

Testi e testimonianze di critica letteraria 15

**Il volo e «tutto il resto».**  
**Lettura di**  
***Staccando l'ombra da terra***  
**di Daniele Del Giudice**

Stefano Ballerio



Stefano Ballerio

Il volo e «tutto il resto».  
Lettura di *Staccando l'ombra da terra*  
di Daniele Del Giudice

Ledizioni

Volume pubblicato con il contributo del Dipartimento di Studi Letterari, Filologici e Linguistici dell'Università degli Studi di Milano.

Unless otherwise stated, this work is released under a Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0), <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.it>.



2025 Ledizioni LediPublishing  
Via Antonio Boselli, 10 – 20136 Milano – Italy  
[www.ledizioni.it](http://www.ledizioni.it)  
[info@ledizioni.it](mailto:info@ledizioni.it)

Stefano Ballerio, *Il volo e «tutto il resto»*. Lettura di Staccando l'ombra da terra di *Daniele Del Giudice*

Prima edizione: ottobre 2025

ISBN cartaceo: 9791256005437  
ISBN eBook: 9791256005444  
ISBN PDF web: 9791256005451

Copertina e progetto grafico: ufficio grafico Ledizioni

Informazioni sul catalogo e sulle ristampe dell'editore: [www.ledizioni.it](http://www.ledizioni.it)

# Testi e testimonianze di critica letteraria

## Collana diretta da

Laura Neri, Università di Milano

## Comitato scientifico

Andrea Afribo, Università di Padova  
Stefano Ballerio, Università di Milano  
Federico Bertoni, Università di Bologna  
Giuseppe Carrara, Università di Milano  
Silvia Contarini, Università di Udine  
Angela Fabris, Universität Klagenfurt  
Stefano Ghidinelli, Università di Milano  
Andrea Mirabile, Vanderbilt University, Nashville  
Pierluigi Pellini, Università di Siena  
Niccolò Scaffai, Università di Siena  
Beatrice Stasi, Università di Lecce  
Ada Tosatti, Université Sorbonne Nouvelle, Paris



## *Sommario*

|                                                  |     |
|--------------------------------------------------|-----|
| Premessa                                         | 11  |
| I. Un racconto di formazione                     | 13  |
| II. «Chacun est responsable de tous»             | 25  |
| III. La conoscenza del pilota e «tutto il resto» | 39  |
| IV. Linguaggi                                    | 59  |
| V. Scrivere per testimoniare                     | 73  |
| VI. Ascolto e narrazione                         | 77  |
| VII. Eroi, testimoni, riscritture                | 83  |
| VIII. Arti, lutto e memoria collettiva           | 91  |
| IX. Ultimi voli                                  | 97  |
| X. «Un piccolo e personale naufragio»            | 99  |
| Bibliografia                                     | 107 |





*A Edoardo Esposito, amico e maestro*



## Premessa

Questo libro nasce dal desiderio di condividere con altri le cose che mi era sembrato di notare leggendo e rileggendo *Staccando l'ombra da terra* di Daniele Del Giudice. Ho provato a offrire un'interpretazione organica del testo di Del Giudice, considerandone gli aspetti narratologici, stilistici e tematici, la poetica e il posizionamento nella tradizione letteraria, con uno sguardo finale alla contemporaneità e qualche considerazione in più per quegli autori del Novecento che mi sembravano essenziali per la sua comprensione: Antoine de Saint-Exupéry, Joseph Conrad, Primo Levi e Italo Calvino. Come qualsiasi atto di interpretazione, il libro che ne è derivato riflette le inclinazioni dell'interprete, in questo caso verso la teoria letteraria e la comparatistica. Spero comunque di avere scritto cose che anche altri possano giudicare meritevoli di considerazione e discussione.

Numerose persone hanno la mia gratitudine per avere favorito in vario modo il progresso e il completamento di questo lavoro. Ho cominciato a pensare di scrivere un libro su *Staccando l'ombra da terra* dopo una giornata di studi tenutasi nell'aprile del 2024 presso il Dipartimento di Italiano dell'Université de Fribourg (il padre di Del Giudice, d'altra parte, era svizzero). Vorrei quindi ringraziare i membri della Fachschaft di Italiano, e in particolare Sara Giacomini, Nathalie Burkhard e Mattia Canonica, per l'invito e per l'accoglienza, e inoltre Paolo Borsa, amico carissimo, e per suo tramite i colleghi del Dipartimento di Italiano. Nell'ultimo anno, il mio lavoro su Del Giudice si è svolto anche nel quadro delle attività di un laboratorio di ricerca – «Manovre di volo. Un laboratorio sull'opera di Daniele Del Giudice» – che ho avviato presso il Dipartimento di Studi Letterari, Filologici e Linguistici dell'Università degli Studi di Milano. Ringrazio quindi le colleghe e i colleghi che partecipano alle attività del laboratorio: Marzia Beltrami, Giuseppe Carrara, Alessandro Cinquegrani, Michele Farina, Elisa Gambaro, Stefano Ghidinelli, Andrea Mirabile, Laura Neri, Davide Tempesta e – anche per il confronto quotidiano che mi offre (ma temo di non avere ascoltato a sufficienza i suoi inviti a una sintassi meno ostica) – Marco Tognini, ai quali aggiungo, per essere intervenuti al convegno organizzato dal gruppo il 20 giugno del 2025, Roberto Ferrucci ed Enzo Rammairone. Infine, ringrazio gli studenti dei miei corsi, con i quali ho spesso discusso dei testi di Del Giudice.



## I. Un racconto di formazione

Come dobbiamo leggere *Staccando l'ombra da terra*? La quarta di copertina suggerisce che si tratti di un romanzo, ma si può davvero parlare di *romanzo*? Il testo è costituito da otto parti o capitoli, uniti dal soggetto del volo e da alcuni temi, quali la responsabilità e l'errore, dei quali si tratterà nel seguito, nonché dalla figura del protagonista e narratore. Alcuni capitoli – il primo, il terzo, il quinto e il sesto – vertono principalmente sulle esperienze di volo e sulle riflessioni di questo protagonista e narratore; altri – con alternanza imperfetta, il secondo, il quarto e il settimo – narrano episodi della storia dell'aviazione; il capitolo conclusivo, l'ottavo, racconta di un volo del protagonista e dell'ultima missione di Antoine de Saint-Exupéry, ricongiungendo in sé le due serie. Insistendo sulla coesione generata da soggetto, temi e protagonista e narratore, potremmo descrivere il testo come un romanzo. Diversamente, la discontinuità di intreccio, ossia l'assenza di una storia che sia narrata attraverso l'intera sequenza dei capitoli, potrebbe suggerire di classificare il testo come raccolta di racconti. Ma il romanzo è un genere proteiforme – «quale sarà mai la “struttura” del romanzo?», domandava Roland Barthes<sup>1</sup> – e un testo narrativo potrà essere romanzo, sebbene eccentricamente,<sup>2</sup> anche senza una storia che lo percorra per intero, nonché quando l'enunciazione narrativa si trasformi diffusamente in discorso saggistico, come pure avviene in *Staccando l'ombra da terra*.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> R. Barthes, *Critica e verità* [1966], trad. di C. Lusignoli e A. Bonomi, Einaudi, Torino, 1968.

<sup>2</sup> *Eccentricamente*, intendo, entro una concezione prototipica dei generi letterari, per la quale mi permetto di rimandare, più che altro per la sua brevità, a S. Ballerio, *I generi letterari*, in S. Sini e F. Sinopoli (a cura di), *Percorsi di teoria e comparatistica letteraria*, Pearson, Milano, 2021, pp. 23-31: 23.

<sup>3</sup> Più in generale, Del Giudice è saggista tanto quanto è narratore, o forse più che narratore, almeno quantitativamente e se consideriamo anche gli scritti giornalistici non ancora raccolti in volume, come gli articoli apparsi su «Paese Sera» dall'inizio degli anni settanta ai primi anni ottanta e quelli scritti per il «Corriere della Sera» tra la fine degli anni ottanta e gli ultimi anni novanta (cfr. R. Agostini, *Daniele Del Giudice e «la varietà di tutto il resto»*, «Quaderni veneti», 10, 2021, pp. 79-111; e R. Ferrucci, *Il mondo che ha fatto*, La nave di Teseo, Milano, 2025, p. 163). Sulla saggistica di Del Giudice, in generale, cfr. M. Farina,

La classificazione del testo come romanzo, tuttavia, potrebbe essere problematica anche per la compresenza di racconto fattuale e racconto finzionale che sembra caratterizzarlo.<sup>4</sup> *Staccando l'ombra da terra* si riferisce a fatti realmente accaduti, come l'incidente di Conca di Crezzo o la strage di Ustica, e a persone realmente vissute, come Antoine de Saint-Exupéry o Martino Aichner, e lo stesso Del Giudice potrebbe forse essere riconosciuto nel protagonista e narratore. Sembra però che il racconto sia anche finzionale, almeno dove appaiono i fantasmi dei piloti dello stesso incidente di Conca di Crezzo, e della questione del suo statuto, tra finzionalità e fattualità, dovremo discutere, anche perché l'ascesa della non-fiction letteraria, negli anni novanta e nei primi anni duemila, la rende rilevante, oltre che per l'attribuzione del testo a un genere o a un altro, per il suo posizionamento storicoletterario.

Sulla questione della fattualità o finzionalità del racconto, dunque, dovremo tornare. Nel frattempo, per prudenza, parlerò appunto di *racconto*, nel senso richiamato sopra di *récit*, e più specificamente comincerò a leggere *Staccando l'ombra da terra* come un *racconto di formazione*. L'ipotesi – abbastanza ovvia, penso, per chiunque abbia letto il testo – non deve essere intesa come esclusiva nell'attribuzione di genere che comporta. Generi diversi possono essere invocati per uno stesso testo, come diverse tradizioni, o intertesti, o sistemi di convenzioni entro cui il testo può essere letto – i generi funzionano allora come «reflective instruments of analysis»<sup>5</sup> – o scritto – «il genere», nota lo stesso Del Giudice, «risponde in modo diretto a una precisa domanda che è la domanda fondamentale di ogni narrazione: fammi paura,

*Vedi alla voce: Narrare. La saggistica di Del Giudice e il suo contesto*, in S. Ballerio e M. Tognini (a cura di), *Atlante Del Giudice. Atti del convegno del laboratorio "Manovre di volo". Milano, 20 giugno 2025*, Ledizioni, Milano, in corso di stampa.

<sup>4</sup> Intendo *racconto*, qui, nel senso del francese *récit*, ossia, diciamo, di *testo narrativo*; e intendo *racconto fattuale* in contrapposizione a *racconto finzionale* (eviterò invece l'espressione *racconto referenziale*, che spesso è usata come sinonimica di *racconto fattuale*, perché mi sembra che anche la finzione implichi il riferimento). Sul senso e sull'uso di questa coppia concettuale e terminologica in narratologia rimando solo ai classici saggi di G. Genette, *Racconto di finzione, racconto fattuale*, in Id., *Finzione e dizione*, trad. di S. Atzeni, Pratiche, Parma, 1994, pp. 55-76; e di D. Cohn, *The Distinction of Fiction*, The Johns Hopkins UP, Baltimore, 1999; nonché al più recente volume curato da M. Fludernik e M.-L. Ryan con H. Specker, *Narrative Factuality. A Handbook*, De Gruyter, Berlino-Boston, 2020.

<sup>5</sup> J. Culler, *Theory of the Lyric*, Harvard UP, Cambridge, 2015, p. 43.

fammi orrore, fammi tenerezza, fammi commozione»,<sup>6</sup> ma con l'avviso che una narrazione può fare cose diverse allo stesso tempo. Leggere *Staccando l'ombra da terra* come racconto di formazione significherebbe leggerlo per alcune delle cose che esso fa e per seguire alcune direttrici dell'interpretazione, alle quali altre, eventualmente correlate ad altri generi o sottogeneri o macrogeneri – romanzo-saggio, non-fiction, *memoir*, tragedia, prosa lirica – si potrebbero aggiungere.

Dopo queste premesse, consideriamo l'incipit del primo capitolo, «Per l'errore»:

Non c'è un momento preciso né un giorno fissato, non ti sarà preannunciato da alcun segno esteriore, nulla nei comportamenti e nel paesaggio sarà diverso dall'abituale, il sole a filo della pista, la pista che finisce nel mare, niente comunque ti farà presagire che è giunto il momento, per te, di trovarti su un aeroplano senza passeggeri, senza piloti, senz'altri che non sia tu stesso, come nel peggiore dei sogni.<sup>7</sup>

Assistiamo a un rito di passaggio: il protagonista e narratore – la loro identità, subito presagita, diventerà presto manifesta – si trova sull'aereo senza l'istruttore Bruno<sup>8</sup> e si accinge a volare da solo per la prima volta. Dopo un accenno alla possibilità di scendere dal velivolo e ritirarsi – «Ma con quale coraggio?» (SOT 3) –, in analepsi il narratore racconta il breve volo precedente con Bruno, che dopo l'atterraggio gli aveva chiesto se si sentisse «di andare su da solo» (SOT 8). Il protagonista aveva accolto la domanda con incredulità, perché proprio quel giorno aveva commesso durante il decollo un errore imbarazzante – aveva dimenticato di aprire i flap – e lo aveva corretto solo all'ultimo momento, ma proprio quell'errore, come apprenderà in seguito, avrebbe indotto l'istruttore a metterlo alla prova: «Per l'errore, per via dell'errore, hai visto l'errore» (SOT 13-14), gli dirà Bruno dopo l'atterraggio, alla fine del capitolo, e domanderà a sua volta: «Quando, altrimenti?» (SOT

<sup>6</sup> D. Del Giudice, *Conversazione sull'animale parlante* [1993], in Id., *In questa luce*, Einaudi, Torino, 2013, pp. 26-39: 30.

<sup>7</sup> D. Del Giudice, *Staccando l'ombra da terra*, Einaudi, Torino, 1994, p. 3. Nel seguito indicherò i numeri di pagina delle citazioni di *Staccando l'ombra da terra* nel corpo del testo, dopo la sigla SOT.

<sup>8</sup> L'istruttore di volo di Del Giudice si chiamava Giuseppe Bruno (cfr. Ferrucci, *Il mondo che ha fatto* cit., p. 68).

14). Così il protagonista è «impresso nei luoghi del celeste errore, dove ogni errore è una cicatrice, ma non evita la ricaduta» (SOT 14). Il rito è compiuto, sebbene il passaggio non conduca fuori del dominio umano dell'errore.

Il riferimento al racconto di formazione è collegato non solo alla possibilità di interpretare gli eventi di questo primo capitolo come rito di passaggio, ma anche al senso dei dispositivi narrativi usati. Le persone e i tempi dell'enunciazione – pronomi e morfologia verbale – significano narrativamente la maturazione dell'allievo, di nuovo, e il divenire del suo rapporto con il maestro, ovvero due motivi del racconto di formazione.

Il capitolo si presenta come una narrazione in seconda persona: il narratore racconta del protagonista designandolo mediante il pronome di seconda persona *tu*, riferisce le sue azioni con verbi alla seconda persona e si rivolge a lui – con esortazioni e interrogazioni, per esempio – come al proprio narratario.<sup>9</sup> D'altra parte, il passaggio a una narrazione omodiegetica in prima persona, nel secondo e nel terzo capitolo, e le successive oscillazioni fra tale narrazione e di nuovo la *you-narration*, che non sembrano legate a cambiamenti delle figure soggiacenti alle istanze narrative, avvalorano il riconoscimento del protagonista nel narratore (lasciamo invece impregiudicata, per ora, la

<sup>9</sup> Il riferimento al protagonista mediante pronomi e verbi alla seconda persona e la sua assunzione a narratario sono i due elementi che qualificano la narrazione in seconda persona secondo la maggior parte delle sue definizioni o caratterizzazioni. Per approfondimenti rimando al numero monografico di «Style» sulla *Second-Person Narrative* curato da M. Fludernik nello stesso anno della pubblicazione di *Staccando l'ombra da terra* – «Style», 28, 3, autunno 1994, *Second-Person Narrative* – e a B. Richardson, *Unnatural Voices. Extreme Narration in Modern and Contemporary Fiction*, The Ohio State UP, Columbus, 2006 (in particolare, cap. 2). Di recente, sulla questione è tornata D. Wong (cfr. per esempio il suo *Disaffection and You-Narration in Tsitsi Dangarembga's Tambudzai Trilogy (1988–2018)*, «DIEGESIS», 13, 1, 2024, pp. 102-121. A questi riferimenti aggiungo solo che Fludernik, nel suo saggio per il numero monografico di «Style» ricordato (M. Fludernik, *Second-Person Narrative As a Test Case for Narratology: The Limits of Realism*, «Style», 28, 3, autunno 1994, *Second-Person Narrative*, pp. 445-479: 466 e ss.), nota che la narrazione in seconda persona non è necessariamente un dispositivo postmodernista, come potrebbe suggerire il carattere ludico e metalettico che talvolta essa presenta (si pensi a *Se una notte d'inverno un viaggiatore* (1979) di Italo Calvino). In effetti, un precedente rilevante per *Staccando l'ombra da terra*, o per ciò che diremo nel seguito, è *Courrier Sud* (1929) di Antoine de Saint-Exupéry, dove la narrazione in seconda persona con la quale il narratore per lunghi tratti racconta dell'amico Jacques Bernis, e intanto si rivolge a lui, non genera alcuna metalessi, né si colora di ludicità postmoderna. Del Giudice, da parte sua, usa la *you-narration* anche nel racconto *Fuga*, compreso in *Mania* (1997).



questione ulteriore dell'identità o distinzione fra l'autore e il narratore e protagonista). Di conseguenza, la seconda persona che il narratore usa in questo primo capitolo può essere interpretata non come segno della sua distinzione dal protagonista, ma come figura del passaggio vissuto dal protagonista stesso verso la maturità rappresentata dal maestro. Al termine della prova, infatti, Bruno si rivolge al protagonista con il *tu*:

E tra le novità, quando scendi dall'aeroplano, c'è non dico un sorriso, ma almeno uno sguardo sgravato da parte di Bruno, e un 'tu', uno di quei tu che non accorciano le distanze, anzi, né scompongono il portamento, ma che più tardi nel suo ufficio [...] ti consentirà [...] di domandargli nella nuova dimensione del tu come mai proprio oggi, perché proprio stamattina che ti sei dimenticato i flap e per poco non finivate in mare; e consentirà a lui, con un'occhiata rapida e sorpresa, di risponderti perché oggi?, stupito che tu non abbia compreso. Per l'errore, per via dell'errore, hai visto l'errore. (SOT 13-14)

Nel primo decollo solista, quando «tutto si solleva, s'impenna, staccando la tua ombra da terra» (SOT 4), e la massa metallica del velivolo «si trasforma in aeroplano per mezzo dell'aria», «nascita» o «metamorfosi» (SOT 5), l'allievo si trasforma a sua volta nel maestro – «ti trasformi in Bruno e diventi comandante di te stesso» (SOT 8) – e comincia a riprendere e correggere se stesso «in questa nuova dimensione» (SOT 8-9) che coincide, anche lessicalmente, con la «nuova dimensione del tu» (SOT 13) del dialogo finale.<sup>10</sup> E dopo, preparandosi all'atterraggio, il narratore si domanda: «se tu fossi Bruno, gli metteresti in mano un aereo a uno così?» e si riferisce a se stesso dal punto di vista di Bruno, denotandosi come «[l]'altra persona, tu in questo caso» (SOT 12). Il protagonista e narratore, diventando Bruno e comandante di se stesso, si rivolge a se stesso come Bruno si rivolge a lui dopo il suo primo volo solista, con il *tu*.

«L'evoluzione ideologica dell'uomo», ha scritto Michail Bachtin, «è un processo di assimilazione selettiva delle parole altrui», volta a volta «autoritarie» o «internamente convincenti».<sup>11</sup> E Charles Taylor, riprendendo la ri-

<sup>10</sup> Forse non è improprio ricordare il «[...] te sovra te coronò e mitriò» (v. 142) che chiude *Purg.* XXVII (nel secondo capitolo, d'altra parte, il protagonista e narratore incontrerà le ombre di due trapassati).

<sup>11</sup> M. Bachtin, *La parola nel romanzo* [1934-35], in Id., *Estetica e romanzo*, trad. di C. Strada Janović, Einaudi, Torino, 1979, pp. 67-230: 149 e dintorni.

flessione bachtiniana sul dialogismo, ha sostenuto analogamente che la maturazione di un'identità propria non consista nell'interruzione del dialogo con gli «altri significativi» – genitori, maestri, amici o altri –, ma nella sua continuazione in loro assenza – «anche quando alcuni di questi ce li lasciamo alle spalle (per esempio i nostri genitori), ed essi scompaiono dalle nostre vite, la conversazione con loro continua dentro di noi finché viviamo»<sup>12</sup> – e da una posizione di maggiore autonomia. L'identità propria, nel senso moderno dell'autenticità, si costituisce dialogicamente.

Anche a partire da questa prospettiva bachtiniana e tayloriana, dunque, possiamo dire che il soggetto che si profila in questo primo capitolo è un soggetto non autoconcluso, ma relazionale. L'uso del *tu* e il dialogismo che si sono descritti, in altre parole, sono anche parte di una più ampia rappresentazione del soggetto come entità relazionale. Al protagonista l'enunciazione narrativa perviene non tramite un atto di riferimento riflessivo – non dicendo *io* –, ma per allocuzione e tramite ciò che si presenta nelle sue percezioni, suscita le sue emozioni e diventa termine delle sue azioni. Nel terzo capitolo, «E tutto il resto?», si legge:

quella del pilota era dunque una visione di relazione con la terra e di profondità spaziale, a tenerti legato era prima di tutto un filo ottico, il fascio visivo della prospettiva di cui il tuo occhio era solo uno dei vertici, determinato da tutti gli altri. Da quella visione imparai a ricavare la mia posizione e a correggere l'assetto. (SOT 33)

Del Giudice propone questa idea relazionale di soggetto anche in un passo di *La conoscenza della luce*, dove, insistendo sulle relazioni con gli oggetti e con l'ambiente più che su quelle con gli altri, si riconosce comunque fra coloro che

tendono a ricavare la soggettività dall'oggettività, a far emergere una figura dal suo rapporto con lo spazio, dai suoi movimenti, da una complessità di particolari e di relazioni che, se descritte con esattezza, dovrebbero produrre contemporaneamente l'immagine di una persona e del suo sentire in un determinato luogo. E non diversamente la soggettività, il sentirsi «io», a me sembra ciò che [...] eccede una appassionata relazione col mondo degli oggetti (dato che sono le cose che determinano e specificano i nostri

<sup>12</sup> C. Taylor, *Il disagio della modernità* [1991], trad. di G. Ferrara degli Uberti, Laterza, Roma-Bari, 1999, p. 40.

sentimenti) e con gli altri. [...] «[I]o» non è altro che il punto mutevole, risultato di una relazione con tutti gli altri, sul quale di volta in volta metto il dito.<sup>13</sup>

È un'idea della soggettività novecentesca, per la quale si potrebbero richiamare gli orizzonti peraltro eterogenei dell'antropologia filosofica heideggeriana (la prima parte di *Essere e tempo*), dello strutturalismo e perfino dell'enattivismo; non per eclettismo, ma perché Del Giudice non articola l'idea teoreticamente, ma la esplora narrativamente (anche attraverso la poetica degli oggetti correlata, della quale tuttavia tratterò più avanti e brevemente).<sup>14</sup>

Restando allora ai dispositivi narrativi, notiamo ancora che i tempi verbali dell'enunciazione, analogamente ai pronomi, si comprendono non solo nella loro funzione deittica, ma anche in quanto raffigurano la maturazione dell'allievo. L'incipit del capitolo esibisce dapprima un presente atemporale, poi tre forme al futuro, che sono la previsione di ciò che dovrà accadere al personaggio formulata dal narratore con la conoscenza di chi abbia già vissuto gli eventi, e infine un passato prossimo – «è giunto il momento» (SOT 3) – che indica che ciò che era atteso è sopraggiunto e *ora* – ecco il presente – «[s]ei lì» (SOT 3). I movimenti successivi dei tempi verbali del modo indicativo, fra presente, imperfetto, passato prossimo, trapassato prossimo, passato remoto e infine futuro, continuano a significare non solo la deissi temporale, ma anche la mutevole distanza del narratore dalla prospettiva temporale del protagonista. Tale distanza tende diffusamente ad annullarsi, così che sia resa figuralmente, anche nella temporalità consonante,<sup>15</sup> l'esperienza del protagonista, ma a tratti si riapre, come nel futuro dell'incipit o nei passati di «aveva picchiato l'aereo mandandolo in vite, tutto di te fu proiettato in avanti» (SOT 9), e suggerisce, con la differenza prospettica che crea, la maturazione del protagonista.<sup>16</sup>

<sup>13</sup> D. Del Giudice, *La conoscenza della luce* [1986], in Id., *In questa luce* cit., pp. 40-48: 47-48.

<sup>14</sup> Sulla circolazione di questa idea di soggettività nella narrativa italiana degli anni ottanta e novanta, invece, cfr. ancora Farina, *Vedi alla voce*: Narrare cit.

<sup>15</sup> Mi riferisco ai concetti di narrazione «consonante» e «dissonante», in senso temporale e quindi cognitivo, elaborati da D. Cohn in *Transparent Minds. Narrative Modes for Presenting Consciousness in Fiction*, Princeton UP, Princeton, 1978.

<sup>16</sup> I tempi verbali di Del Giudice hanno spesso un senso irriducibile alla sola funzione deittica. Considerazioni interessanti, a questo proposito, sono offerte da P. Antonello, *La verità*

Congiuntamente, le analessi che introducono, la prima, l'ultimo volo con Bruno, fino al ricongiungimento con il presente narrativo, e quindi i voli precedenti con lui, la seconda, sembrano riprodurre non solo un movimento nel tempo che nasca nell'enunciazione narrativa, come ritorno del narratore su eventi del passato, ma anche i pensieri del protagonista in volo. A ciò si lega inoltre l'uso di forme diverse di rappresentazione dell'interiorità – il monologo narrato, in seconda persona e al presente, di «Che cosa conosce Bruno di te? Niente. Pura intuizione. Ti ha mai visto nelle tue scene isteriche?» (SOT 11) e la psiconarrazione di «scivoli ripensando alla prima volta che sei salito quassù con Bruno» (SOT 9) – e del discorso – con qualcosa che potremmo descrivere come *discorso diretto ricordato*, poiché le parole sono citate, ma l'assenza di virgolette e l'assorbimento della citazione nella prospettiva e nel discorso del narratore sul protagonista suggeriscono che tali parole figurino qui come ricordate:

Tu avevi detto *ci* siamo dimenticati i flap, col tono di un'osservazione distratta, con un plurale ironico che coinvolgeva anche lui in quella dimenticanza, sebbene lui mai si sarebbe dimenticato i flap, e poi tu eri ai comandi e tua era la responsabilità [...]. (SOT 7)

[...] e consentirà a lui, con un'occhiata rapida e sorpresa, di risponderti perché oggi?, stupito che tu non abbia compreso. Per l'errore, per via dell'errore, hai visto l'errore. (SOT 13)

Complessivamente, la temporalità duale e la composizione di dispositivi per la rappresentazione dell'interiorità e del discorso descritte conferiscono all'enunciazione narrativa i contrassegni del vissuto reso figuramente, al limite della simultaneità della coscienza, e insieme di una narrazione ulteriore. La seconda persona, con il senso che le abbiamo imputato, le imprime poi l'andamento di un dialogo interiore del protagonista con se stesso, nel tempo,

*degli oggetti: la narrativa di Daniele Del Giudice fra descrizione e testimonianza*, «Annali d'Italianistica», 23, 2005, pp. 211-231; e da P. Mazzarisi, *Principio di indeterminazione ed effetto tunnel nei tempi verbali. Correlativi formali nella narrazione di Atlante occidentale di Daniele Del Giudice*, in F. de Cristofaro, P. Giovannetti e G. Maffei (a cura di), *Tempora. I tempi verbali nel racconto. Atti del Seminario permanente di narratologia, Milano, 20-22 ottobre 2021*, Biblion, Milano, 2024, vol. II, pp. 250-272. Lo stesso Del Giudice, peraltro, sembra riferirsi a questo dove scrive di un proprio «uso realistico e non realistico dei tempi verbali» (Del Giudice, *Conversazione sull'animale parlante* cit., p. 38).

e in questo dialogo interiore risuona anche il discorso del maestro Bruno, del quale il narratore si appropria nel passare alla maturità del primo volo solista.

L'uso di questi dispositivi continua negli altri capitoli che costituiscono il filone del racconto delle esperienze di volo e delle riflessioni del protagonista e narratore. Come si è detto, questo filone, dopo il primo capitolo, prosegue nel terzo, nel quinto e nel sesto, per ricongiungersi e concludersi con l'altro, che rievoca episodi della storia dell'aviazione, nell'ottavo. Ai capitoli del primo filone è principalmente affidato lo svolgimento del racconto di formazione iniziato in «Per l'errore». In questi capitoli, quindi, continuiamo a trovare i dispositivi descritti sopra, nelle funzioni individuate per essi, ma alternati ad altre forme narrative.

La narrazione in seconda persona, più precisamente, si alterna con una più tradizionale narrazione omo-autodiegetica in prima persona. Introdotta nel secondo capitolo, dove tuttavia prevalgono, come vedremo, la narrazione incassata dei due piloti che vi appaiono e i dialoghi fra questi e il protagonista, la narrazione omodiegetica in prima persona è usata per il racconto di sé nel terzo capitolo, «E tutto il resto?», e non è forse un caso che in esso il narratore risalga alla propria infanzia, ovvero a un tempo precedente al passaggio alla maturità al quale abbiamo correlato l'uso della seconda persona. Se prescindiamo temporaneamente dalla sua parte saggistica, il capitolo racconta il divenire di un bambino il cui sentire e le cui azioni non si articolano ancora nel dialogismo consapevole, con altri e con se stesso, del primo capitolo. La seconda persona, con il senso che le abbiamo attribuito, appare con questo dialogismo e coerentemente si ripresenta nel quinto capitolo, «Fino al punto di rugiada», ossia quando si torna all'età adulta del protagonista e al racconto di un suo nuovo volo solista. I tempi verbali e i dispositivi di rappresentazione dell'interiorità, congiuntamente, tornano a raffigurare la temporalità duale ravvisata nel primo capitolo: da una parte, la psiconarrazione, per esempio, di «la campagna non fu quella che t'aspettavi» (SOT 67), al passato remoto, rende la distanza temporale dell'enunciazione rispetto al vissuto narrato; dall'altra, il monologo narrato di «Potevi farlo adesso» (SOT 69), con l'imperfetto e il *now in the past*, il resoconto dell'azione di «hai guardato l'altimetro, hai preso la carta» (SOT 68), al passato prossimo, e l'esortazione di «Chiama l'Ente, chiamalo subito, qui le cose evolvono al peggio e tu nemmeno te ne accorgi» (SOT 71), al presente, riportano la prospettiva dell'enunciazione in prossimità di quella del personaggio (il monologo citato di «tanto tra un mi-

nuto ne esco pensasti» (SOT 67) unisce il passato remoto e la distanza del verbo di pensiero al presente e alla prossimità del pensiero riportato). Né sembra casuale che l'insieme di dispositivi del primo capitolo torni per una nuova prima volta durante la quale, ancora, il protagonista si trova a parlare con se stesso come con un altro:

Era la prima volta che ti perdevi in aereo, senza essere ancora abilitato al volo strumentale, l'avvenimento fu celebrato da una frase che la mente produsse di per sé, la frase diceva non voglio morire, una frase così naturale che la voce la pronunciò alta per suo conto, come la voce di un altro che ti rimproverasse di averlo messo in tale situazione. (SOT 68)

Il sesto capitolo, «Manovre di volo», continua a usare la narrazione in seconda persona, ma in questa narrazione sono compresi i discorsi che il protagonista immagina di intrattenere con Bruno e nei quali racconta di se stesso usando la prima persona (la seconda è allora usata per Bruno), che quindi riappare incassata nel discorso, sovraordinato, in seconda persona:

Tu camminavi nel piazzale deserto aspettando che il cielo si schiarisse, ti perdevi in lunghi discorsi immaginari che l'impossibile confidenza ti impediva di svolgere ad alta voce; gli dicevi vedi Bruno, quando in pieno cielo tiri indietro le manette e dici calmo 'emergenza motore!' e allunghi il braccio al di sopra del mio volantino e chiudi i magneti e l'elica si ferma, io per un istante guardo quella spada immobile sull'orizzonte, rabbrivendo, poi comincio a fare quel che si deve fare. (SOT 87)

Attraverso il capitolo, l'enunciazione procede oscillando fra le due modalità descritte: torna dal discorso incassato in prima persona a quello sovraordinato in seconda persona – «Non ho altro modo per coincidere con la mia destinazione. / Bruno taceva [...] e non trovi modo di dirgli ciò che vorresti dirgli» (SOT 90-91) –, si inverte nuovamente – «Bruno io preferirei scoprire il viaggio minuto per minuto» (SOT 91) – e si chiude in seconda persona sull'incapacità del personaggio di dire a Bruno ciò che avrebbe voluto dirgli – «Ecco quel che avresti voluto dirgli», senonché Bruno si è addormentato (SOT 96). Il dialogo con il maestro resta un dialogo interiore, differito, comunque ininterrotto, al quale si sovrappone una riflessione sul suo procedere, con le sue incertezze e le sue riprese, entro l'ulteriore dialogo del personaggio e narratore con se stesso.

