

Un'identità planetaria

di Giovanni Borgognone

Valter Coralluzzo

OLTRE IL BIPOLARISMO
SCENARI E INTERPRETAZIONI
DELLA POLITICA MONDIALE
A CONFRONTOpp. 334, € 18,
Morlacchi, Perugia 2008

Il tentativo di formulare una definizione efficace e convincente del sistema mondiale post 1989 ha rappresentato, in quest'ultimo ventennio, uno degli esercizi intellettuali in cui gli studiosi delle relazioni internazionali si sono più frequentemente cimentati. Chi siamo, quali dovrebbero essere i nostri compiti nell'arena internazionale, che cosa ci riserva il futuro: sono alcune delle questioni ricorrenti, soprattutto, per chiare ragioni, in ambito statunitense, dopo la caduta del blocco comunista. Proprio tale ricerca di un'identità planetaria si situa al centro del lavoro di Coralluzzo, che offre un'articolata mappa dei principali modelli interpretativi.

Nei primi tre capitoli l'autore mette a fuoco altrettante grandi fasi: 1989-1991, 1992-2001 e mondo post 11 settembre. Già nell'estate del 1989, come è noto, Francis Fukuyama avanzò la discussa tesi della "fine della storia", a proposito della quale però, avverte Coralluzzo, spesso si è perso di vista il fatto che Fukuyama aveva annunciato la vittoria liberale solo nella sfera della coscienza, giudicando invece del tutto aperto il confronto sul piano materiale, con gli stati ancora incagliati nella storia.

Dopo la caduta del Muro, in ogni caso, parve subito evidente che i problemi e i rischi connessi con la ricerca di un nuovo assetto internazionale sarebbero stati molteplici: onde evitare il caos globale, gli Stati Uniti, secondo Charles Krauthammer, pur dietro uno "pseudo-multilateralismo", avrebbero dovuto esercitare un potere "unipolare", essendo il solo paese in grado di "giocare un ruolo decisivo in ogni conflitto, in qualunque parte del mondo"; il multipolarismo europeo conseguente alla fine della struttura internazionale bipolare avrebbe prodotto, secondo John Mearsheimer, il ritorno alle vecchie rivalità statali e, dunque, "ricerca della potenza, dilemma della sicurezza, equilibrio o conflitto, a seconda di ciò che prudenza consiglia".

La seconda fase, 1992-2001, è quella che Coralluzzo definisce "dell'impero riluttante". Significativi gli scritti di Zbigniew Brzezinski, ex consigliere per la Sicurezza nazionale durante la presidenza Carter. Il ragionamento di Brzezinski partiva dalla società americana, e dalla sua crisi morale e culturale (in una parola, "identitaria"), per spiegare la crisi di legittimità della leadership

internazionale statunitense. Il punto debole dell'America, in altri termini, veniva rintracciato dall'autore nella "impalpabile minaccia costituita dalla sua cultura, che sempre più indebolisce, demoralizza, divide e rende l'America incerta al suo interno". Con analoga durezza, poi, Brzezinski metteva a nudo la "crisi morale e decisionale interna che sta affossando la vitalità dell'Europa". La via di uscita prospettata da G. John Ikenberry consisteva nella valorizzazione delle istituzioni internazionali regionali e globali, il più rilevante patrimonio del XX secolo lasciato dagli americani all'umanità. Altri autori, invece, come Samuel Huntington o Henry Kissinger, insistevano sulla difesa degli interessi nazionali: gli Stati Uniti, affermava in particolare il primo su "Foreign Affairs" nel 1999, avrebbero dovuto orientare la cooperazione, inevitabile per un sistema ibrido "uni-multipolare"

quale quello sorto sulle ceneri del bipolarismo, in una direzione quanto più possibile favorevole ai loro interessi.

