

IL COMUNISTA AMAVA WAGNER

BERLINGUER 30 ANNI DOPO

Un inserto dell'Unità celebra il pensiero del segretario del Pci che seppe innestarsi in una storia e fare storici strappi di libertà

PAOLO GHEZZI
twitter: @pgh_news_ladige

Con Enrico Berlinguer si rischia sempre di fare mitologia, agiografia, oppure semplicemente archeologia politica. Ora che siamo entrati nell'era renziana, sembra trascorsa un'era glaciale da quando c'era lui. Lui Enrico, non Lui Lui, il Palmiro Togliatti, reincarnazione italiana (con le dovute correzioni) di Lui Lui Lui, *addaveni baffone* Giuseppe Stalin. «L'Unità» - giornale fondato da Antonio Gramsci, l'altro sardo imprescindibile nella storia del Pci - ieri è uscita con un supplemento di 96 pagine, in formato e carta quotidiano, che per 70 centesimi ci ripropone, trent'anni dopo la morte (11 giugno 1984, Padova) e a 92 dalla nascita (Sassari, 25 maggio 1922), un'analisi multidisciplinare del grande e amatissimo leader.

Un uomo passato nell'immaginario pop come la maschera, rugosa e sofferita, dell'austerità, ma che invece era allegro, aveva il senso dell'umorismo, e amava le cose belle della vita, anche quelle stigmatizzate dal pesantissimo moralismo cattocomunista italiano, come la barca a vela (vizio troppo borghese, che qualche problemuccio arrecò anche al suo tardo successore D'Alema) o la musica di Wagner. Anche se era piaciuta a un sanguinario dittatore nazionalsocialista, Berlinguer l'amava ma non sapeva se fosse un amore lecito, confessabile, finché un giorno Togliatti gli confessò che Wagner piaceva anche a lui, e così Enrico - con la coscienza sollevata dall'autorità (meccanismo mentale a dire il vero assai leninista, o controriformista, o fascista) - si mise il cuore in pace.

Ma se per Wagner aveva ragionato da comunista ortodosso, la vita e gli scritti di questo politico intellettuale, raffinato e popolare al tempo stesso, raccontano invece la storia di uno spirito libero, che esplorava le frontiere e non si faceva fermare dai tabù. Tanto libero, racconta Giovanni Fasanella di «Panorama», che il 3 ottobre 1973, mentre viaggiava in auto verso l'aeroporto di Sofia, un camion bulgaro speronò la sua auto (dove viaggiava con due alti dirigenti del Partito comunista di Sofia, sgraditi al premier Zhivkov) e cercò di ucciderlo, riuscendo però solo ad ammazzare l'interprete. Anche se il complotto non sarà mai dimostrato e sempre smentito dai dirigenti del Pci, Berlinguer aveva la certezza (e lo confidò alla moglie) che i bulgari avevano attentato alla sua vita per punirlo delle sue aperture «eterodosse», filo-occidentali e antistaliniste che avrebbero potuto incrinato la compattezza del blocco del Patto di Varsavia.

Il pezzo d'apertura è affidato ad Alfredo Reichlin (e forse si poteva ricorrere ad un interprete più spiazzante), che spiega la «persistenza» di Berlinguer con questa ragione: «il bisogno oggettivo di un pensiero più lungo che non si affidi a una nuova filosofia della storia ma sia però capace di leggere la nuova struttura del mondo... un pensiero che produca senso e ci dica dove andiamo». Ecco, un senso.

Potremmo dire, semplificando, una visione politica della realtà che si agganci a un'etica (molto oltre la berlingueriana «questione morale» italiana), in cui le ragioni dell'efficienza e della modernizzazione - gli imperativi del renzismo, per capirci - non smarriscono un forte legame con il tema della giustizia sociale?

