

Politica in crisi, tra Tecnica e Assoluto

È un po' come l'antimateria, che non si può immaginare senza avere l'esperienza sensibile della materia. Così anche per l'antipolitica che non è la negazione della politica, bensì una sorta di «lato oscuro» della politica, una sua altra faccia. Il libro di Giuseppe Cantarano che ha per titolo proprio «L'antipolitica. Viaggio nell'Italia del disincanto» (edito da Donzelli) ha il merito di essere un testo doppio: per metà un pamphlet al calor bianco, per metà un testo di teoria politica. «Quando ho fatto leggere la prima stesura del libro a Ingrao e Cacciari - ha raccontato Cantarano in occasione della presentazione

del libro avvenuta a Roccaporga, in una affollatissima sala comunale - mi son sentito dire: è un libro volgare. Avevano ragione, era stato per me uno sfogo contro una politica che non mi piace».

Ma anche quello sfogo è stato utile: ora, smussato delle sue asprezze iniziali il libro appare come un utile e arrabbiato volume di critica della politica, o meglio della sinistra, perché in qualche modo le due parole sembrano sovrapporsi e quasi confondersi. Sotto accusa finisce una politica in cui appaiono ancora i Fini Ultimi (le riforme istituzionali, ad esempio) capaci di giustificare i compromessi più bassi

che per di più non vengono raggiunti. Oppure i Grandi Valori, giustapposti alla realtà per creare una identità nuova al posto di quella perduta. Cantarano accusa questa politica di non avere senso del limite, di voler essere ancora tutto (e al tempo stesso di rischiare di essere il nulla). Ma alla presentazione del libro non tutti erano d'accordo: per Antonio Cantarano (presidente del Crs) ad esempio negli errori della sinistra non c'è una politica troppo grande, bensì una politica troppo scarsa. E in più l'antipolitica (almeno quella che conosciamo nella declinazione della destra rappresentata da Bossi o Berlusconi) in realtà è semplicemente un'al-

tra politica.

Esotto la lente delle critiche - mosse ad esempio da Franca Chiaromonte come da Aldo Tortorella, che pure hanno apprezzato il libro - c'è soprattutto la seconda parte del volume, quella in cui si delinea una risposta alla crisi della politica. Una risposta che, in termini filosofici, Cantarano indica nell'impoliticità. Impolitico vuol dire in realtà una politica della prassi, una politica che non ha l'ambizione di voler salvare l'uomo. Ma questo - è stato obiettato - non configura la politica come una semplice tecnica del fare, incapace di indicare un progetto, una visione più larga? Incapace di pro-

durare quella partecipazione e quel consenso che la democrazia vitale dovrebbe portarsi dietro? No, per Cantarano, la fine delle grandi credenze ideologiche e delle grandi narrazioni oggi dovrebbe a sinistra essere rimpiazzata da una politica non fredda, ma cosciente dei suoi limiti, capace di suscitare passioni senza promettere quello che non può e non deve promettere. «Solo i cattolici hanno fatto coincidere teologia e politica - dice Cantarano - l'impolitica è una politica liberata dalla necessità di produrre risultati assoluti». Chissà che un bagno di umiltà non spinga a cercare di raggiungere buoni risultati relativi?

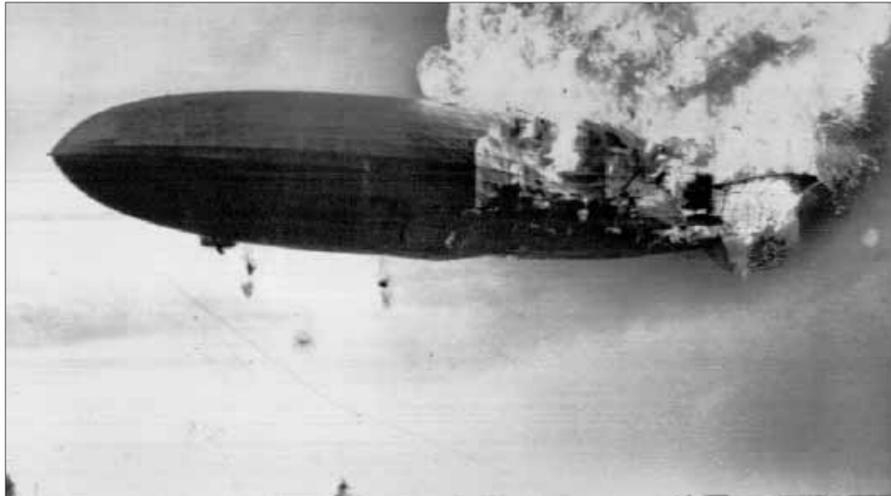
ROBERTO ROSCANI

Cultura @

SOCIETÀ

SPETTACOLI

1937, lo Zeppelin Hindenburg che prese fuoco in cielo. Sotto, il Norge usato da Nobile per la spedizione al Polo Nord del 1926