Il terzo capitolo del libro di Coralluzzo è poi dedicato agli scenari successivi all'11 settembre 2001, nei quali emerge quasi costantemente, da

parte americana, una prospettiva fortemente nazionalista, anche quando essa passa, nella retorica democratico-progressista, attraverso l'invito a valorizzare il *soft power* (Joseph Nye) e le istituzioni internazionali. Eccezioni sono gli autori "declinisti", come Immanuel Wallerstein, per il quale l'America può solo dimostrare di sapere accettare la fine della propria egemonia mondiale "con eleganza". Il volume si chiude, infine, con un capitolo sulla guerra nell'era postbipolare, dalle cui dinamiche, messe in moto a loro volta dalla decomposizione degli assetti mondiali, si evince ancora l'odierna centralità della questione identitaria a livello globale: le nuove guerre, come ha messo in luce in particolare Mary Kaldor, possono essere comprese solo tenendo conto che i loro scopi hanno a che fare soprattutto con "la rivendicazione del potere sulla base di una particolare identità", sia essa nazionale, religiosa, linguistica o di clan. Ma è assolutamente necessario, secondo Coralluzzo, prendere le distanze proprio dal linguaggio della politica identitaria (e dalla logica dello scontro di civiltà), se non si vuole che il paradigma spesso evocato del mondo in preda al caos e alla violenza (si pensi, in tal senso, alle tesi di un autore come Robert Kaplan) finisca "per rispecchiare, più di quanto già non faccia, la realtà del sistema internazionale del XXI secolo".

giovborg@tiscalinet.it

G. Borgognone è dottore di ricerca in storia delle dottrine politiche all'Università di Torino

Primo e Nardo

di Alberto Cavaglion

UN CORAGGIO SILENZIOSO

LEONARDO DE BENEDETTI,
MEDICO, SOPRAVVISSUTO
AD AUSCHWITZa cura di Anna Segre
pp. 133, € 18,
Zamorani, Torino 2008

Sappiamo il ruolo che nei libri di Primo Levi ha sempre avuto la figura del doppio, dell'alter ego; sappiamo che molte sue pagine sono state concepite in forma duale, per rifiuto sia dell'io che del noi. Alla prima persona, singolare o plurale, Levi volentieri contrapponeva le voci a coppia. "Alberto ed io", in *Se questo è un uomo*, "Leonardo ed io" in *La tregua*. Si dà il caso che sia Alberto sia Leonardo oggi giustamente rivendichino la loro parte. Alberto Dalla Volta è figura centrale del libro di Marino Ruzzenenti, *La capitale della Rsi e la Shoah*, Quaderni della Fondazione Micheletti, 2007.

A Leonardo (Nardo) De Benedetti è dedicato questo eccellente volumetto di Anna Segre, contenente materiali inediti di grande rilievo storiografico. Leonardo non è soltanto il personaggio-ombra che segue Levi nel viaggio di ritorno verso Tori-

no. È anche il coautore di quel *Memoriale*, scritto a quattro mani con Levi (1946), che sia in Francia sia nei paesi anglosassoni – ma curiosamente non in Italia – viene ormai proposto ai lettori come un libro a sé: una sorta di anteprima, rispetto a *Se questo è un uomo*.

Di questo medico che visse appartato a Rivoli fino al 1983 sapevamo assai poco. Questo libro ci restituisce la sua storia, con un corredo di bellissime fotografie. Nardo era assai più vecchio di Levi: la "sua" campagna di Russia è stata quella della prima guerra mondiale, non della seconda. Aveva quarant'anni nel 1938 e rappresenta dunque per Levi qualche cosa di più di un fratello maggiore. Di Nardo era proverbiale la distrazione e la passione per la medicina e per la fotografia, non sentiva in modo ossessivo l'urgenza del ricordo e forse presenti i pericoli di quegli eccessi della memoria che oggi molti di noi lamentano; aveva lo stesso senso dell'ironia di Levi: era stato convocato come perito nella controversia Bruneri-Cannella e i nipoti oggi ricordano con quale gusto andò nel 1962 a vedere il film che Totò dedicò alla vicenda. Nardo era diventato cavaliere per i meriti acquisiti durante un'epidemia e amava scherzare sul fatto che quella onorificenza il re gliel'aveva concessa *motu proprio*. Vittorio Emanuele, amava ripetere scherzando, si era svegliato una mattina dicendo: "Ma come non ho

ancora fatto cavaliere il dottor Nardo?". E immediatamente aveva provveduto.