E qui ci soccorre la bella citazione di Gramsci, nel discorso berlingueriano di commemorazione per il 40° della morte a Cagliari, 27 aprile 1977, che l'Unità stampa in rosso vivo come incipit dell'inserto: «Il rivoluzionario nasce dal ribelle, come egli stesso scrisse: «Che cosa mi ha salvato dal diventare completamente un cencio inamidato? L'istinto della ribellione, che da bambino era contro i ricchi, perché non potevo andare a studiare, io che avevo preso dieci in tutte le materie nelle scuole elementari...».

L'amore per il mare, la ferita sanguinante di Moro, l'utopia e il realismo, avversari e alleati, e che cosa resta di E.B. nei giovani oggi: tutto questo si legge, nel fascicolo del «suo» giornale, bianco rosso nero, arioso.

Ad Oriana Fallaci per il «Corriere», nel luglio 1980, disse una cosa bellissima: «Io le invettive non le lancio contro nessuno, non mi piace scagliare anatemi, gli anatemi sono espressioni di fanatismo e v'è troppo fanatismo nel mondo». Paradossalmente, proprio il Campione delle invettive l'ha resuscitato prima del voto europeo: decisamente, non gli sarebbe piaciuto.

L'inserto dell'Unità è ricco, prezioso. Peccato che manchi la voce di Pierluigi Bersani, che è stato l'ultimo dirigente post-Pci che ha cercato di salvare - fuori tempo massimo - le ragioni ideali della «ditta» berlingueriana. E peccato che non ci sia un'intervista a Renzi: è vero che lui - fiorentino scout postdemocristiano - nulla ha da spartire con Berlinguer. Ma è pur vero che il compromesso storico l'ha inventato Enrico, non Matteo, e che solo Renzi è riuscito - con il Pd sintesi postcattocomunista - a superare il 34% che il Pci di Berlinguer aveva preso («contro» la Democrazia cristiana) nel 1976, picco storico non più eguagliabile di una sinistra che cercava di andare al potere per cambiare radicalmente l'Italia, non solo per modernizzarla. Ma questa, appunto, è tutta un'altra storia.



Era iscritto al Partito fascista ma amava l'America La sua fotografia stava nello studio della Casa Bianca



RENZO M. GROSSELLI

Un Gianni Caproni visionario e anticipatore nel settore della produzione industriale. Uomo che seppe prevedere le possibilità dell'aviazione civile (suo il progetto di un grande aereo che avrebbe dovuto trasvolare l'Atlantico con cento passeggeri) e di quella militare (i primi bombardieri). Ma che arrivò anche a produrre una innovativa autovettura e ottime motociclette. Forse, lo suppone il giornalista Federico Bianchessi nel volume «Gianni Caproni. Una storia italiana», Pietro Macchione Editore (20 euro), il lato debole del trentino fu quello di uomo d'industria che non seppe o non poté, in settori che prevedevano alti investimenti, reperire i capitali necessari.

«Caproni fu un personaggio geniale, innovativo. Il suo fu un piccolo impero globalizzato, aveva fabbriche in mezzo mondo ed esportava molto. Ma le sue industrie erano legate allo Stato e alla fine dipendevano dalle commesse militari. In realtà aveva concepito l'aereo come prodotto di pace, di comunicazione tra i popoli. La produzione militare alla fine lo indebolì, dopo la prima e, soprattutto, dopo la seconda guerra mondiale, con l'Italia sconfitta e l'impossibilità di produrre certi tipi di aerei».

Bianchessi svela un aneddoto. «In una seduta del governo De Gasperi, suo conterraneo, si decisero i nomi delle aziende da aiutare: Breda e Ansaldo sì. Caproni no. Difficile capire il perché. Don Sturzo sulla stampa citava la Caproni come tipica azienda che uno Stato sano non doveva aiutare. La Caproni fu condannata a morte forse per motivi politici, o forse per problemi legati alla sua personalità». A detta del giornalista l'industriale non era uomo che accettasse facilmente il compromesso, nemmeno col regime fascista era stato così.