L'ottavo capitolo, infine, torna alla narrazione omo-autodiegetica in prima persona, ma il racconto, come si è detto, verte innanzitutto su Saint-Exupéry, cosicché la narrazione, diventando allodiegetica, passa per ampi tratti alla terza persona. Accompagnato da Bruno ormai in pensione – ma «il rapporto non è cambiato» (SOT 108) –, il protagonista e narratore si mette sulle tracce dell'aviatore e scrittore francese, recandosi sui luoghi del suo ultimo decollo e raccontando di quell'ultimo volo, della sua vita e della sua scrittura. Altre volte un protagonista di Del Giudice, sul confine incerto dell'autobiografismo, era o sarebbe andato sulle tracce di altri scrittori o viaggiatori: nello *Stadio di Wimbledon*, di Bobi Bazlen; in *Orizzonte mobile*, nel solco delle spedizioni antartiche del passato.<sup>17</sup> L'esito di queste ricerche non è mai un mero ritrovamento, ma un sentimento lucido del cambiamento, del tempo trascorso irreversibilmente e della distanza, che in «Doppio decollo all'alba» emerge nell'osservazione della riduzione del pilota, rispetto ai tempi forse eroici di Saint-Exupéry, a cameriere del proprio aereo. L'ultimo passo del racconto di formazione, in altre parole, consiste nel riconoscimento, da parte del protagonista e narratore, della propria appartenenza alla storia, ma questa appartenenza appare dapprima nel segno del cambiamento: il pilota di oggi, che pure cerca di ripetere il volo di Saint-Exupéry, non può che constatare la diversità della propria esperienza:

mi sarebbe difficile attribuire al volo qualcosa di eroico o di mistico, il volo è soltanto una scienza del fare, della correttezza e dell'errore, della posizione e del comportamento. Oggi almeno è così, può darsi che fosse diverso quando Antoine de Saint-Exupéry portava la posta in Patagonia scavalcando di notte le Ande [...], altri tempi, tempi eroici, oggi quell'eroismo non avrebbe motivo, e fortunatamente nemmeno la retorica che talvolta l'accompagnava. In questa mattina di luglio nessuno assume pericoli volontari, al contrario tengo le cose in ordine affinché il C 172 di cui sono cameriere scivoli tranquillo lungo l'aerovia Red 22. (SOT 107)

<sup>17</sup> Sullo *Stadio di Wimbledon* come *quête*, cfr. R. Castellana, *Finzioni biografiche. Teoria e storia di un genere ibrido*, Carocci, Roma, 2019, p. 75 e ss. Del Giudice aveva anche progettato, senza però realizzarla, una spedizione in Congo sulle orme di Joseph Conrad (o del suo Charles Marlow?). Ne parla, fra l'altro, in una lettera a Paolo Di Stefano citata nell'introduzione di Enzo Rammairone a D. Del Giudice, *Del narrare*, a cura di E. Rammairone, Einaudi, Torino, 2023, pp. vii-xix: xvi, e vi allude in una pagina del *Quaderno dei Tigi*, per cui cfr. D. Del Giudice e M. Paolini, *Quaderno dei Tigi*, Einaudi, Torino, 2001, p. 13.

Il capitolo si era aperto con un incipit che descriveva la mattina dell'ultimo decollo di Saint-Exupéry e che per lessico e sintassi ricordava quello già citato di «Per l'errore», ma ora la deissi di «questa mattina di luglio» rileva per contrasto la differenza fra le due mattine e la metafora del cameriere raffigura la fine dei tempi eroici. A prevalere è il cambiamento storico.

Per meglio comprendere come il racconto di formazione trovi il proprio esito in questo movimento verso la storicità, però, dovremo passare dal tema che più manifestamente unisce il racconto di formazione di Del Giudice a Saint-Exupéry: la responsabilità. A questo proposito, si usa citare un passo di *Pilote de guerre* (1942) nel quale la responsabilità assume una dimensione universalmente umana e una funzione storica: «Chacun est responsable de tous. Chacun est seul responsable. Chacun est seul responsable de tous».<sup>18</sup> Così scrive Saint-Exupéry pensando alla Francia e alla «communauté spirituelle des hommes dans le monde» nella Seconda Guerra Mondiale, a sé e ai compagni del gruppo II/33 con i quali andava in missione di ricognizione, a «tous» e a «chacun».<sup>19</sup> A queste parole, tuttavia, Saint-Exupéry giunge partendo da una concezione e da un sentimento assai diversi del ruolo del pilota e delle relazioni fra gli uomini. Proverò a ricostruire sinteticamente questo percorso da *Vol de nuit* (1931) a *Pilote de guerre*, passando per *Terre des hommes* (1939) e accennando soltanto alla *Lettre à un otage* (1943/1944) e a *Le Petit Prince* (1943). Fatto questo, torneremo a *Staccando l'ombra da terra*.

<sup>18</sup> A. de Saint-Exupéry, *Pilote de guerre* [1942], in Id., *Oeuvres complètes*, a cura di M. Autrand e M. Quenel, vol. II, Gallimard, Parigi, 1999, pp. 111-228: 212 («Ognuno è responsabile di tutti. Ognuno è il solo responsabile. Ognuno è il solo responsabile di tutti»; A. de Saint-Exupéry, *Pilota di guerra* [1942], trad. di M. Ferrara, Passigli Editori, Firenze, 2020).

<sup>19</sup> *Ibidem*.



## II. «Chacun est responsable de tous»

«“Ce soir avec mes deux courriers en vol, je suis responsable d’un ciel entier [...]”».<sup>1</sup> Così pensa Rivière, direttore e «responsable du réseau entier»<sup>2</sup> della compagnia aeropostale sudamericana delle cui vicende narra *Vol de nuit*. Sopra di lui sono in volo i tre corrieri della Patagonia, del Cile e del Paraguay. Il primo, il pilota Fabien, morirà in un uragano con il suo radiotelegrafista, che lo intravede dal sedile posteriore dell’aeroplano, nell’oscurità montante, e pensa che «après tout le pilote était responsable».<sup>3</sup> Il rilievo delle responsabilità dei due protagonisti potrebbe suggerire che il tema si presenti già in una forma simile a quella che esso assumerà in *Pilote de guerre*, ma un esame più attento porta a una diversa interpretazione. Se infatti in *Pilote de guerre* la responsabilità sarà legata a una dimensione comunitaria e universalmente umana, in *Vol de nuit* prevale la distinzione del pilota e del direttore dagli altri uomini: il primo non condivide la responsabilità del volo con il radiotelegrafista; del secondo si dirà, nel seguito del passo citato, che per quella responsabilità si sentiva «un peu étranger» in mezzo alla folla e «un peu solitaire».<sup>4</sup>

Anche nelle figure verbali usate per i piloti e per Rivière emerge, più accentuato del senso di responsabilità, un sentimento della loro distinzione, eccezionalità e infine superiorità rispetto agli altri uomini. Nell’incipit, Fabien è rappresentato come un pastore: «il allait d’une ville à l’autre, il était le berger des petites villes»; di seguito, è descritto come «un conquérant, au soir de ses conquêtes, qui se penche sur les terres de l’empire, et découvre l’humble bonheur des hommes»; alla fine del primo capitolo, appare «au coeur de la nuit

<sup>1</sup> A. de Saint-Exupéry, *Vol de nuit* [1931], in Id., *Oeuvres complètes*, a cura di M. Autrand e M. Quenel, vol. I, Gallimard, Parigi, 1994, pp. 111-167: 131 («“Questa sera, con i miei corrieri in volo, io sono responsabile d’un cielo intero [...]”»); A. de Saint-Exupéry, *Volo di notte* [1931], trad. di C. Giardini, in Id., *Opere*, vol. I, a cura di M. Autrand e M. Quenel, Bompiani, Milano, 1994, pp. 127-208: 157).

<sup>2</sup> Ivi, p. 116 («responsabile dell’intera rete»; p. 136).

<sup>3</sup> Ivi, p. 131 («in fin dei conti, il solo responsabile era il pilota»; p. 156).

<sup>4</sup> Ivi, p. 131 («un po’ estraneo, un po’ solitario»; 157).

comme un veilleur» e raggiunge la meta «avec le sentiment de vaincre». <sup>5</sup> Il corriere del Cile, Pellerin, guarda i meccanici che si affollano intorno al suo aeroplano, dopo l'atterraggio, «comme sa propriété». <sup>6</sup> Rivière riceve i bollettini meteorologici favorevoli come «bulletins de victoire» ed esce nella notte come un «veilleur de nuit qui veillait sur la moitié du monde»; poi leggerà i nomi delle città superate dall'aeroplano del corriere come nomi di «cités qui tombaient», penserà ai «gardiens de phares» e al loro isolamento dagli altri uomini e sentirà di essere unito ai suoi piloti, invece, da una «silencieuse fraternité [...]». C'étaient des hommes du même bord, qui éprouvaient le même désir de vaincre. Mais Rivière se souvient des autres batailles qu'il a livrées pour la conquête de la nuit» e alla fine appare come «Rivière-le-Victorieux». <sup>7</sup> *Vol de nuit* racconta infatti di come la compagnia, per volontà di Rivière, tenti l'impresa del volo notturno. <sup>8</sup> La morte di Fabien non fermerà Rivière, sulla cui determinazione a proseguire l'impresa, al contrario, si chiuderà la narrazione. Complessivamente, se le figure del pastore e della sentinella suggeriscono un ruolo di protezione, in esse si profilano anche l'altro ruolo della guida e del comando e una disposizione alla lotta che si afferma nella più frequente immagine del conquistatore, con le sue ramificazioni dell'assalto e della vittoria.

<sup>5</sup> Ivi, pp. 113 («egli andava da una città all'altra; era il pastore delle piccole città»; p. 131), 114 («un conquistatore che, la sera delle conquiste ottenute, si chinò sulle terre del suo impero e scoprì l'umile felicità degli uomini»; p. 132), 116 («come una scorta nel cuor della notte»; p. 134) e 116 («con l'impressione di conquistarle»; p. 135).

<sup>6</sup> Ivi, p. 118 («come sudditi», p. 139).

<sup>7</sup> Ivi, pp. 126 («bollettini di vittoria»; p. 149), 126 («scorta notturna che vegliava sulla metà del mondo»; p. 150), 129 («città che s'arrendevano»; p. 154), 132 («guardiani dei fari»; p. 158), 142 («silenziosa fraternità [...]». Erano come uomini imbarcati sulla stessa nave che provano uno stesso desiderio di vincere. Ma Rivière si ricorda delle altre battaglie che ha sferrato per la conquista della notte»; p. 172) e 167 («Rivière il Vittorioso»; p. 208).

<sup>8</sup> Per *Vol de nuit* Saint-Exupéry attinse alla propria esperienza di direttore e pilota dell'Aeroposta Argentina, parte della Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques dell'industriale tolosano Pierre-Georges Latécoère e quindi della Compagnie Générale Aéropostale di Marcel Bouilloux-Lafont. Per la stessa compagnia Saint-Exupéry era stato pilota e direttore di scalo a Cap Juby, in Marocco, e per essa avrebbero lavorato in Sud America, come piloti o come dirigenti, i suoi amici Didier Daurat, al quale il romanzo è dedicato, Henri Guillaumet e Jean Mermoz, che il 16 aprile 1928 portò a termine il primo volo notturno fra Rio de Janeiro e Buenos Aires; cfr. la cronologia in Saint-Exupéry, *Oeuvres complètes* cit., vol. I, pp. LXXVII-XCVI: LXXXIV-LXXXV (Saint-Exupéry, *Opere* cit., pp. LXXXV-CX: XCV-XCVI).

Il pilota è dunque un combattente e lo è innanzitutto in quanto ha scelto l'azione, rinunciando a «[t]out ce qui fait douce la vie des hommes» – «leur maisons, leur petits cafés, les arbres de leur promenade» – ma congiuntamente «vous borne comme l'amour». <sup>9</sup> Da questa scelta, che anche Rivière ha compiuto per se stesso, discende la convinzione della superiorità dei piloti, «prodigieux messagers», sui «médiocres» che restano a terra in una quotidianità borghese, incarnata nel romanzo dall'ispettore Robineau. <sup>10</sup> La vita dei piloti, al contrario, è una «vie forte qui entraîne des souffrances et des joies, mais qui seule compte» <sup>11</sup> e per la quale, secondo Rivière, si giustificano non solo i sacrifici che essa impone, ma anche le ingiustizie che egli non teme di commettere per spronare i piloti a sollevarsi alla sua altezza: a loro, e inoltre ai meccanici e agli ispettori, Rivière infligge punizioni consapevolmente ingiuste, perché le punizioni ingiuste, di fatto, riducono gli errori e conseguentemente la pericolosità del volo e la probabilità del fallimento. Alligna negli uomini una «puissance» o «force obscure», avversa al compimento dell'impresa, una «forêt primitive» che deve essere soffocata in tutti, indistintamente, se lo scopo deve essere raggiunto, e «le but pour Rivière dominait tout». <sup>12</sup>

Rivière non è immune dal dubbio, d'altra parte. Mentre segue da Buenos Aires i voli dei corrieri e prende coscienza della morte possibile, probabile, certa di Fabien, si chiede «[a]u nom de quoi» abbia strappato quegli uomini «au bonheur individuel», o che cosa «dépasse, en valeur, la vie humaine» e ne giustifichi il sacrificio. <sup>13</sup> La risposta gli si presenta dapprima nell'imma-

<sup>9</sup> Saint-Exupéry, *Vol de nuit* cit., p. 114 («addolcisce la vita degli uomini»; «le case, i caffè, gli alberi della passeggiata»; «Limita l'uomo, come l'amore»; Saint-Exupéry, *Volo di notte* cit., p. 132).

<sup>10</sup> Ivi, pp. 121 («prodigiosi messaggeri»; p. 142) e 132 («mediocri»; p. 158). Nel primo romanzo di Saint-Exupéry, *Courrier Sud*, che abbiamo ricordato per il suo uso della narrazione in seconda persona, la storia del pilota Jacques Bernis si configura progressivamente come un tentativo di sottrarsi a questa vita borghese e terrestre che egli sente come inautentica, ma dalla quale sa solo fuggire regressivamente, ossia inseguendo fantasmi di giovinezza oltre i quali troverà non una vita più autentica, ma la morte.

<sup>11</sup> Ivi, p. 124 («quella vita forte che porta con sé sofferenze e gioie, ma che, sola, conta qualche cosa»; p. 146).

<sup>12</sup> Ivi, pp. 135 e 137 («forza oscura»; pp. 162 e 164), 141 («foresta primitiva»; p. 171) e 128 («per Rivière, lo scopo dominava tutto»; p. 152).

<sup>13</sup> Ivi, pp. 152 («In nome di cosa li ha strappati alla felicità individuale?»; p. 185) e 151 («sorpassi in valore la vita umana»; p. 185).

gine di un tempio inca che durerà quando il popolo che lo aveva eretto, con sacrificio di vite, sarà scomparso: così, si dice Rivière, anch'egli avrebbe costruito il suo tempio – il volo di notte – «que n'ensevelirait pas le désert».<sup>14</sup> Dopo il confronto con la moglie di Fabien, tuttavia, Rivière sembra pervenire a una diversa risposta: «Le but peut-être ne justifie rien, mais l'action délivre de la mort».<sup>15</sup> Anche il tempio sarà distrutto e scomparirà, come gli uomini che lo avevano eretto, ma quegli uomini, nell'erigerlo, saranno stati liberati dalla paura della morte – altrove, de «l'inconnu»,<sup>16</sup> che d'altra parte sembra essere una figura della morte – e avranno raggiunto la propria grandezza. La morale di Rivière è dunque una morale eroica, che accetta la possibilità, anzi la necessità della tragedia, senza temere il lutto, in nome di una possibile grandezza. Pertanto la narrazione si chiude su «Rivière-le-Grand, Rivière-le-Victorieux, qui porte sa lourde victoire».<sup>17</sup>

A opporsi alla morale eroica di Rivière, nel romanzo, sono le donne.<sup>18</sup> Le mogli dei piloti, che attendono i mariti o li vedono partire e temono per loro, incarnano il desiderio di «bonheur individuel», che si contrappone all'azione e ai suoi sacrifici.<sup>19</sup> Rivière cerca di tenerle lontane, giudicando, non senza misoginia, che «l'émotion [...] n'aide pas à sauver les hommes»<sup>20</sup> e comprendendo che la sua e la loro visione sono inconciliabili, ma riconosce che la visione delle donne, o della felicità individuale, non è meno vera della sua.<sup>21</sup> Impone tuttavia la propria volontà in nome dell'azione, per la liberazione e la grandezza che essa schiude, e nella convinzione di essere dalla parte del cor-

<sup>14</sup> Ivi, p. 152 («che il deserto non avrebbe potuto seppellire»; p. 186).

<sup>15</sup> Ivi, p. 161 («Lo scopo, forse, non giustifica niente, ma l'azione libera dalla morte»; p. 199).

<sup>16</sup> Ivi, p. 142 («l'ignoto», p. 171).

<sup>17</sup> Ivi, p. 167 («Rivière il Grande, Rivière il Vittorioso, che reca la sua pesante vittoria»; p. 208).

<sup>18</sup> Non aprirò un'ulteriore digressione su donne, lutto e tragedia, ma rimando almeno a N. Loraux, *La Voix endeuillée. Essai sur la tragédie grecque*, Gallimard, Parigi, 1999.

<sup>19</sup> Saint-Exupéry, *Vol de nuit* cit., p. 151 («felicità individuale»; Saint-Exupéry, *Volo di notte* cit., p. 184).

<sup>20</sup> Ivi, pp. 150-151 («l'emozione [...] [n]on aiuta gli uomini a salvarsi»; *ibidem*)

<sup>21</sup> Cfr. ivi, pp. 151 e 159 (pp. 184 e 197).

so necessario degli eventi: si volerà di notte, pensa, perché «“[c]’est la pente naturelle des événements”».<sup>22</sup>

Si potrebbe domandare se questa «pente naturelle» che Rivière invoca non dovrebbe essere intesa, prima che come insopprimibile pulsione dell’uomo a sfidare i propri limiti nella conquista e nel dispiegamento delle tecniche – *hybris* o audacia prometeica –, come necessità economica. Il volo di notte sarebbe necessario anche e forse innanzitutto perché, se non si vola di notte, il servizio aeropostale non potrà battere la concorrenza. Su queste ragioni economiche e sulle discussioni di cui esse erano state oggetto nell’Aéropostale, d’altra parte, il romanzo si diffondeva nelle prime redazioni del cap. XIII.<sup>23</sup> La loro sostanziale espunzione dal testo finale, tuttavia, suggerisce che Saint-Exupéry volesse isolare il movente morale di Rivière, contrapponendo la sua visione a quella antitetica incarnata dalle donne.

Tuttavia, ciò significa che, se anche accettiamo l’esclusione della dimensione economica, dobbiamo comunque riconoscere la possibilità di una visione alternativa a quella di Rivière. Il romanzo è in certo modo polifonico, poiché l’enunciazione narrativa è condotta da un narratore extra-eterodiegetico che assume diffusamente la prospettiva di Rivière, ma senza avvalorarla con una parola che possa essere intesa come autoriale e dunque consegnandola al lettore come visione di un personaggio, alla quale un’altra, di altri personaggi, può essere contrapposta. Né la vittoria di Rivière nei fatti, affermata dalle ultime parole del testo, implica una superiorità della sua visione in senso morale. Nella visione antitetica delle donne resta quindi la possibilità di mettere in discussione il superomismo di Rivière e la sua idea che la grandezza conseguita nell’azione giustifichi il sacrificio della vita.

<sup>22</sup> Ivi, p. 142 («“È la tendenza naturale degli avvenimenti”»); p. 173).

<sup>23</sup> Cfr. la nota al testo di Paule Bounin, in Saint-Exupéry, *Oeuvres complètes* cit., vol. I, pp. 951-962: 953 (Saint-Exupéry, *Opere* cit., pp. 1062-1074: 1065). Bounin ricorda anche come Didier Daurat, che aveva mandato in Sud America Saint-Exupéry, con Mermoz, Guillaumet e altri, scrivesse che «[l]e rendement de la ligne d’Amérique du Sud dépassait toutes nos prévisions»; ivi, p. 952 («[l]a redditività della linea sudamericana superava ogni [...] previsione»; ivi, p. 1064). L’Aéropostale, peraltro, cessò le attività nel 1931, confluendo in Air France, a seguito di uno scandalo finanziario.

Le prime pagine di *Terre des hommes*<sup>24</sup> sembrano porsi in continuità con *Vol de nuit*. Saint-Exupéry ricorda il primo volo notturno compiuto in Argentina e le proprie esperienze con la Société Latécoère. Soprattutto, confronta il pilota Bury, che, tornato fra le tempeste, sembra un «ange qui avait vaincu le dragon», con «les petits fonctionnaires» ritrovati a terra.<sup>25</sup> Ricorda il sentimento della responsabilità del pilota, nelle cui mani sono deposti, con le lettere, «soucis» ed «elans» degli uomini, che pure ignorano la sua «sollicitude», e la voluttà della rinuncia alle dolcezze della vita per cui il pilota diventa un «guerrier», pronto ad affrontare «l'orage, la montagne, l'océan».<sup>26</sup> Descrive il pilota che scende dalla carretta – riferimento al Lancillotto di Chrétien de Troyes? – per salire sul proprio aereo «transfiguré», diverso dagli «employés vieillis» nelle cure domestiche che non usciranno mai dalla propria «prison», «termite» che hanno scelto di rinchiudersi in un'angusta «sécurité bourgeoise», e legge «dans les astres», di nuovo per contrasto, il proprio «chemin».<sup>27</sup> Chiude sul pilota che «dispute son courrier à trois divinités élémentaires, la montagne, la mer et l'orage».<sup>28</sup>

La raffigurazione superomistica di *Vol de nuit* sembra protrarsi ancora nel secondo capitolo, «Les camarades», che si apre sui voli pionieristici di

<sup>24</sup> *Terre des hommes* ricevette nel 1939, quando fu pubblicato in Francia, il *grand prix du roman* dell'Académie française, ma non è un romanzo. Il testo è composto di parti autobiografiche e altre parti narrative, non finzionali, che raccontano storie di altri piloti e personaggi, alle quali sono intercalati momenti di riflessione morale. Alcuni capitoli riprendono o riproducono testi già pubblicati negli anni precedenti su periodici quali «Marianne», «Air France Revue», «L'Intransigeant» e «Paris Soir», ma Saint-Exupéry, nel riprendere questi materiali testuali, riduce o sfoca i riferimenti temporali, accentua il simbolismo della geografia e isola alcuni personaggi esemplari, quali Mermoz e Guillaumet, togliendone altri, come il meccanico di Mermoz, che negli articoli ancora figuravano. In questo modo il racconto complessivo assume un'esemplarità che supera le circostanze delle storie raccontate.

<sup>25</sup> A. de Saint-Exupéry, *Terre des Hommes* [1939], in Id., *Oeuvres complètes* cit., vol. I, pp. 169-285: 174 («l'angelo che ha sconfitto il drago»; «gli impiegatucci»; A. de Saint-Exupéry, *Terra degli uomini* [1939], trad. di R. Prinzhofer, in Id., *Opere* cit., pp. 209-350: 215).

<sup>26</sup> Ivi, pp. 177 («Avrebbero deposto nelle mie mani le loro speranze [...], ma essi rimanevano del tutto ignari della mia sollecitudine»; p. 218), 177 («guerriero»; p. 219) e 178 («l'uragano, la montagna, l'oceano»; p. 220).

<sup>27</sup> Ivi, pp. 178 («trasfigurato», p. 220), 179 («passacarte invecchiati»; «prigione»; p. 221), 180 («termiti»; «sicurezza borghese»; «io leggerò negli astri il mio cammino»; p. 222).

<sup>28</sup> Ivi, p. 186 («contende il suo corriere a tre divinità primordiali, il monte, il mare e l'uragano»; p. 229).

Mermoz sul Sahara – rotta Casablanca-Dakar –, sulle Ande – rotta Buenos Aires-Santiago –, nella notte sudamericana e sull'Atlantico: «Ainsi Mermoz avait défriché les sables, la montagne, la nuit et la mer. Il avait sombré plus d'une fois dans les sables, la montagne, la nuit et la mer. Et quand il était revenue, ç'avait toujours été pour repartir». <sup>29</sup> Ma sull'Atlantico meridionale, anni dopo, i motori di Mermoz si spengono e la radio tace: «La destinée a prononcé son jugement, et, contre ce jugement, il n'est plus d'appel». <sup>30</sup> Troviamo allora, nel momento del lutto, la prima riflessione che manifestamente si discosta dalla visione di Rivière: «La grandeur d'un métier est, peut-être, avant tout, d'unir des hommes: il n'est qu'un luxe véritable, et c'est celui des relations humaines». <sup>31</sup> Nell'«heure du danger», di nuovo, i piloti scoprono «que l'on appartient à la même communauté». <sup>32</sup>

La conferma del cambiamento viene con il racconto di Guillaumet precipitato sulle Ande e incredibilmente scampato alla morte. Di lui, dedicatario dell'opera, Saint-Exupéry non vuole celebrare il «courage» o la «valeur professionnelle», ma un'altra «qualité qui n'a point de nom». <sup>33</sup> È la virtù dimostrata da Guillaumet nel camminare nel gelo e nella notte delle Ande, dopo la caduta del suo aereo, oltre lo sfinimento e il desiderio di abbandonarsi alla morte che lentamente lo pervade, per tornare da coloro che lo amano:

“Dans la neige, me disais-tu, on perd tout instinct de conservation. Après deux, trois, quatre jours de marche, on ne souhaite plus que le sommeil. Je le souhaitais. Mais je me disais: Ma femme, si elle croit que je vis, croit que je marche. Les camarades croient que je marche. Ils ont tous confiance en moi. Et je suis un salaud si je ne marche pas.” <sup>34</sup>

<sup>29</sup> Ivi, p. 187 («Mermoz aveva dunque dissodato sabbie, montagna, notte e mare. E in sabbie, montagne, notte e mare era naufragato più volte. Era tornato, ogni volta, soltanto per ripartire»; p. 231).

<sup>30</sup> Ivi, pp. 187-188 («Il destino ha pronunciato il suo verdetto e contro tale verdetto non c'è più appello»; p. 232).

<sup>31</sup> Ivi, p. 189 («La grandezza d'un mestiere sta forse, in primo luogo, nel vincolo che esso crea fra gli uomini: un solo lusso vero esiste, ed è quello dei rapporti umani»; p. 233).

<sup>32</sup> Ivi, p. 190 («l'ora del pericolo»; «di appartenere alla medesima comunità»; p. 235).

<sup>33</sup> *Ibidem* («coraggio»; «valore professionale»; «una virtù per la quale manca un nome»; *ibidem*).

<sup>34</sup> Ivi, p. 194 (“Nella neve”, mi dicesti, “si perde totalmente l'istinto di conservazione. Dopo due, tre, quattro giorni che si cammina, non si desidera più altro che il sonno. Lo de-



La preoccupazione di Guillaumet per la moglie arriva a suscitargli il pensiero di morire, almeno, in un punto in cui il suo corpo possa essere ritrovato, così che lei riceva il premio dell'assicurazione senza attendere i quattro anni previsti in caso di mancato ritrovamento. A tenere vivo Guillaumet e a consentirgli di compiere un'impresa che, ripete Saint-Exupéry, a nessun animale diverso dall'uomo sarebbe stata possibile, non è dunque la disposizione al sacrificio per il conseguimento della grandezza nell'azione, ma il pensiero di coloro ai quali egli sente di essere legato e in particolare della moglie, ossia di colei che in *Vol de nuit* avrebbe incarnato tutto ciò a cui il pilota doveva rinunciare. La virtù di Guillaumet, la sua «grandeur», riceve infine un nome:

c'est de se sentir responsable. Responsable de lui, du courrier et des camarades qui éspèrent. Il tient dans ses mains leur peine ou leur joie. [...] Responsable un peu du destin des hommes, dans la mesure de son travail. [...] Être homme, c'est précisément être responsable. C'est connaître la honte en face d'une misère qui ne semblait pas dépendre de soi. C'est être fier d'une victoire que les camarades ont remportée. C'est sentir, en posant sa pierre, que l'ont contribué à bâtir le monde. On veut confondre de tels hommes avec les toréadors ou les joueurs. On vante leur mépris de la mort. Mais je me moque bien du mépris de la mort. S'il ne tire pas ses racines d'une responsabilité acceptée, il n'est que signe de pauvreté ou d'excès de jeunesse.<sup>35</sup>

E di seguito Saint-Exupéry propone come esempio di «vraie mort d'homme» quella di un giardiniere che si spegne chiedendosi chi vangherà il suo terreno

sideravo. Ma mi dicevo: mia moglie, se mi crede vivo, mi crede in cammino; i compagni mi credono in cammino; hanno fiducia in me, tutti quanti; e se non cammino sono un mascalzone"; p. 240).

<sup>35</sup> Ivi, p. 197 («La sua grandezza è di sentirsi responsabile. Responsabile di se stesso, del corriere. E dei compagni che sperano, poiché la loro gioia o il loro dolore sono nelle sue mani. [...] [E], nei limiti del suo lavoro, si sente un poco responsabile del destino degli uomini. / [...] Essere uomo significa appunto essere responsabile. Significa provare vergogna in presenza d'una miseria che pure non sembra dipendere da noi. Essere fieri d'una vittoria conseguita dai compagni. Sentire che, posando la propria pietra, si contribuisce a costruire il mondo. / Si vuole confondere uomini simili con i toreri o i giocatori. Si loda il loro disprezzo della morte. Ma del disprezzo della morte non so che farmene. Se non ha radice in una responsabilità consapevolmente accettata, è indice unicamente di povertà o d'eccesso giovanile»; p. 243).



e potrà i suoi alberi.<sup>36</sup> Il superomismo di *Vol de nuit* è superato nell'idea di una responsabilità per gli altri e per il mondo che può essere dimostrata in qualsiasi lavoro, da chiunque. Nel sesto capitolo, emblematicamente, il radicamento e il consistere dell'essere umano nei legami e nelle responsabilità è mostrato nel personaggio dello schiavo Bark, che riemerge davvero fra gli uomini liberi offrendo regali ai bambini di Agadir, nell'attesa di tornare ai propri familiari e alla sua povertà di sempre: allora si sarebbe trovato «responsable de plus de vies que ses vieux bras n'en sauraient peut-être nourrir», ma già tendeva a questi legami e a queste responsabilità, dice Saint-Exupéry, che gli davano il suo posto sulla terra.<sup>37</sup>

Il settimo capitolo, «Au centre du désert», ripropone queste idee in una nuova storia di sopravvivenza, della quale sono protagonisti Saint-Exupéry e il suo meccanico Prévot. È il celebre episodio dello schianto nel deserto del Sahara, dopo il quale i due uomini, miracolosamente illesi, devono tuttavia resistere per giorni al caldo e alla sete. Dopo una prima, infruttuosa ricerca di segni di presenze umane, accendono un fuoco nella speranza di essere visti, poiché «les hommes seuls disposent du feu, qu'ils nous répondent!». <sup>38</sup> Così il tema della responsabilità torna nella forma del rispondere offerto e cercato, poiché Saint-Exupéry, come prima Guillaumet, pensa alla moglie e a coloro che lo amano: «Toute une assemblée de regards me reproche mon silence. Je réponds! Je réponds! Je réponds de toutes mes forces». <sup>39</sup> Si salveranno dal deserto come Guillaumet si era salvato dalla neve, ma dovranno attraversare momenti di disperazione e allora Saint-Exupéry si interrogherà sulla propria scelta di essere pilota e non la rinnegherà. Tornerà, anzi, il motivo della superiorità della vita del pilota su quella dei contabili di città – «ces populations des trains de banlieu»<sup>40</sup> –, ma senza disprezzo. La superiorità che si afferma non è più quella di alcuni uomini rispetto ad altri, ma di una possibilità di vita rispetto a un'altra. Se la vita dei contabili è rifiutata, inoltre, non è perché vi manchi l'eroismo – «Les toréadors», ribadisce, «ne me plaisent guère. Ce

<sup>36</sup> *Ibidem* («vera morte da uomo»; *ibidem*).

