Dalla conferenza di Rimini a Bari i socialisti tentano di far convivere la parola d'ordine della «governabilità» con un'idea di trasformazione. Ma la loro analisi si confronta davvero con i problemi posti da una società moderna?

Psi, una politica che non entra nel Merito...

Claudio Martelli

«GOVERNARE il cambiamento»: questa parola d'ordine indica con efficacia entro quale cornice si muove la ricerca programmatica del PSI a partire dalla recente conferenza di Rimini.

È un campo di ricerca che è comune alle forze della sinistra italiana. Prevale invece, in generale, la tendenza a dilatare artificiosamente i contrasti, a esasperare polemiche strumentali, a lasciarsi guidare da un'ottica ristretta di partito. Avviene così che l'elaborazione comunista viene ignorata o deformata, e i comunisti italiani sono rappresentati come ideologi astratti alla ricerca di inesistenti utopie. Un esempio illuminante di questo metodo è dato dalla ricostruzione storica dell'esperienza del movimento operaio italiano, secondo la quale tutto il merito sta esclusivamente nel filone riformista turatiano. Secondo Tamburrano «ciò che di positivo è negli ideali della storia porta il nostro sigillo», e da qui egli trae l'affermazione sorprendente che il PSI ha avuto sempre ragione. Fa un effetto curioso questo ritorno all'apologetica e alla storia edificante in un partito che vuole affermarsi e qualificarsi come espressione della modernità.

Possiamo, però, lasciar da parte tutto ciò che c'è stato di «rituale» nella iniziativa socialista: possiamo trascurare la messinscena propagandistica. L'interesse sta altrove, nel complesso ricco e variegato di analisi e di proposte programmatiche.

La preoccupazione politica del PSI è quella di rielaborare la linea della governabilità e di collegarla ad un progetto di trasformazione, di non farsi trascinare quindi in una logica di conservazione dell'attuale assetto di potere. È una correzione significativa e importante, che ripropone in primo piano il tema delle riforme, e ad esso subordina la questione della governabilità, a cui un po' troppo incautamente il PSI aveva affidato la propria immagine, rischiando così di smarrire le proprie peculiari finalità.

Ma quali riforme, quale cambiamento? Come si pone oggi, nella società italiana degli anni '80, questo problema? In questi anni sono intervenuti mutamenti profondi, sia nella struttura sociale del paese, sia negli atteggiamenti politici e nella scala di valori in cui si rispecchia la società. Si sottolinea da più parti la nuova «complessità sociale», il fatto che la struttura di classe della società italiana di oggi non può essere ricondotta ad un unico ed elementare antagonismo, che nuovi ceti e nuove figure sociali si affermano e acquistano peso politico, che la stessa classe lavoratrice si configura come un universo complesso e articolato a cui è ormai troppo stretta quella cultura politica imperniata sulla «centralità operaia».

È PERÒ assai discutibile l'«uso politico» che di queste analisi viene fatto dai dirigenti socialisti, o almeno da alcuni di essi. Si rinuncia ad ogni analisi di classe, pensando di poter costruire una teoria politica con le categorie del senso comune e della morale: il bisogno e il merito. Al recente convegno di Bari, Claudio Martelli riprende e sviluppa questa tematica, alla ricerca della «società giusta».

Mi sembra che, con questa operazione, il pensiero politico sia spinto in un vicolo cieco, come avviene ogni volta che si confondono i confini dell'etica e della politica. La società complessa è tutt'altro che una società avviata verso la pacificazione, verso l'armonia degli interessi, tramite qualche ragionevole proposta di patto sociale, ma è anzi caratterizzata da più aspri conflitti, da una più generale opposizione di interessi diversi. Davvero pensa il compagno Martelli che sia così agevole individuare dove sta il merito, e dove sta il bisogno? Che ci possano essere in questo campo criteri universalmente riconosciuti? Mi sembra più realistica l'osservazione del Leopardi: «Raro è chi veramente abbia più di quello che gli bisogna; dipendendo i bisogni in modo quasi principale dalle assuefazioni. Né vale che questo o quel bisogno sia immaginario, perché troppo poche sono le cose nella vita che non consistano o del tutto o per gran parte nella immaginazione».