Molte altre cose più serie apprendiamo dal libro su colui che Levi definirà "l'uomo mite e buono", uno dei rari personaggi che appaiono con il loro nome nei libri dello scrittore torinese. Si leggono qui le terribili vicissitudini della moglie Jolanda, che da Auschwitz non fece ritorno; per lodevole iniziativa dei familiari sono poi qui riprodotte le lettere spedite dal campo di Fossoli prima della deportazione, una fonte indispensabile per gli storici della Shoah in Italia. Così come le lettere dopo la liberazione, per esempio quella da Katowice, 7 marzo 1945: "Quando ripenso alla vita che ho fatto in questi ultimi mesi, mi accorgo di essere passato vicino a pericoli gravissimi quasi senza accorgermene e di averli sfiorati con noncuranza, anzi con indifferenza; e ora invece, che sono passati, ne rabbrivisco. Forse perché allora ero convinto che la mia disavventura non poteva avere se non una fine mortale; vedevo tanta gente morire, che mi pareva assolutamente naturale il dover fare presto o tardi la medesima strada: o malattia, o sevizie, o gas asfissiante. Ne ero convinto e rassegnato e perfettamente tranquillo e sereno".

alberto.cavaglion@libero.it

A. Cavaglion
è insegnante

Un paese da asfaltare

di Andrea Giuntini

Massimo Moraglio

STORIA DELLE PRIME AUTOSTRADE
ITALIANE
(1922-1943)MODERNIZZAZIONE, AFFARI E PROPAGANDA
pp. 259, € 18, Trauben, Torino 2007

Quando nel settembre 1925 la prima autostrada italiana – la Milano-laghi – venne aperta, era "desolatamente vuota". Quella strada, già allora a pedaggio, dove non passava nessuno, a una sola carreggiata e senza linea di mezzera, era lo specchio dell'Italia fascista. In un paese contraddistinto da un insufficiente sistema stradale e da una rete ferroviaria poco funzionale, si suppliva alle carenze puntando sui primati, in modo da nascondere il necessario (che non c'era) e offrire il superfluo, usato come formidabile strumento di propaganda: le autostrade e la velocizzazione ferroviaria rispondevano al bisogno di aumentare il consenso degli italiani attraverso operazioni che oggi si chiamerebbero d'immagine. L'Italia di quegli anni divenne una sorta di vetrina delle novità. Le prime autostrade da un lato e, dall'altro, il non meno sbandierato primato di velocità ferroviaria del luglio 1939, rappresentarono due fiere conquiste.

Sviluppatesi in presenza di una motorizzazione asfittica, la vicenda autostradale italiana dell'epoca può essere letta anche attraverso l'intervento pubblico. È possibile tracciare una parabola delle società concessionarie che da una chiara aspirazione imprenditoriale si conclude, dopo la crisi del 1929, fra le braccia dello stato, che riscatterà i 500 km in esercizio. Il grande piano autostradale studiato nel 1934

dall'Aass, la progenitrice dell'Anas, pur rimanendo sulla carta, costituirà la base del successivo sviluppo dell'epoca del boom economico. Interessante in tal senso il caso della Milano-Torino, con il coinvolgimento dei pesi massimi del mondo industriale italiano (da Agnelli a Pirelli e a Pesenti).

La storia delle prime autostrade italiane è comunque strettamente legata a un personaggio di grande caratura, che nel libro spicca come protagonista, Piero Puricelli, con un ruolo decisivo, su scala nazionale e internazionale, per tutto il ventennio. Ingegnere, ma anche imprenditore visionario e spregiudicato, autore di una serie innumerevole di progetti autostradali (dal progetto della Milano-laghi nel 1922, al disegno di una rete europea nel 1934), Puricelli era portatore di una cultura nazionalista e di ricche competenze tecniche. Nel fascismo si rispecchiava a suo agio, offrendogli, a pagamento, velleitari ma non insensati programmi di sviluppo stradale.

In definitiva, il capitolo autostradale italiano fu pieno di chiaroscuri. Si trattò indiscutibilmente di un'esperienza pilota, di cui Moraglio coglie la piena validità, gravata però da una fatale incoerenza tra le differenti iniziative, frammentarie e disorganiche, e dall'assenza di una valutazione di ogni opportunità economica e funzionale. Non si riuscì mai a superare la contraddizione tra i privati, che esprimevano soprattutto esigenze locali di breve respiro, e lo stato, dal quale non proveniva un concreto progetto d'insieme. Occorre riflettere però in che misura, probabilmente ampia come suggerisce lo stesso Moraglio, l'esperienza degli anni venti e trenta contribuì a preparare la svolta autostradale del secondo dopoguerra, anticipando la nuova idea di trasporto individuale.