<sup>37</sup> Ivi, p. 235 («si sarebbe trovato responsabile di un numero di vite maggiore di quante le sue vecchie braccia non potessero nutrirne»; p. 291).

<sup>38</sup> Ivi, p. 249 («solo gli uomini hanno a disposizione il fuoco; ci rispondano!»; p. 308).

<sup>39</sup> *Ibidem* («Tutta un'adunata di sguardi mi rimprovera il mio silenzio. Io rispondo! Io rispondo! Io rispondo con tutte le mie forze»; *ibidem*).

<sup>40</sup> Ivi, p. 263 («popolazioni dei treni dei sobborghi»; p. 325).

n'est pas le danger que j'aime. Je sais ce que j'aime. C'est la vie» –, ma perché in essa «on abîme les hommes».<sup>41</sup>

Siamo così all'umanesimo dell'ottavo e ultimo capitolo. Come in *Pilote de guerre*, il discorso si ammantava di una retorica che certo differisce da quella eroica che Del Giudice non rimpiangeva, ma che al lettore odierno sembrerà comunque ingenua o sospetta. Conviene però ricordare che Saint-Exupéry scriveva fra gli anni trenta della guerra di Spagna e i primi anni quaranta della Seconda guerra mondiale. A questi anni appartengono le esperienze di *Pilote de guerre* e i personaggi dell'ultimo capitolo di *Terre des hommes*: il sergente pronto a morire per i suoi compagni e la libertà, dopo essere stato «petit comptable quelque part à Barcelone»,<sup>42</sup> e il bambino osservato in treno, figlio di operai polacchi che dalla Francia, licenziati, tornano in Polonia con le proprie famiglie e i propri compagni. Sono figure nelle quali Saint-Exupéry vede l'umanità sprecata, tradita e uccisa e che lo portano a dire di avere «trop parlé de quelques-uns», laddove ora vorrebbe «parler de tous»,<sup>43</sup> non per disposizione alla compassione, ma per affermare la dignità possibile di ogni essere umano.

È questa apertura all'universale a condurre Saint-Exupéry, in *Pilote de guerre*, a pensare alla comunità degli uomini e alla responsabilità di ognuno per tutti. Il testo prende le mosse dalla missione di ricognizione su Arras compiuta dall'autore il 23 maggio 1940. Nello sfacelo dell'esercito e nella disfatta della nazione, Saint-Exupéry matura dapprima un sentimento di solidarietà verso i membri del gruppo II/33 nel quale volava (avrebbe potuto ritirarsi dall'azione e scrivere, servendo in altro modo il proprio paese, ma si guarda con orrore da questa possibilità che gli viene offerta: «Le métier de témoin», dice, «m'a toujours fait horreur. Que suis je, si je ne participe pas? J'ai besoin, pour être, de participer»).<sup>44</sup> Poi, con il progresso degli eventi e della scrittura, il sentimento si allarga alla nazione – «Et ce n'est pas aux seuls camarades

<sup>41</sup> *Ibidem* («I toreri non mi piacciono affatto. Ciò ch'io amo, non è il pericolo. Io so che cosa amo. La vita»; «si sciupino gli uomini»; *ibidem*)

<sup>42</sup> Ivi, p. 274 («piccolo contabile in un ufficio di Barcellona»; p. 337).

<sup>43</sup> Ivi, p. 270 («Ho parlato troppo di alcuni e vorrei parlare di tutti»; p. 333).

<sup>44</sup> Saint-Exupéry, *Pilote de guerre* cit., p. 199 («Il ruolo di testimone mi ha sempre inorridito. Che cosa sono se non partecipo? Per essere, ho bisogno di partecipare»; Saint-Exupéry, *Pilota di guerra* cit., p. 114).

que je me découvre lié. C'est, à travers eux, à tout mon pays»<sup>45</sup> – e infine, poiché «[l']amour, une fois qu'il a germé, pousse des racines qui n'en finissent plus de croître», alla «communauté des hommes dans le monde»:<sup>46</sup> comunità, come scriverà nella *Lettre à un otage*, fondata in un ideale morale e dunque «sur l'avenir, non sur le passé. Sur le but, non sur l'origine».<sup>47</sup>

È dunque un sentimento morale questo che si afferma nel pilota di guerra e nella sua scrittura, nonché religioso, nel senso etimologico del legame. Saint-Exupéry traccia una distinzione, pascalianamente, fra spirito e intelligenza e affida al primo, non alla seconda, e inoltre al linguaggio come orizzonte sovraindividuale, la capacità e il compito di afferrare il senso che lega gli esseri particolari in un essere più vasto che li comprende.<sup>48</sup> Nell'evoluzione del suo pensiero e della sua scrittura, è il momento di massima prossimità al cristianesimo, anche se a un cristianesimo non confessionale, e al suo linguaggio.<sup>49</sup> Nel «credo» che recita, d'altra parte, Saint-Exupéry si schiera più generalmente, e forse un po' confusamente, per l'uomo contro l'individuo, ossia per l'universale contro il particolare e per la comunità contro l'individualismo materialista, ma d'altra parte per la libertà e la diversità contro le imposizioni di uguaglianza dei totalitarismi.<sup>50</sup>

Ciò che chiaramente torna a essere detto, pagina dopo pagina e negli altri testi ai quali l'autore lavora negli stessi mesi, è che «[l']homme n'est qu'un

<sup>45</sup> Ivi, p. 206 («non mi scopro legato soltanto ai miei compagni. Attraverso di loro, è tutto il mio paese»; p. 124).

<sup>46</sup> Ivi, pp. 206 («L'amore, una volta che è germogliato, mette radici che non finiscono più di crescere»; p. 124) e 212 («comunità degli uomini nel mondo»; p. 131).

<sup>47</sup> A. de Saint-Exupéry, *Lettre à un otage* [1943/1944], in Id., *Oeuvres complètes* cit., vol. II, pp. 88-104: 101 («sull'avvenire, non sul passato. Sullo scopo, non sull'origine»; A. de Saint-Exupéry, *Lettera a un ostaggio* [1943/1944], trad. di M. Chiappelli, in Id., *Pilota di guerra, Lettera a un ostaggio, Taccuini*, a cura di M. Autrand e M. Quenel, Bompiani, Milano, 2008, pp. 195-222: 217-218).

<sup>48</sup> Cfr. Saint-Exupéry, *Pilote de guerre* cit., capp. II e XIV.

<sup>49</sup> In effetti, l'uso dei concetti di colpa ed espiazione, anche in senso collettivo, sarebbe costato a Saint-Exupéry un sospetto di petainismo, che d'altra parte si sarebbe dovuto dismettere, oltre che per la partecipazione dell'autore alla lotta contro il nazismo, in considerazione della censura del libro da parte del regime di Vichy.

<sup>50</sup> Cfr. Saint-Exupéry, *Pilote de guerre* cit., pp. 226-227 (Saint-Exupéry, *Pilota di guerra* cit., p. 148).

noeud de relations»<sup>51</sup> e che queste relazioni, questi legami, sono legami di responsabilità reciproca. Lo mostrano, in negativo, i ricchi borghesi che scappano negli Stati Uniti all'inizio della *Lettre*: «Et ils vous racontaient l'histoire d'un copain, ou l'histoire d'une responsabilité, ou l'histoire d'une faute ou n'importe quelle autre histoire qui les pût relire à n'importe quoi. [...] Ils n'étaient plus l'homme de telle maison, de tel ami, de telle responsabilité».<sup>52</sup> E lo dice, in positivo, la volpe del *Petit Prince*: «Tu deviens responsable pour toujours de ce que tu as apprivoisé» e «“apprivoiser”» significa «“créer des liens”».<sup>53</sup>

Questa insistenza su responsabilità, legami e comunità può forse essere compresa ricordando, con Philippe Forest, che la tensione morale di Saint-Exupéry nasce dal confronto con il sentimento epocale della morte di Dio: «Saint-Exupéry cherche à penser la possibilité même d'une conduite à tenir dans le grand néant au sein duquel s'éveille la conscience moderne».<sup>54</sup> Come altri scrittori e filosofi suoi contemporanei – André Malraux, Albert Camus, Jean-Paul Sartre –, Saint-Exupéry cerca un fondamento per un'etica individuale e collettiva e dal 1939 lo cerca con l'urgenza che consegue dallo scoppio della Seconda guerra mondiale e dalla sconfitta della Francia. Tale fondamento non può più essere una verità dogmatica, tuttavia, sicché ciascuno dovrà cercare un proprio cammino – per riprendere una parola di *Terre*

<sup>51</sup> Ivi, p. 157 («un nodo di rapporti»; p. 64).

<sup>52</sup> Saint-Exupéry, *Lettre* cit., pp. 91-92 («E vi raccontavano la storia di un loro amicone, o la storia di una responsabilità, o la storia di un errore o qualsiasi altra storia che potesse comunque riallacciarli a qualcosa. [...] Non erano più l'uomo della tal casa, del tale amico, della tale responsabilità»; Saint-Exupéry, *Lettera* cit., pp. 201-202).

<sup>53</sup> A. de Saint-Exupéry, *Le Petit Prince* [1943], in Id., *Oeuvres complètes*, a cura di M. Autrand e M. Quenel, vol. II, Gallimard, Parigi, 1999, pp. 229-321: 300 («Tu diventi responsabile per sempre di quello che hai addomesticato»; A. de Saint-Exupéry, *Il piccolo principe* [1943], trad. di N. Bompiani Bregoli, Bompiani, Milano, 1994, p. 98) e («“addomesticare” [...] [v]uol dire “creare dei legami”»; pp. 91-92).

<sup>54</sup> P. Forest, *Chacun est seul responsable de tous : morale de Saint-Exupéry*, «Études françaises», 46,1, 2010, pp. 15-25: 20. Forest suggerisce inoltre che le parole con cui in *Pilote de guerre* Saint-Exupéry afferma la responsabilità di ognuno per tutti ricalchino quelle dello starec Zosima di Fëdor Dostoevskij, per il quale «“[...] ciascuno, di fronte a tutti, è per tutti colpevole: soltanto, gli uomini non lo sanno. Ma se lo sapessero, subito sarebbe il Paradiso!”»; F. Dostoevskij, *I fratelli Karamazov* [1879-1880], trad. di A. Villa, Einaudi, Torino, 1981, p. 396 (parte II, libro VI).

*des hommes* – lungo il quale diventare se stesso, anche nel senso del darsi una fisionomia morale. Ciò però espone al rischio che Taylor ravvisa nell'insistenza sul formarsi un'identità propria, contro l'assoggettamento a modelli identitari sociali o della tradizione, secondo la cultura dell'autenticità che da Jean-Jacques Rousseau arriva alla contemporaneità: il rischio della deriva in un soggettivismo degradato. Occorre allora recuperare la consapevolezza dell'orizzonte necessariamente dialogico, al quale abbiamo già accennato, del processo identitario. L'assunzione consapevole di questo orizzonte è cioè l'antidoto che Taylor propone per la deriva soggettivistica che a suo giudizio costituisce una delle fonti del disagio della modernità.<sup>55</sup> La responsabilità, d'altra parte, può essere pensata anch'essa come forma specifica, sul terreno dell'etica, del dialogismo, in quanto si manifesta nel rispondere quando si è chiamati, o nel rendere conto all'altro delle proprie azioni e dei propri errori. Costruire l'identità morale sulla responsabilità reciproca fra i membri della comunità significa quindi proporre per essa un fondamento non dogmatico né soggettivistico, ma dialogico e intersoggettivo.

Che cosa si conserva, di questa riflessione sulla responsabilità, nell'opera di Del Giudice? Secondo Piero Boitani, «[n]on c'è scrittore, nella seconda metà del XX secolo, che riprenda, mediti e sviluppi Saint-Exupéry, più di Daniele Del Giudice»<sup>56</sup> e a legare i due scrittori sarebbero proprio la passione per il volo e l'etica della responsabilità e della libertà, se non che Del Giudice vola dopo i tempi eroici di Saint-Exupéry. A me sembra che indubbiamente Del Giudice riprenda e mediti Saint-Exupéry, ma che si debbano aggiungere due precisazioni: in primo luogo, il tema della responsabilità non assume in Del Giudice l'importanza che esso ha in Saint-Exupéry ed esso non è mai trattato con l'enfasi, anche retorica, che sentiamo nell'autore francese; in secondo luogo, la percezione del cambiamento storico non si risolve nella mera constatazione di una fine dei tempi eroici e si lega, in *Staccando l'ombra*, a un sentimento più profondo. Di seguito discuterò questi due punti, a partire dall'elaborazione del tema della responsabilità nel testo di Del Giudice. Alla fine della discussione, ci ritroveremo nuovamente di fronte al rapporto fra racconto di formazione e storicità.

<sup>55</sup> Cfr. Taylor, *Il disagio della modernità* cit., capp. 1-6.

<sup>56</sup> P. Boitani, *Parole alate. Voli nella poesia e nella storia da Omero all'11 settembre*, Mondadori, Milano, 2004, p. 215.



### III. La conoscenza del pilota e «tutto il resto»

Nel capitolo iniziale di *Staccando l'ombra da terra*, abbiamo detto, il racconto di formazione si apre sul rito di passaggio del primo volo solista. Dopo il secondo capitolo e l'avvio del filone di episodi della storia dell'aviazione, nel terzo capitolo si risale, come pure abbiamo ricordato, all'infanzia del protagonista, che racconta di sé in narrazione ulteriore, omo-autodiegetica e in prima persona. In queste pagine il racconto di formazione torna a presentarsi come racconto di trasformazione (il lessico della trasformazione era già stato introdotto con il primo decollo solista), poiché il narratore racconta di essere stato aeroplano, per poi trasformarsi «da aeroplano in pilota» (SOT 24). È vero che questo essere stato aeroplano, inizialmente, è descritto come atto dell'immaginazione: «In origine, da bambino, *pensavo* di essere un tram [...]». Ma quando non ero impegnato nel trasporto urbano su rotaia *mi sentivo* un aeroplano: non un pilota, insisto, un aeroplano» (SOT 22; corsivi miei). Nel seguito, tuttavia, il testo ribatte su nascita – «Come aeroplano nacqui dunque da un tram» (SOT 23) –, trasformazione – «Forse trasformandomi in aeroplano io volevo soltanto essere già adulto» (SOT 24) – e divenire – «Così il tram che era in me si estinse, e io divenni un bambino da ricognizione o da trasporto» (SOT 24) –, a suggerire che all'immaginazione corrisponda un sentimento profondo del proprio essere e che nei cambiamenti di questo sentire e immaginare si mostrino le fasi del crescere e diventare adulto del bambino, con il suo procedere per trasformazioni e discontinuità: «l'infanzia non si sviluppa, cade semplicemente come i denti da latte, rimpiazzata da un impasto di nuova polpa, trama d'avorio e di smalto, simile ma non più la stessa» (SOT 24). Dietro le figure dell'immaginazione, in breve, si riconoscono gli stadi di un divenire.

Nel divenire del protagonista, lo stadio del pilota succede allo stadio aeroplanesco e questa nuova «metamorfosi» porta con sé l'ulteriore «passaggio dall'essere testimone al fare» (SOT 24), per cui diventare pilota, osserva retrospettivamente il narratore, comporta l'abbandono sia della precedente «natura di cosa aeroplanesca» del bambino, sia della sua «natura testimoniale» (SOT 25). Torneremo più avanti su questo asserito abbandono della natura testimoniale del bambino diveniente pilota e vedremo che, contro ciò che

dice, o sembra dire, il narratore stesso, tale natura non è abbandonata affatto. Ora invece seguiremo il diventare, da aeroplano, pilota e ci soffermeremo su ciò che sembra contrassegnare tale «metamorfosi»: l'acquisizione di una conoscenza tecnica e di una capacità di «fare» (SOT 24) basata su questa conoscenza e, congiuntamente, un mutamento dell'immaginazione, che da fantasiosa diventerà «ben calibrata» (SOT 93).

Se guardiamo oltre la lettera del testo e interpretiamo le figure, innanzitutto, la trasformazione da aeroplano in pilota non appare come un passaggio da una condizione non umana a una condizione umana. L'aeroplano che il bambino sente di essere conosce già sentimenti morali propriamente umani; più precisamente, il bambino-aeroplano conosce già un sentimento di responsabilità che ne fonda l'appartenenza al dominio del vivente, in una forma che richiama l'affermazione di Saint-Exupéry secondo la quale «[e]ssere uomo significa [...] essere responsabile»:

Come aeroplano mi sentivo responsabile di coloro che trasportavo, piloti, passeggeri, posta o galline; e questo sentimento di responsabilità, per me che ero sostanzialmente una cosa, che appartenevo alla famiglia delle cose, mi faceva sentire, come cosa, una cosa all'altezza degli esseri animati che avevo a bordo. (SOT 23)

Dietro la lettera del testo, o al di là della superficie delle figure dell'immaginazione, il bambino-aeroplano è un essere umano in quanto partecipa di un'esistenza morale che assume la forma di un sentimento di responsabilità. La sua metamorfosi in pilota, dunque, consisterà non tanto in un passaggio a un'umanità che già gli appartiene, quanto nell'acquisizione di una conoscenza tecnica che gli consenta un'effettiva presa in carico di passeggeri, altri piloti, posta e galline, ossia un'azione responsabile effettiva.

La responsabilità, infatti, si dimostra nel fare ciò che è necessario fare – «Ci sono le cose da fare» (SOT 9); «comincio a fare quel che si deve fare» (SOT 87) – per condurre a destinazione in sicurezza le persone. Anche il sentimento di responsabilità per la posta a cui il narratore allude nel passo citato sopra è, di nuovo per il tramite di Saint-Exupéry, rivolto alle persone. Nell'ottavo capitolo, il narratore cita la domanda che lo scrittore francese usava ripetere ai piloti suoi compagni nel servizio aeropostale – «Pourquoi risquons-nous si facilement [sic] notre vie pour acheminer des lettres?» (SOT 113) – e ricorda che il «trasporto della posta» (SOT 109) era stato il primo impegno in



relazione al quale questi avesse elaborato il proprio concetto di libertà come responsabilità.<sup>1</sup> Dunque si fa quel che si deve fare, per le persone di cui si è responsabili, e ciò richiede che si sappia farlo. L'azione responsabile, per essere effettiva, richiede un sapere che Del Giudice chiama «conoscenza del pilota» (SOT 35 e altrove) e la cui lenta, appassionata acquisizione il narratore racconta, ancora nel terzo capitolo e nel sesto, in pagine improntate non all'escursione fantastica dell'infanzia, ma a una memoria più attaccata alle cose e alla quotidianità.

La conoscenza del pilota comprende campi diversi – aerodinamica, meccanica, meteorologia, cartografia e altri – e la sua prima o più immediata funzione è produrre rappresentazioni mentali e comportamenti adeguati e in continua adeguazione alla realtà. Sulla base delle proprie percezioni e dei dati strumentali, oltre che delle informazioni comunicate dai controllori di volo, il pilota deve costruire una rappresentazione mentale della posizione e del movimento del proprio aereo nello spazio e delle condizioni di volo. Prioritari, tuttavia, sono i dati strumentali, perché i sensi possono ingannarsi, come quando il protagonista, nel quinto capitolo, esperisce le sensazioni illusorie (cfr. SOT 74). Per questo e inoltre per il suo carattere di astrazione correlata alle sole variabili rilevanti per il volo, la rappresentazione è cosa mentale, come la carta di Mercatore che secondo Italo Calvino – lo scriveva in quarta di copertina – era una delle «immagini-chiave» dello *Stadio di Wimbledon* (1983), o come le immagini che Pietro Brahe e Ira Epstein, ciascuno nel proprio linguaggio, cercavano di elaborare in *Atlante occidentale* (1985). Siamo insomma a un tema ricorrente della narrativa di Del Giudice, oltre che della sua saggistica,<sup>2</sup> che qui si presenta come «ben calibrata fantasia» (SOT 93): produzione di immagini mentali, e dunque «fantasia», ma costantemente adeguate ai dati

<sup>1</sup> Ancora in *Terre des hommes*, come abbiamo visto, Saint-Exupéry avrebbe scritto che nelle mani del pilota sono deposte, con le lettere, le «speranze» degli uomini, che pure del pilota ignorano la «sollecitudine»; Saint-Exupéry, *Terra degli uomini* cit., p. 218.

<sup>2</sup> Si vedano innanzitutto i testi ricavati dalle tre lezioni tenute da Del Giudice all'École des Hautes Études di Parigi nel 1993, raccolti nella sezione «Volo» di *In questa luce* e intitolati *Il mondo come carta geografica*, *Manovre di volo*, *manovre nella vita* e *Un minimo di parole, un massimo di immaginazione*. Passi consistenti di questi testi, minimamente variati e ricollocati nel diverso macrotesto complessivo, si ritrovano in *Staccando l'ombra da terra*.

strumentali sulla realtà, e dunque «ben calibrata».<sup>3</sup> Diventare pilota, come si è detto, è acquisire la conoscenza che fonda questa «ben calibrata fantasia» (alla transizione a questa fantasia, da quella propria dell'infanzia, si lega anche il passaggio dalla letteratura di voli dell'immaginazione citata nella prima parte del terzo capitolo alla *Guide des voyages aériens Paris-Londres* letta durante l'adolescenza, che il narratore ricorda nella seconda parte dello stesso capitolo, e alle *check-list* – «libro minore» (SOT 95) – che troviamo alla fine del sesto).

Pilotare è usare questa conoscenza, ossia eseguire manovre, in volo, basate sulle rappresentazioni generate dalla «ben calibrata fantasia». Ciò può comprendere azioni innaturali, o contrarie a quelle che istintivamente si sarebbe portati a compiere, come quando il pilota vola sulla base dei dati strumentali, non vedendo o sapendosi ingannato da sensazioni illusorie, o spinge il volante durante lo stallo, invece di tirarlo, per riprendere portanza. Ma il volo, osserva il narratore, è in generale «la cosa più innaturale che esista» (SOT 30) e il pilota deve arrivare a trasformare in risposte immediate – tutto è reversibile, in volo, tranne che il tempo: non ci si può fermare e pertanto le decisioni devono essere immediate, talvolta – i comportamenti appresi come tecniche e conseguenti dalle rappresentazioni basate sulla conoscenza che gli è propria.

La conoscenza del pilota è dunque ciò che fonda la sua azione responsabile effettiva. Ma la conoscenza del pilota è anche ciò che riduce la probabilità dell'errore, cosicché per il suo tramite responsabilità ed errore sono collegati. D'altra parte, il racconto di formazione che si apre nel primo capitolo lega immediatamente responsabilità ed errore. L'istruttore che siede accanto al pilota ancora in formazione è descritto come la sua «riserva di irresponsabilità nell'errore (il dio errore)» (SOT 4); sceso l'istruttore, tuttavia, rimasto solo sull'aereo il pilota in formazione, la responsabilità degli errori, i *suoi* errori, diventa solo sua. L'errore dei flap aperti in ritardo, come abbiamo ricordato,

<sup>3</sup> La «ben calibrata fantasia» del pilota, in questo senso, può rimandare non solo alla rappresentazione scientifica tematizzata in *Atlante occidentale* e altrove, ma anche alla visione della pittura. Scrivendo del *Museo di Reims* (1988), Andrea Mirabile ha suggerito che in essa visione endogena e visione esogena si fondano, in una «dialettica fra [...] immagini mentali ed esterne, percezione della realtà fenomenica e sua rielaborazione nell'interiorità psichica, libidica, onirica»; A. Mirabile, *Piaceri invisibili. Retorica della cecità in D'Annunzio, Pasolini, Calvino*, Carocci, Roma, 2021, p. 130; cfr. inoltre A. Mirabile, «Tutto quello che nel quadro non c'è». *L'ekphrasis nel Museo di Reims di Daniele Del Giudice*, in Ballerio e Tognini (a cura di), *Atlante Del Giudice* cit.

suscita una riflessione sulla responsabilità: «lui mai si sarebbe dimenticato i flap, e poi tu eri ai comandi e tua era la responsabilità, lo sapevi benissimo» (SOT 7). Errore e responsabilità sono congiunti: in positivo, è responsabilità del pilota coltivare e applicare la conoscenza che gli consente di minimizzare la probabilità dell'errore; in negativo, l'errore è ciò di cui si è chiamati a rispondere. La costellazione concettuale di conoscenza, responsabilità ed errore riconduce così al dialogismo che prima ci è apparso come aspetto del processo identitario e poi come dimensione intersoggettiva dell'etica. Se il rispondere dei propri errori – e per esempio scusarsi nel pensiero con le persone amate, quando l'errore fatale sia stato commesso, «per non essere stato all'altezza» (SOT 94) – mostra il dialogo sulle responsabilità in una luce di possibile contraddittorio, in altri dialoghi la voce dell'altro interviene per prestare soccorso nell'errore – è il caso della voce dell'Ente, che, similmente alla voce di Bruno nel primo capitolo, raggiunge il protagonista attraverso la radio e lo rimette sulla sua rotta in «Fino al punto di rugiada». In entrambi i casi, il dialogo è il medium in cui si costituiscono le responsabilità. E la questione originariamente tecnica della conoscenza del pilota diventa per Del Giudice il luogo di un'interrogazione sull'etica, nella più ampia prospettiva della vita: «E tutto il resto?».

Questa interrogazione assume innanzitutto la forma di un pensare la vita, per similitudine, metafora o analogia, attraverso le situazioni del volo, della sua conduzione e della conoscenza che la fonda: così i momenti critici della vita, nei quali converrebbe «lasciarsi scivolare», sono evocati attraverso la possibilità dello stallo, mentre la visione frontale e la visione periferica nel volo diventano metafore del modo di confrontarsi con «le cose» (SOT 92); ci si perde «in volo», osserva il narratore nell'incipit di «Fino al punto di rugiada», «come ci si perde nella vita, senza rendersi conto che ci si smarrisce, scivolando a poco a poco nel non trovarsi più» (SOT 67); l'Ente, ovvero la stazione di controllo, è umoristicamente paragonato a Dio (cfr. SOT 69); e la «destinazione» (SOT 72) può figurare il «destino», «compimento della propria personale avventura» e «veggenza senza possibilità d'azione», in «Fino al punto di rugiada» (SOT 72 e 73-74), o traiettoria con la quale «coincidere», nello stesso capitolo e in «*Pauci sed semper immites*» (SOT 39 e cfr. 43 e 72). Lo stesso titolo del libro, d'altra parte, nomina il distacco del decollo e allude a quello della morte.

A questa prima forma di interrogazione morale se ne aggiunge però una seconda, sulla quale dovremo soffermarci più a lungo, che muove dalla considerazione di come «la parola *condotta*», dice il narratore, possa «riferirsi sia alla guida di un aereo sia a un comportamento morale» (SOT 31). La proiezione della conoscenza che governa la condotta del pilota su tutto il resto è pensata ora non come proiezione in senso figurale, ma come applicazione di quella conoscenza in contesti più ampi, o come trasferimento di un abito comportamentale, con l'auspicio di poterne «guadagnare la [...] complessità, e dunque un rapporto più maturo con la varietà di *tutto il resto*» (34).

Sembra allora che il narratore, nella conoscenza del pilota e nella sua capacità di conduzione dell'aereo, cerchi ciò che con Aristotele potremmo chiamare *phronesis*, ovvero la saggezza che si dimostra nella prassi, come capacità di deliberare «su ciò che è bene e utile per sé», ma «per la vita buona in generale» e dunque per scopi virtuosi.<sup>4</sup> Nel sistema aristotelico, la *phronesis* è una virtù dianoetica, propria della parte razionale dell'anima, che si esercita nei «casi particolari»,<sup>5</sup> poiché l'azione si esplica necessariamente in casi particolari, e dunque deve comprendere «sensibilità e flessibilità». <sup>6</sup> Non è *sophia*, né tanto meno *episteme* – Aristotele si contrappone a Platone, rifiutando di pensare il sapere morale come teoretico –, e non può essere strutturata come un sistema di regole generali sotto le quali i casi particolari siano sussunti meccanicamente. Su questo insiste Hans-Georg Gadamer, che inoltre rileva la diversità essenziale di *phronesis* e *techne*.

Gadamer non nega che vi siano delle analogie: per la *techne* come per la *phronesis* l'esperienza è necessaria ma non sufficiente, poiché serve anche un sapere, sicché nell'esercizio di una tecnica come nell'agire morale si ha un'azione guidata da un sapere. D'altra parte, sussistono fra *techne* e *phronesis* differenze che a Gadamer sembrano decisive: una tecnica si può imparare, ma si può anche disimparare. Diversamente, il sapere morale non si impara come si impara una tecnica, da una condizione di completa ignoranza, poiché l'uomo è sempre già nella situazione di dovere agire e quindi di dovere applicare un sapere morale, e propriamente questo sapere non si può disimparare. Esso

<sup>4</sup> Aristotele, *Etica Nicomachea*, trad. e cura di C. Natali, Laterza, Roma-Bari, 1999, p. 231 [1140a25-28].

<sup>5</sup> Ivi, p. 239 [1142a14-15].

<sup>6</sup> M. Nussbaum, *La fragilità del bene. Fortuna ed etica nella tragedia e nella filosofia greca* [1986], trad. di M. Scattola, il Mulino, Bologna, 1996, p. 559.

d'altra parte non è qualcosa che si possieda compiutamente a priori dell'azione: dell'oggetto che vorrebbe realizzare, un artigiano può avere un'idea compiuta – un'idea dell'oggetto *perfetto* – a priori delle condizioni di lavoro, che potranno comportare dei vincoli per la produzione, ma non modificare l'idea; al contrario, volendo agire con equità in una particolare situazione, non si cercherà di realizzare un'idea di equità compiuta a priori di quella situazione, ma di capire che cosa sia equità in quella situazione. Si potrà agire secondo un'idea guida, dice Gadamer, ma questa idea dovrà specificarsi, modularsi, completarsi nella situazione particolare. Ancora, l'agire morale non può assumere scopi dati a priori, né una correlazione ugualmente a priori di mezzi e scopi. Il sapere morale non è il catalogo dato degli scopi validi e dei mezzi per conseguirli. Al contrario, occorre sempre deliberare sugli scopi e sui mezzi congiuntamente e tale deliberazione è parte costitutiva del sapere morale e del suo esercizio. Il sapere morale è insomma una forma specifica di sapere – sapere di sé, o saper-si: d'altra parte, l'uomo non può disporre di sé come dispone della materia e dei propri strumenti –, distinta dal sapere tecnico.<sup>7</sup>

Sembra quindi improbabile che da quel sapere tecnico che è la conoscenza del pilota il protagonista e narratore di *Staccando l'ombra da terra* possa ricavare un sapere morale valido per «tutto il resto». Nondimeno, Pierpaolo Antonello ritiene che la tecnica recuperi in Del Giudice «il suo significato etimologico di *arte* (*techné*), di procedura costruttiva con fini conoscitivi, estetici e etico-pratici».<sup>8</sup> Citando ancora l'*Etica Nicomachea*, dove Aristotele scrive che «in nessun caso è 'arte' [*techne*] ciò che non è uno 'stato abituale produttivo' unito a ragione»,<sup>9</sup> Antonello ravvisa la possibilità di un recupero del «valore conoscitivo e etico (in quanto modifica e dirige i comportamenti individuali) del sapere pratico».<sup>10</sup> Nella *techne* si può dunque ritrovare una *phronesis*, contro ciò che sostiene Gadamer?

Certamente Del Giudice esplora l'esperienza delle scienze e delle tecniche. «Quello che mi piace della scienza», dice, «e della fisica in particolare, è che

<sup>7</sup> Cfr. H.-G. Gadamer, *Verità e metodo* [1960/1972], trad. e cura di G. Vattimo, Bompiani, Milano, 2000, pp. 651-669.

<sup>8</sup> Antonello, *La verità degli oggetti* cit., p. 224. Antonello assimila Del Giudice, per questo, a Primo Levi, Carlo Emilio Gadda e Leonardo Sinisgalli.

<sup>9</sup> Aristotele, *Etica Nicomachea* cit., p. 229 [1140a7-8].