Insomma, per ogni gruppo sociale il merito e il bisogno vengono valutati sul proprio metro, e per questa via non perveniamo a nessun criterio certo e oggettivo. Anzi, la crisi dello Stato sociale ha la sua radice proprio in questa esplosione di un generalizzato «conflitto distributivo», nella struttura corporativa che la società viene assumendo. La debolezza del liberal-socialismo è in questa immagine irreale della società moderna, in questa illusione che possa realizzarsi una ricomposizione razionale della frattura di classe che ha segnato tutta la storia del capitalismo. Per questa ragione, tutta l'argomentazione di Martelli non riesce a tradursi in indirizzi politici concreti, operativi, ma funziona solo come «messaggio ideologico».

CIÓ CHE oggi invece occorre è una piattaforma politico-programmatica il più possibile concreta e definita, in cui possano ritrovarsi le esigenze e le aspirazioni di uno schieramento sociale assai ampio e composito, nella consapevolezza che non può bastare il riferimento alla classe operaia in quanto «classe generale», che più arduo e impegnativo è diventato il tema delle alleanze, del blocco sociale, delle «forze motrici» del cambiamento.

C'è tutta una cultura politica della sinistra che è entrata in crisi, che non corrisponde più oggi alla coscienza del paese. Le idee-forza del movimento del '68 risuonano ormai come miti lontani, come illusioni fallite. Non ha retto alla prova dei fatti l'idea di una lotta sociale e politica che mirasse a «disarticolare» il sistema, a far saltare le sue interne compatibilità, a portare quindi le rivendicazioni economiche e democratiche ad un punto di rottura, attraverso una generale accelerazione del conflitto. In questo contesto le riforme assumevano valore solo in quanto capaci di mettere in crisi l'equilibrio sociale e politico, e di aprire così la strada ad un rovesciamento dei rapporti di potere.

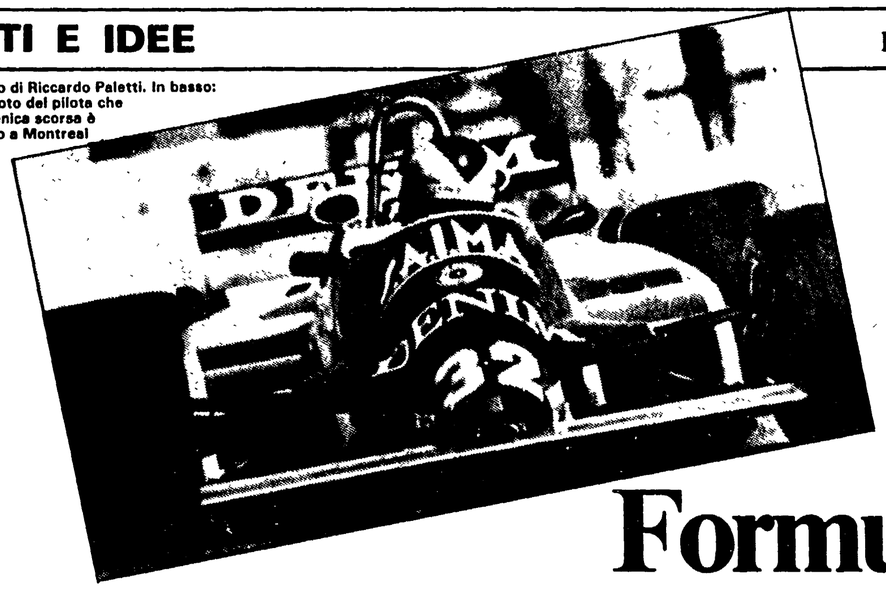
Ma sommariamente e schematicamente possiamo dire che il risultato non è stato questo. Si è arrivati ad una crescente paralisi delle capacità di decisione e di direzione del potere politico e l'attenzione si è spostata dal conflitto alla possibilità di governarlo e disciplinarlo.