ANTONIO LO CAMPO

Cent'anni fa, il 2 luglio del 1900, si celebrava una data destinata a fare la storia del volo. L'impresa, dal punto di vista tecnico, vide come protagonista il mezzo volante che avrebbe dovuto consentire all'uomo, dopo gli anni dei voli in mongolfiera, di viaggiare tra un continente e l'altro del globo terrestre con i massimi comfort: il dirigibile.

Ma chi era dal punto di vista umano il protagonista di quella giornata? Un ingegnere tedesco, pochi capelli bianchi e baffoni vistosi, e una grande passione per il volo: Ferdinand Von Zeppelin era il padre di quell'enorme transatlantico dei cieli, che esattamente un secolo fa dava ufficialmente il via all'era del dirigibile per trasporto passeggeri, un'era destinata a durare 37 anni. Chiamato LZ-1, quell'enorme aeromobile era il capostipite di una lunga serie destinata a scopi bellici, durante la prima guerra mondiale, e successivamente al trasporto passeggeri. Era un vero gigante dei cieli: propulso da due motori da 32 cavalli ciascuno, l'LZ1 fu la base per far volare nove anni dopo un dirigibile lungo 128 metri, spinto da quattro motori da 85 cavalli ciascuno. Dopo i primissimi tentativi del francese Giffard, nel 1852, con un aerone in grado di percorrere in un volo di 27 chilometri, la storia di quello che venne definito «il più leggero dell'aria» resta sempre legata al nome di Von Zeppelin, un altro ingegnere tedesco che ha fatto la storia del volo nel XX secolo (un altro è Werner Von Braun, regista della corsa americana alla Luna dagli anni Cinquanta), e da un grande ingegnere italiano, Umberto Nobile, che realizzò i celebri dirigibili «Norge» dell'esploratore Amundsen, e l'«Italia», protagonista di avventure e sventure sopra le banchise del Polo Nord. Il dirigibile, già macchina eroica delle avventure attorno al mondo di Jules Verne, e di molti film che hanno portato sul grande schermo questo strumento per voli avventurosi verso terre sperdute e sconosciute, solcherà i cieli per qualche decennio a bordo delle aeronavi del Conte Von Zeppelin: lunghi fino a 250 metri, potevano viaggiare per 118 ore consecutive, con velocità di crociera di 115 chilometri orari; a bordo c'erano 40 membri d'equipaggio e centinaia di passeggeri. Furono quelli i suoi dirigibili più famosi, chiamati «Graf Zeppelin». Volando con impieghi flessibili, spesso con 1400 passeggeri per volta e a costi ridotti, si era sottovalutata la pericolosità del gas che serviva per gonfiare quegli enormi palloni in grado di far salire in quota delle vere e proprie navi del cielo.



sura così tragica per i suoi giganti del cielo. Storia terribile anche per il dirigibile «Hindenburg», simbolo dell'epopea nazista, che si incendiò

IL COMMENTO

UN PALLONE PIENO DI ELIO PER FESTEGGIARE IL PROGRESSO

BRUNO GRAVAGNUOLO

Dirigibile. Aeromobile a sustentazione statica dotato di propulsore. Conviene partire dall'arida definizione tecnica dell'oggetto, per penetrarne l'anima mitologica. Già, perché quella che il conte Zeppelin riuscì a levare in volo il 2 luglio 1900, dovette apparire una diavoleria poetica in piena regola. Ancorché provvista della mirabile del progresso. Da un lato sfruttava la statica dei fluidi, e delle correnti d'aria. Fluttuando magicamente. Dall'altro era provvista di propulsione meccanica. Sicché, quel gigantesco pallone ellissoidale era sospeso, oltre che in aria, tra due coppie di fratelli. Ciascuna simbolo di una certa «età» della tecnica. I fratelli Montgolfier,

37 anni di vita e poi la tragedia. Ascesa e caduta di un «gigante» che ora viene rilanciato

Il

L'era del dirigibile finì quel tragico giorno, per dare il via libera al mezzo «più pesante dell'aria», cioè l'aeroplano; ma ben presto il «più leg-

dal Conte nato a Costanza nel 1838: quando egli morì, nel 1917 a Berlino, non avrebbe mai immaginato una vita così breve e una chiu-

temporale: morirono nel rogo centinaia di persone, altre si salvarono miracolosamente lanciandosi sulla pista di Lakehurst tra le fiamme.