<sup>10</sup> P. Antonello, *Il ménage a quattro. Scienza, filosofia, tecnica nella letteratura italiana del Novecento*, Le Monnier, Firenze, 2005, p. 14.

parla di cose che spesso sono al di fuori della nostra esperienza sensibile e che chiedono un adeguamento del nostro sentire e del nostro immaginare».<sup>11</sup> Le scienze creano nuove condizioni di esperienza sensibile e lo stesso vale per le tecniche: il volo, come si legge in «E tutto il resto?», espone i primi piloti e i primi passeggeri a esperienze di visione verticale e di visione obliqua senza precedenti, le cui peculiarità dovettero quindi essere apprese. Di questo Del Giudice scrive diffusamente, sia in forma narrativa, sia nelle sue pagine saggistiche, e soprattutto gli oggetti, intesi come prodotti delle nuove tecnologie o come costruzioni concettuali emergenti dalle teorie e dalle pratiche sperimentali delle scienze, sono per lui i termini di esperienze sensibili nuove, o di nuovi *sentimenti*, ossia di complessi di percezioni, emozioni, idee e linguaggio.<sup>12</sup> Specularmente al soggetto che vive il sentimento, inoltre, anche l'oggetto che lo suscita e ne è investito gli appare come il termine di una relazione, sicché le modificazioni degli oggetti incidono sui sentimenti in cui essi sono implicati (lo abbiamo già ricordato). Avviene così che i sentimenti, che di per sé non muterebbero, assumano nuove forme.

Lo si vede innanzitutto in relazione agli oggetti digitali dell'informatica e alle rappresentazioni della fisica subatomica, che danno un'apparenza a fenomeni che non sarebbero per sé percepibili dall'uomo: le cose, da materiali, si trasformano in luce, o in «informazione e intelligenza», e le azioni che prima le interessavano sono sostituite da un vedere che porta «sentimenti nuovi».<sup>13</sup> Con l'informatica, in particolare, gli uomini si confrontano per la prima volta con «oggetti [...] fatti di alfabeti».<sup>14</sup> Viviamo nel tempo degli oggetti immateriali e della rapida obsolescenza, scrive Del Giudice nel 1992 (*Gli oggetti*,

<sup>11</sup> D. Del Giudice, *Mania*, in Id., *In questa luce* cit., pp. 9-15: 10.

<sup>12</sup> Del Giudice spiega di volere usare la parola «sentimento» in questo senso esteso in *Laboratorio di scrittura*; cfr. D. Del Giudice, *Laboratorio di scrittura*, in Del Giudice, *Del narrare* cit., pp. 200-206.

<sup>13</sup> D. Del Giudice, *In questa luce* [1989], in Id., *In questa luce* cit. pp. 49-59: 58, 50. Su cambiamento e permanenza dei sentimenti cfr. anche D. Del Giudice, *La zona del narrare*, in Id., *Del narrare* cit., pp. 167-193: 182.

<sup>14</sup> Del Giudice, *La zona del narrare* cit., p. 176. Anche in *Conversazione sull'animale parlante* Del Giudice torna sugli oggetti informatici e li descrive come fatti di linguaggio: «la loro sostanza è quella di segni alfanumerici combinati, alfabeti. [...] C'è dunque un alfabeto per me privo di senso comune che uso per sperimentare, per descrivere mediante un alfabeto di significato, quel che sta cambiando, almeno un po', nel senso comune degli oggetti, del corpo e degli alfabeti»; Del Giudice, *Conversazione sull'animale parlante* cit., p. 137.

la letteratura, la memoria), e la nostra esperienza diventa sempre più un'esperienza di immagini, emozionale e fantasmatica, senza modificazione di chi la fa: «Resti identico a te stesso, si tratta solo di un enorme dispendio di emozione».<sup>15</sup>

Ma il passo appena citato, con altri che incontreremo, non deve indurre a pensare che la riflessione di Del Giudice si chiuda con una censura del cambiamento. Giustamente Antonello scrive che in Del Giudice non troviamo né l'idolatria della tecnologia che fu del futurismo, né il rifiuto ideologico e concettuale di numerosi scrittori e filosofi del Novecento, da Elsa Morante a Paolo Volponi, da Martin Heidegger e Ernst Jünger a Hannah Arendt, ma «un approccio conoscitivo e sentimentale» che mira a elaborare una coscienza di come il nuovo mondo degli oggetti tecnologici ci influenzi «nel profondo».<sup>16</sup> In questo, aggiungo, Del Giudice sembra ancora vicino a Saint-Exupéry, che nel terzo capitolo di *Terre des hommes* parla dell'aereo come di uno strumento per incontrare il mondo, simile all'aratro, e giudica che il cambiamento tecnologico in atto non dovrebbe destare solo timore. È stato certo un cambiamento pervasivo, osserva, poiché con le tecnologie cambiano le pratiche e il lavoro, gli usi e i costumi, i rapporti umani e la psicologia, e repentino, tanto che ancora gli uomini non dispongono di un linguaggio per parlarne e familiarizzarsi con esso, ma proprio scriverne consentirà di andare oltre il timore e verso una maggiore comprensione. Il confronto con il tempo nuovo della «società tecnologicamente avanzata»<sup>17</sup> è quindi un compito del quale la letteratura, secondo Del Giudice, deve farsi carico. A suo giudizio, infatti, la letteratura ha sempre raccontato i cambiamenti della cultura, anche come cultura materiale e tecnica, ma sembra in difficoltà proprio nel secolo «della Scienza e della tecnologia *realizzate*, penetrate nella nostra vita di ogni giorno».<sup>18</sup> Desistere di fronte a questa difficoltà significherebbe però accettare la propria marginalizzazione. Occorre quindi affrontarla e superarla.

Del Giudice discute la questione anche riflettendo retrospettivamente sulla propria storia di scrittore. Ricorda di avere voluto saggiare, con *Lo stadio di*

<sup>15</sup> D. Del Giudice, *Gli oggetti, la letteratura, la memoria*, in Id., *Del narrare cit.*, pp. 237-250: 245.

<sup>16</sup> Antonello, *La verità degli oggetti cit.*, pp. 223 e 224.

<sup>17</sup> Del Giudice, *La zona del narrare cit.*, p. 174.

<sup>18</sup> D. Del Giudice, *Occidente Europa [1990-1991]*, in Del Giudice, *In questa luce cit.* pp. 60-68: 67.



*Wimbledon*, la capacità della narrazione letteraria di rappresentare ancora la realtà nel proprio «modo mediato di produrre senso».<sup>19</sup> Erano i primi anni ottanta e gli anni settanta erano stati contrassegnati da un'accresciuta importanza dei linguaggi caratterizzati da «un rapporto *immediato* col significato»: i linguaggi delle ideologie politiche, della filosofia o della psicoanalisi lacaniana.<sup>20</sup> Del Giudice era maturato culturalmente in quegli anni e in quei linguaggi e prima di provare la scrittura narrativa aveva praticato quella saggistica. Intraprende la composizione del primo romanzo, nonché di *Atlante occidentale* e delle sue opere successive, deciso ad accettare il «confronto» con quegli altri linguaggi e con «altre forme di rappresentazione»<sup>21</sup> e convinto che l'impegno, per uno scrittore, non consista solo nel misurarsi con eventi o dinamiche di immediata rilevanza politica – cosa che comunque avrebbe fatto rispetto alla strage di Ustica, per esempio –, ma più ampiamente nel rivolgersi al divenire presente e prossimo per raccontarlo, nel cogliere il cambiamento al suo insorgere e cercare di metterlo in parole. L'impegno si dimostra di fronte a quello che secondo Del Giudice è lo spazio proprio del romanzo, ossia la «zona»: «campo di energie», spazio magmatico del divenire, di forze contrastanti, «di quel che emerge ai limiti del già conosciuto», «dove prende corpo la *realtà diversa*».<sup>22</sup>

All'esplorazione delle scienze e delle tecniche e al racconto delle nuove esperienze che esse schiudono, dunque, Del Giudice riconosce indubbiamente un'importanza per la letteratura e per la conoscenza che essa può generare. Inoltre – tornando all'interrogativo posto sopra, se nella *techne* si possa trovare una *phronesis* –, concordo ancora con Antonello quando parla di un'etica

<sup>19</sup> Del Giudice, *Conversazione sull'animale parlante* cit., p. 39.

<sup>20</sup> *Ibidem*.

<sup>21</sup> Del Giudice, *La zona del narrare* cit., p. 180.

<sup>22</sup> Ivi, pp. 167, 168. La parola *zona* è usata da Del Giudice anche nell'introduzione alle *Opere* di Primo Levi, per indicare il luogo metaforico dove Levi, come gli altri ebrei scampati ai campi di sterminio, aveva attinto la volontà e la forza per sopravvivere – «la zona degli stimoli primari», la «zona che è in tutti noi e che Levi indagò così bene» – e dal quale sarebbe scaturita la sua narrazione testimoniale; e in un intervento del 1987 su Italo Calvino, per denotare lo spazio interiore attraversato dallo scrittore nel suo processo creativo; cfr. D. Del Giudice, *Introduzione*, in P. Levi, *Opere complete*, a cura di M. Belpoliti e D. Del Giudice, Torino, Einaudi, 1997, vol. I, pp. XIII-LXV: LXV; e D. Del Giudice, *Calvino uno scrittore di formazione* [1987], in Id., *Del narrare* cit., pp. 53-57: 57. Complessivamente, la parola *zona* sembra essere usata da Del Giudice per indicare l'origine extraletteraria della narrazione.



del rispetto e della cura che emerge dalla conoscenza e dall'uso consapevoli degli oggetti in quanto mediatori verso gli altri che li hanno progettati, prodotti e mantenuti.<sup>23</sup> È lo stesso Del Giudice, ancora ne *Gli oggetti, la letteratura, la memoria*, a notare come anche gli oggetti contemporanei richiedano una cura, sebbene diversa da quella richiesta dagli oggetti del passato: «cura dei linguaggi. Manutenzione dei linguaggi, sui quali si esprime la nostra “operatività”».<sup>24</sup> Da ciò consegue anche il riconoscimento del valore latamente formativo, per le possibili ricadute morali e identitarie dei loro insegnamenti, dei manuali tecnici, i quali

erano anche dei piccoli libri di formazione: “raccontavano” che cosa bisognava fare, come si doveva stare, come ci si doveva comportare e dove mettere le mani affinché quella determinata cosa funzionasse e funzionasse il più a lungo possibile. Ora non vorrei che venisse misconosciuto il carattere altamente formativo dei libretti di istruzioni per l'uso, perché essi parlano del nostro rapporto con le cose, parlano della vita.<sup>25</sup>

Il sapere tecnico-scientifico e le pratiche a esso connesse sembrano dunque avere, per Del Giudice, un duplice portato sul sapere e l'agire morali. In primo luogo, Del Giudice riconosce un'esperienza delle scienze e delle tecniche – dei sentimenti, nel senso esteso richiamato – che deve essere raccontata. In secondo luogo, si matura nell'esercizio delle tecniche una formazione morale che può riguardare «tutto il resto». Per l'esperienza riconosciuta e raccontata, per quanto essa sia importante, anche rispetto al compito che ne deriva per la letteratura, non parleremo di *phronesis* (si tratta manifestamente di altra cosa, nonostante il legame che la *phronesis* ha con l'esperienza). Se invece parliamo di formazione morale che matura nell'esercizio delle tecniche, siamo sul terreno della *phronesis*. Occorre però esplicitare che Del Giudice non racconta, né postula, una traduzione dei saperi tecnici in sapere morale. A

<sup>23</sup> Ivi, p. 225.

<sup>24</sup> Del Giudice, *Gli oggetti, la letteratura, la memoria* cit., p. 249.

<sup>25</sup> Ivi, p. 248. Nella stessa pagina Del Giudice ricorda l'*Inquiry into Some Points of Seamanship* che Marlow trova in *Heart of Darkness* e che viene richiamata anche in nota a un passo della prima delle tre lezioni sul volo di Parigi, dove ancora le guide e i manuali sono descritti come «piccoli libri di formazione»; D. Del Giudice, *Il mondo come carta geografica, Manovre di volo, manovre nella vita e Un minimo di parole, un massimo di immaginazione* («Volo»), in Id., *In questa luce* cit., pp. 139-189: 149 (il passo della lezione si legge anche in *Staccando l'ombra da terra*, ma è modificato e manca la nota su Conrad).

essere portato sul terreno morale non è questo o quel sapere tecnico nella sua specificità, ma una certa modalità del suo esercizio, per la quale nel seguito parleremo anche, con Primo Levi e Joseph Conrad, di un'etica del lavoro ben fatto valevole anche per la scrittura. A essere rilevante moralmente, in altre parole, non è la conoscenza del pilota nella sua specificità e distinzione da altri saperi tecnici o tecnico-scientifici, come per esempio l'informatica, ma un certo modo di usare quelle conoscenze, per esempio con cura (si può avere «cura dei linguaggi», diceva Del Giudice, come degli oggetti meccanici), che può valere a priori di distinzioni e specificità. Non è poco, indubbiamente, e Del Giudice e Antonello, con la densità della scrittura letteraria e della sua interpretazione, ci aiutano a riconoscerlo meglio della più netta distinzione concettuale di Gadamer, ma questa più netta distinzione resta valida nel suo asserito fondamentale: il sapere tecnico non è sapere morale.

L'approdo finale di questo percorso è coerente con la dialettica delineata. Per un verso, la vita si mostra infine irriducibile alle classificazioni univoche e alle procedure codificate del volo: le *check-list*, nella loro estrema modestia, sono «della massima utilità» per il volo, ma nessuno ne «possiede, purtroppo, o per fortuna, per le manovre e le emergenze della vita» (SOT 96). E le nuvole osservate e descritte da Luke Howard, sul cui lavoro il narratore si sofferma in «Fino al punto di rugiada», oltre a essere letteralmente il «paesaggio della [...] condotta» del pilota (SOT 78), sono la figura più accurata dello scenario di «tutto il resto» per la loro natura costantemente metamorfica e per la loro conseguente irriducibilità a grammatiche e tassonomie. La conoscenza del pilota, in quanto sapere tecnico, non può valere come guida per la vita.

D'altra parte, dall'esercizio della propria conoscenza di pilota, e soprattutto dal confronto con l'errore a cui essa è rivolta, il narratore ricava, oltre a una formazione alla cura e alla responsabilità, un insegnamento di estremo valore anche per «tutto il resto», ossia la consapevolezza della propria fallibilità.

Sopra ricordavamo che il pilota deve arrivare a trasformare in risposte immediate i comportamenti appresi come tecniche e conseguenti dalle rappresentazioni basate sulla conoscenza che gli è propria. Il narratore, però, avvisa che la spontaneità acquisita nell'esecuzione delle manovre apprese non deve essere tale da indurre nel pilota una sicurezza eccessiva, che lo esporrebbe all'errore: «Sapere tutto [...] e trasformare quel sapere in gesti naturali», dice il narratore all'inizio del sesto capitolo, e però «[s]apere ma non troppo, né essere sicuri di saperlo, poiché l'errore non aspetta altro che la tua sicurezza

[...]. L'errore era la specialità del pilota, la tua disciplina, la tua materia» (SOT 85). Nel primo capitolo il racconto del passaggio del protagonista alla maturità del primo volo solista si concludeva nel segno del «celeste errore» (SOT 14), nel quale si può sempre ricadere, ed errori reiterati scandiscono i racconti di volo successivi. La possibilità dell'errore, si comprende infine, non può essere scongiurata una volta per tutte, nemmeno se il pilota si guarda da un'eccessiva sicurezza, e questa consapevolezza della propria fallibilità, dicevo, è forse l'insegnamento estremo, valido anche per «tutto il resto», che il protagonista e narratore ricava dal volo.

Per chiarire questa idea, possiamo richiamare il concetto di esperienza che ancora Gadamer propone in *Verità e metodo*. Gadamer lo affronta discutendo della filosofia della riflessione hegeliana e dei suoi limiti, in vista di un afferramento dell'essenza dell'esperienza ermeneutica. All'esperienza, avvisa allora, dovrà essere resa la sua storicità, che le è stata sottratta dalla subordinazione del concetto al metodologismo scientifico e dalla sua correlazione unilaterale ai procedimenti induttivi. La scienza, che perfeziona in questo una tendenza del pensiero comune, cerca esperienze ripetibili, che accertino le sue asserzioni, e quindi agisce per sottrarre l'esperienza alla storicità che le è propria e che la rende irripetibile. Inoltre, essa riduce il fenomeno dell'esperienza al portato positivo di ciò che in essa può essere accertato o consolidato. Contro questa tendenza e le sue riduzioni, d'altra parte, Gadamer afferma che «il processo dell'esperienza» – il suo costituirsi a partire da occasioni e osservazioni particolari – «è essenzialmente un processo negativo».<sup>26</sup> Ciò appare con evidenza quando si parla delle esperienze che ciascuno *fa*, dice Gadamer, poiché in questi casi si intende che si è fatta esperienza di qualcosa di nuovo, diverso da ciò di cui prima si aveva esperienza, e che solo dopo questa nuova esperienza che si è fatta si sa come stiano le cose. C'è quindi una negatività produttiva dell'esperienza, per cui possiamo parlare di *esperienza dialettica*: lo spirito, diremo con Hegel, apprende qualcosa di nuovo sull'oggetto del proprio sapere, del quale ora fa nuovamente esperienza, e sul proprio sapere precedente. Se però Hegel procede a prospettare il superamento di ogni esperienza in un sapere assoluto, Gadamer – antihegelianamente, ora, e opponendo un'idea di radicale storicità e finitudine dell'uomo a quella

<sup>26</sup> Gadamer, *Verità e metodo* cit., p. 729.

di un'autotrasparenza assoluta della ragione – afferma la perdurante apertura e produttiva negatività dell'esperienza:

La pienezza dell'esperienza, il compiuto essere di colui che chiamiamo «esperto» non consiste nel fatto che egli sa già tutto e sa già tutto meglio. Anzi, l'uomo sperimentato appare piuttosto come essenzialmente non dogmatico, come uno che, avendo fatto tante esperienze e avendo tanto imparato dall'esperienza, è appunto particolarmente capace di fare nuove esperienze e di imparare da esse. La dialettica dell'esperienza non ha il suo compimento in un sapere, ma in quell'apertura all'esperienza che è prodotta dall'esperienza stessa.<sup>27</sup>

Relativamente a questa idea di apertura, possiamo ricordare che Del Giudice, nell'intervento su Calvino del 1987, aveva descritto l'amico e maggiore come uno «scrittore di formazione», ovvero uno scrittore «che spera ogni volta, attraverso il racconto di ogni storia, di trovare, di produrre un piccolo mutamento dentro di sé».<sup>28</sup> Lo scrittore di formazione, diceva Del Giudice, è uno scrittore che pone un problema ma non lo risolve, «anzi si guarderà bene dal farlo alla fine del proprio racconto, altrimenti non potrebbe intraprenderne un altro, altrimenti cesserebbe di essere uno scrittore di formazione, diventerebbe uno scrittore “formato”».<sup>29</sup> La scrittura – di Calvino, si intende, ma come non pensare allo stesso Del Giudice? – si conserva nella propria apertura e presente la chiusura come esaurimento.

Nella trattazione gadameriana, l'apertura dell'uomo esperto è intimamente collegata alla sua consapevolezza della finitudine umana. Memore di Eschilo, Gadamer scrive: «Esperienza è dunque esperienza della finitezza umana. [...] L'uomo sperimentato [...] sa i limiti di ogni previsione e l'insicurezza di ogni progetto».<sup>30</sup> L'uomo sperimentato, potremmo dire, sa per «tutto il resto» ciò che il pilota sperimentato sa per il volo. In questo senso la conoscenza del pilota può rivendicare una validità *negativa* per «tutto il resto»: la consapevolezza del pilota dell'impossibilità di scongiurare l'errore una volta per tutte conduce alla consapevolezza della fallibilità e della finitudine umane in

<sup>27</sup> Ivi, p. 733.

<sup>28</sup> Del Giudice, *Calvino uno scrittore di formazione* cit., p. 54.

<sup>29</sup> Ivi, p. 57.

<sup>30</sup> Gadamer, *Verità e metodo* cit., p. 737.

«tutto il resto». Inoltre, la finitudine dell'uomo è collegata alla sua storicità<sup>31</sup> e proprio il passo di *Staccando l'ombra da terra* in cui emerge più chiaramente il sentimento della fallibilità della conoscenza del pilota, con le sue aspirazioni a una validità per «tutto il resto», è anche quello in cui la storicità si mostra come fragilità di fronte ai cambiamenti epocali. La conoscenza del pilota è incerta, parrebbe, anche in quanto non può reggere gli urti di questi cambiamenti: «la natura di tutto il resto stava cambiando», dice il narratore, e

la parte attiva di governo, di *condotta*, sembrava presa non più, o non soltanto, in infinite variabili imprevedibili e complesse ma in un eruttare di lacerazioni aperte come ferite, o come bocche ghignanti. [...] [M]i trasformai in pilota proprio nel tempo del tramonto del pilota, quando nemmeno ai migliori sarebbe riuscito di mantenere aperte le lacerazioni e insieme ricucire il dolore. (SOT 35)

È una riflessione sul declino dell'uomo nel tempo della tecnologia, più affine a quelle dei numerosi filosofi e scrittori del Novecento dai quali prima distingevamo Del Giudice, con Saint-Exupéry, per la sua maggiore apertura alle tecniche? Non sarebbe, peraltro, una riflessione isolata. Nel saggio *La fortezza immaginaria* (1990), dopo avere scritto delle fortezze del passato e di come la loro progettazione e la loro costruzione fossero correlate a una «percezione [...] oggi così lontana da noi che possiamo soltanto ricostruirla con l'immaginazione», Del Giudice passa alle «fortificazioni militari di oggi» e in particolare ai progetti americani di «guerre stellari», preposti alla difesa contro i missili balistici nemici:<sup>32</sup> non più edifici, dunque, ma sistemi di armamenti distribuiti con infrastrutture informatiche. Del Giudice li descrive sinteticamente, ma con precisione, e nota come anche per essi agisca «un'idea dello sguardo e della mira», poiché i missili nemici devono essere intercettati da laser, armi a fascio di particelle e strumenti simili, ma poi chiarisce che tale sguardo non appartiene ad occhio umano:

Soltanto il computer è in grado di preordinare e di gestire tale sguardo e tale mira, e infatti una delle condizioni indispensabili del progetto è la

<sup>31</sup> «Ogni esperienza degna di questo nome viene a turbare una certa aspettativa. Sicché l'essere storico dell'uomo contiene come suo momento essenziale una fondamentale negatività»; ivi, p. 735.

<sup>32</sup> D. Del Giudice, *La fortezza immaginaria* [1990], in Id., *In questa luce cit.*, pp. 110-120: 116 e 117.

messa a punto di computer di una nuova generazione (la quinta, credo), quelli cioè capaci di produrre una vera e propria intelligenza artificiale.<sup>33</sup>

Analogamente, i tempi di questi sistemi sfuggono alla percezione e alle possibilità di azione dell'essere umano: «non siamo in grado di “operare” in questo tempo» che «non presuppone più l'uomo».<sup>34</sup> Le ultime parole del saggio affermano pertanto il valore dell'immaginazione, mediante la quale possiamo accedere all'esperienza delle tecnologie del passato e del futuro, ma sullo sfondo della consapevolezza della miseria della «pace armata» in cui viviamo, «fatta di deterrenza e non di vocazione», e della disumanità, o forse post-umanità, delle tecnologie militari contemporanee.<sup>35</sup>

È dunque il sentimento di una condizione post-umana dovuta alla tecnica ad agire nelle pagine di questo saggio e di *Staccando l'ombra da terra*? Anche in questo caso non saremmo di fronte a una deplorazione o a una critica unilaterale della tecnica, poiché il discorso cerca di catturarne l'esperienza mediante l'esercizio dell'immaginazione e tradisce una curiosità, se non una fascinazione, manifesta, tanto che le «macchine da guerra del passato e del presente» sono riconosciute come «terrificanti» ma al contempo descritte come «splendide».<sup>36</sup> Nondimeno, i due testi sembrano identificare un'epoca contrassegnata da un'ascesa della tecnica alla quale corrisponde un «tramonto» dell'uomo. Quanto meno, il discorso saggistico della *Fortezza immaginaria* è esplicito in questo senso. Quello narrativo di *Staccando l'ombra da terra* è forse più elusivo, in quanto il «tempo» al quale si allude è quello in cui avviene la trasformazione del protagonista da aeroplano in pilota. Al tempo storico, nel quale si consolidano le trasformazioni indotte dalla tecnica, sembra quindi intrecciarsi, complicando l'interpretazione, il tempo esistenziale, al quale appartiene, nella narrazione del capitolo, la trasformazione in pilota come figura del passaggio all'età adulta. Ma le due direzioni dell'interpretazione possono convergere nel riconoscimento di una nota elegiaca che risuona sia nel tempo esistenziale, sia nel tempo storico.

È una possibilità che sembra profilarsi anche alla rilettura delle pagine saggistiche del terzo capitolo, per ciò che esse dicono e per come questa compo-

<sup>33</sup> Ivi, p. 119.

<sup>34</sup> Ivi, p. 120.

<sup>35</sup> *Ibidem*.

<sup>36</sup> Del Giudice, *La fortezza immaginaria* cit., p. 120.

nente della compagine testuale si integra con quella più spiccatamente narrativa. Nel terzo capitolo, infatti, al racconto della propria vocazione di pilota, o di aeroplano diveniente pilota, il narratore unisce una divagazione erudita sulla storia del volo, che da «mito» diventa «esperienza tecnica» (SOT 28). Dopo un catalogo di voli immaginari ritrovati nella tradizione letteraria, Franz Kafka che assiste al primo volo di Gabriele D'Annunzio con Louis Blériot, nel 1909, e ne scrive in *Aeroplani a Brescia* incarna l'incontro della letteratura con il volo proprio del secolo «che solidificava le fantasie in oggetti» (SOT 27): il volo in aeroplano. Del Giudice riusa materiali testuali elaborati per la prima delle conferenze parigine già citate (*Il mondo come carta geografica*), ma ora intreccia la trasformazione del volo da mito in tecnica con quella del bambino diveniente adulto in pilota,<sup>37</sup> generando la convergenza di tempo storico e tempo esistenziale che abbiamo intravisto nella figura del «tramonto del pilota» e che inoltre si profila nel suggerimento di un legame, nel volo, fra mito e infanzia.

Nella conferenza parigina, nell'ultima nota al testo, questo legame era così formulato: «Io credo veramente che con due sole cose il volo abbia a che fare, oltre che con la tecnica: col mito e con l'infanzia».<sup>38</sup> In «Doppio decollo all'alba», d'altra parte, dopo le giravolte con cui il protagonista festeggia il raggiungimento della Corsica, il narratore dirà:

No, il mito non c'entra nulla. Il volo ha avuto a che fare col mito finché non è stato umanamente realizzabile. Una volta inventato l'aeroplano, c'è una sola cosa al mondo con cui il volo è veramente connesso, ed è l'infanzia. I piloti non hanno ali piumate, non sono angeli e tanto meno eroi, sono bambini adulti, bambini nascosti, ben custoditi nella loro maturità, ben conservati dentro una delle imperturbabili professionalità che la vita ha loro assegnato, ma legati all'infanzia con un elastico da fionda che gli sbucca dalla tasca. Se poi tra l'infanzia e la morte c'è uno speciale rapporto, non saprei dire. (SOT 118)

Questa seconda formulazione non è in contraddizione con la prima come potrebbe apparire: il volo ha a che fare con il mito *e* con la tecnica se lo si

<sup>37</sup> Suggestivo sopra che anche il passaggio dalla letteratura di voli dell'immaginazione citata nella prima parte del capitolo alla letteratura tecnica della seconda parte si leghi alla transizione dalla fantasia infantile alla «ben calibrata fantasia» del pilota adulto.

<sup>38</sup> Del Giudice, *Il mondo come carta geografica, Manovre di volo, manovre nella vita e Un minimo di parole, un massimo di immaginazione* («Volo») cit., p. 189, n. 8.



considera nell'intero arco storico della sua trasformazione (è la prima formulazione); con nessuna delle due necessariamente, d'altra parte, poiché esiste solo come mito, prima, o solo come tecnica, poi (è la seconda formulazione).<sup>39</sup> A durare con il volo attraverso la sua trasformazione resta dunque l'infanzia (prima e seconda formulazione).

Come conciliare questa affermazione, tuttavia, con l'attribuzione all'età adulta della conoscenza del pilota che fonda la capacità effettiva del volo e inoltre con la corrispondenza posta sopra fra secolo della tecnica, nel tempo storico, e di nuovo età adulta, nel tempo esistenziale?

La risposta potrebbe essere nella figura di Saint-Exupéry e nella ripetizione del suo ultimo volo da parte del protagonista e narratore. Nel passo di «Doppio decollo all'alba» citato, il narratore costruisce una triangolazione fra volo, infanzia e morte. Già in «Manovre di volo», d'altra parte, il narratore, nel suo dialogo tacito con Bruno, aveva ammesso che, in condizioni disperate, se non avesse avuto passeggeri a bordo, forse non avrebbe lottato fino alla fine per salvarsi: «preferirei lasciar perdere, concentrarmi con tenerezza sulle persone che ho amato, scusarmi con loro per non essere stato all'altezza, piuttosto che andarmene da qui smanettando freneticamente un cruscotto d'aeroplano» (SOT 94). Nello stesso capitolo, inoltre, il narratore aveva parlato della propria resistenza, nella vita, alla previsione e al calcolo (cfr. SOT 91). Dal momento che l'esposizione al rischio, in «E tutto il resto?», era stata correlata con l'infanzia, mentre la determinazione a sopravvivere era descritta come propria dell'età adulta, e poiché per sopravvivere, in volo, occorre cal-

<sup>39</sup> Il rapporto fra mito e tecnica, peraltro, non è pensato da Del Giudice, sempre ed esclusivamente come antitesi. In *Mania*, per esempio, nel fatto che il funzionamento degli oggetti prodotti dalle tecniche contemporanee ci sia ignoto, per quanto li usiamo, è colta un'analogia con il mito: «Inconoscibilità e impiego: non erano queste anche le caratteristiche del mito prima che diventasse racconto?»; Del Giudice, *Mania* cit., p. 12. In *Attorno al misterioso atto del narrare*, ancora, Del Giudice scrive che «temi mitologici» – cita Jung – sopravvivono «nelle nostre immagini quotidiane: [...] in un moderno aereo s'incarna l'aquila di Giove»; D. Del Giudice, *Attorno al misterioso atto del narrare*, in Id., *Del narrare* cit., pp. 194-199: 198. E infine, in *Jules Verne*, Ventimila leghe sotto i mari, cita George de Santillana e la sua idea del «mito come macchina»; D. Del Giudice, *Jules Verne*, Ventimila leghe sotto i mari, in Id., *Del narrare* cit., pp. 136-163: 136 (il saggio era stato pubblicato originariamente, nel 2003, come *Meccanica per viaggi al limite del non conosciuto* in F. Moretti, a cura di, *Il romanzo*, vol. IV. *Temi, luoghi, eroi*, Torino, Einaudi, 2003, pp. 293-315). Non cercherò di ricavare una costruzione concettuale ordinata da queste riflessioni, però, perché mi sembra di nuovo che a Del Giudice interessi sfruttarne le potenzialità narrative, più che inquadrarle in una teoria.



colare e prevedere nei termini della «ben calibrata fantasia», questa resistenza alla previsione e al calcolo insinua un'immagine del narratore come pilota bambino che si espone al rischio della morte. E lo stesso suggerisce «Doppio decollo all'alba» sovrapponendo il decollo del narratore a quello di Saint-Exupéry, ostinato a compiere il volo che gli sarebbe stato fatale e autore di un altro decollo, ricordato altrove nel capitolo, che si sarebbe concluso con uno schianto quasi fatale perché quel «pilota eccellente e istintivo, ma irregolare e distratto» (SOT 111), non calcola la variazione di peso del proprio aereo dopo il rifornimento.<sup>40</sup> C'è un nodo di volo, morte e infanzia, insomma, che si ripropone nel corso del testo per essere stretto definitivamente, sebbene in forma apparentemente dubitativa, nel passo citato, oltre che nel chiudersi del libro sul racconto della morte dell'autore del *Petit Prince*. Il legame del volo con l'infanzia perdura non nel volo *tout court*, potremmo concludere allora, ma in un'esperienza del volo nella quale il protagonista si riconosce e verso la quale si protende attraverso la storia – un'esperienza che è un'idea e insieme un desiderio –, ma del cui tramonto nella storia – del cui destino di morte, anche – lo stesso narratore è consapevole.