IL PSI AFFIDA la sua fortuna di partito a questi processi, di cui certo occorre tener conto, e lo fa con grande spregiudicatezza, con una assimilazione disinvolta di temi, di idee, di atteggiamenti, che sono propri della tradizione moderata. C'è l'idea che basti un'operazione di snellimento e di ammodernamento dell'intervento pubblico per rimettere in moto un meccanismo di sviluppo, inceppato ma ancora vitale. C'è la sottolineatura degli effetti perversi della burocratizzazione della politica, della costituzione di un ceto politico professionale, ed è questa una questione reale, di rilievo. Ma sorge l'interrogativo non solo sulla «coerenza» del PSI rispetto a questa impostazione, ma soprattutto su una rappresentazione così semplificata della società italiana, come se bastasse «rianimare il privato» per ottenere un nuovo impulso allo sviluppo civile del paese. Sorge un interrogativo sulla coscienza che il PSI ha della gravità, della drammaticità della crisi del paese.

La nostra diagnosi è meno ottimistica. Più radicali e profonde ci sembrano essere le necessità di cambiamento, nella politica economica, negli indirizzi di governo, nel funzionamento delle istituzioni, e negli stessi schieramenti politici. L'avvio di un risanamento anche solo parziale e limitato richiede uno sforzo politico eccezionale, una grande mobilitazione delle energie vive del paese, e si scontra inevitabilmente con un complesso potente di resistenze conservatrici e di inerzie burocratiche che trovano protezione e sostegno là dove lo hanno sempre trovato, nel sistema di potere democristiano, nella sua sostanziale natura conservatrice che non dipende dalle volontà e dalle velleità degli uomini.

IN SOSTANZA, l'interrogativo che va posto al PSI, dopo le iniziative di Rimini e di Bari, riguarda essenzialmente la «politica», la definizione di una strategia che dia credibilità a un progetto di rilancio dell'azione riformatrice. Questo problema viene eluso, e il PSI ritiene di poter districarsi dalle difficoltà solo con una grande elasticità tattica, senza una chiara opzione di alternativa. Qui sta il limite, qui permane un'ambiguità e un'incertezza, che lasciano il giudizio sospeso e rinviano ogni valutazione conclusiva alla prova dei fatti e delle scelte politiche concrete.

Riccardo Terzi



L'auto di Riccardo Paletti. In basso: una foto del pilota che domenica scorsa è morto a Montreal

Dopo la tragedia di Montreal la domanda si è fatta pressante. Ma invece di sospendere le gare bisognerebbe trasformarle radicalmente...

Formula 1
È ora di abolirla?

Campionato mondiale di formula 1, Gran Premio del Canada, a Montreal, domenica sera 13 giugno alle ore 22,30. O forse un po' più tardi, dato che la telecronaca è in differita e prima c'è un drammone (che mi sembra mezzo giallo e mezzo strappacuore), di cui colgo solo gli ultimi sgoccioli.

Fra un gruppo di uomini riesco a vedere che qualcuno tiene sollevato un flacone per flebo o trasfusione e sento appena Poltronieri che parla parla parla, mentre in replay appaiono le macchine che avanzano per il giro di prova, zigzagando come se ballassero, entrano in dirittura d'arrivo, le prime si fermano, in alto a destra il regista ci mostra il semaforo rosso poi verde, ecco è la partenza. La Ferrari di Pironi invece di schizzare per prima è ferma, sulla sinistra, come una anatra spennata, attaccata all'asfalto; le altre macchine le sbavano intorno evitandola; ma all'improvviso un volare di gomme, di frammenti metallici, alcune macchine quasi risucchiate vanno a sbattere contro il guarda-rail, la Ferrari di Pironi è là in mezzo alla pista di traverso.

Sono le sequenze — che ho voluto trascrivere — di una vicenda che si sta ripetendo con una orribile monotonia; e che induce a pensare non soltanto in particolare a questo tipo di gare ma più generalmente e profondamente anche alla nostra vita, al nostro essere, o al modo di stare e di poter resistere dentro a questo tempo (dentro a questo mondo). Accantonando per quanto è possibile, in una disposizione alla riflessione così minuta e così precisa, qualsiasi riferimento sentimentale che fiotta rapidi cenni di rifiuto indiscriminato e che conclude sempre e solo affermando: risolviamo tutto cancellando queste corse, e così sia.

