi di Charles Tilly, Hugill condivide l'assunto che gli stati territoriali sono nati sotto il peso del potere coercitivo, valutando positivamente il processo di devoluzione in atto (con tutti i sacrifici che le generalizzazioni impongono). Muta allora anche il potere coercitivo, Hugill ne è cosciente, ma sorvola sulla natura di questo, così come sull'impianto concettuale di Tilly, innestato sulla relazione tra coercizione e capitale. Nel passato, a ogni crisi di egemonia mondiale, è del resto corrisposta una guerra, e in uno scenario così profondamente mutato la nuova guerra si combatte con il terrorismo. Un'intuizione del 1999, l'anno dell'uscita del libro di Hugill. Due anni prima dell'attentato alle Torri.

mircofondi@yahoo.it

M. Dondi è ricercatore di storia contemporanea all'Università di Bologna

Mobilità su gomma

di Massimo Moraglio

Federico Paolini

UN PAESE A QUATTRO RUOTE AUTOMOBILI E SOCIETÀ IN ITALIA

pp. 304, € 24, Marsilio, Venezia 2005

Oggi le autovetture non godono di buona letteratura. Sono ingombranti, inquinano, dissipano energia, usano un'enorme quantità di benzina, sono la causa ultima di cancro, crisi asmatiche, guerre per il petrolio e di città trasformate in enormi parcheggi a cielo aperto. Eppure in Italia vi fu un tempo, non troppo lontano, in cui la vettura a motore era orgoglio e vanto di ogni famiglia, *status symbol* come pochi altri, oggetto desiderato e inseguito.

È questo il tema del volume di Federico Paolini, che ci racconta come, nell'Italia del dopoguerra, l'automobile divenne uno dei poli di sviluppo economico, uno dei miti del progresso, uno dei fattori di crescita della (fino ad allora bassa) mobilità nazionale. Il primo elemento di riflessione è il focalizzarsi intorno all'automobile di differenti interessi e sguardi. Va da sé che la vendita di automobili coinvolge l'industria automobilistica, ma anche quella della gomma e quella del petrolio, e poi la siderurgia e la meccanica. Per non dire dei cementieri, ben felici di veder costruire nuove strade e autostrade a servizio del crescente traffico. Ma anche gli apparati statali non erano per nulla dispiaciuti di costruire una rete autostradale che poteva divenire fiore all'occhiello delle loro politiche, né di vedere sfrecciare i loro elettori sulle Fiat 600; e non va dimenticato che la tassazione sull'auto e sui carburanti era (ed è) un'entrata pubblica di tutto rispetto.

Dalla parte degli utenti, l'automobile fu vista come oggetto di culto, elemento identitario, feticcio simboleggiante l'uscita dalla povertà. Al di là degli immaginari collettivi, il possesso della vettura rompeva isolamenti secolari, faceva scoprire la mobilità e accorciava radicalmente le isocrone di un'Italia arroccata in mille borghi. A metà tra elettrodomestico e icona, l'auto era considerata tanto per la sua utilità quanto per i valori che incarnava: alla fine degli anni cinquanta, la vettura consentiva a operai e impiegati di ridurre di oltre la metà i tempi di percorrenza casa/lavoro. L'automobile che esce dal libro di Paolini ci risulta insomma un po' meno demoniaca e po' più collocata nella storia, con tutte le contraddizioni che ne derivano. E le questioni fronteggiate non sono poche: la storia delle autostrade, la tassazione dell'automobile, la motorizzazione di massa e i modelli correlati, i consumi e gli stili di vita, il traffico e l'inquinamento. L'arco temporale coperto (con dovizia di dati e con ricche tabelle statistiche) è quello che va dalla fine della seconda guerra mondiale agli anni settanta, ed è forse un peccato, perché un po' si perde il senso di quanto il fascismo fece a favore della mobilità su gomma (autostrade in primo luogo). La ricerca avrebbe potuto inoltre dire qualcosa di più sul mito americano, un mito fatto di immaginari e di solidi aiuti, piano Marshall *in primis*, che ebbe profonde relazioni con lo sviluppo dell'automobilismo.

Come ci racconta l'autore, non tanto paradossalmente gli anni del massimo splendore dell'automobile furono gli stessi della sua crisi. Si passò dalla mobilità individuale alla immobilità collettiva. Mancavano i parcheggi (anche per miopi scelte urbanistiche). La crisi petrolifera fece poi scoprire il costo sempre maggiore dell'energia e la scarsa efficienza del mezzo.