Sopra avevamo osservato che a prevalere, nel ripetere la rotta e la vita di Saint-Exupéry, era dapprima la percezione del cambiamento storico e avevamo colto in questo movimento verso la storicità come cambiamento l'esito del racconto di formazione aperto in «Per l'errore». La diversa modulazione del tema della responsabilità fra l'uno e l'altro autore, con il suo depotenziamento, in Del Giudice, per il mancare delle condizioni storiche che avevano potuto conferirgli, in Saint-Exupéry, una dimensione prima eroica e poi comunitaria e perfino religiosa, ha confermato questo rilievo della storicità come cambiamento, ma ha condotto anche, attraverso la discussione del rapporto fra conoscenza del pilota ed errore, a un diverso rilievo della storicità come finitudine e fallibilità. Risuona qui, da ultimo, la nota elegiaca che pervade il riconoscimento finale di Del Giudice in Saint-Exupéry nel segno della mortalità e del trascorrere nel passato. Il racconto di formazione del volo, di nuovo, perviene a un orizzonte storico e su questo orizzonte assiste a un tramonto.

<sup>40</sup> Renato Barilli ha anche scritto di un heideggeriano ed «esistenzialistico “essere per la morte”» di Saint-Exupéry; Renato Barilli, *La narrativa dei capitani coraggiosi. Conrad, Malraux, Saint-Exupéry, Hemingway, Silone, Malaparte*, Mursia, Milano, 2015, p. 131.



## IV. Linguaggi

Vorrei ora fare un passo indietro, tornando a ciò che dicevamo della conoscenza del pilota e del suo senso morale, e uno avanti, prolungando questo discorso verso il linguaggio: linguaggio aeronautico, linguaggio comune e linguaggio della letteratura. Alla conoscenza del pilota corrisponde infatti un linguaggio, il linguaggio del volo, cosicché possiamo chiederci, come ci siamo chiesti per quella conoscenza rispetto a «tutto il resto», se esso non abbia un portato per il linguaggio di «tutto il resto».

La risposta di Del Giudice, in *Staccando l'ombra da terra*, è che il linguaggio del volo si costituisce come linguaggio tecnico distinto quando il volo cessa di essere mito o fantasia per diventare tecnica. Staccatosi allora dal corpo del linguaggio comune, il linguaggio del volo può infine tornarvi:

Ogni linguaggio tecnico, al suo apparire, si distacca dal linguaggio comune, dal sapere comune, e costruisce un lessico di nuove parole, di immagini mentali e di rappresentazioni spaziali, autonome, e nel far questo estende i limiti delle nostre conoscenze e del linguaggio generale, e talvolta cambia in parte anche il nostro modo di vivere e di morire. Ma a poco a poco, perfino la lingua più operativa comincia a restituire qualcosa alle parole e al senso comune, probabilmente nel momento della sua piena maturità, o della sua piena diffusione, o all'inizio del suo declino. È come se liberasse qualcosa che era custodito al proprio interno, nascosto nella sua operatività, idee di comportamento e orientamento, percorsi della mente e della percezione, sentimenti; è come un lento ritorno alla lingua madre. (SOT 31)

A Del Giudice, come si vede, non interessa rilevare l'ingresso dei termini tecnici nel lessico della lingua comune, né altro che debba essere pensato nei termini della linguistica. Il «ritorno alla lingua madre» del linguaggio tecnico è pensato come riflusso, nella più vasta comprensione del mondo dei parlanti, delle percezioni, dei sentimenti, delle idee, delle pratiche che in quel linguaggio tecnico si articolano, o nelle quali, inversamente, quel linguaggio è ingranato. Tale riflusso non sarà quindi descritto in termini linguistici, ma potrà essere esperito discorsivamente, ovvero essere raccolto, per Del Giudice, nel discorso della letteratura. Dopo la riflessione del passo citato, quindi, dovremo aspettarci non osservazioni da linguista, o il rinvio a ciò che

i linguisti possono studiare, ma l'accoglimento nel discorso letterario, ossia nella scrittura letteraria, di quella comprensione. Con ciò siamo nuovamente rimandati alla convinzione di Del Giudice che la letteratura debba incaricarsi di raccontare i nuovi sentimenti delle scienze e delle tecniche, poiché ciò richiederà necessariamente il contributo dei linguaggi tecnici e scientifici, ma siamo anche portati a quei luoghi della sua saggistica, oltre che di *Staccando l'ombra da terra*, in cui egli descrive il linguaggio aeronautico e ne considera il portato possibile per la scrittura letteraria.

Possiamo cominciare dalla terza conferenza parigina sul volo, ossia dal terzo testo della sezione «Volo» di *In questa luce*, intitolato *Un minimo di parole, un massimo di immaginazione*. Come suggerisce il titolo, Del Giudice rileva la concisione del linguaggio aeronautico e la sua capacità di rappresentazione. Dopo averne presentato il lessico – «parole di uso comune per compitare inequivocabilmente le lettere dell'alfabeto normale» (SOT 82) –, chiarisce che a governarne l'uso è una serietà estrema, connessa alle esigenze del volo e alla gravità di ciò che in volo può accadere. Il linguaggio aeronautico è l'unico linguaggio «in cui un errore o un fraintendimento *possono* non avere un'ulteriore occasione per essere chiariti» (SOT 82) e conseguentemente si condensa all'estremo. Per non occupare le frequenze radio oltre il tempo minimo indispensabile – nella conferenza parigina Del Giudice racconta un episodio tragico che illustra l'importanza di questa misura –, esso assume la fisionomia di una «lingua procedurale», alleggerendosi di qualsiasi elemento che non sia strettamente necessario: «il massimo di densità nel minimo di parole» (SOT 83). Questa concisione si unisce quindi a un «massimo di immaginazione» (SOT 83), in quanto i pochi elementi che costituiscono le frasi di questo linguaggio devono bastare a piloti e controllori di volo per immaginare – per *rappresentarsi*, vale a dire – con «un certo quoziente di onestà intellettuale» (SOT 83) posizioni, destinazioni, provenienze, traiettorie, situazioni e intenzioni. È di nuovo la «ben calibrata fantasia», di cui ora riconosciamo la mediazione e l'articolazione nel linguaggio. E tutto ciò, da ultimo, ha «come fine la proprietà e la sicurezza nell'uso di un linguaggio in cui ogni parola, ogni sillaba, comporta il massimo non solo di immaginazione, ma anche di responsabilità».<sup>1</sup> In nessun altro linguaggio «il rapporto tra precisione e re-

<sup>1</sup> Del Giudice, *Il mondo come carta geografica, Manovre di volo, manovre nella vita e Un minimo di parole, un massimo di immaginazione* («Volo»), cit., p. 180.

sponsabilità, tra rispetto della grammatica e *salute*, tra immaginazione ben calibrata e fatti (e tra errore e morte) è così stretto e immediato».<sup>2</sup> In parallelo con ciò che si era detto a proposito della conoscenza del pilota, dunque, si può dire che le specificità tecniche e l'uso del linguaggio aeronautico rispondono a esigenze pragmatiche e a un principio morale. E, come la conoscenza del pilota poteva comprendere una lezione di cura e responsabilità anche per «tutto il resto», così il linguaggio aeronautico può diventare un modello, o almeno un termine di confronto e riflessione, per il diverso dominio della letteratura.

Del Giudice si accosta alla questione sulla scorta di Conrad e di Levi. Possiamo seguire il suo discorso riandando all'inizio di *Mania* – un breve saggio il cui titolo coincide con quello della raccolta di racconti del 1997, ma che Del Giudice scrive successivamente, in dialogo con Ian McEwan –, dove Del Giudice dice di essere sempre stato diviso fra passione per la letteratura e passione «per la meccanica e la tecnica», per cui fin dalle prime prove di scrittura narrativa sarebbe stato incline a introdurre in essa quella «formazione profana» nel campo della meccanica «che comunque appartiene all'esperienza e al senso del “fare” quotidiano».<sup>3</sup> Arriva quindi a parlare di Conrad, amato e lungamente frequentato, e lo descrive come colui che avrebbe narrato il male «attraverso le esperienze di un sapere e di un fare specifico, tecnico e commerciale, che era quello della marineria».<sup>4</sup> È una caratterizzazione della narrativa conradiana che mira a ritrovare nel suo autore, in continuità con il discorso aperto, un modello di scrittura che affronti temi morali attraverso il sapere e l'esperienza di una tecnica<sup>5</sup> ed è indubitabile che alcuni nodi del discorso che Del Giudice svolge a partire dalla considerazione delle specificità della conoscenza del pilota trovino in Conrad una risonanza. Si consideri, per esempio, questo passo della nota prefatoria a *Within the Tides* (1915) che Conrad compone nel 1920:

<sup>2</sup> Ivi, p. 182.

<sup>3</sup> Del Giudice, *Mania* cit., p. 9.

<sup>4</sup> Ivi, p. 12.

<sup>5</sup> Potrebbe anche sembrare una caratterizzazione ovvia – Conrad e la tenebra dell'essere umano – o d'altra parte riduttiva – Conrad scrittore di mare –, ma valga contro entrambi i giudizi la considerazione della necessaria brevità del discorso e della sua destinazione a un pubblico generalista.

The romantic feeling of reality was in me an inborn faculty. This in itself may be a curse but when disciplined by a sense of personal responsibility and a recognition of the hard facts of existence shared with the rest of mankind becomes but a point of view from which the very shadows of life appear endowed with an internal glow. And such romanticism is not a sin. It is none the worse for the knowledge of truth.<sup>6</sup>

Leggendo queste righe, che seguono l'affermazione del carattere tutt'altro che avventuroso della sua esperienza biografica e professionale, il lettore di Conrad penserà forse alle due figure antitetiche del padre Apollo Korzeniowski e dello zio Tadeusz Bobrowski, o al protagonista eponimo e ai temi morali di *Lord Jim*. Il lettore di Del Giudice, d'altra parte, potrà ricordare l'idea della «ben calibrata fantasia», dove immaginazione e aderenza ai fatti, nel senso e nei modi discussi sopra, si uniscono similmente a come qui si intrecciano «romantic feeling of reality» e «recognition of the hard facts of existence», abilitando inoltre a sostenere quelle responsabilità che qui figurano come «sense of personal responsibility». Le risonanze sono manifeste, dicevo, e raggiungono anche la letteratura.

Del Giudice afferma di essere uno scrittore più fantastico che mimetico: se la mimesi postula un rapporto univoco fra parole da una parte e cose o fatti dall'altra, una necessità degli elementi della rappresentazione – interpreto – verificata mediante l'accertamento del legame di ciascuno con un frammento di realtà, la fantasia genera invece le proprie rappresentazioni ricombinando gli elementi che le costituiranno e scoprendo alla fine del processo se la combinazione – rappresentazione – prodotta riesca ad «agganciare [...]» ciò che chiamiamo «la realtà».<sup>7</sup> Questo agganciamento avverrà più o meno probabilmente e in questo senso la fantasia, oltre che «combinatoria», sarà «proba-

<sup>6</sup> Joseph Conrad, *Within the Tides* [1915], a cura di A. Fachard con L. Davies e A. Purrsell, Cambridge University Press, Cambridge, 2012, p. 5. «Il sentimento romantico della realtà era in me una facoltà innata. Questo di per sé può essere una maledizione, ma, se è disciplinato da un sentimento di responsabilità personale e dal riconoscimento dei duri fatti dell'esistenza che condividiamo con il resto dell'umanità, diventa semplicemente un punto di vista dal quale le stesse ombre della vita sembrano come dotate di una luminescenza interiore. E un simile romanticismo non è un peccato. Né può essere dannoso per la conoscenza della verità»; trad. mia.

<sup>7</sup> Del Giudice, *La zona del narrare* cit., p. 173. E cfr. anche D. Del Giudice, *Le storie, i sentimenti, i personaggi, la descrizione...*, in Id., *In questa luce* cit., p. 5: 5; e Id., *Conversazione sull'animale parlante* cit., p. 31.

bilistica».<sup>8</sup> Ma ciò equivale a dire che la rappresentazione letteraria è l'esito di una «fantasia» che si rivelerà più o meno «ben calibrata». L'allentamento del vincolo che stringe la fantasia del pilota alla realtà – la fantasia del pilota non può essere *più o meno* «ben calibrata» – è ciò che rende la fantasia letteraria inservibile per la conduzione di un aeroplano e tuttavia capace di generare rappresentazioni innovative e forse illuminanti della realtà. D'altra parte, anche la fantasia letteraria deve rispondere a una certa idea di rigore, che incontriamo se passiamo da una considerazione della letteratura in quanto discorso, o rappresentazione discorsiva della realtà, alla considerazione, più specificamente, del linguaggio della letteratura. Per questo, conviene tornare a Conrad.

Nel passo di *Mania* citato sopra, Conrad è ricordato come l'autore di *Tifone* e di *Cuore di tenebra* e da questi romanzi (romanzi brevi o racconti lunghi, o magari *novellas*, secondo la terminologia critica anglosassone) Del Giudice torna ai manuali tecnici – alla sfiducia nei manuali del capitano MacWhirr di *Tifone* e al ritrovamento da parte di Marlow, già citato, dell'*Inquiry into Some Points of Seamanship* –, per ricordare infine il breve saggio conradiano *Fuori della letteratura* (*Outside Literature*; 1922).<sup>9</sup> Conrad vi confronta la prosa letteraria con quella degli avvisi ai naviganti, ossia dei documenti informativi sul mare, sul tempo e sulla navigazione che i marinai ricevono e usano abitualmente, e osserva, da una parte, che dagli avvisi deve essere esclusa qualsiasi deriva dell'immaginazione e che essi non devono spalancare orizzonti o abissi alla visione morale, né, ancora, suscitare emozioni di alcun genere: tutto ciò appartiene essenzialmente alla letteratura e sarebbe micidiale se si producesse nella lettura degli avvisi (analogamente Del Giudice si soffermava su ciò che deve essere escluso dal linguaggio aeronautico e ammette per la letteratura ma non per il volo, come abbiamo appena osservato, che la «fantasia» sia *più o meno* «ben calibrata»); dall'altra, che, per quanto avesse sempre lavorato con scrupolo ai propri testi letterari, la scrittura di un avviso sarebbe stata per lui un compito di gravità e impegno straordinari, per la consapevolezza delle conseguenze che un errore avrebbe potuto comportare. «Gli avvi-

<sup>8</sup> Ivi, pp. 180 e 173.

<sup>9</sup> Cfr. J. Conrad, *Outside Literature* [1922], in Id., *Last Essays*, a cura di H. R. Stevens e J. H. Stape, Cambridge UP, Cambridge, 2010, pp. 30-33.

si ai naviganti», conclude Del Giudice inserendosi nel discorso conradiano, «corrispondono a un unico ideale: quello dell'assoluta responsabilità».<sup>10</sup>

Come si vede, il confronto tra letteratura e avvisi è condotto in termini contrastivi, ma la differenza irriducibile è quella individuata dalla prima delle due osservazioni di Conrad, relativa alla dimensione immaginativa, conoscitiva ed emozionale propria della letteratura. L'«assoluta responsabilità» che governa la scrittura degli avvisi, al contrario, apre visibilmente al rilievo di una possibile analogia con la letteratura e infatti basta andare a un'altra pagina di Del Giudice – il dattiloscritto di una conferenza tenuta a Roma il 23 febbraio 1988, pubblicato postumo in *Del narrare* – per trovare un'affermazione di questa analogia. Del Giudice conclude infatti il suo intervento parlando del «sentimento della responsabilità, e quindi della morale di chi fa questo mestiere» della narrazione, e sostenendo che dovere dello scrittore sia inseguire i propri «fantasmi», che certo restano tali, o le proprie «ossessioni», con «precisione».<sup>11</sup> Cita anche allora *Outside Literature*,<sup>12</sup> ma più lungamente, e, dopo avere raggiunto le parole di Conrad sull'«ideale della perfetta esattezza» in cui si traduce il senso di responsabilità che governa la scrittura degli avvisi, finisce con queste parole: «forse quello che io cerco di leggere nei libri degli altri e cerco di scrivere nei miei è proprio la possibilità di lanciare Avvisi ai naviganti, avvisi a quelli che, come me, vanno per mare».<sup>13</sup> Mentre insegue i propri fantasmi, anche la scrittura letteraria deve essere governata da un principio di responsabilità che assume la forma di una ricerca dell'esattezza, o della precisione della parola.<sup>14</sup> Il portato dei linguaggi tecnici per il linguaggio della letteratura può essere inteso di nuovo come sollecitazione e formazione alla cura e alla responsabilità.

<sup>10</sup> Del Giudice, *Mania* cit., p. 13.

<sup>11</sup> D. Del Giudice, *Ci sono nuovi sentimenti da raccontare?*, in Id., *Del narrare* cit., pp. 216-227: 225.

<sup>12</sup> Il saggio è citato ancora altrove, a riprova della sua importanza per Del Giudice: cfr. per esempio Del Giudice, *Conversazione sull'animale parlante* cit., pp. 33-34; D. Del Giudice, *Il giovane Conrad*, in Id., *Del narrare* cit., pp. 127-132: 131; e in Del Giudice, *Il mondo come carta geografica, Manovre di volo, manovre nella vita e Un minimo di parole, un massimo di immaginazione* («Volo») cit., pp. 186-189.

<sup>13</sup> Ivi, p. 227.

<sup>14</sup> Userò *esattezza* e *precisione* come equivalenti, poiché non mi sembra che Del Giudice ne distingua i significati o l'uso.



Ci si potrebbe aspettare, ora, che questa valorizzazione dell'esattezza porti con sé il nome di Calvino, che sotto il titolo dell'esattezza, con «un disegno dell'opera ben definito e ben calcolato» e l'evocazione di immagini icastiche, aveva invocato pochi anni prima «un linguaggio il più preciso possibile come lessico e come resa delle sfumature del pensiero e dell'immaginazione», ovvero quel linguaggio che resisteva alla perdita di forma – banalizzazione, superficialità, casualità, approssimazione – che Calvino deplorava nel discorso, nella cultura e nella vita sociale, e per il quale la letteratura poteva ancora essere una «Terra Promessa».<sup>15</sup> Invece Del Giudice non cita le *Lezioni americane*, né altri luoghi calviniani – la ricerca dell'esattezza o precisione è una costante della scrittura di Calvino, della sua autocoscienza poetica e della sua riflessione sulla lingua – e tuttavia la lezione dell'amico e maggiore è evidente in passi come quello, già citato, in cui Del Giudice dichiara il proprio intento di «far emergere una figura dal suo rapporto con lo spazio, dai suoi movimenti, da una complessità di particolari e di relazioni che, se descritte con esattezza, dovrebbero produrre contemporaneamente l'immagine di una persona e del suo sentire in un determinato luogo».<sup>16</sup> Come in Calvino (che a sua volta risaliva a Leopardi), l'esattezza della descrizione è legata all'immaginare e al sentire. Forse l'assimilazione della lezione calviniana era così pervasiva – ma anche in quanto corrispondeva a un'autonoma riflessione e a un'inclinazione propria di Del Giudice, indubbiamente – che non sembrava nemmeno necessario dire il nome del maestro. O forse – ma le due motivazioni potrebbero convivere – Del Giudice voleva focalizzare il discorso, più che sull'esattezza, sul principio di responsabilità a cui essa, come abbiamo detto, si informa. Per questo al nome di Conrad può seguire quello di Primo Levi.

La rilevanza del modello leviano per una scrittura che voglia attingere ai linguaggi delle scienze è abbastanza ovvia. Nella scrittura di Levi il lessico scientifico è una presenza massiccia e pervasiva, soprattutto nella variante del lessico chimico, e, come per Calvino, risponde a un'esigenza non solo di precisione referenziale, ma anche di ordinamento razionale, essendo il lessico di ogni scienza correlato a una tassonomia, e per questo è soprattutto esemplare *Il sistema periodico* (1975). Il modello della scrittura scientifica,

<sup>15</sup> I. Calvino, *Lezioni americane* [1988], in Id., *Saggi*, a cura di M. Barenghi, Mondadori, Milano, 1995, vol. I, pp. 627-753: 677 e 678. Anche l'idea di un procedimento combinatorio della fantasia letteraria, d'altra parte, richiama Calvino.

<sup>16</sup> Del Giudice, *La conoscenza della luce* cit., p. 47.

conseguentemente, non è solo lessicale, ma anche sintattico e testuale, poiché Levi cerca precisione, rigore, ordine e concisione a ogni livello di strutturazione del linguaggio, con una costanza tale che anzi vi si è letto in controluce un tratto ossessivo, o nevrotico, generato forse dall'attrito con la contraddittorietà e l'irrazionalità irriducibili del reale.<sup>17</sup> La preminenza del lessico chimico, fra gli altri, discende poi, come è ovvio, dalla specifica formazione di Levi, chimico per studi e per professione, e si lega quindi alla fondamentale componente autobiografica della sua scrittura, per la quale la scienza, e la chimica innanzitutto, è volta a volta o congiuntamente tema, sorgente di risorse linguistiche – anche per via metaforica, se pensiamo (soprattutto, ma non solo) alla sua fantascienza –, conoscenza e modello di relazione con il reale: abito mentale di interrogazione, esplorazione, analisi e critica che l'autore, rifiutando la divisione fra le due culture, porta con sé nella scrittura.

Del Giudice avrebbe condotto una lettura sistematica dell'opera di Levi per scrivere l'introduzione all'edizione delle sue opere nella «Nuova universale» Einaudi, del 1997, ed era consapevole di questa molteplicità di sensi e di funzioni del linguaggio scientifico per l'autore di *Se questo è un uomo*, del *Sistema periodico* e delle *Storie naturali*. Ciò che più sembra interessargli, tuttavia, è di nuovo quella relazione fra linguaggio, esattezza e responsabilità che già aveva rintracciato in Conrad.

Nell'introduzione appena ricordata Del Giudice si sofferma sull'amore del protagonista della *Chiave a stella* (1978) Faussone per il «lavoro ben fatto» e rileva nel racconto «una nota epica, epica del lavoro ben fatto».<sup>18</sup> Quest'epica del lavoro, continua Del Giudice, è talvolta «temprata dal linguaggio del fare, gergo tecnico che di per sé non avrebbe risonanza poetica o letteraria, ma l'acquista», e si lega, di nuovo, all'idea di responsabilità per l'opera che si produce mediante l'esercizio di una tecnica: «Tema del libro è l'*opera* – metallica, chimica, letteraria –, l'opera del montatore Faussone, l'opera del chimico Levi, l'opera del narratore Levi [...]; tema del libro sono il piacere e la fatica che le opere danno tutte, nell'ordine appunto del *lavoro ben fatto*, e nell'ordine della responsabilità».<sup>19</sup> Con apparente paradosso, questo senti-

<sup>17</sup> Cfr. P. Zublena, *L'inquietante simmetria della lingua. Il linguaggio tecnico-scientifico nella narrativa italiana del Novecento*, Edizioni dell'Orso, Alessandria, 2002, pp. 83-86.

<sup>18</sup> Del Giudice, *Introduzione* cit., p. XLIV.

<sup>19</sup> Ivi, p. XLVII.

mento di responsabilità per la qualità del proprio lavoro che Del Giudice rileva può convivere con un sentimento antitetico di affrancamento da qualsiasi responsabilità di ordine pragmatico che la narrativa letteraria, per il suo statuto estetico ed eventualmente finzionale, può indurre in chi scrive. A dirlo è lo stesso Levi narratore, che a Faussone spiega appunto che gli scrittori non costruiscono tralicci che possano cadere e uccidere qualcuno: «Siamo insomma degli irresponsabili, e non si è mai visto che uno scrittore vada sotto processo o finisca in galera perché le sue strutture si sono sfasciate».<sup>20</sup> Nell'esercitare la tecnica della scrittura, nondimeno, l'autore deve lavorare secondo un principio di responsabilità che impone di produrre un «lavoro ben fatto».

Il seguito del discorso torna sul tema dell'errore e sul senso che esso assume, come abbiamo visto, per la maturazione di una consapevolezza della condizione umana. Al «lavoro ben fatto» si contrappone infatti «l'errore», del quale è necessario fare esperienza: «“per me un uomo che non abbia mai avuto un collaudo negativo», sentenzierà Faussone, «non è un uomo [...]”».<sup>21</sup> Siamo così ricondotti a Conrad, convocato da Del Giudice come secondo campione «dell'etica del 'lavoro ben fatto' e dell'errore»<sup>22</sup> e già descritto in questi termini da Levi in un'intervista del 1979 con Giuseppe Grassano, nella quale Levi spiega di avere attinto da Conrad l'idea del potere salvifico del lavoro, ma di un lavoro nel quale si debba provare e necessariamente sbagliare, poiché «[c]hi fa un lavoro in cui non si sbaglia mai è fuori della condizione umana».<sup>23</sup> Nel *Sistema periodico* questa esperienza dell'errore assume innanzitutto la forma del procedere per prove ed errori del chimico, ovvero di una professione le cui pratiche sono fondate in una scienza, ma il senso

<sup>20</sup> P. Levi, *La chiave a stella* [1978], in Id., *Opere complete* cit., pp. 943-1105: 988. Del Giudice gli fa eco nel finale della terza conferenza parigina, dove diceva, citato ancora Conrad, *Outside Literature*, che gli scrittori, se sbagliano e cadono, cadono da soli, «e sono cadute non in un abisso ma cadute da uno sgabello, che non provocano catastrofi ma solo una leggera, fugace ilarità»; Del Giudice, *Il mondo come carta geografica, Manovre di volo, manovre nella vita e Un minimo di parole, un massimo di immaginazione* («Volo») cit., p. 189.

<sup>21</sup> Del Giudice, *Introduzione* cit., p. XLVIII; e cfr. Levi, *La chiave a stella* cit., p. 1083. Nel primo capitolo di *Staccando l'ombra da terra*, ricordo, Bruno invitava il protagonista al primo volo solista solo dopo che questi aveva «visto l'errore».

<sup>22</sup> Ivi, p. XLIX.

<sup>23</sup> G. Grassano, *Conversazione con Primo Levi*, in P. Levi, *Conversazioni e interviste 1963-1987*, a cura di M. Belpoliti, Einaudi, Torino, 1997, pp. 167-184: 169; ed. orig. in G. Grassano, *Primo Levi*, La Nuova Italia, Firenze, 1979, pp. 3-17.

secondo che passa per questo confronto razionale con la materia è quello del provarsi per conoscere se stessi e il proprio valore, senso per il quale l'amata narrativa conradiana, con la sua componente avventurosa e la sua costante interrogazione morale, costituiva un precedente ineludibile: basti pensare a opere come *Youth* (1898) o *The Shadow Line* (1917), che ordiscono il romanzo di formazione dei rispettivi protagonisti intorno ai loro primi incarichi di comando e alle prove che essi devono affrontare. E potremmo chiederci se l'esito estremo di queste prove, con la conoscenza dell'errore che esse impongono, non sia proprio quella consapevolezza della fallibilità umana di cui abbiamo parlato attraverso Gadamer e di cui il Marlow di *Heart of Darkness* (1899) e *Lord Jim* (1900), con la sua postura interrogativa e dubitante, sembra a tratti un'incarnazione.

Ad ogni modo, l'idea di lavoro che Levi propone – esercizio accurato di una tecnica, responsabilità e piacere per l'opera prodotta, procedimento per prove ed errori – non può comprendere né il lavoro forzato del Lager, né il lavoro alienante dell'operaio bloccato alla catena di montaggio, come Levi chiarisce in risposta a chi, da sinistra, gli aveva contestato di non avere condotto una critica del lavoro alienante: «Ma io volevo scrivere un libro diverso»,<sup>24</sup> insiste, e da narratore della *Chiave a stella* arriva a suggerire che la competenza nel proprio lavoro possa essere «il tipo di libertà più accessibile, più goduto soggettivamente, e più utile al consorzio umano».<sup>25</sup> Si deve combattere perché ciascuno conservi il frutto del proprio lavoro, osserva altrove, e «perché il lavoro stesso non sia una pena», ma non per questo si devono legittimare l'odio preconcepito per il lavoro e la denigratoria riduzione dell'impegno a servilismo. L'amore o l'odio per l'opera, infine, gli sembrano essere «un dato interno, originario» e legato alla storia individuale di ciascuno, più che una conseguenza delle «strutture produttive».<sup>26</sup>

È certo un'idea di lavoro che può essere verificata più facilmente dal lavoro borghese, qualificato e non coatto a causa di rapporti di forza economici ineguali, che dal lavoro operaio (sicché la contestazione da sinistra non era sorprendente). Soprattutto, l'ultima affermazione sull'amare il proprio lavoro, o invece odiarlo, come espressione di inclinazioni individuali, più che di

<sup>24</sup> *Ibidem*.

<sup>25</sup> Levi, *La chiave a stella* cit., p. 1074.

<sup>26</sup> *Ivi*, p. 1016.

strutture produttive, sembra trascurare che la storia individuale di ciascuno ha come scenario una società ineguale e in questo senso sembra esprimere una prospettiva borghese. Per il tema che stiamo affrontando, tuttavia, è forse più interessante osservare che qualcosa di simile dice il Marlow di *Youth* (1898), meno incline a contrariare il pubblico vittoriano del Marlow che un anno dopo risalirà il Congo, quando i marinai della Judea, sulla quale egli compie il suo primo viaggio in Oriente, salgono sugli alberi della nave per aggiustarne le vele e portano a termine il compito con una cura ed esponendosi a rischi che le loro condizioni di lavoro non possono giustificare in alcun modo, sicché, conclude Marlow, dev'essere qualcosa di innato, della *nazione* inglese, a sostenere le loro azioni.<sup>27</sup> Con ciò non voglio certo assimilare la visione politica di Levi a quella di Conrad, peraltro irriducibile a questo o quel campione testuale, se non altro perché al riconoscimento di legittimità e necessità della lotta sindacale da parte di Levi sarebbe troppo facile contrapporre, sebbene ancora per campioni testuali, l'abietto proto-sindacalista Donkin del *Nigger of the "Narcissus"* (1897).<sup>28</sup> Ciò che davvero accomuna Conrad e Levi è una considerazione del lavoro che cerca di disporsi nell'orizzonte dell'etica mettendo tra parentesi quello della politica, o che alla politica cerca di arrivare per l'etica. Ed è in questo orizzonte dell'etica che si può parlare, anche con Del Giudice, di un'«epica del lavoro ben fatto»: un'epica minore, indubbiamente, che potrebbe essere esemplificata dal personaggio anche comico del capitano MacWhirr di *Typhoon* (1902), che Levi evoca in coda alla *Chiave a stella* per affermare che il suo Faussone, come il MacWhirr conradiano, è un'invenzione dell'autore.<sup>29</sup>

<sup>27</sup> Cfr. J. Conrad, *Gioventù* [1898], in Id., *Tifone, Gioventù*, trad. di A. Politzer e G. Miglietta, testo inglese a fronte, Mondadori, Milano, 2021, pp. 204-287: 258.

<sup>28</sup> D'altra parte, converrebbe almeno ricordare che Italo Calvino, già tra gli ultimi anni quaranta e i primi anni cinquanta, ammetteva che Conrad fosse stato «un reazionario irriducibile», ma lo imputava alla sua appartenenza «all'antico capitalismo mercantile», che avrebbe avuto una propria etica fondata su razionalità, disciplina, coraggio e senso del dovere, estranea dunque all'azione rapace del nuovo capitalismo coloniale, e soprattutto invitava a riappropriarsi della sua opera coloro che, cercando il cambiamento sociale, avrebbero potuto riconoscere con Conrad il potenziale di elevazione del lavoro; I. Calvino, *I capitani di Conrad* [1954], in Id., *Saggi cit.*, pp. 814-819: 818 e 819; e Id., *Joseph Conrad scrittore poeta e uomo di mare* [1949], in Id., *Saggi cit.*, pp. 811-813: 812.

<sup>29</sup> E Del Giudice precisa che un capitano MacWhirr, a dire il vero, Conrad lo aveva conosciuto, nel 1887; ma ciò non significa che il MacWhirr di *Typhoon* sia un ritratto del suo

Responsabilità, produzione di un lavoro ben fatto, confronto con l'errore restano infine le coordinate di un orientamento morale della scrittura che Del Giudice discute sulla scorta di Conrad e Levi. Per l'*elocutio*, come si è detto, l'implicazione che ne deriva è quella dell'esattezza; non sembra invece che a Del Giudice interessi altrettanto quella concisione, o perfino brevità, che pure riconosce come un tratto saliente del linguaggio aeronautico («un minimo di parole», diceva). Ne vede il portato in Saint-Exupéry, nel cui stile nota una «concentrazione» e «frasi brevi, un po' apodittiche e fortemente intense» (SOT 109), che potrebbero derivare dalle comunicazioni aeronautiche (in Morse, all'epoca), e cita un altro passo di *Outside Literature* in cui Conrad, richiamando le massime di La Rochefoucauld, ammette che la concisione possa appartenere al linguaggio della letteratura, ma non sembra interessato a infonderla nella propria scrittura. Del Giudice è uno scrittore di misure brevi, si usa dire, ma entro queste misure non persegue brevità o concisione.