A questo proposito ricordo, lo ricorderanno in tanti, la morte di De Portago e del suo «secondo» (un giornalista inglese) nell'ultima Mille Miglia disputata a strade aperte, nel cuore d'Italia. La tragedia coinvolge non solo i corridori ma tanti spettatori contadini della pianura padana che furono travolti e uccisi dalla macchina uscita di strada in piena velocità, in un rettilineo, per lo scoppio di una gomma. Anche allora seguirono polemiche, recriminazioni, forsennati fescennini moralistici dentro all'autentico dolore; e, a conclusione, si ebbe perfino l'incriminazione in tribunale del costruttore Enzo Ferrari quasi reo di aver costruito una macchina manchevole nelle sue parti meccaniche, quindi pericolosa a sé e agli altri. Insomma una bomba mortale. La conclusione fu una giusta sentenza assolutoria.

Infatti la causa esplicita di quella tragedia, che segnò la fine di una gara che sembra anche oggi mitica, fu lo scoppio della gomma, il conseguente sbandamento e l'impossibilità del pilota di controllare il mezzo che correva al massimo in quel rettifilo; ma la causa di fondo, che coinvolgeva le altre, consisteva nel rapporto ormai «saltato» fra la situazione obiettiva di corsa e la velocità effettiva che le nuove tecnologie assegnavano o consegnavano a questi mezzi (o mostri) sempre rinnovati.

In altre parole, si correva ormai con un razzo esplosivo ma per strade normali; fra «una fitta siepe umana, partecipe ed entusiasta», come scrivevano sempre compiaciuti i giornali. Quindi era il contenitore, cioè il luogo tradizionale che non riusciva più a sopportare, aggregare coordinare la corsa. Ma la gente che guardava e anche i tecnici che studiavano, troppo assorti, dovettero accorgersene solo in seguito ad una catasta di morti. A mio parere oggi si è arrivati ad una situazione che è simile, anche se più pericolosa, più complicata e per ciò più difficile da districare. Occorre sforzarsi di capirla in fretta, se non si vuole che la tragedia possa continuare coinvolgendo non soltanto i piloti. E capirla, vuol dire intanto non lasciarsi soppraffare dal fuoco generoso dei sentimenti ma ragionare sul concreto, restando sulle cose.

Un primo punto da ribadire, anche se ovvio, è che le gare automobilistiche non sono uno sport ma una «industria competitiva in movimento».

Adesso sento che parlano di allargare la F.1 all'URSS, alla Cina, al Giappone, all'Asia, perché le spinte pubblicitarie sono sempre più esose, coercitive; e non lasciano vivere. Quindi credo che in questi giorni proprio per queste ragioni (e non a causa delle due morti recenti di Villeneuve e del giovane Riccardo Paletti) stiano maturando e venendo fuori tutte le vere magagne delle corse automobilistiche, con l'urgenza di essere affrontate, e magari risolte (ma non in qualche modo).

Bisognerebbe riconoscere infatti che ormai non si può più correre «ovunque»; che si deve badare e verificare in che modo verranno accettati i nuovi circuiti; non solo, ma ricontrollare una volta per tutti anche i luoghi venerandi in cui si corrono da tempo le gare di F.1. Infatti molti di questi circuiti sono ormai impossibili (lo dicono gli stessi piloti) e alcuni assomigliano piuttosto alle piste di atterraggio per gli aerei dei notabili di provincia. Il luogo della gara per me è legato alla velocità; e questa è legata ai motori, alla carenatura, e alle singole parti della macchina. Se si lascia ancora campo libero a certuni che hanno il potere di decidere, ci si avvierà a velocità quasi aeronautiche, mentre la struttura dei mezzi è di una fragilità estrema, tanto che non possono offrire alcuna garanzia di difesa — a parte le piccole quisquilie tecniche che nelle reali situazioni di emergenza servono quasi nulla o molto poco. Bisogna far ritrovare all'auto di F.1 (ma anche alle auto in generale) la sua funzione vera; direi, la sua dignità di macchina. Che è, alla fine, quella di correre per tutti. Cominciando a rialzarla dal suolo, dove sta compressa e nascosta come una mina, pronta a scoppiare; sgommandola dai lastroni viscidi delle ruote che si sbrindellano anche a seguito dei più leggeri impatti. Riportando infine l'auto alla velocità dell'auto, cioè rimettendola in mano ai piloti, umanizzati e non più robottizzati. Infine sottraendo almeno in parte le corse al monopolio «totale» della pubblicità; che distorce e opprime, nella sostanza, non tanto lo spettatore quanto i protagonisti. Proibendo inoltre gli assemblaggi che distorcono e uniformano la tecnica di pazienza e di ricerca delle macchine da corsa.