«**E**ra filoamericana, contrario all'alleanza con i tedeschi. Anche per interesse: molti aviatori si erano formati negli Usa e lui vantava molti contatti con l'America. Aveva visto piuttosto male la guerra contro l'Inghilterra: la Caproni forniva aerei agli inglesi ancora nei primi mesi del '40, dopo lo scoppio delle ostilità. E pure alla Francia». Nel libro si parla di Caproni quasi come di un pacifista. Un paradosso? «Non l'unico per Caproni. Aveva una visione abbastanza utopistica dell'aereo. Ma si trovò legato prima a Giulio Douhet che già nel 1912-1913 teorizzò l'uso di bombardieri. Si innamorò di questo personaggio, un generale che lo favorì nella prima importante commessa di aerei nel 1913». Un Caproni che vantò contatti con

Federico Bianchessi, biografia del costruttore trentino: dai piccoli velivoli all'aereo con cento passeggeri. E, a fine carriera, anche i prototipi della Lancia Flavia

personaggi quali Churchill e Eisenhower. «Col primo sottoscrisse un contratto importante negli anni che precedettero la seconda guerra mondiale. Cercò il secondo all'epilogo della sua vicenda industriale, quando si chiusero per lui tutte le porte. Si mise in viaggio, fu in tutti i Paesi con cui aveva avuto dei rapporti.

Arrivò negli Usa e trovò che un suo ritratto era appeso in un angolo della Casa Bianca, assieme a quelli di altri pionieri dell'aviazione. Ma, appunto, ormai era un personaggio da quadro sul muro. Se avesse però scelto l'America, forse con von Braun sarebbe arrivato alle navi spaziali: era personaggio di genio

e grande inventiva progettuale». Ma quando tentò delle produzioni civili, talvolta fallì. «Nel 1921 ecco il gigantesco idrovolante che, sei anni prima di Charles Lindbergh, fu progettato per trasvolare l'Atlantico, ma con 100 passeggeri a bordo. Negli Usa c'era fiducia verso quest'uomo e i suoi progetti. Il prototipo dopo i primi voli si sfasciò nel Lago Maggiore e il progetto fu abbandonato. Occorrevano finanziamenti che lui non reperì, per continuare un progetto in anticipo sui tempi». Bianchessi sottolinea le capacità artistiche di Caproni che per tutta la vita fu anche pittore e scultore di aerei. «I suoi disegni erano anche dei quadri».

Quando, dopo la Seconda guerra mondiale, Caproni non riuscì più a costruire aerei, cercò di produrre automobili e motociclette. La Cems Caproni F.11 fu un modello di berlina progettato dall'ingegner Antonio Fessia nel 1946-1947 e prodotto in pochissimi prototipi, con alcune soluzioni tecniche innovative, quali la trazione anteriore e certe sospensioni. Saranno le difficoltà finanziarie dell'azienda a stoppare la produzione ma il progetto sfociò alla fine nella produzione in serie della Lancia Flavia. E a Trento Caproni arrivò a produrre una serie di buone moto, le Capriolo, addirittura autobus per la Fiat e piccoli pezzi di aerei per l'aeronautica, anche americana.

«Il limite di Caproni erano i livelli di capitalizzazione e lui doveva confrontarsi con colossi industriali. Non riuscì a trovare un alleato importante, un grosso produttore magari straniero. Lui tese a fare tutto in casa, forse un lato debole dell'industriale».