L'ultima osservazione ci conduce alla verifica sul testo di *Staccando l'ombra da terra* dell'orientamento all'esattezza, mediante l'uso di lessico tecnico-scientifico e secondo un principio di responsabilità della scrittura, che Del Giudice afferma nelle pagine di riflessione critica e poetica citate. Ciò che innanzitutto si riscontra, allora, è un uso massiccio, in tutti i capitoli, del lessico aeronautico, nelle sue diverse componenti fisiche, ingegneristiche, meteorologiche, geografiche, di gergo delle comunicazioni radiofoniche o altre. Paolo Zublena ha descritto quest'uso, «di una frequenza senza precedenti»,<sup>30</sup> con precisione non minore di quella dello stesso Del Giudice e pertanto, per un referto analitico, rimando senz'altro al suo studio. Qui mi limito a registrare la coerenza della scrittura con la poetica, per soffermarmi invece, nel seguito, su ciò che eccede la capacità di rappresentazione del lessico aeronautico, o del lessico tecnico-scientifico in generale, ma concorre ad attuare nella scrittura il principio di esattezza affermato.

Come è ovvio, infatti, lo stile di *Staccando l'ombra da terra* non si definisce solo per la presenza di lessico aeronautico, sia perché questo stesso lessico interagisce con un lessico non aeronautico (non tecnico-scientifico), sia perché la miscela lessicale risultante si organizza in una «sintassi liberata

omonimo reale. Cfr. Del Giudice, *Introduzione* cit., p. XXI, n. 17.

<sup>30</sup> P. Zublena, *L'inquietante simmetria della lingua. Il linguaggio tecnico-scientifico nella narrativa italiana del Novecento*, Edizioni dell'Orso, Alessandria, 2002, p. 133.

e accumulativa»<sup>31</sup> che può caricarsi di un intenso patetismo, modulandosi tuttavia sulle diverse gradazioni del sentimento. Si rilegga questo passo di «Fino al punto di rugiada»:

Credero agli strumenti, diceva Bruno nel suo ironico infinito imperativo, non alzare gli occhi dal cruscotto se non vedi fuori, fidati solo degli strumenti, e tu cominciasti a fidarti ciecamente inseguendo lancette e numeri con un frenetico lavorio di manetta pedali e volantino, ma il volantino divenne all'improvviso pastoso e lasco tra le mani, con delle strane vibrazioni, e queste sapevi bene cosa fossero, questo sì che lo sapevi: era lo stallo che arrivava, stavi entrando in stallo. Non voglio morire, disse la tua voce alta, non posso morire qui, ciò contrasterebbe con la mia natura di sopravvissuto, e mentre così dicevi o pensavi o gridavi l'aereo sprofondò, cadendo giù di lato. (SOT 75)

Il passo presenta alcuni tecnicismi aeronautici – «cruscotto», «pedali», «volantino», «stallo» –, peraltro facilmente comprensibili per qualsiasi lettore, ma l'interazione con gli oggetti e la risposta alla contingenza che essi denotano, con ciò che ne consegue, sono descritte mediante altre parole – «pastoso», «lasco», «strano», «sprofondò», «cadendo» – che esulano dal lessico aeronautico e tuttavia sono anch'esse necessarie per rendere il sentimento degli eventi del protagonista. Congiuntamente, la sintassi raffigura con le proprie movenze il divenire di questo stesso sentimento nell'azione: dopo la ripetizione del monito di Bruno, che si avvale del blando tecnicismo linguistico «infinito imperativo», la coordinata «e tu cominciasti...» rende mediante la congiunzione la consecuzione dell'azione che a quel monito si attiene, mentre la successiva avversativa «ma il volantino divenne all'improvviso...» e lo sfilacciarsi della struttura sintattica che sopraggiunge con «e queste sapevi bene...» raffigurano il sentimento di perdita di controllo del protagonista e il panico che trabocca nel discorso endofasico affiorante ad alta voce in «Non voglio morire [...], non posso morire qui»: le stesse parole per le quali il narratore, riferendo il primo momento di panico vissuto nel rendersi conto di essersi perduto fra le nuvole, aveva detto che «il linguaggio aeronautico non contempla desideri, neppure desideri cruciali, soltanto posizioni e direzioni» (SOT 71). Dopo lo stallo e la caduta libera da 5.000 a 400 piedi, a salvare il protagonista sono le informazioni che l'Ente gli fornisce in quel linguaggio

<sup>31</sup> Ivi, p. 122.

oggettivo e circoscritto. Per raccontare con precisione l'esperienza vissuta, però servono anche altre risorse linguistiche: altro lessico e altra sintassi, nonché i dispositivi narrativi già descritti – persone pronominali e verbali, tempi verbali, forme di referto del discorso e del pensiero –, che si uniscono a lessico e sintassi non solo per produrre un'«energizzazione patica della precisione del linguaggio settoriale»,<sup>32</sup> ma anche, più ampiamente, per generare la capacità di significazione, anche per via figurale, del racconto letterario del volo. «Di tutto questo», dice il narratore delle proprie esperienze e riflessioni, «Bruno non parlava» (SOT 86). Disporre del linguaggio aeronautico, ma non di altro linguaggio, può bastare per volare, ma non per raccontare il volo. Per questo racconto, che deve seguire con appropriata esattezza il flusso metamorfico delle nubi come quello dei pensieri e delle emozioni – per raccontare insomma «tutto il resto» –, servono le più ricche risorse linguistiche della letteratura.

<sup>32</sup> Ivi, p. 25.



## V. Scrivere per testimoniare

Nelle pagine precedenti mi sono concentrato sui capitoli di racconto dell'esperienza di volo del protagonista e narratore. Ora vorrei guardare ai capitoli che narrano episodi o momenti di storia dell'aviazione: «Tra il secondo 1423 e il secondo 1797», «*Pauci sed semper immites*», «*Unreported inbound Palermo*» e «Doppio decollo all'alba» (ma quest'ultimo, come si è detto, appartiene anche all'altro filone). Vorrei mostrare come in questi capitoli la letteratura assuma una funzione testimoniale, che possiamo studiare tornando innanzitutto al passo del terzo capitolo in cui il narratore dice che diventare pilota aveva comportato per lui la perdita di un'originaria doppia natura: «la mia natura di cosa aeroplanesca e la mia natura testimoniale» (SOT 25). Ho suggerito sopra che questa affermazione non possa essere accolta senza discussione, non solo perché il narratore riconosce subito che, d'altra parte, il suo «stadio metallico» deve essere in qualche modo sopravvissuto (SOT 25), ma anche perché la testimonianza non scompare affatto dalle sue occupazioni. Per rendersene conto, basta uno sguardo anche corsivo proprio ai capitoli del filone storico: «Tra il secondo 1423 e il secondo 1797» inscena un dialogo fra i piloti defunti di un aereo precipitato, con il protagonista e narratore che ascolta (in quanto personaggio) e riferisce (in quanto narratore); in «*Pauci sed semper immites*» il protagonista e narratore è di nuovo intento a raccogliere e riferire, nei suoi due ruoli, il racconto di Martino Aichner; «*Unreported inbound Palermo*» ha una struttura narrativa eccentrica, sulla quale dovremo soffermarci brevemente, ma di nuovo il narratore, che in questo capitolo tende a identificarsi con l'autore, riferisce un evento per il tramite di voci e indizi, per così dire, ritrovati; e in «Doppio decollo all'alba», infine, l'ultimo volo di Saint-Exupéry e la sua morte sono il termine a cui tende l'altro volo del protagonista con Bruno, che il narratore racconta anche attraverso le testimonianze più o meno attendibili succedutesi negli anni, fino alla conversazione telefonica con René Gavoille. Gli «eroi morivano e loro era la gloria», dice il narratore pensando ai personaggi conosciuti al cinema d'estate, da bambino, ma gli amici restavano e tramandavano la memoria dell'accaduto, garantendone «l'utilità» (SOT 24). Nei capitoli del filone storico, il protagonista e narratore interpreta questo ruolo incontrando o richiamando, in

forme fantastiche o mediate, i defunti di una serie di episodi tragici della storia dell'aviazione civile e militare: le vittime del disastro di Conca di Crezzo e della strage di Ustica, i piloti degli aerosiluranti italiani della Seconda guerra mondiale, Saint-Exupéry *pilote de guerre* nello stesso conflitto. I racconti che ne derivano non sono tuttavia improntati a un tono epico, come potrebbe suggerire l'accento alla gloria degli eroi, d'altronde riferito ai personaggi del cinema all'aperto, ma a un sentimento tragico o elegiaco, variamente modulato da un capitolo all'altro.

Ciò rimanda anche ad alcune osservazioni che Del Giudice propone nell'introduzione già citata alle *Opere* di Levi. In un paragrafo intitolato «Il testimone ha una sua funzione, una sua finzione»,<sup>1</sup> Del Giudice ritrova nella testimonianza la radice della narrativa leviana e ne discute le manifestazioni, arrivando all'idea dei *Sommersi e i salvati* – ma è citato anche Jacques Derrida, *L'istante della mia morte* (1995) – che i veri testimoni non siano i salvati, ma i sommersi – i defunti, gli annientati – e che i salvati parlino, come scrive Levi, «per delega». <sup>2</sup> In certo modo, questa riflessione di Levi, su Levi, sembra valere anche per i capitoli del filone storico di *Staccando l'ombra da terra*, dove la testimonianza del narratore, come si è detto, nasce dall'ascolto di altri che sono defunti, o dalla ricerca di tracce delle loro esistenze svanite.<sup>3</sup>

La narrazione svolge dunque una funzione testimoniale. La presunta impossibilità di essere piloti e testimoni, o di essere ancora testimoni una volta divenuti piloti, si riduce forse alla mera impossibilità di esercitare i due ruoli contemporaneamente, ovvero alla distinzione fra i capitoli di racconto dell'esperienza di volo propria, dove prevale l'impegno del pilota, e quelli del filone storico, dove prevale la testimonianza. Ma anche questa inconciliabi-

<sup>1</sup> Del Giudice, *Introduzione* cit., pp. XIV-XXIV.

<sup>2</sup> P. Levi, *I sommersi e i salvati* [1986], in Id., *Opere complete*, a cura di M. Belpoliti e D. Del Giudice, Einaudi, Torino, 1997, vol. II, pp. 995-1153: 1056; cit. in Del Giudice, *Introduzione* cit., p. XXIV.

<sup>3</sup> In *Narrare e vedere* (testo preparato originariamente per una conferenza ferrarese del 1991, a cui fece seguito un articolo apparso sul «Corriere della Sera» del 17 febbraio 1991, *Elogio dell'ombra*; cfr. Agostini, *Daniele Del Giudice e la «varietà di tutto il resto»* cit., p. 103), citando Barthes e Maurice Blanchot, Del Giudice scrive che le immagini non sono che spoglie, anche le immagini letterarie, e che in fondo un narratore genera effetti, agisce, con le salme, i corpi, i cadaveri che sono le sue immagini; Del Giudice, *Narrare e vedere* cit., p. 208. In questi capitoli di *Staccando l'ombra da terra* l'idea trova un'attuazione in certo modo letterale, con un procedimento figurativo la cui funzione è appunto testimoniale.

lità di esercizio tende a essere superata nella confluenza del capitolo finale, coerentemente con ciò che si è detto del pervenire il racconto di formazione del pilota a un orizzonte storico.



## *VI. Ascolto e narrazione*

Consideriamo più analiticamente il secondo capitolo. Dopo l'ultimo dialogo con Bruno, il primo capitolo si concludeva, come abbiamo ricordato, nel segno del «celeste errore» (SOT 14). Il successivo «Tra il secondo 1423 e il secondo 1797» mette in scena un'altra coppia di piloti, di nuovo un giovane e un anziano, che il protagonista incontra o sogna di incontrare sul campo quando ormai è rimasto solo e sta per scendere una notte calda e umida d'agosto. Il primo a parlare è il giovane, che ricorda con rammarico il tempo di un'altra sera e di un altro volo: «Ci fosse stato un tempo così quella sera [...], ci fosse stata una luna così, un sereno così» (SOT 15). Quindi i due piloti, che si rivelano due defunti, ombre dei piloti che erano stati, rievocano, prevalentemente in discorso diretto, il dialogo svoltosi fra loro tra il secondo 1423 e il secondo 1797 – circa sei minuti – del volo in cui erano deceduti, ricordandosi a vicenda le parole pronunciate e la sequenza di eventi che aveva condotto alla caduta dell'aereo.

Il racconto si riferisce a un disastro aereo realmente avvenuto, l'incidente di Conca di Crezzo. Il secondo pilota, chiamando aiuto, dice infatti «Alitalia 460» (SOT 19), ossia nomina il volo dell'incidente del 15 ottobre 1987 nel quale 37 persone – 34 passeggeri e i tre membri dell'equipaggio – morirono precipitando, alle 19,28, sulle montagne comasche, presso Conca di Crezzo. Il volo, decollato da Milano Linate, sarebbe dovuto atterrare a Colonia/Bonn. La sentenza definitiva, nel 1995, attribuì la responsabilità del disastro ai piloti, che non sarebbero stati capaci di reagire correttamente alla formazione di ghiaccio sulle ali. Le sentenze precedenti, superate nell'ultimo grado di giudizio, avevano indicato come responsabili anche il progettista dell'aereo, a cui si imputava che il velivolo non potesse affrontare in sicurezza le condizioni atmosferiche incontrate, e tre funzionari della compagnia aerea, per non avere garantito il necessario addestramento dei piloti e non avere predisposto un manuale adeguato.

Del Giudice non prende posizione sulle responsabilità e sulle sentenze. Non troviamo né una discussione di carattere saggistico, sebbene altrove nel testo, come abbiamo visto, questa possibilità della scrittura sia esperita largamente, oltre che con la competenza tecnica che la discussione avrebbe richiesto, né

giudizi del narratore che si possano caricare dell'autorità dell'autore. A raccontare i fatti e a interrogarsi sulle responsabilità sono invece i due piloti in dialogo, senza che una voce sovraordinata intervenga ad avvalorarne, precisarne o confutarne le affermazioni, cosicché la discussione resta interamente, bachtinianamente romanzesca.<sup>1</sup>

È soprattutto il giovane a tornare sugli eventi e a interrogarsi ossessivamente sulla loro dinamica. Quando sembra che il dialogo possa diventare una disputa su chi fosse il principale responsabile della conduzione dell'aereo al momento della caduta, il più anziano lo interrompe dicendo che «ormai non importa, credimi davvero non importa» (SOT 16), e si rivolge al narratore con queste parole:

Lo sente?, mi domandò aggiustandosi la visiera del berretto, sente come ne parla? [...] Ecco, non facciamo altro, siamo rimasti uniti anche dopo lo schianto, lui non si dà pace, eppure ci attenemmo al manuale, né più né meno, ma vede com'è lui, forse perché è giovane, e lo resterà per sempre. (SOT 17-18)

Segue, a rilevare l'esemplarità della vicenda, una riflessione silenziosa del narratore sull'aeroporto, che avrebbe potuto essere qualsiasi aeroporto, ovunque e in qualsiasi tempo di quel «primo secolo aviatorio, il luogo di ogni partenza e di ogni arrivo, di ogni mancata partenza, di ogni mancato arrivo» (SOT 18) – motivo dell'arrivo mancato, che era già stato evocato nel primo capitolo e tornerà nel capitolo sulla strage di Ustica e in «Doppio decollo all'alba», nelle parole di Saint-Exupéry –, dopodiché il giovane riprende a raccontare e procede fino al momento in cui il pilota anziano aveva detto «piano e desolato e stupefatto precipitiamo...» (SOT 19). Nuovamente il pilota anziano prega il giovane di smettere, «come una preghiera rituale» (SOT 19), ma il giovane continua finché l'aereo cessa di essere un aereo, «eravamo semplicemente quindicimila chili di metallo e fibre e plastica e persone che venivano giù a piombo» (SOT 19) – motivo della trasformazione: dopo le trasformazioni del racconto di formazione, le trasformazioni della materia, con il cielo che si rivela acqua nelle nubi, l'acqua che diventa ghiaccio e adesso l'aereo che diventa corpo morto in caduta, fino alla citazione lucreziana di «Fino al punto di rugiada» (cfr. SOT 77) –, mentre la nube in cui si erano imbattuti si allontana

<sup>1</sup> In questo caso mi riferisco al concetto di romanzo polifonico discusso da Michail Bachtin in *Dostoevskij. Poetica e stilistica* [1963], trad. di G. Garritano, Einaudi, Torino, 1968.

sgravata del proprio carico d'acqua, inconsapevole della tragedia che ha causato – variazione sul *topos* dell'indifferenza della natura alle tragedie umane, che ritroveremo in «*Pauci sed semper immites*» nell'incredulità di Martino Aichner di fronte alla possibilità di morire nel paesaggio del Mediterraneo (cfr. SOT 41) e in «Fino al punto di rugiada» nei delitti «inconsapevoli» della nebbia (SOT 69).<sup>2</sup> Lo stupore si unisce al dolore per l'evento irreversibile e fatale: venivamo «giù a piombo [...] senza poter far niente» (SOT 19), dice il giovane; tutto era ormai «accaduto e terribile e irrevocabile», aggiunge il protagonista e narratore (SOT 20). Quindi il tono diventa più pacato, anche se il giovane tornerà al momento del disastro suggerendo che le sue manovre e quelle del pilota più anziano potessero essere state involontariamente conflittuali e ripetendo che comunque avevano seguito il manuale e che «da qualche parte doveva esserci un errore o un'incompletezza» (SOT 20-21). Sull'errore – dove fosse, quale fosse, chi lo abbia commesso – si arrovela il pensiero, perfino dopo la morte. I due piloti appaiono bloccati per sempre nella propria tragedia e in una condizione di presenza-assenza fantasmatica, con risonanze dantesche e di nuovo di Saint-Exupéry, che nella *Lettre à un otage* scrive del suo amico Henri Guillaumet, abbattuto durante una missione, che «Guillaumet ne changera plus. Il ne sera plus jamais présent, mais il ne sera jamais absent non plus».<sup>3</sup> Il dialogo stesso che racconta gli eventi li riproduce, anche in quanto cita in discorso diretto le parole pronunciate allora, e ne ribadisce il compimento e l'irreversibilità, con il passato remoto dei verbi di legamento – «al secondo 1787 gridasti ancora tira su e io ti risposi sto tirando» (SOT 19) –, così da ricreare nelle proprie forme questo sentimento di blocco e di impossibilità di darsi pace quando la tragedia si sia compiuta.

Il dialogo riprodotto, ancora, serve a rilevare l'importanza delle voci, che peraltro è asserita esplicitamente in un breve a parte – è un capoverso fra parentesi – situato verso la fine del capitolo. Quando il pilota più giovane si chiede che cosa si provi ad ascoltare le voci dei piloti morti registrate da un *voice recorder*, il più anziano gli risponde citando un tecnico di volo che

<sup>2</sup> Si potrebbero anche ricordare le riflessioni sulla natura antartica di *Orizzonte mobile*: «Nonostante la grande violenza, la natura qui non è ostile o tanto meno amica, è solo indifferente alla presenza umana che è un fatto del tutto accidentale»; D. Del Giudice, *Orizzonte mobile*, Einaudi, Torino, 2009, p. 94.

<sup>3</sup> Saint-Exupéry, *Lettre à un otage*, p. 89 («non cambierà mai più. Mai più sarà presente, ma neppure assente, mai più»); Id., *Lettera a un ostaggio* cit., p. 199).

conosceva e che era incaricato proprio di ascoltare tali registrazioni dopo gli incidenti: ascoltare le voci non gli faceva impressione, diceva il tecnico, e comunque «il tono delle voci» era «importante» (SOT 21). E nel capoverso successivo si allude alle voci dei passeggeri, udite dai due piloti negli ultimi secondi prima dello schianto. Il passo sul *voice recorder* sembra quindi assumere un senso metanarrativo, poiché il capitolo può essere pensato esso stesso come un *voice recorder* in cui il narratore ripete le parole dei piloti ora morti, avendo cura di rendere i toni secchi, decisi, spaventati, stupefatti o desolati delle loro voci.

Nel testo di *Staccando l'ombra da terra*, per inciso, altri passi rilevano le voci dei personaggi: si potrebbero citare, per esempio, la ripetizione «ad alta voce», da parte del protagonista, degli elementi della *check-list* (SOT 4); «[l]a voce di Bruno alla radio» che lo invita all'atterraggio (SOT 11); il «tono [...] quasi sottovoce» con cui ancora Bruno gli spiega perché gli abbia proposto di volare da solo proprio quel giorno (SOT 14); la «pura voce» che in fondo è l'Ente in «Fino al punto di rugiada» (SOT 69), «voce dall'altra parte», «voce napoletana» (SOT 72) che soccorre il protagonista nel momento di panico in cui – lo abbiamo già ricordato – la sua «voce» sembra risuonare da sé (SOT 75); o la «voce attenta, calma» di René Gavoille al telefono (SOT 121).<sup>4</sup> La voce è implicata nelle comunicazioni radiofoniche, nell'uso del linguaggio aeronautico in generale e nel dialogo come forma linguistica della responsabilità e in tutti questi usi del linguaggio, tecnicamente e moralmente significativi, esprime la dimensione emozionale e il vissuto dei parlanti.

Ciò vale anche per la narrazione, nella prospettiva della funzione testimoniale attribuita alla letteratura: per assolvere a questa funzione, il narratore deve innanzitutto ascoltare il racconto primo dei protagonisti degli eventi, che potrà riprodurre, testimoniando a sua volta, anche in quanto avrà accolto in sé, oltre ai fatti, il vissuto, per la resa del quale la voce è così «importante». Ma ciò mostra che, al di là della possibile dimensione orale del racconto, voce e ascolto significano il vissuto dei protagonisti degli eventi e l'attenzione, la considerazione, la cura partecipe di quel vissuto, oltre che dei fatti, da parte di coloro che ne raccolgono il racconto. Nella *Chiave a stella*, Levi osserva che

<sup>4</sup> Questo è un passo che potrebbe ricordare di nuovo *Typhoon* di Conrad: alla fine del capitolo IV, quando Jukes, il giovane primo ufficiale, è in sala macchine con Rout, durante il tifone, ed è sconvolto e incapace di agire, a riscuoterlo è ancora una volta la voce del capitano MacWhirr, che lo raggiunge attraverso il tubo portavoce come un richiamo della coscienza.



ci sono un'«arte» e una «responsabilità» dell'ascoltare chi narra, oltre che del narrare: «come c'è un'arte di raccontare, solidamente codificata attraverso mille prove ed errori, così c'è pure un'arte dell'ascoltare, altrettanto antica e nobile [...]. Ogni narratore sa per esperienza che ad ogni narrazione l'ascoltatore apporta un contributo decisivo».<sup>5</sup> Nel secondo capitolo di *Staccando l'ombra da terra*, il narratore rimane a custodire il campo, del quale ha ricevuto le chiavi come ulteriore riconoscimento della sua raggiunta maturità, e può così incontrare i due piloti e raccogliere il loro racconto, divenendo custode anche della loro vicenda, attraverso un ascolto partecipe. Nel silenzio che segue l'allusione allo schianto finale, sarebbe portato a un gesto di «solidarietà», «prendere la mano del primo ufficiale» (SOT 20), senonché il pilota anziano lo dissuade con un cenno, e nella successiva narrazione ripete la temporalità secondo per secondo dell'esperienza e del racconto dei piloti, come se si fosse sincronizzato sul loro sentimento del tempo: l'iniziale «il secondo successivo mi accorsi della loro presenza» (SOT 15) anticipa, ma nell'a posteriori della narrazione ulteriore, «Il secondo successivo...», con aposiopesi, che prelude al momento dello schianto; e il ritorno alla pista del protagonista, dopo il breve passaggio nella sala dei controlli, è raccontato secondo per secondo come le fasi finali del disastro (cfr. SOT 21-22). Nei gesti e nei movimenti il protagonista mostra di partecipare alla vicenda dei piloti del cui racconto si fa prima custode e poi narratore (abbiamo già ricordato che Del Giudice mira a «far emergere» il personaggio, anche nella sua soggettività, «dal suo rapporto con lo spazio, dai suoi movimenti»), assolvendo infine alla funzione testimoniale della letteratura. Se nei capitoli di racconto dell'esperienza di volo propria il principio di responsabilità si afferma innanzitutto nella conduzione dell'aereo, e dunque nell'azione del protagonista in quanto pilota, nei capitoli storici esso si realizza nell'ascolto e nella narrazione ulteriore, ovvero nel racconto testimoniale, da parte del protagonista e narratore (in questo caso, la congiunzione assume anche il senso di una consecuzione temporale). Dopo averlo osservato nel secondo capitolo, lo verificheremo per il quarto.

<sup>5</sup> Levi, *La chiave a stella* cit., p. 973. Per Levi, ovviamente, l'insistenza sulla dimensione morale dell'ascolto si lega al timore dei sopravvissuti del Lager di non essere ascoltati e creduti.



## VII. Eroi, testimoni, riscritture

Il quarto capitolo, «*Pauci sed semper immites*», si apre con il narratore che, mentre studia il manuale e si dispera per gli errori commessi, viene apostrofato da un «signore anziano» (SOT 36) che attacca a raccontargli della propria esperienza di volo, risalendo al 1942. Questo «signore anziano» è Martino Aichner, pilota di aerosiluranti – non personaggio di invenzione, ma persona realmente vissuta –, deceduto nel dicembre del 1994 e autore di *Il Gruppo Buscaglia. Aerosiluranti italiani nella seconda guerra mondiale*. Il memoriale di Aichner fu pubblicato da Mursia nel 1991, dunque negli anni della scrittura di *Staccando l'ombra da terra*, ma l'edizione Mursia era stata preceduta da quattro edizioni per Longanesi (la prima era apparsa nel 1969, con il titolo *Storia degli aerosiluranti italiani e del Gruppo Buscaglia*, coautore Giorgio Evangelisti) e da un'edizione per Mario Luca Giusti editore. Nell'avvertenza premessa al testo dell'edizione Mursia, Aichner rileva la fortuna del proprio lavoro presso il pubblico e si domanda quale ne sia la ragione, considerato che il suo autore «non è uno scrittore». <sup>1</sup> Si risponde con queste parole:

sono stato testimone di fatti straordinari ed ho vissuto a fianco a fianco con uomini coraggiosi ed esemplarmente umani, vivi e semplici, leali e forti. Ma ero defilato dal loro protagonismo: non ero un soldato di carriera, ero fuori della responsabilità e della continuità del loro impegno, ero quasi un osservatore, incantato da quegli esempi di dedizione e di coraggio, che non si tirava indietro quando doveva andare con loro. <sup>2</sup>

Senza dubbio, descriversi come comprimario è anche una mossa retorica con la quale Aichner mira a conquistarsi la benevolenza dei lettori. Possiamo convenire che nella narrazione successiva non si mostri nei panni dell'eroe protagonista, infatti, ma la parte che si riserva non è marginale. Uno degli scopi del memoriale, anzi, era rivendicare il ruolo decisivo svolto dall'autore nell'affondamento del cacciatorepediniere britannico HMS Bedouin, av-

<sup>1</sup> M. Aichner, *Il Gruppo Buscaglia. Aerosiluranti italiani nella seconda guerra mondiale*, Mursia, Milano, 1991, p. 5.

<sup>2</sup> *Ibidem*.

venuto nella battaglia di mezzo giugno (14 e 15 giugno 1942). Unendo al proprio racconto la raccolta di documenti e testimonianze, Aichner ottenne il riconoscimento che cercava, tanto che nel 1988 gli fu conferita, dopo quella d'argento che aveva già ricevuto per la stessa azione, la medaglia d'oro al valor militare. Nondimeno, nel passo citato egli si attribuisce un ruolo testimoniale, che nel capitolo di Del Giudice viene ripreso all'interno della struttura narrativa: Aichner, narratore intradiegetico, racconta la storia del Gruppo Buscaglia al protagonista, che la ascolta per poi raccontarla a propria volta in quanto narratore extradiegetico. La struttura è quindi analoga a quella del secondo capitolo, senonché ora il personaggio che racconta è uno e si rivolge al protagonista come al proprio narratario, laddove i piloti defunti di «Tra il secondo 1423 e il secondo 1797» parlavano innanzitutto fra sé. Inoltre, il racconto di Aichner del capitolo di Del Giudice riprende diffusamente il testo del memoriale dell'Aichner storico. Aichner, per esempio, scrive:

Quando il velivolo, tirato in verticale, arriva in cima alla parabola e si sente che i motori non ce la fanno più a tenerlo su, Faggioni [Aichner spiega come avesse visto Faggioni eseguire la manovra, prima di provare egli stesso. N.d.R.] con un tocco leggero come quello di un pianista toglie la manetta al sinistro, affonda lo stesso pedale, e il velivolo fa perno sull'ala puntando poi il muso verso terra. Subito toglie tutti e tre i motori: la velocità aumenta rapidamente; egli aziona il *trim* a cabrare e tira contemporaneamente il volantino. Con naturale dolcezza il velivolo assume a poco a poco l'assetto orizzontale e passiamo sul limite del campo sfiorando le cime degli eucalipti. [...]

Ho già la mano sulla sinistra [Ora a pilotare è Aichner. N.d.R.], ma Faggioni me la copre con la sua, trattenendomi. A me sembra già tardi, mi sento appeso come un salame e ho la bocca asciutta.

Finalmente, Faggioni mi accompagna a togliere il motore e io affondo il piede. Dolcemente l'S 79 fa perno sull'ala e punta il muso possente in candela. Faggioni comanda il *trim*, mentre io tolgo i motori.<sup>3</sup>

Del Giudice scrive:

partivo da un passaggio veloce rasoterra, un'affondata a quattrocento chilometri l'ora, poi richiamavo, insistendo all'inizio e restituendo il volantino a poco a poco, tiravo l'aereo in parabola nel cielo, fino al culmine, fino al punto in cui s'arrestava nella salita, lì dovevi manovrare, né prima né dopo, se volevi che apparisse una circonferenza perfetta, quando ti sentivi

<sup>3</sup> Ivi, pp. 29-30.

appeso come un salame e senza più saliva in bocca e guardavi l'anemometro quasi a zero e i motori affogavano nell'aria impotenti a tirare ancora più su, allora toglievo manetta al sinistro e affondavo il pedale dalla stessa parte, il *Settantanove* ruotava sull'ala e puntava il muso a candela verso terra. Subito tagliavo anche gli altri due motori, la velocità aumentava a dismisura, mettevo il *trim* a cabrare e tiravo il volantino, accidenti se tiravo. Con un lungo arco di cerchio in discesa l'aereo riprendeva la linea di volo, sfiorava gli eucalipti, filava via basso sui prati. (SOT 37)

Aichner:

L'S 79 era un velivolo trimotore con eccezionale sensibilità ai comandi: quando un pilota l'aveva preso bene alla mano riusciva a fare pattuglia inserendo la propria ala tra l'ala e la coda del capopattuglia. Questa formazione serrata faceva parte dell'addestramento degli aerosiluranti per la difesa dalla caccia nemica, come il volo a pelo d'acqua: in tal modo l'assaltatore si trovava di fronte più mitragliatrici dorsali anziché una sola e correva il rischio di infilarsi in mare se non interrompeva tempestivamente la picchiata di attacco.

La manovra era impressionante le prime volte ma quando si erano vinti i primi timori, si trovava una buona sincronizzazione dei tre motori e si aveva una grande fiducia nel capopattuglia, diventava un'esercitazione divertente. Era necessaria una costante vigilanza sul piede e sulla manetta per mantenere l'esatta distanza dal capopattuglia (il pericolo era di avvicinarsi troppo e mangiargli o farsi mangiare l'estremità alare con l'elica laterale).<sup>4</sup>

Del Giudice:

Il *Settantanove* era eccezionalmente sensibile ai comandi, se l'avevi bene alla mano riuscivi a fare pattuglia inserendo l'ala tra la coda e l'ala dell'altro, volare così incastrati con un aereo tanto ingombrante faceva impressione le prime volte, ma col tempo trovavi il coraggio, ci voleva un'ottima sincronizzazione dei motori e una grande fiducia nel capopattuglia, e una precisa misura col piede e con la manetta per tenerti vicino senza mangiargli né farti mangiare la punta dell'ala con l'elica esterna. (SOT 49-50)

Mi fermo a questi due esempi,<sup>5</sup> che dovrebbero bastare a chiarire l'operazione di Del Giudice: costruire il racconto testimoniale del proprio personag-

<sup>4</sup> Ivi, pp. 37-38.