A tutto ciò si aggiunge il problema degli uomini, non solo dei piloti; parlo di coloro che «giudicano e mandano» dantescamente: vale a dire molti di quelli che comandano perché pagano e non ascoltano nessuno. Questo è il mazzetto delle necessità, a mio parere. Continuando a procedere per la strada consueta, l'approdo sarebbe ad una violenza generale, non più controllata e a un tragico spappolamento. Certo, anziché correre in quel modo, sarebbe più quieto camminare scalzi per i prati, nei giorni di domenica.

Ma non credo che si possa mai tornare indietro, cancellando le cose, se non con la memoria. Invece sono convinto che le cose sono superate modificate e travolte solo da novità che si presentano e che cominciano ad esser fatte con meditazione. Perciò la F.1 durerà fino a che non si correrà per i cieli, in una gara di razzi e navicelle pilotate fra le stelle e la luna. Noi dobbiamo prendere atto molto bene di cosa stiamo facendo; cioè che oggi si corre in auto con modi e in situazioni obiettive ed ambientali pazzesche. Da ciò l'urgenza di ricontrollare le cose riportandole dentro ad un più giusto rapporto fra luogo, macchina, uomo e soprastante ferocia pubblicitaria. È necessario riportare la macchina alla effettive possibilità dell'uomo e non continuare a costringere l'uomo, con un quotidiano salasso psico-fisico, alle possibilità esasperate della macchina.

Bisogna ritrovare e imporre un nuovo rapporto equilibrato, dove torni a sussistere la passione di fare dietro o dentro la convinzione legittima delle proprie possibilità. Altrimenti come piccole belve distese a ronfare sui divani, ci abituieremo alla razione domenicale di sangue elargitoci in TV ogni pomeriggio. E dimenticheremo che l'uomo ha diritto a fare; anche a voler fare; non ha né può avere il diritto di dimenticarsi e di uccidersi ogni giorno dentro alla vita. Per presunzione o per mancanza di speranza.

Roberto Roversi

L'Italiano d'Egitto

L'egittologia è nata in Francia? Una mostra a Pisa avanza un dubbio

Ippolito Rosellini, cui è dedicata la mostra di Pisa. In alto: un monile egizio

Dal nostro inviato

PISA — In un caldo pomeriggio del luglio 1827 il Granduca di Toscana Leopoldo II si vide recapitare una lettera di credenziali: era firmata da Jean François Champollion e Ippolito Rosellini. Li ricevette nel suo giardino: si trovò davanti due uomini di cultura che parlavano di una lontana terra chiamata Egitto dove scorre il fiume più lungo del mondo e dove si trovano strane costruzioni risalenti ad una civiltà dispersa. Il Granduca, che amava apparire come un mecenate della cultura, sulle prime sembrava un po' distratto poi, quando fu avvertito del fatto che il suo collega parigino, il re Carlo X, era pronto a finanziare una spedizione in quei luoghi lontani, si mostrò entusiasta della proposta. Praticamente era stato messo nero su bianco per la prima spedizione franco-toscana sulle rive del Nilo.

La partenza avvenne un anno dopo, il 31 luglio 1828, ritardata appositamente per le difficili condizioni politiche del Medio Oriente.

Risalito il Nilo fino a Wadi halfa alla seconda cateratta, il gruppo, composto da tecnici e da specialisti italiani e francesi, esaminò e documentò gran parte dei monumenti esistenti e prelevò alcune opere di raro valore. Tra queste spiccano le steli funerarie, le mitiche statuette «usciabti», amuleti e gioielli. Rientrati nel porto di Livorno il 27 novembre 1829, Champollion e Rosellini cominciarono a dedicarsi alla pubblicazione dei risultati. Ma, appena fissato con l'editore il programma di lavoro, il padre dell'egittologia francese morì a soli 42 anni, lasciando al pisano Rosellini il compito mastodontico di ordinare le lunghe memorie del viaggio. Per 11 anni Rosellini lavorò attorno al volume che, suddiviso in tre parti, cominciò ad essere stampato nel 1832 con il titolo «I monumenti dell'Egitto e della Nubia». L'egittologo toscano non ebbe però la fortuna di vedere completato il suo lavoro perché morì dopo aver ordinato tutti i testi e le tavole del terzo volume.