Sicuro e pratico, consente ad una decina di passeggeri di fare un volo turistico sulla propria città, partendo anche dall'aperta di un piccolo aeroporto. Oggi il dirigibile viene impiegato soprattutto per la ricognizione aerea per scopi militari: quello americano della Westinghouse, lungo 130 metri, è uno dei più grandi realizzati nel dopoguerra con struttura semirigida. La Marina

americana lo utilizza come sentinella volante, per evitare l'avvicinamento radar di missili in silos sottomarini; vola quasi ad altezza di livello del mare e ha l'enorme vantaggio di fermarsi durante il volo.

Altro impiego del rinato dirigibile di oggi, riguarda il controllo aereo del traffico di droga, e il trasporto di carichi pesanti, come grandi contenitori rilasciati dalle navi, trasferiti dalla banchina del portofino al luogo di stivaggio. Da qualche anno anche il russo «Moscow Institute», in collaborazione con altri istituti internazionali, compreso il Politecnico di Torino, lavora allo sviluppo di progetti innovativi nel campo di quel «più leggero dell'aria» che, se consideriamo i palloni stratosferici sempre più utilizzati dalle agenzie spaziali per far volare ad alta quota carichi scientifici, a un secolo di distanza si prendono la rivincita.

che per di più non vengono raggiunti. Oppure i Grandi Valori, giustapposti alla realtà per creare una identità nuova al posto di quella perduta. Cantarano accusa questa politica di non avere senso del limite, di voler essere ancora tutto (e al tempo stesso di rischiare di essere il nulla). Ma alla presentazione del libro non tutti erano d'accordo: per Antonio Cantarano (presidente del Crs) ad esempio negli errori della sinistra non c'è una politica troppo grande, bensì una politica troppo scarsa. E in più l'antipolitica (almeno quella che conosciamo nella declinazione della destra rappresentata da Bossi o Berlusconi) in realtà è semplicemente un'al-

americana lo utilizza come sentinella volante, per evitare l'avvicinamento radar di missili in silos sottomarini; vola quasi ad altezza di livello del mare e ha l'enorme vantaggio di fermarsi durante il volo.

Altro impiego del rinato dirigibile di oggi, riguarda il controllo aereo del traffico di droga, e il trasporto di carichi pesanti, come grandi contenitori rilasciati dalle navi, trasferiti dalla banchina del portofino al luogo di stivaggio. Da qualche anno anche il russo «Moscow Institute», in collaborazione con altri istituti internazionali, compreso il Politecnico di Torino, lavora allo sviluppo di progetti innovativi nel campo di quel «più leggero dell'aria» che, se consideriamo i palloni stratosferici sempre più utilizzati dalle agenzie spaziali per far volare ad alta quota carichi scientifici, a un secolo di distanza si prendono la rivincita.

che riconosce come assolute delle creature mortali». Il «Centro mondiale della Poesia e della Cultura» che è destinato a innestarsi sull'attività svolta dal progetto «Leopardi nel mondo», ha poi organizzato una giornata di studio su «Poesia 2000», cui hanno partecipato Giulio Ferroni, Gilberto Lonardi, Antonio Prete, Lucio Felici.

Dopo la consegna di una medaglia all'editore Livio Garzanti, per i meriti acquisiti nell'ambito degli studi leopardiani (si pensi solo alla monumentale edizione critica dello Zibaldone portata a termine da Giuseppe Pacella), la manifestazione si è infine conclusa con un incontro con Yves Bonnefoy e Mario Luzi, presentati da Feliciano Paoli e Stefano Verdino. Proprio per la sintonia e l'affinità che intercorreva, quasi tangibilmente, tra la meditazione leopardiana e le riflessioni di poeti e di critici, potremmo rispondere alla domanda che ci siamo posti in apertura, affermando che, tra tanto frastuono, forse sì, Leopardi sarebbe stato contento di appartarsi con pochi, ma selezionati amici, a parlare semplicemente di ciò che oggi veramente «val la pena di pensare».

CELEBRAZIONI

Il mondo evocato da Leopardi

ALBERTO FOLINI

Chissà se Leopardi, amante degli anniversari da celebrarsi nella meditazione solitaria e appartata, lontana dal chiasso del festeggiamento «pubblico», avrebbe gradito le affollate manifestazioni culturali che in suo onore si svolgono ogni anno a Recanati il 29 giugno, giorno del suo genetliaco.