<sup>5</sup> Per ulteriori riscontri, cfr. ivi, pp. 107-109, 123, 127 e 146-147 e i passi di *Staccando l'ombra da terra* su calcoli nel lancio del siluro, tempo di avvicinamento all'obiettivo, raccolta dei beni di un compagno caduto e ammaraggio di fortuna di ritorno da una missione.

gio variando sulle parole della narrazione dell'Aichner storico, al limite tra fiction e non-fiction. Ciò non equivale a dire che il capitolo di Del Giudice sia una semplice trascrizione con variazioni del memoriale di Aichner, naturalmente. Il testo del capitolo, al contrario, è in massima parte originale e anche le riprese del memoriale di Aichner non sono meri calchi. Lo stile del capitolo è coerente con quello del testo complessivo, con modulazioni correlate al personaggio che vi prende la parola e a ciò che questi racconta. La densità semantica e la precisione del lessico aeronautico si uniscono a una sintassi da mimesi scritta dell'oralità: l'accumulazione paratattica, le correzioni e le allocuzioni in inciso proprie dell'oralità si inquadrano in strutture sintattiche complesse e conservano tuttavia l'enfasi del discorso appassionato del narratore:

Graziani, per esempio, Giulio Cesare Graziani lo conosce? no, non importa, è ancora vivo anche lui come me, attaccando un convoglio davanti a Tobruk, al momento di sganciare il siluro, una mano sul volantino l'altra sulla leva, notò delle macchie nel parabrezza e avvertì qualcosa di umido sul collo, ma era troppo preso dalla sensazione che dopo lo sgancio non ci fosse stato il consueto sobbalzo che indicava l'alleggerimento di dieci quintali di siluro, troppo preso dalle virate e derapate e impennate che bisognava fare nello scampo, e solo quando ebbe oltrepassato il fuoco delle navi portò la mano al collo e la ritrasse con orrore, nel palmo c'era mezzo cervello umano, era il cervello del fotografo in fusoliera scoperchiato da una granata, si voltò terrorizzato verso il suo secondo pilota... (SOT 39-40)

È uno stile coerente con l'Aichner che Del Giudice dipinge: un «signore anziano» dall'«aria composta e ironica» (SOT 37), abbigliato con cura un po' *rétro*, che paragona il volo alla danza e scompare cantando una vecchia canzone di Gianni Di Palma; una sorta di dandy aeronautico, insomma, nella cui figura si intravede già la curvatura che Del Giudice imprime alla fonte per creare il proprio racconto.

Questa curvatura deriva innanzitutto dalla presenza o almeno dalla rievocazione di temi o motivi che abbiamo già osservato altrove nel macrotesto. Il primo è quello dell'identificazione del pilota con l'aereo, introdotto nel terzo capitolo e ripreso ora nell'estensione del nome «aerosiluranti» dagli aerei ai loro piloti: «eravamo tutti fieri di essere aerosiluranti», dice Aichner dopo avere spiegato che difficilmente si sopravviveva a più di tre o quattro missioni, «ci sarebbe piaciuto esserlo anche nella vita aerosiluranti» (SOT

39).<sup>6</sup> E così richiama anche l'altro tema dell'applicazione della conoscenza del pilota a «tutto il resto» e il motivo della relazione tra volo e infanzia, o giovinezza, all'ombra della morte: «eravamo troppo giovani e candidi, [...] un bel gruppo, mi creda, unito dalla paura e dalle preoccupazioni» (SOT 39). Questi elementi diversi – giovinezza, entusiasmo, dedizione, rischio – conducono alla descrizione del Gruppo come «circo aeroacquatico» (SOT 39) e alle immagini di danza che Aichner usa per il volo e il combattimento degli aerosiluranti: «dovevi abbandonarti all'istinto [...] e danzare» (SOT 39); «da quel momento toccava a loro muovere passi di danza» (SOT 42); «poi fu la volta del *grand barrage*, non una figura di danza ma una muraglia di fuoco» (SOT 44); «l'aereo apriva per suo conto le danze» (SOT 44); «che numero da circo! che passo di danza con quei bestioni!» (SOT 49). Il passo sul *grand barrage*, tuttavia, mostra già che dietro le figure di danza incombe la realtà della guerra, che l'Italia perderà. Il gruppo ne è consapevole e tuttavia continua a combattere, mentre i suoi membri cadono uno dopo l'altro. Così il racconto si carica di armoniche diverse: la passione giovanile per l'azione, così travolgente da perdere la propria problematicità morale e ridursi talvolta a mera risposta istintiva, conato verso la sopravvivenza o adesione alle traiettorie del destino (SOT 39, 43);<sup>7</sup> la nostalgia per la giovinezza trascorsa e ricordata (che potrebbe richiamare nuovamente il conradiano *Youth*); e il sentimento di appartenenza a un gruppo che prevale sugli individualismi. Il tono diventa elegiaco, di nuovo sul duplice orizzonte del tempo esistenziale – la giovinezza trascorsa o tragicamente interrotta – e del tempo storico – con la sconfitta incombente.

Come per il disastro di Conca di Crezzo, Del Giudice non prende posizione sulle responsabilità militari o politiche della guerra. Non riprende, del memoriale di Aichner, le poche osservazioni che avrebbero potuto innescare la discussione, come quella sulla «Roma superba e burina del recente Impero»,<sup>8</sup> che poteva aprire a un affondo antifascista, o quella sul sabotaggio dei siluri

<sup>6</sup> L'aerosilurante pilotato da Aichner e dagli altri membri Gruppo Buscaglia era il Savoia-Marchetti S.79 «Sparviero». Un esemplare di questo modello è conservato nel Museo dell'aeronautica «Gianni Caproni» di Trento, che possiede anche documentazione fotografica sul Gruppo Buscaglia.

<sup>7</sup> Nel saggio *Mania*, la mania è descritta come «una forma estrema del conoscere e del coincidere con il proprio destino»; Del Giudice, *Mania* cit., p. 14.

<sup>8</sup> Aichner, *Il Gruppo Buscaglia* cit., p. 39.

prima della caduta del fascismo, giudicato dall'autore un tradimento della patria – «Sino all'8 settembre era l'Italia che era in guerra, tutta l'Italia, anche se il governo che l'aveva dichiarata e condotta era quello fascista»<sup>9</sup> –, che avrebbe potuto suggerire una riflessione su nazionalismo e democrazia. Anche quando Aichner, nel capitolo di *Staccando l'ombra da terra*, riferisce le diverse scelte dei membri del gruppo dopo l'8 settembre, il protagonista resta nel proprio ruolo di ascoltatore e da narratore ripete il racconto ricevuto, senza complicare con imputazioni di responsabilità o giudizi morali o politici la funzione testimoniale della narrazione.

Dopo il racconto della morte di Buscaglia, di cui è prima riferita in pseudodiegesi la narrazione di come si fosse salvato in un precedente abbattimento, il capitolo si conclude nel segno della memoria e della nostalgia per la gioventù trascorsa, in una visione retrospettiva che si rivolge al duplice orizzonte temporale, storico ed esistenziale, che abbiamo riconosciuto:

Che buffo, dev'essere un sentimento del nostro secolo, dubito che ci fosse prima; in quel ventre di metallo e tela ho conosciuto il terrore, ho sofferto nel corpo, ho visto morire persone cui volevo bene, era la mia gioventù, mesi che valevano anni, anni che valevano decenni, tutto così intenso, tutto così irreal. Volo ancora, e quando il cielo ha un teso soffitto di nubi faccio un buco e me ne vado lì sopra, il sopra delle nubi è un altro mondo, è come starsene in soffitta e vegliare sulla casa; il cielo sopra le nubi è una memoria magnetica, lì tutto è rimasto impresso, come sui sali d'argento delle fotografie, del resto sarebbe insensato che quel che c'è stato una volta non ci fosse mai più, non le pare? (SOT 65)

La similitudine con la fotografia, per la quale possiamo pensare innanzitutto alla fotografia aerea, ricordando che sugli aerosiluranti volava anche un fotografo e che Saint-Exupéry era stato pilota di ricognizione (*Pilote de guerre* racconta di una missione per fotografare il fronte di Arras), varia nuovamente sul tema della memoria e della testimonianza, introducendo la visione onirica che sigilla il racconto di Aichner: un aereo appare fra le nubi, un aerosilurante, e Aichner cerca di comunicare con gli aviatori, ma questi non sembrano udirlo, perché la sua missione è terminata, mentre la loro «è sempre in corso» (SOT 65). È una visione analoga a quella che descrive Roald Dahl in un racconto intitolato *They Shall Not Grow Old* (1946), dove un pilota della

<sup>9</sup> Ivi, p. 59.



RAF assiste al volo dei piloti defunti in processione verso il paradiso, ma non può unirsi a loro prima della propria morte. E una scena simile si vede ancora in *Porco Rosso* (1992; *Kurenai no buta*), di Hayao Miyazaki, dove il pilota Marco Pagot (Porco Rosso) chiama i compagni che, senza udirlo, si uniscono al corteo volante dei piloti caduti.<sup>10</sup> Trova così figurazione letterale, nelle diverse traiettorie – *destinazioni* – dei voli rispettivi, la divergenza dei destini dell'eroe, che muore, e del testimone, che resta. Aichner, sopravvivendo e raccontando, è testimone di coloro che volarono e morirono in guerra e il protagonista e narratore di Del Giudice, ascoltando e ripetendo il suo racconto, dona nuova vita alla sua testimonianza.

<sup>10</sup> Cfr. R. Greenberg, *Hayao Miyazaki. Exploring the Early Work of Japan's Greatest Animator*, Bloomsbury, Londra, 2018, p. 132; e G. M. Gallerani, «*Il sopra delle nubi è un altro mondo*». *L'immaginario aviatorio tra le due guerre*, «Comparatismi», VI, 2021, pp. 325-337: § 4.



### VIII. Arti, lutto e memoria collettiva

Il testo di «*Unreported inbound Palermo*» è compreso fra due parentesi ed è introdotto da un periodo ipotetico della possibilità che sembra negare la possibilità che enuncia – che ci sia «un capitolo su Ustica» (SOT 97) – mentre di fatto ne inizia l'attuazione, quasi un periodo ipotetico di un'irrealtà la quale per suo tramite, paradossalmente, si presenta. Ma è vero che il testo dice che quel capitolo, se ci fosse, «sarebbe il racconto in prima persona fatto dal metallo stesso» (SOT 97), mentre a raccontare è ancora un narratore che di quel metallo dice non in prima, ma in terza persona. Quel metallo, infatti, essendo prima letteralmente e poi metaforicamente *sommerso* – per usare ancora la parola leviana –, non può raccontare di sé, cosicché il testo che leggiamo non è il testo del «capitolo su Ustica» che dovremmo leggere, ma il racconto nuovamente testimoniale che il narratore offre vicariamente: ciò che solo può essere dato in assenza delle ottantuno «persone, tra passeggeri ed equipaggio», che ancora dopo le operazioni di recupero «vengono meno» (SOT 98).

Nell'introdurre ipoteticamente il proprio racconto, inoltre, il narratore si riferisce al «qui» del testo dove il capitolo assente-presente si dovrebbe situare e riflette sul titolo che la storia che vi si racconterebbe potrebbe avere. In questo riferirsi al testo in quanto tale, il narratore si profila come autore – ciò che leggiamo è *testo* per l'autore, essendo invece per il narratore *racconto* o *narrazione* –, cosicché alla coincidenza di protagonista e narratore si sovrappone l'ulteriore coincidenza di narratore e autore e quindi, transitivamente, quella di protagonista e autore. Saremmo allora alla triplice uguaglianza  $P = N = A$  che secondo Genette contraddistingue l'«autobiografia canonica».<sup>1</sup> Su questa inferenza torneremo però quando raccoglieremo le osservazioni fatte sparsamente sullo statuto, finzionale o fattuale, dell'opera di Del Giudice. Qui noto invece che all'emersione dell'autore all'inizio del capitolo risponde nel finale l'evocazione del lettore, al quale sembra rivolgersi la ripetizione della domanda «*Do you read?*» (SOT 104) fuori dalle parentesi (sole parole

<sup>1</sup> Genette, *Racconto di finzione, racconto fattuale* cit., p. 66 e cfr. 69-70; su questo Genette riprende e cita a sua volta P. Lejeune, *Le Pacte autobiographique*, Seuil, Parigi, 1975; e Id., *Je est un autre : l'autobiographie de la littérature aux médias*, Seuil, Paris, 1980.

fuori dalle parentesi che, dicevo, raccolgono il capitolo). L'autore e narratore testimone richiama il lettore alle sue responsabilità morali, civili e politiche di fronte alla tragedia e strage di Ustica. Come abbiamo detto, ci sono un'«arte» e una «responsabilità» dell'ascoltare, oltre che del narrare.

La domanda «*Do you read?*», prima di essere posta al lettore, è peraltro quella che l'Air Malta 758 rivolge all'Itavia 870 su sollecitazione della torre di controllo. Con questa domanda si conclude la serie delle comunicazioni fra terra e cielo che nel testo sono riferite in discorso diretto libero a partire dall'iniziale «Bologna Ground, pronto per la messa in moto» (SOT 97). Da questa serie è scandito il racconto del volo, dal decollo dell'aereo alla sua scomparsa dai radar e dai canali di comunicazione a seguito del suo abbattimento. Intramate con essa sono inoltre le parole dell'autore e narratore, che riflette sommessamente sull'accaduto e sul proprio racconto, e l'enumerazione dei pezzi ritrovati in mare nel corso delle operazioni di recupero, da «vennero ritrovati i due motori» (SOT 99) a «un frammento di fusoliera con valvola di scarico per WC, un 'toilet seat'» (SOT 104).<sup>2</sup> Il contrappunto dei pezzi recuperati e delle comunicazioni radiofoniche, come nota ancora lo stesso Del Giudice,<sup>3</sup> determina una temporalità incrociata: dal decollo alla distruzione dell'aereo, lungo le comunicazioni radiofoniche, e dall'aereo distrutto alla sua ricomposizione su un telaio allestito in un hangar di Pratica di Mare, lungo l'enumerazione dei pezzi ritrovati.<sup>4</sup> Inoltre, gli assenti che non tornano, i sommersi che non possono raccontare da sé la propria storia e sono immaginati come «un popolo antico o degli alberi secolari» (SOT 97) inabissatisi, trovano tuttavia una nominazione vicaria nei pezzi dell'aereo smembrato ri-

<sup>2</sup> Su queste operazioni Del Giudice si era documentato guardando alcune «cassette video girate in automatico per ore da uno dei batiscafi che *avevano ripescato* i relitti dell'aereo». Si era procurato quelle cassette «clandestinamente» e per le stesse vie aveva ottenuto anche «le trascrizioni delle "scatole nere" ripescate in fondo al mare, [...] cioè le decodifiche del *Voice Recorder* e del *Flight Data Recorder*»; Del Giudice e Paolini, *Quaderno dei Tigi* cit., pp. 6-7.

<sup>3</sup> Ivi, pp. 10-11.

<sup>4</sup> In *Jules Verne*, Ventimila leghe sotto i mari, Del Giudice cita un racconto di Rudyard Kipling, *La nave che trovò se stessa* (1895), in cui a parlare sono le parti di una nave le quali, durante il loro primo viaggio, devono diventare una cosa sola, *una* nave. Il racconto di Kipling, improntato a fiducia e orgoglio ottocenteschi per la tecnologia come prodotto dell'uomo, è un racconto di integrazione. Il racconto di Del Giudice, al contrario, è un racconto di disintegrazione, poiché la temporalità incrociata che lo contraddistingue ha il proprio fulcro nel momento della distruzione dell'aereo.

pescati, mentre le parole che furono dette, con una nuova operazione di *voice recording*, sono riprodotte in forma di citazione.

L'esito stilistico di questa costruzione narrativa, come ha mostrato ancora Zublena, è un accentuato lirismo, che si solleva a solennità tragica.<sup>5</sup> La sintassi si disarticola in un'elencazione che sfocia nell'accumulazione caotica, dove i nomi delle parti dell'aereo, in una nuova semantizzazione figurale del lessico tecnico, stanno per i nomi dei defunti dispersi. Congiuntamente, le comunicazioni radiofoniche, con le domande senza risposta su cui restano sospese, usano il procedimento eminentemente lirico dell'allocuzione per accentuare ulteriormente il patetismo di una narrazione che, ampliando ancora lo spettro dei generi esperiti dal testo, tende alla prosa lirica e insieme all'orazione funebre.

Complessivamente, il dispositivo narrativo e stilistico creato da Del Giudice è simile a quello che Christian Boltanski progetterà per il Museo per la memoria di Ustica di Bologna. Inaugurato il 27 giugno del 2007, il Museo, la cui realizzazione era stata promossa dall'Associazione dei Parenti delle Vittime della Strage di Ustica, ospita il DC-9 abbattuto e recuperato e assume il senso e la funzione di monumento funebre e memoriale. Nello spazio progettato dall'architetto Gian Paolo Mazzucato, dove l'aereo è stato portato nel 2006 dall'hangar di Pratica di Mare nel quale era stato ricomposto, Boltanski ha curato la realizzazione di un allestimento, intitolato *A proposito di Ustica*, che evoca le vittime della strage attraverso una molteplicità di oggetti: l'aereo stesso, adagiato nella sala come in una tomba, e inoltre 81 lampadine appese al soffitto, che emettono una luce intermittente come un respiro, 81 specchi neri disposti lungo un camminamento sopraelevato che incornicia la sala e nove casse coperte da drappi neri e disposte intorno all'aereo, che contengono gli oggetti dei passeggeri recuperati in fondo al mare. Percorrendo il camminamento, mentre si passa accanto alla propria immagine riflessa negli specchi neri, si odono voci registrate e riprodotte ciclicamente che pronunciano frasi che i passeggeri avrebbero potuto pensare al momento dell'abbattimento. All'ingresso si riceve copia di un libretto, la *Lista degli oggetti personali appartenuti ai passeggeri del volo IH 870*, che comprende le fotografie degli oggetti conservati nelle nove casse nere. In una sala adiacente è possibile assistere alla proiezione di un video – *Ero nato per volare* (2007),

<sup>5</sup> Cfr. Zublena, *L'inquietante simmetria della lingua* cit., pp. 138-139.

di Enza Negroni – che racconta il recupero e il successivo trasporto dell’aereo nel Museo. Come nel capitolo di Del Giudice, che d’altra parte prefigurava la trasformazione dell’aereo, dopo la ricomposizione, in «monumento funebre» (SOT 102), anche nell’allestimento di Boltanski il corpo dell’aereo smembrato e ricomposto sta per i corpi dei defunti e ne tramanda la memoria (la vicenda di Ustica, scrive Del Giudice nel *Quaderno dei Tigi*, ha «la potenza di un’antica tragedia» anche per il «tema dell’insepolto» che porta con sé).<sup>6</sup>

«La mia ricerca», ha detto Boltanski, «è come un’archeologia dalla quale si percepisce più l’assenza che la presenza di individui scomparsi». <sup>7</sup> È una riflessione che indubbiamente vale anche per l’allestimento creato dall’artista per il Museo per la memoria di Ustica, dove il sentimento del lutto e la conservazione della memoria prevalgono sulla denuncia. Anche in questo senso, l’opera di Boltanski e il capitolo di Del Giudice sono simili (e d’altra parte non può sorprendere che all’analogia delle forme corrisponda un’analogia di funzioni e disposizioni). Come già in «Tra il secondo 1423 e il secondo 1797», l’enunciazione narrativa di «*Unreported inbound Palermo*» non diventa mai imputazione di responsabilità o discussione esplicita sulle responsabilità. L’autore e narratore evoca l’interrogativo e il sospetto, alludendo a «trame e [...] azioni» e a «mandanti» ed «esecutori» e inoltre distinguendo «metallo offendente e metallo offeso», ma riserva la conoscenza certa di che cosa sia accaduto ai frammenti dell’aereo – «perché l’aereo conosce la sua storia, quanti la conoscono al mondo?» (SOT 99) – e la nota patetica resta dominante.

La diversa possibilità di una scrittura di denuncia sarà esperita da Del Giudice nella prosa e nelle forme assai diverse de *I-TIGI Canto per Ustica*, lo spettacolo di teatro civile, di narrazione, composto da Del Giudice con Marco Paolini e portato in scena dallo stesso Paolini, con il quartetto vocale di Giovanna Marini, il 6 luglio 2000 a Bologna, in Piazza Santo Stefano. Lo spettacolo, che in occasione di quella prima rappresentazione fu trasmesso da Rai 2, sarebbe stato riportato in scena da Paolini, in seguito, in un nuovo alle-

<sup>6</sup> Del Giudice e Paolini, *Quaderno dei Tigi* cit., p. 8.

<sup>7</sup> V. Trione, *Visioni del passato: la Bologna di Boltanski*, «La Lettura» del «Corriere della Sera», 25 giugno 2017; cit. in V. Trione, *L’opera interminabile. Arte e XXI secolo*, Einaudi, Torino, 2019, p. 172.

stimento e con il titolo *I-TIGI Racconto per Ustica*.<sup>8</sup> Della sua composizione, intrapresa per impulso, di nuovo, dell'Associazione dei Parenti delle Vittime della Strage di Ustica, siamo informati dagli autori stessi in alcune pagine del *Quaderno dei Tigi*, dove Del Giudice ricorda i quattro mesi di lavoro sulla sentenza Priore del 1999 e, in particolare, sui tracciati e i nastri radar e sulle trascrizioni delle telefonate della sera della strage.

Tornano in queste pagine i temi della responsabilità e del linguaggio tecnico. Del Giudice scrive infatti che fra i temi tragici di Ustica è compreso quello «della protezione e della responsabilità» verso passeggeri ed equipaggio, che è «compito essenziale [...] di chiunque sia legato al mondo aeronautico», ma anche, in generale, «il sentimento maturo dei nostri rapporti umani e sociali».<sup>9</sup> I membri del personale aeronautico militare e civile che non protessero i passeggeri e l'equipaggio o che, sapendo, tacquero o depistarono le indagini agirono contro le proprie responsabilità. Lo stesso uso che fecero del linguaggio tecnico sembra a Del Giudice in contraddizione con quelle responsabilità. Ustica è una storia «fuori dal comune» anche in quanto è una «storia tecnologica, ad alta tecnologia», e alcuni membri del personale aeronautico, soprattutto militari, avevano ostacolato le indagini sfruttando la difficoltà tecnica della materia e l'esoterismo di quel linguaggio: «Il linguaggio, le parole che normalmente ci aiutano a rappresentare, sono qui un ostacolo, e come ostacolo e ritardo alla comprensione sono state usate nei vent'anni che ci separano da quella sera».<sup>10</sup> Di fronte a questo abuso del linguaggio, è responsabilità della letteratura non solo testimoniare, ma anche denunciare e demistificare. Il copione de *I-Tigi. Canto per Ustica* svolge anche questa funzione, in quanto la scrittura si incarica di sbrogliare la matassa del linguaggio tecnico abusato per restituire la storia al pubblico di cittadini a cui essa deve appartenere.

A partire dagli anni novanta del secolo scorso, peraltro, la letteratura e le arti tutte si sono incaricate, di fronte alla strage di Ustica, delle funzioni di testimonianza, denuncia e costruzione di una memoria collettiva di cui abbiamo parlato. Ciò è avvenuto mediante una molteplicità di progetti artistici nei media più diversi, spesso su invito o per interessamento dell'Associazione

<sup>8</sup> Nel *Racconto per Ustica* manca il quartetto vocale di Giovanna Marini, che nel *Canto* fungeva da coro tragico e che per sé avrebbe prodotto un album intitolato *Cantata del secolo breve* (2002).

<sup>9</sup> Del Giudice e Paolini, *Quaderno dei Tigi* cit., p. 9.

<sup>10</sup> Ivi, p. 8.

dei Parenti delle Vittime della Strage di Ustica. Senza alcuna pretesa di esautività, si potrebbero ricordare le 81 fotografie della serie *Stragedia* di Nino Migliori (2007); le poesie di *Che cosa volete sapere?* (2013) di Gregorio Scalise; i materiali iconografici prodotti per anni dallo scultore e pittore imolese Germano Sartelli; o la coreografia di Virgilio Sieni *Di fronte agli occhi degli altri* (2012) e i numerosi progetti di arti performative realizzati per la rassegna *Attorno al Museo*, che dal 2009 si svolge annualmente fra il 27 giugno e il 10 agosto nel Giardino della Memoria, di fronte al Museo. Il collettivo Ateliersi, in particolare, ha ideato e prodotto *De Facto* (2016), che riassume testi e documenti della sentenza del giudice Priore, e *Il linguaggio degli oggetti. Composizione per parole e sguardi sull'opera di Daniele Del Giudice* (2023), che, come dice il titolo, attinge all'opera di Daniele Del Giudice, anche in relazione a Ustica. Ed essendo tornati a Del Giudice, infine, possiamo risalire agli anni novanta e ricordare l'opera di teatro musicale *Unreported inbound Palermo* (1995), musicata da Alessandro Melchiorre sul testo del settimo capitolo di *Staccando l'ombra da terra*.<sup>11</sup> In tutte queste opere, l'evento della tragedia e strage di Ustica viene a rappresentazione, per usare ancora un'espressione gadameriana, e assume il proprio senso e il proprio essere.<sup>12</sup> Il capitolo di Del Giudice, come si è detto, insiste sulla sua sua tragicità e partecipa all'elaborazione sociale del lutto e alla costruzione della memoria collettiva.

<sup>11</sup> Su questa ricca e varia produzione artistica, cfr. C. Valenti (a cura di), *Ustica e le arti. Percorsi tra impegno, creatività e memoria*, Titivillus, Corazzano, 2007 (con un intervento di Daniele Del Giudice); A. Mochi Sismondi (a cura di), *Il segno di Ustica. L'eccezionale percorso artistico nato dalla battaglia per la verità*, Cue Press, Imola, 2021; e A. Strazzi, *Per una rappresentazione transmediale della memoria collettiva: la strage di Ustica attraverso Daniele Del Giudice, Marco Paolini e Christian Boltanski*, tesi magistrale, corso di laurea in Lettere moderne, Università degli Studi di Milano, a.a. 2023-2024.

<sup>12</sup> Cfr. Gadamer, *Verità e metodo* cit., p. 343 e, più in generale, la sezione su «L'ontologia dell'opera d'arte e il suo significato ermeneutico»; ma anche Id., *L'attualità del bello. Arte come gioco, simbolo e festa* [1975/1977], in Id., *L'attualità del bello. Studi di estetica ermeneutica*, trad. e cura di R. Dottori, Marietti, Genova, 1986, pp. 3-57: 39 e ss.



## IX. *Ultimi voli*

Torniamo così all'ultimo capitolo, «Doppio decollo all'alba», nel quale il racconto di formazione iniziato in «Per l'errore» si conclude, come eravamo arrivati a riconoscere, con il ricongiungimento del soggetto a una storicità pensata come cambiamento, finitudine e fallibilità, nel segno della mortalità e del trascorrere nel passato. Il capitolo, coerentemente, termina con il racconto della morte di Saint-Exupéry. Poiché però le circostanze di quella morte sono incerte, e più ancora lo erano nel 1994, il racconto, più precisamente, termina con alcune testimonianze relative a essa. Oggi sappiamo che Saint-Exupéry è sicuramente precipitato in mare, poiché nel 1998 e nel 2000 sono stati ripescati al largo di Marsiglia un braccialetto con incisi il suo nome e quello di sua moglie Consuelo e alcuni frammenti del suo Lightning P 38, il cui relitto, nel 2003, è stato recuperato e portato al Musée de l'Air et de l'Espace di Bourget. Continuiamo a non sapere, tuttavia, se l'aereo sia precipitato per un'avaria o se sia stato abbattuto da un caccia tedesco. Del Giudice, nel 1994, poteva basarsi solo su testimonianze incerte, come quella dell'allievo cacciatore Robert Heichele, che si diceva che avesse scritto, prima di essere a sua volta ucciso, di avere abbattuto un Lightning P 38 proprio il 31 luglio del 1944, nella zona in cui Saint-Exupéry rimase effettivamente ucciso. Oggi sappiamo che quella testimonianza riferita non è attendibile e d'altra parte lo stesso Del Giudice diceva di preferire il «racconto» di Heichele solo «perché *era* il meno misterioso, meno di un suicidio o di una distrazione o di un'avaria, o forse perché *era* il più aeronautico, o perché più di tutti si *poteva* falsificare» (SOT 121), come di fatto avvenne. Il narratore passa oltre, quindi, e riferisce una telefonata con il generale René Gavaille, allora capo squadriglia di Saint-Exupéry e ora voce di testimone al telefono, che racconta di quella mattina, quando l'amico non avrebbe dovuto volare, «ma così fu il destino» (SOT 122). Con le parole di Gavaille che immagina lo schianto del P 38 in mare si conclude la sua testimonianza, dopo la quale il protagonista diverge dalla traiettoria finale di Saint-Exupéry e riprende con Bruno la rotta di casa, prefigurando il momento in cui potranno scendere dal velivolo e sorridere, «di nuovo ricongiunti alla nostra ombra» (SOT 122). Il volo sul Mediterraneo, in Sardegna, in Corsica e di ritorno, appare così come un pellegrinaggio, dopo il quale

il narratore, testimone sopravvissuto al proprio eroe sommerso – ancora un sommerso –, ne potrà tramandare la memoria. Giunge così al proprio termine la serie dei capitoli che raccontano episodi di storia dell'aviazione, ma che ora possiamo più propriamente descrivere come capitoli testimoniali, e in questo termine confluisce e si risolve anche il racconto del pilota e narratore, al quale tocca l'ultimo volo; e finisce *Staccando l'ombra da terra*.

## X. «Un piccolo e personale naufragio»

Concludo a mia volta con poche osservazioni sullo statuto del racconto e sulla posizione storicoletteraria dell'opera.

Lo statuto fattuale o finzionale del racconto è una questione decisiva e insieme problematica per larga parte della narrativa contemporanea. Per usare le parole di Riccardo Castellana, «molte scritture ibride dei nostri anni», quelle che dagli anni settanta-ottanta si collocano nei territori della non-fiction, della biofiction, dell'autofiction, del nonfiction novel e di altri generi o macrogeneri o sottogeneri affini, presentano «un'accentuata ambiguità e una maggiore difficoltà nell'individuare una *dominante* come avveniva nei generi tradizionali». Per molte scritture contemporanee, in altre parole, non è facile dire se esse siano prevalentemente finzionali o fattuali.<sup>1</sup>

È questo il caso di *Staccando l'ombra da terra*? Avevo posto il problema della finzionalità dell'opera all'inizio della mia lettura, interrogandomi sull'opportunità di usare la parola *romanzo* e scegliendo di parlare, più cautamente, di *racconto di formazione*. Ora vorrei tornare sulla questione, considerando di nuovo separatamente i capitoli di racconto dell'esperienza di volo propria e quelli di storia dell'aviazione.

Nei capitoli di racconto dell'esperienza di volo propria non troviamo riferimenti onomastici all'autore, come abbiamo detto, e nemmeno a circostanze che possano suggerire di intravederlo nella figura del narratore e protagonista.<sup>2</sup> Soprattutto, non riceviamo indicazioni testuali o paratestuali positive dell'opportunità di leggere il racconto come riferito all'autore, ossia come referto della sua personale esperienza di volo e di vita.<sup>3</sup> D'altra parte, mancano ugualmente indici contrari di finzionalità. I dispositivi narrativi osservati, che tipicamente i narratologi considerano come rilevanti per la determinazione

<sup>1</sup> R. Castellana, *Che cos'è la fiction?*, in R. Castellana (a cura di), *Fiction e non fiction. Storia, teorie e forme*, Carocci, Roma, 2021, pp. 15-42: 18.

<sup>2</sup> Abbiamo ricordato che l'istruttore di volo di Del Giudice si chiamava Giuseppe Bruno e nell'ultimo capitolo si dice che il protagonista e Bruno tornano «a casa, a Venezia» (SOT 122), ma sono indizi chiaramente insufficienti per un'identificazione.

<sup>3</sup> L'uso della parola *romanzo* in quarta di copertina mi sembra più casuale che decisivo: a chi è dovuto? Che cosa si intendeva, o *non* si intendeva, con *romanzo*?

dello statuto di un racconto, in regime omo-autodiegetico sono compatibili sia con la narrazione finzionale, sia con la narrazione referenziale. E l'unico passo del testo che potrebbe aggettare sul fantastico e pertanto suggerire la finzionalità del racconto, là dove il narratore ricorda di essere stato aeroplano, può essere letto (lo abbiamo già osservato) come resoconto figurato di un divenire identitario. La componente saggistica, oltre a portare verso la fattualità per lo statuto tipicamente fattuale del discorso saggistico, potrebbe deporre per l'attribuzione del discorso all'autore e quindi, a cascata, via identificazione di autore, narratore e protagonista, per una lettura come fattuale del racconto con cui tale componente si integra, ma è anche vero che un discorso saggistico può essere affidato a un narratore finzionale, distinto dall'autore. Si potrebbe quindi ravvisare, per questi capitoli, un'ambivalenza di statuto che non deriverebbe tanto da una tensione fra indici contrari e compresenti, da spinte decise e contrapposte verso la finzione e la fattualità – si pensi, per contrasto, a quelle narrazioni di autofiction (Walter Siti; J. M. Coetzee) in cui il riferimento onomastico all'autore confligge con il racconto di eventi che manifestamente non appartengono alla sua biografia –, ma al contrario dall'assenza di indici chiari sia in un senso, sia nell'altro.