I risultati di quella spedizione e la nascita dell'egittologia europea sono ora rintracciabili in una mostra (aperta fino al 30 giugno) ordinata a Palazzo Lanfranchi di Pisa, dal titolo «Il Nilo sui Lungarni», organizzata dall'Università pisana, dal Comune, dalla Soprintendenza e da altri enti che hanno così voluto rendere omaggio al fondatore dell'egittologia italiana e all'ateneo che per primo, dal lontano 1825, istituì una apposita cattedra di studi sulla storia della civiltà dei Faraoni. Vi si trovano documenti, mappe, reperti archeologici recuperati nei polverosi archivi dell'università e tra gli scaffali del museo egizio di Firenze che ha ereditato gran parte dei materiali raccolti dalla spedizione franco-toscana. Ma il merito principale dell'esposizione pisana è la riscoperta e la attualizzazione dell'opera quasi sconosciuta di Ippolito Rosellini, messa a fuoco consistentemente nel corso di un convegno di studi tenuto nei giorni dell'inaugurazione della mostra.

Nato a Pisa il 13 agosto 1800 dedicò gran parte della sua giovinezza allo studio dell'ebraico che allargò seguendo a Bologna i corsi del famoso prof. Giuseppe Mezzofanti. Tornato a Pisa ottenne la cattedra di lingue orientali all'università pisana. La svolta della sua vita si ebbe nel 1825 quando a Firenze conobbe lo Champollion: legati da una profonda amicizia, i due iniziarono insieme l'esame di numerosi geroglifici conservati in vari istituti europei. Trasferitosi a Parigi, dove conobbe la sua futura moglie, il Rosellini progettò la famosa spedizione del 1828 che portò alla pubblicazione del volume sui monumenti egiziani e della Nubia e ad una accurata ricerca sui geroglifici che avrebbe dovuto sfociare nell'allestimento di un dizionario rimasto purtroppo inedito. Le note di questo lavoro sono ora presentate nell'esposizione pisana che allarga così la consistenza dei risultati scientifici raggiunti dallo studioso pisano.

L'orizzonte dell'egittologia è inoltre ampliato da alcune sezioni della mostra dedicate a ricerche specifiche condotte in questi ultimi due secoli dall'Università pisana. Si tratta degli scavi compiuti da Evaristo Breccia, direttore del Museo Greco-Romano d'Alessandria dal 1904 al 1931 e rettore a Pisa dal 1939 al '41, e delle sue attività pionieristiche nella regione del Mariut e nel deserto ad ovest di Alessandria; dell'opera di Michela Schiff Giorgini e della relativa collezione conservata dall'ateneo pisano concernente i siti sudanesi di Soleb e Sedeinga; dell'attuale attività archeologica in Egitto della cattedra pisana diretta dalla prof. Edda Bresciani riguardanti le zone di Assuan, Tebe ovest, Fayum e Saqqara.

Un «trait d'union» tra gli studi di ieri e di oggi che non ha reso vano il lavoro e la tenacia di Rosellini e di Champollion, veri e propri precursori di un'indagine storica ancora attivamente in corso.

Marco Ferrari

democrazia e diritto

Istituto Gramsci sezione Emilia-Romagna

LA CORTE COSTITUZIONALE IN ITALIA E IN GERMANIA

mercoledì 16 giugno ore 15.30-19.30
giovedì 17 giugno ore 9 30-19.30

Alpa Baldassarre Barbera
Branca Cervati Deiseroth
Ferrando Ferrara
Galgano Ghezzi Hase
Ladeur Leoni Luciani
Mezzanotte Pulitanò
Ridder Rodotà Ruete
Salvi

Bologna - Istituto Gramsci - via S. Vitale 13

Giuseppe Boffa
Il fenomeno Stalin
nella storia del XX secolo

pp. VIII-274, rilegato, lire 22 000

chi fu, e cosa rappresenta oggi il personaggio mitico e incombente di Stalin

Editori Laterza