Quest'anno, in particolare, il programma è stato particolarmente intenso e significativo, ricco - come suol dirsi - di «eventi culturali». E per un buon motivo. Quest'anno la commemorazione leopardiana, durata tre giorni, coincide con la conclusione del progetto «Leopardi nel mondo» con lo scopo di celebrare lo scadere del bicentenario della nascita, nel 1998, attraverso dieci anni di attività «promozionali» su questo nostro poeta filosofo, ancor oggi troppo poco conosciuto nel mondo. La Giunta Nazionale Leopardiana, responsabile della gestione dei fondi previsti dalla legge, sotto la guida del suo presidente Franco Foschi, si è così affiancata al Centro Nazionale di Studi Leopardiani, sempre con sede a Recanati, portando a termine un lavoro davvero straordinario. Stupisce che un autorevole rivista come «Bellagor» e un quotidiano sensibile ai problemi della cultura come «Il Manifesto», si siano di recente fatti portavoce di beghe accademiche dell'Università di Barcellona per criticare la direzione di Franco Foschi, a proposito di una traduzione leopardiana in catalano più o meno bene riuscita, acquistata in qualche copia dal Centro. Basterebbe dare un'occhiata alla «Mostra delle iniziative realizzate nel mondo per il secondo centenario della nascita di Giacomo Leopardi» allestita nello splendido monastero cinquecentesco adiacente al cosiddetto colle dell'Infinito (ora sede del Centro Mondiale della poesia e della Cultura), per rendersi conto della eccezionale qualità e vastità del lavoro svolto in questi dieci anni sotto la guida di Franco Foschi. Il catalogo della mostra dà ragione di una ricchezza di iniziative che coinvolgono un pubblico estremamente vasto che va dalle scuole medie alle università, con mostre, traduzioni, convegni di studio e pubblicazioni realizzati fin in Cina, in India, in Oceania e in Africa.

A 202 anni dalla nascita del poeta a Recanati un omaggio internazionale

Leopardi, la celebrazione ufficiale del 202° anniversario della nascita del poeta ha avuto il suo momento culminante nella prolusione pronunciata quest'anno da Yves Bonnefoy. Il poeta della «presenza comune», della «voce», dello «sguardo» e del «luogo», accademico di Francia, ha colto alcuni momenti essenziali dell'originalità e della modernità del pensiero leopardiano. Per Bonnefoy, Leopardi si distingue nettamente dai poeti romantici perché anticipa la crisi dell'antropocentrismo affermata con l'avvento dell'età contemporanea. Ma, sul piano discorsivo, la sua filosofia diverrebbe aporetica perché la maledizione leopardiana della natura «matrigna» riproporrebbe ancora una volta l'uomo al centro dell'universo.

In realtà, secondo Bonnefoy, il più originale e profondo Leopardi pensatore si rivela non già nella trattazione concettuale del tema dell'essere e del nulla, ma nell'evocazione «musicale» del mondo che viene riscattato dal suo nulla proprio in virtù di questa voce poetica «da nulla», del suo «profumo»: «Dove c'era soltanto il Nulla, appare, nell'evocazione per esempio di Silvia, detta anche Nerina, un'idea altra dell'essere, quella che riconosce come assolute delle creature mortali». Il «Centro mondiale della Poesia e della Cultura» che è destinato a innestarsi sull'attività svolta dal progetto «Leopardi nel mondo», ha poi organizzato una giornata di studio su «Poesia 2000», cui hanno partecipato Giulio Ferroni, Gilberto Lonardi, Antonio Prete, Lucio Felici.

Dopo la consegna di una medaglia all'editore Livio Garzanti, per i meriti acquisiti nell'ambito degli studi leopardiani (si pensi solo alla monumentale edizione critica dello Zibaldone portata a termine da Giuseppe Pacella), la manifestazione si è infine conclusa con un incontro con Yves Bonnefoy e Mario Luzi, presentati da Feliciano Paoli e Stefano Verdino. Proprio per la sintonia e l'affinità che intercorreva, quasi tangibilmente, tra la meditazione leopardiana e le riflessioni di poeti e di critici, potremmo rispondere alla domanda che ci siamo posti in apertura, affermando che, tra tanto frastuono, forse sì, Leopardi sarebbe stato contento di appartarsi con pochi, ma selezionati amici, a parlare semplicemente di ciò che oggi veramente «val la pena di pensare».