D'altra parte, le implicazioni della componente saggistica per una possibile fattualità del racconto meritano di essere riconsiderate, perché convergono con ciò che avevamo osservato a proposito del settimo capitolo: il soggetto che produce l'enunciazione narrativa, ossia il narratore, si riferisce al proprio testo in quanto tale e dunque si profila come autore, tornando a suggerire identità di autore, narratore e protagonista. Ma questa identità emerge non tanto nel segno della biografia – l'autore come persona storica, con una biografia –, quanto in quello della scrittura – l'autore come produttore della scrittura, saggistica e narrativa, comunque letteraria.

Consideriamo quindi i capitoli del filone storico. In questi capitoli la tensione fra indici di fattualità e indici di finzionalità sembrava maggiore, ma non perché vi si incontrino entità in assoluto finzionali. Le parti dell'aereo, se anche sono immaginate «come [...] un popolo antico o degli alberi secolari» (SOT 97), sono le parti del DC-9 I-TIGI realmente esistite e tuttora conservate, se sono state ripescate dal fondo del Tirreno, nel Museo per la Memoria di Ustica di Bologna; l'Aichner storico non era forse il dandy aeronautico che appare al narratore in «*Pauci sed semper immites*», ma era indubbiamente il pilota di aerosiluranti di cui si racconta in quel capitolo, sulla scorta inoltre

del suo stesso memoriale; e perfino la finzionalità dei piloti defunti di «Tra il secondo 1423 e il secondo 1797» potrebbe essere ridotta. Il narratore ricorda infatti di essersi accorto «della loro presenza» dopo avere suggerito di essere stato prossimo ad addormentarsi:

Forse fu il caldo, o forse mi addormentai, tra un secondo, pensavo, tra un secondo mi alzo e vado via, ancora un secondo e mi alzo, spengo le luci della pista e vado via, e forse l'avrei fatto, stavo per farlo, ma il secondo successivo mi accorsi della loro presenza. (SOT 15)

Non è difficile leggere in queste righe l'introduzione non esplicita di un sogno e nelle righe finali del capitolo, coerentemente, la descrizione anch'essa cifrata di un risveglio: «restai a osservarli finché si dissolsero nell'alba, nel mare, nel cielo» (SOT 22). I piloti fantasma sarebbero allora sognati e il racconto, naturalizzandosi nel senso di Culler,<sup>4</sup> potrebbe ancora essere letto come fattuale, ossia come il racconto fattuale di un sogno nel quale all'autore, narratore e protagonista sarebbero apparsi come fantasmi i due piloti del volo di Conca di Crezzo. D'altra parte, è ovvio che le modalità del racconto, anche così, esulerebbero da quelle delle narrazioni fattuali storiografiche, cronachistiche, giuridiche o anche memorialistiche, non tanto nel senso della finzione, tuttavia, quanto in quello della figurazione letteraria. Lo stesso potrebbe dirsi per i capitoli sugli aerosiluranti e su Ustica, dove è il complesso delle risorse lessicali, sintattiche, testuali, retoriche e narrative a costituire i luoghi di irriducibilità del racconto alle forme richiamate della narrazione fattuale. L'allontanamento del racconto da una fattualità narrativa rigorosa o stretta, in sintesi, avviene non tanto verso la finzionalità, quanto verso la letterarietà, coerentemente con ciò che dicevo sopra del profilarsi dell'autore come produttore della scrittura, più che come persona biografica (coerentemente sebbene dal lato opposto, per così dire); letterarietà, preciso, che quindi dovrebbe essere intesa non come interruzione del riferimento, secondo l'idea di intransitività del testo letterario, tematica o rematica, che da *Linguistica e poetica* (1960) di Roman Jakobson arriva a *Finzione e dizione* (1991) di Genette, ma come figuratività della scrittura per cui la sua capacità di significazione si dispiega in direzioni diverse, non annullando, ma moltiplicando il

<sup>4</sup> Cfr. J. Culler, *Structuralist Poetics. Structuralism, Linguistics and the Study of Literature*, Routledge, 1975, p. 200. Sulla questione è tornata in anni più recenti la *unnatural narratology*.

riferimento, e in vista di orizzonti di senso più ampi. Per i capitoli di racconto dell'esperienza di volo del protagonista e narratore, la possibilità di attribuire quell'esperienza all'autore stesso, senza essere negata, diventa in certo modo irrilevante rispetto all'elaborazione dei temi della scrittura; per i capitoli del filone storico, gli eventi storici narrati possono essere riconosciuti come tali nella complessità formale di una narrazione che mira anche ad altro che al loro referto.<sup>5</sup>

La conclusione appena formulata mi sembra convergere con il rilievo di Castellana sulla difficoltà di attribuire *uno* statuto dominante, fattuale o finzionale, in modo non ambiguo, a molta narrativa contemporanea. Ciò che ho detto sopra mi sembra escludere per *Staccando l'ombra da terra* uno statuto finzionale dominante, infatti, ma nemmeno suggerisce di parlare di racconto fattuale *tout court*. L'alterazione di una fattualità rigorosa è però nel segno di una letterarietà intesa come figuralità della scrittura, più che in quello della finzionalità, e in questo mi sembra che si possa cogliere una differenza fra l'opera di Del Giudice e molta della narrativa contemporanea con la quale la stiamo confrontando.

Consideriamo infatti le narrazioni di Emmanuel Carrère, che indubbiamente è fra gli autori più influenti e rappresentativi della narrativa di non-fiction (in accezione larga) degli ultimi tre decenni. Certamente non parleremmo di mero riferimento a fatti particolari, poiché al contrario la narrazione tende a più ampi orizzonti di senso. Iniziando il racconto della vita di Limonov, per esempio, Carrère avvisa che vorrebbe raccontare «quelque chose [...] [p]as seulement sur lui, Limonov, pas seulement sur la Russie, mais sur notre histoire à tous depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale».<sup>6</sup> Questa apertura dal particolare a un universale più o meno vasto è però conseguita per lo più mediante la sollecitazione e la discussione dell'esemplarità di quei fatti e non

<sup>5</sup> Mi sembra che una tesi analoga sia sostenuta per *Lo stadio di Wimbledon* da Lorenzo Marchese – «la distinzione fra racconto storico e racconto d'invenzione non è probante» –, che però vede l'opera di Del Giudice nel segno di una postmodernità della quale, come dirò a breve, non sono convinto; L. Marchese, *Storiografie parallele. Cos'è la non-fiction?*, Quodlibet, Macerata, 2019, pp. 38-39.

<sup>6</sup> E. Carrère, *Limonov*, P.O.L., Parigi, 2011, p. 35 («qualcosa [...] non solamente di lui, Limonov, non solamente della Russia, ma della storia di noi tutti dopo la fine della seconda guerra mondiale»; E. Carrère, *Limonov* [2011], trad. di F. Bergamasco, Adelphi, Milano, 2014, p. 29).

tramite una figuralità della scrittura, con la complicazione del riferimento che ne deriva, quale quella osservata per Del Giudice. Carrère rivendica al contrario di avere abbandonato il modello nabokoviano di una scrittura letterariamente elaborata, nel passare alla narrazione non finzionale, per cercare una scrittura semplice, che in virtù di questa semplicità sappia rendere, dispiegandola, la «complexité du réel». <sup>7</sup> Analogamente Annie Ernaux, non meno influente e rappresentativa, ha descritto la propria scrittura come «plate», scrittura che rifiuta di «prendre d'abord le parti de l'art», <sup>8</sup> o «factuelle», con le parole a disporsi «comme des pierres qu'on pose les unes à côté des autres». <sup>9</sup> E forse potremmo aggiungere la matrice giornalistica, più che letteraria, della narrativa di Svetlana Aleksievitch.

A ciò si aggiunge – e si lega – la diversità delle forme della presenza autoriale nel testo fra *Staccando l'ombra da terra* e queste altre narrazioni latamente di non-fiction. Nel testo di Del Giudice, dicevo, l'autore, quando si profila nel protagonista e narratore, non è l'autore come persona biografica, ma l'autore come produttore della scrittura. In quelle altre narrazioni, invece, come ha scritto Alessandro Cinquegrani, «si attribuisce centralità alla figura dell'autore e alla sua responsabilità, esattamente come se a dire io fosse la persona fisica, reale, dell'autore». <sup>10</sup> A me sembra che ciò discenda da una crescente estraneità del pubblico contemporaneo a quel «modo mediato di produrre senso» della narrazione letteraria sul quale Del Giudice, al contrario, voleva ancora scommettere: non è più il tempo dell'interpretazione letteraria, il nostro, o non c'è più tempo per l'interpretazione letteraria, e dunque il testo è ricevuto come discorso di un autore pensato come persona fisica, sul modello di altre e più immediate forme di scambio discorsivo.

<sup>7</sup> L. Demanze, « Une façon de vivre » *Entretien avec Emmanuel Carrère*, «Roman 20-50», 57, 1, 2014, pp. 15-22: 17 («la complessità del reale»; trad. mia).

<sup>8</sup> A. Ernaux, *La place* [1983], a cura di P.-L. Fort e O. Tomasini, Gallimard, Parigi, 2006, pp. 18 e 17 («non ho il diritto di prendere il partito dell'arte [...]. [...] La scrittura piatta mi viene naturale»; A. Ernaux, *Il posto* [1983], trad. di L. Flabbi, L'Orma, Roma, 2014, p. 21).

<sup>9</sup> R. Rérolle, *Écrire, écrire, pourquoi? Entretien avec Annie Ernaux*, Éditions de la Bibliothèque publique d'information/Centre Pompidou, Parigi, 2010, p. 9 («fattuale», «come pietre messe l'una accanto all'altra»; trad. mia).

<sup>10</sup> A. Cinquegrani, *I personaggi non torneranno? La letteratura contemporanea tra finzione e realtà*, Carocci, Roma, 2024, p. 176. Ma sulla questione, a cui qui accenno soltanto, cfr. in generale il saggio di Cinquegrani.

Con queste brevi note non voglio suggerire che la scrittura di Del Giudice sia più letteraria di altre, ovviamente, ma solo rilevare la diversità del suo modo di essere letteraria rispetto a quello delle altre a cui pure è inevitabile accostarla, anche allo scopo di situarla da un punto di vista storicoletterario. Se infatti la rilevanza, per l'una e per le altre, della questione dello statuto di verità suggerisce una prossimità storicoletteraria non di mere date, ovvero l'appartenenza a uno stesso tempo della storia letteraria recente, le diversità ravvisate mi sembrano sintomatiche del modo peculiare in cui *Staccando l'ombra da terra* si inserisce in quel tempo.

A proposito de *Lo stadio di Wimbledon*, Castellana ha scritto che, nella consapevolezza postmoderna dell'essere stato tutto già detto, non resta che citare – gioco combinatorio, *pastiche* – o «interrogarsi sull'impossibilità stessa di dire qualcosa di nuovo»; la letteratura al secondo grado di *Se una notte d'inverno un viaggiatore* (1979) e *Il nome della rosa* (1980), quindi, o «libri come *Lo stadio di Wimbledon* che riflettono sul vuoto angosciante della scrittura».<sup>11</sup> A me sembra significativo che il protagonista dello *Stadio di Wimbledon* sia sulle tracce di un Bobi Bazlen del quale si ricorda il «primavoltismo», ossia un'aspirazione al nuovo che fu del modernismo e non della barthiana letteratura dell'esaurimento (e infatti Bazlen, non pensando di poter scrivere qualcosa di nuovo, sostanzialmente *non* scrive). Del Giudice mi sembra ricevere l'eredità estrema del postmodernismo già problematicamente, sentendo di doversi sporgere più indietro, verso il modernismo e un'aspirazione a scrivere e ad andare avanti che non può essere appagata né dal *pastiche*, né dall'ironia, né ancora dalla contemplazione del vuoto. La metafora del naufragio, che Del Giudice usa nello *Stadio di Wimbledon*, dove per essa si allude ancora a Bazlen, tramite il suo *Capitano di lungo corso*, riappare nella sua saggistica per rilevare l'unicità delle esperienze di scrittura dei grandi autori della tradizione romanzesca del Novecento – sono nominati Kafka, Conrad, Hemingway, Calvino – e per insistere sulla possibilità perdurante di «trovare un posto nuovo dove compiere un piccolo e personale naufragio».<sup>12</sup> *Staccando l'ombra da terra* è il frutto maturo di questa ricerca, nutrito di letteratura del Novecento e irrimediabilmente diverso, per conseguenza, da altre scritture che negli stessi anni tentano altre vie, improntate spesso alla

<sup>11</sup> R. Castellana, *Finzioni biografiche* cit., p. 160.

<sup>12</sup> Del Giudice, *La zona del narrare* cit., p. 174; corsivo mio.



semplicità o immediatezza di forme che non portano in sé una così densa memoria della tradizione (intesa non solo come patrimonio testuale, ma anche, sulla scorta di Viktor Sklovskij, come riserva dei procedimenti disponibili). Nei primi anni duemila, come ormai sappiamo, il modello prevalente non sarebbe stato quello di Del Giudice. *Staccando l'ombra da terra* resta quindi fra la postmodernità e la letteratura del XXI secolo come un'opera sospesa fra due epoche, naufragio splendido e personale che non ha fatto, non poteva, non doveva fare scuola.



## Bibliografia

- Riccardo Agostini, *Daniele Del Giudice e «la varietà di tutto il resto»*, «Quaderni veneti», 10, 2021, pp. 79-111.
- Martino Aichner, *Il Gruppo Buscaglia. Aerosiluranti italiani nella seconda guerra mondiale*, Mursia, Milano, 1991.
- Pierpaolo Antonello, *Il ménage a quattro. Scienza, filosofia, tecnica nella letteratura italiana del Novecento*, Le Monnier, Firenze, 2005.
- , *La verità degli oggetti: la narrativa di Daniele Del Giudice fra descrizione e testimonianza*, «Annali d'Italianistica», 23, 2005, pp. 211-231.
- Aristotele, *Etica Nicomachea*, trad. e cura di Carlo Natali, Laterza, Roma-Bari, 1999.
- Michail Bachtin, *La parola nel romanzo [1934-35]*, in Id., *Estetica e romanzo*, trad. di Clara Strada Janovič, Einaudi, Torino, 1979, pp. 67-230.
- , *Dostoevskij. Poetica e stilistica [1963]*, trad. di G. Garritano, Einaudi, Torino, 1968.
- Stefano Ballerio, *I generi letterari*, in Stefania Sini e Franca Sinopoli (a cura di), *Percorsi di teoria e comparatistica letteraria*, Pearson, Milano, 2021, pp. 23-31.
- Renato Barilli, *La narrativa dei capitani coraggiosi. Conrad, Malraux, Saint-Exupéry, Hemingway, Silone, Malaparte*, Mursia, Milano, 2015.
- Roland Barthes, *Critica e verità [1966]*, trad. di Clara Lusignoli e Andrea Bonomi, Einaudi, Torino, 1968.
- Piero Boitani, *Parole alate. Voli nella poesia e nella storia da Omero all'11 settembre*, Mondadori, Milano, 2004.
- Italo Calvino, *Lezioni americane [1988]*, in Id., *Saggi*, a cura di Mario Barenghi, Mondadori, Milano, 1995, vol. I, pp. 627-753.
- , *I capitani di Conrad [1954]*, in Id., *Saggi*, a cura di Mario Barenghi, Mondadori, Milano, 1995, vol. I, pp. 814-819.
- , *Joseph Conrad scrittore poeta e uomo di mare [1949]*, in Id., a cura di Mario Barenghi, Mondadori, Milano, 1995, vol. I, pp. 811-813.
- Emmanuel Carrère, *Limonov*, P.O.L., Parigi, 2011.
- , *Limonov [2011]*, trad. di Francesco Bergamasco, Adelphi, Milano, 2014.
- Riccardo Castellana, *Che cos'è la fiction?*, in Riccardo Castellana (a cura di), *Fiction e non fiction. Storia, teorie e forme*, Carocci, Roma, 2021, pp. 15-42.

- , *Finzioni biografiche. Teoria e storia di un genere ibrido*, Carocci, Roma, 2019.
- Alessandro Cinquegrani, *I personaggi non torneranno? La letteratura contemporanea tra finzione e realtà*, Carocci, Roma, 2024.
- Dorrit Cohn, *The Distinction of Fiction*, The Johns Hopkins UP, Baltimore, 1999.
- , *Transparent Minds. Narrative Modes for Presenting Consciousness in Fiction*, Princeton UP, Princeton, 1978.
- Joseph Conrad, *Gioventù* [1898], in Id., *Tifone, Gioventù*, trad. di Alda Politzer e Goffredo Miglietta, testo inglese a fronte, Mondadori, Milano, 2021, pp. 204-287.
- , *Outside Literature* [1922], in Id., *Last Essays*, a cura di Harold Ray Stevens e J. H. Stape, Cambridge UP, Cambridge, 2010, pp. 30-33.
- , *Within the Tides* [1915], a cura di Alexandre Fachard con Laurence Davies e Andrew Purrnell, Cambridge UP, Cambridge, 2012.
- Jonathan Culler, *Structuralist Poetics. Structuralism, Linguistics and the Study of Literature*, Routledge, Londra, 1975.
- , *Theory of the Lyric*, Harvard UP, Cambridge, 2015.
- Daniele Del Giudice e Marco Paolini, *Quaderno dei Tigi*, Einaudi, Torino, 2001.
- Daniele Del Giudice, *Calvino uno scrittore di formazione* [1987], in Id., *Del narrare*, a cura di Enzo Rammairone, Einaudi, Torino, pp. 53-57; precedentemente in Giovanni Falaschi (a cura di), *Italo Calvino. Atti del convegno internazionale (Firenze, Palazzo Medici-Ricciardi, 26-28 febbraio 1987)*, Garzanti, Milano, 1988.
- , *Ci sono nuovi sentimenti da raccontare?*, in Id., *Del narrare*, a cura di Enzo Rammairone, Einaudi, Torino, 2023, pp. 216-227.
- , *La conoscenza della luce* [1986], in Id., *In questa luce*, Einaudi, Torino, 2013, pp. 40-48.
- , *Conversazione sull'animale parlante*, in Id., *In questa luce*, Einaudi, Torino, 2013, pp. 26-39.
- , *La fortezza immaginaria* [1990], in Id., *In questa luce*, Einaudi, Torino, 2013, pp. 110-120.
- , *Il giovane Conrad*, in Id., *Del narrare*, a cura di Enzo Rammairone, Einaudi, Torino, 2023, pp. 127-132.
- , *Introduzione*, in Primo Levi, *Opere complete*, a cura di Marco Belpoliti e Daniele Del Giudice, Einaudi, Torino, 1997, vol. I, pp. XIII-LXV.
- , *Laboratorio di scrittura*, in Id., *Del narrare*, a cura di Enzo Rammairone, Einaudi, Torino, 2023, pp. 200-206.
- , *Mania*, in Id., *In questa luce*, Einaudi, Torino, 2013, pp. 9-15.
- , *Il mondo come carta geografica, Manovre di volo, manovre nella vita e Un*

- minimo di parole, un massimo di immaginazione* («Volo»), in Id., *In questa luce*, Einaudi, Torino, 2013, pp. 139-189.
- , *Narrare e vedere* [1991], in Id., *Del narrare*, a cura di Enzo Rammairone, Einaudi, Torino, 2023, pp. 207-215.
- , *Occidente Europa* [1990-1991], in Id., *In questa luce*, Einaudi, Torino, 2013, pp. 60-68.
- , *Gli oggetti, la letteratura, la memoria* [1992], in Id., *Del narrare*, a cura di Enzo Rammairone, Einaudi, Torino, 2023, pp. 237-250; precedentemente in Andrea Borsari (a cura di), *L'esperienza delle cose*, Marietti, Genova, 1992, pp. 89-102.
- , *Orizzonte mobile*, Einaudi, Torino, 2009.
- , *In questa luce* [1989], in Id., *In questa luce*, Einaudi, Torino, 2013, pp. 49-59; precedentemente in Marisa Vescovo (a cura di), *Oltreluce. Metafore e forme della luce 1960-1990*, Il Quadrante Edizioni, Torino, 1989, pp. 21-27.
- , *Staccando l'ombra da terra*, Torino, Einaudi, 1994.
- , *La zona del narrare*, in Id., *Del narrare*, a cura di Enzo Rammairone, Einaudi, Torino, 2023, pp. 167-193.
- Laurent Demanze, « *Une façon de vivre* » *Entretien avec Emmanuel Carrère*, «Roman 20-50», 57, 1, 2014, pp. 15-22.
- Fëdor Dostoevskij, *I fratelli Karamazov* [1879-1880], trad. di Agostino Villa, Einaudi, Torino, 1981.
- Annie Ernaux, *La place* [1983], a cura di Pierre-Louis Fort e Olivier Tomasini, Gallimard, Parigi, 2006.
- , *Il posto* [1983], trad. di Lorenzo Flabbi, L'Orma, Roma, 2014.
- Michele Farina, *Vedi alla voce: Narrare. La saggistica di Del Giudice e il suo contesto*, in Stefano Ballerio e Marco Tognini (a cura di), *Atlante Del Giudice. Atti del convegno del laboratorio "Manovre di volo". Milano, 20 giugno 2025*, Ledizioni, Milano, in corso di stampa.
- Roberto Ferrucci, *Il mondo che ha fatto*, La nave di Teseo, Milano, 2025.
- Monika Fludernik (a cura di), «Style», vol. 28, n. 3, autunno 1994, *Second-Person Narrative*.
- Monika Fludernik, *Second-Person Narrative As a Test Case for Narratology: The Limits of Realism*, «Style», vol. 28, n. 3, autunno 1994, *Second-Person Narrative*, a cura di Monika Fludernik, pp. 445-479.
- Monika Fludernik e Marie-Laure Ryan (a cura di), in collaborazione con Hanna Specker, *Narrative Factuality. A Handbook*, Berlino-Boston, De Gruyter, 2020.
- Philippe Forest, *Chacun est seul responsable de tous : morale de Saint-Exupéry*,

«Études françaises», 46,1, 2010, pp. 15-25.

Guido Mattia Gallerani, «*Il sopra delle nubi è un altro mondo*». *L'immaginario aviatore tra le due guerre*, «Comparatismi», VI, 2021, pp. 325-337.

Hans-Georg Gadamer, *L'attualità del bello. Arte come gioco, simbolo e festa* [1975/1977], in Id., *L'attualità del bello. Studi di estetica ermeneutica*, trad. e cura di Riccardo Dottori, Marietti, Genova, 1986, pp. 3-57.

—, *Verità e metodo* [1960/1972], trad. e cura di Gianni Vattimo, Bompiani, Milano, 2000.

Gérard Genette, *Finzione e dizione* [1991], in Id., *Finzione e dizione*, trad. di Sergio Atzeni, Pratiche, Parma, 1994, pp. 11-35.

—, *Racconto di finzione, racconto fattuale* [1991], in Id., *Finzione e dizione*, trad. di Sergio Atzeni, Pratiche, Parma, 1994, pp. 55-76.

Giuseppe Grassano, *Conversazione con Primo Levi*, in Primo Levi, *Conversazioni e interviste 1963-1987*, a cura di Marco Belpoliti, Einaudi, Torino, 1997, pp. 167-184; 169; ed. orig. in Giuseppe Grassano, *Primo Levi*, La Nuova Italia, Firenze, 1979, pp. 3-17.

Raz Greenberg, *Hayao Miyazaki. Exploring the Early Work of Japan's Greatest Animator*, Bloomsbury, Londra, 2018.

Philippe Lejeune, *Je est un autre : l'autobiographie de la littérature aux médias*, Seuil, Parigi, 1980.

—, *Le Pacte autobiographique*, Seuil, Parigi, 1975.

Primo Levi, *La chiave a stella* [1978], in Id., *Opere complete*, a cura di Marco Belpoliti e Daniele Del Giudice, Einaudi, Torino, 1997, vol. I, pp. 943-1105.

—, *I sommersi e i salvati* [1986], in Id., *Opere complete*, a cura di Marco Belpoliti e Daniele Del Giudice, Einaudi, Torino, 1997, vol. II, pp. 995-1153.

Nicole Loraux, *La Voix endeillée. Essai sur la tragédie grecque*, Gallimard, Parigi, 1999.

Lorenzo Marchese, *Storiografie parallele. Cos'è la non-fiction?*, Quodlibet, Macerata, 2019.

Pietro Mazzarisi, *Principio di indeterminazione ed effetto tunnel nei tempi verbali. Correlativi formali nella narrazione di Atlante occidentale di Daniele Del Giudice*, in Francesco de Cristofaro, Paolo Giovannetti e Gianni Maffei (a cura di), *Tempora. I tempi verbali nel racconto. Atti del Seminario permanente di narratologia*, Milano, 20-22 ottobre 2021, Biblion, Milano, 2024, vol. II, pp. 250-272.

Andrea Mirabile, *Piaceri invisibili. Retorica della cecità in D'Annunzio, Pasolini, Calvino*, Carocci, Roma, 2021.

- , «Tutto quello che nel quadro non c'è». *L'ekphrasis nel Museo di Reims di Daniele Del Giudice*, in Stefano Ballerio e Marco Tognini (a cura di), *Atlante Del Giudice. Atti del convegno del laboratorio "Manovre di volo". Milano, 20 giugno 2025*, Ledizioni, Milano, in corso di stampa.
- Andrea Mochi Sismondi (a cura di), *Il segno di Ustica. L'eccezionale percorso artistico nato dalla battaglia per la verità*, Cue Press, Imola, 2021.
- Martha Nussbaum, *La fragilità del bene. Fortuna ed etica nella tragedia e nella filosofia greca* [1986], trad. di Merio Scattola, il Mulino, Bologna, 1996.
- Raphaëlle Rérolle, *Écrire, écrire, pourquoi? Entretien avec Annie Ernaux*, Éditions de la Bibliothèque publique d'information/Centre Pompidou, Parigi, 2010.
- Brian Richardson, *Unnatural Voices. Extreme Narration in Modern and Contemporary Fiction*, The Ohio State UP, Columbus, 2006.
- Antoine de Saint-Exupéry, *Lettre à un otage* [1943/1944], in Id., *Oeuvres complètes*, a cura di Michel Autrand e Michel Quenel, vol. II, Gallimard, Parigi, 1999, pp. 88-104; trad. it. *Lettera a un ostaggio* [1943/1944], trad. di Maria Chiappelli, in Id., *Pilota di guerra, Lettera a un ostaggio, Taccuini*, a cura di Michel Autrand e Michel Quenel, Bompiani, Milano, 2008, pp. 195-222.
- , *Le Petit Prince* [1943], in Id., *Oeuvres complètes*, a cura di Michel Autrand e Michel Quenel, vol. II, Gallimard, Parigi, 1999, pp. 229-321; trad. it. *Il piccolo principe* [1943], trad. di Nini Bompiani Bregoli, Bompiani, Milano, 1994.
- , *Pilote de guerre* [1942], in Id., *Oeuvres complètes*, a cura di Michel Autrand e Michel Quenel, vol. II, Gallimard, Parigi, 1999, pp. 111-228; trad. it. *Pilota di guerra* [1942], trad. di Maurizio Ferrara, Passigli Editori, Firenze, 2020.
- , *Terre des Hommes* [1939], in Id., *Oeuvres complètes*, a cura di Michel Autrand e Michel Quenel, vol. I, Gallimard, Parigi, 1994, pp. 169-285; trad. it. *Terra degli uomini* [1939], trad. di Renato Prinzhofer, in Id., *Opere*, vol. I, a cura di Michel Autrand e Michel Quenel, Bompiani, Milano, 1994, pp. 209-350.
- , *Vol de nuit* [1931], in Id., *Oeuvres complètes*, a cura di Michel Autrand e Michel Quenel, vol. I, Gallimard, Parigi, 1994, pp. 111-167; trad. it. *Volo di notte* [1931], trad. di Cesare Giardini, in Id., *Opere*, vol. I, a cura di Michel Autrand e Michel Quenel, Bompiani, Milano, 1994, pp. 127-208.
- Alice Strazzi, *Per una rappresentazione transmediale della memoria collettiva: la strage di Ustica attraverso Daniele Del Giudice, Marco Paolini e Christian Boltanski*, tesi magistrale, corso di laurea in Lettere moderne, Università degli Studi di Milano, a.a. 2023-2024
- Charles Taylor, *Il disagio della modernità* [1991], trad. di Giovanni Ferrara degli Uberti, Laterza, Roma-Bari, 1999.

- Vincenzo Trione, *L'opera interminabile. Arte e XXI secolo*, Einaudi, Torino, 2019.
- , *Visioni del passato: la Bologna di Boltanski*, «La Lettura» del «Corriere della Sera», 25 giugno 2017.
- Cristina Valenti (a cura di), *Ustica e le arti. Percorsi tra impegno, creatività e memoria*, Titivillus, Corazzano, 2007.
- Denise Wong, *Disaffection and You-Narration in Tsitsi Dangarembga's Tambudzai Trilogy (1988–2018)*, «DIEGESIS», 13, 1, 2024, pp. 102-121.
- Paolo Zublena, *L'inquietante simmetria della lingua. Il linguaggio tecnico-scientifico nella narrativa italiana del Novecento*, Edizioni dell'Orso, Alessandria, 2002.



## Testi e testimonianze di critica letteraria

1. *Vittorio Sereni, un altro compleanno*, a cura di Edoardo Esposito
2. Virna Brigatti, *Diacronia di un romanzo: Uomini e no di Elio Vittorini (1944-1966)*
3. *I modernismi delle riviste*, a cura di Caroline Patey e Edoardo Esposito
4. Giuseppe Carrara, *Il chierico rosso e l'avanguardia: poesia e ideologia in Triperuno di Edoardo Sanguineti*
5. *Franco Fortini e le istituzioni letterarie*, a cura di Gianni Turchetta e Edoardo Esposito
6. *Roman Jakobson, linguistica e poetica*, a cura di Stefania Sini, Marina Castagneto e Edoardo Esposito
7. Edoardo Esposito, *Indagini sul Novecento*
8. *Con i buoni sentimenti si fanno brutti libri? Etiche, estetiche e problemi della rappresentazione*, a cura di Giuseppe Carrara e Laura Neri
9. Riccardo Corcione, *Tempo della fine e fine del tempo. Poesia, teatro e pensiero nell'ultimo Giudici*
10. Simone Carati, *Il mondo là fuori. Narrazione, esperienza, scrittura*
11. Andrea Suverato, *Finzioni testimoniali. Scritture in un tempo infestato*
12. *Giuseppe Raimondi. La centralità di un "outsider" bolognese*, a cura di Filippo Milani
13. *«Il nome di un'atroce malattia». Forme e rappresentazioni della borghesia italiana (1929-1982)*, a cura di Silvia Cucchi e Gloria Scarfone
14. Silvia Gianni, *Storie di voci collettive. Morfologia del graphic novel di reportage*

Del Giudice ricorda di avere intrapreso la scrittura di *Staccando l'ombra da terra* (1994) esortato da Federico Fellini, al quale lo scrittore avrebbe parlato delle proprie esperienze di volo con entusiasmo tale da indurre il regista a suggerirgli di scrivere ciò che gli aveva raccontato a voce. Forse la notizia non deve essere creduta alla lettera, ma indubbiamente in ogni pagina di *Staccando l'ombra da terra* si sentono la passione del suo autore per il volo e per il racconto. Il saggio di Stefano Ballerio cerca di seguire la scrittura di Del Giudice studiandone gli aspetti stilistici e narratologici, elaborandone i temi, discutendone lo statuto, tra fattualità e finzionalità, e approfondendo il dialogo che essa intrattiene con i testi e le riflessioni di Antoine de Saint-Exupéry, Joseph Conrad, Primo Levi e Italo Calvino. Il saggio si propone quindi di offrire una lettura dell'opera di Del Giudice che la situi nel contesto della letteratura europea e ne riconosca le molteplici forme e direzioni di senso.

**Stefano Ballerio** insegna Teoria della letteratura e Letterature comparate presso l'Università degli Studi di Milano. Si occupa di narrativa contemporanea, di narratologia e di ermeneutica. Presso il Dipartimento di Studi Letterari, Filologici e Linguistici di Unimi ha costituito il laboratorio di ricerca "Manovre di volo. Un laboratorio sull'opera di Daniele Del Giudice". È direttore di «Letteratura e letterature».