Fuoricampo | Il nome e la sua corrispondenza, da Plauto alla Rai

La Vespa non punge

GIUSEPPE COLANGELO

Nomen omen, il nome è un presagio si diceva già ai tempi di Plauto (e si dice tuttora) per indicare una sorta di arcana corrispondenza fra nome ed essere e soprattutto fra il nome di una persona e il suo comportamento, le sue azioni o le sue vicende. Viene in mente subito, tanto per fare un celebre esempio, il caso di Tersite. Costui, tratteggiato da Omero (Iliade, libro secondo) come un anonimo figuro, vile, inviso ai capi e fisicamente molto brutto, osa attaccare Agamennone accusandolo di avidità, e arrivando addirittura a proporre che l'esercito se ne torni in Grecia. Ebbene i segni di questa sua aperta impudenza sono già tutti anticipati dal suo stesso nome che alla lettera significa «lo sfrontato», derivando dal verbo greco thrasinomai, essere sfacciato. Un altro caso, meno noto ma altrettanto significativo, è quello della vecchia mezzana ubriacona che Ovidio, all'inizio dell'ottava elegia, libro primo dei suoi Amores presenta così: «Est quaedam (quicumque volet cognoscere lenam, / audiat), est quaedam nomine Dipsas anus. / Ex re nomen habet; nigri non illa parentem / Memnonis in roseis sobria vidit equis». La vecchia si chiama Dipsas (dipsa, in greco, è la sete), nome che le viene dal suo comportamento (ex re nomen habet) perché costei - dice con una bellissima perifrasi il grande poeta di Sulmona - non ha mai visto da sobria «la madre del nero Memnone (e cioè l'Aurora) sui suoi cavalli rosati». I linguisti chiamano questi nomi particolari nomi parlanti perché, specie nell'ambito della letteratura, del cinema e dell'opera lirica, essi sono legati al ruolo o alle caratteristiche principali di alcuni personaggi e finiscono, se decrittati bene, per darci preziose chiavi di lettura in più. È un nome parlante quello di Femio, l'aedo della reggia di Ulisse, che proviene dal verbo femí e può essere tradotto con «colui che dà fama». Col canto, ovviamente.

Ho il forte sospetto che sia un nome (molto) parlante anche quello del dottor Coprosich, il medico che nella «Coscienza di Zeno» viene chiamato dalla governante la sera in cui il padre del protagonista si sente male. Ci sono molti medici nelle opere sveviane e lo scrittore, in genere, li bistratta: «Tutti i medici inventati da Svevo non solo arrivano regolarmente in ritardo al capezzale del malato ma pensano sempre in prima istanza alla parcella o contemplan l'orologio facendo pesare il tempo che perdono» (A. Cavaglian). Per questo dottor Coprosich l'avversione viene dichiarata apertamente da Zeno: «E pure devo subito dire, che dopo quel nostro incontro, a questo mondo vi sono pochi uomini che destino in me una così viva antipatia come il dottore Coprosich». E allora non lasciamoci fuorviare dal suono apparentemente slavo di quel nome. Alla base, infatti, potrebbe esserci la parola copros (sterco di animali e di uomini) che ci mette surrettiziamente davanti un consistente dottor Merda. C'è ancora di mezzo il greco antico nel cognome parlante del protagonista dell'a-romanzo (work in progress) «Tribolazioni e furori di Corradino Orghizò che visse ai tempi di Vilsio Lubresconi» del mio amico Franco Laleo. Orghizò, infatti, è ricavato pari pari da un verbo che si può rendere in italiano con «arrabbiarsi violentemente» o, meglio ancora, incazzarsi. Ma qui, a guardare bene, c'è di più perché il cognome del deuteragonista, escogitato per via anagrammatica (e quanto parlante!), mena dritto dritto, attraverso il latino tardo questa volta, al bunga-bunga. Infine, è necessario segnalare, per completezza di informazione, che ci sono anche casi di nomi che non realizzano i presagi in essi contenuti. Il più clamoroso è quello di Bruno Vespa che non ha mai punto nessuno. Per questo palese demerito gli dedichiamo un epigramma leggero leggero: «Sei clamoroso specimen / di nomen versus omen. / Vespa ti chiami invano / ché pungiglione non hai: / chi nasce ciambellano / pungere non sa né vuole giammai».

