



La civiltà del “dare”

Il messaggio di Saint-Exupéry

GAVINO MANCA *

Terza pagina

La mattina di un giorno di luglio di cinquantacinque anni fa, un non più giovane pilota di guerra partiva da Bastia con un ricognitore P38, armato solo di macchine fotografiche, per la sua nona missione, strappata dopo attese e suppliche infinite, quella del non ritorno. Così si concludeva l'avventura umana e la vicenda poetica di Antoine de Saint-Exupéry, questo protagonista della cultura europea la cui valutazione (e rivalutazione) crescerà quanto più questa vecchia civiltà chiederà un messaggio di fede nei valori dell'uomo e dell'umanità.

«Bisogna essere grati a Saint-Exupéry di enunciare una verità pa-

radossale, per me di grande importanza psicologica: che la felicità dell'uomo non consiste nella libertà, ma nell'accettazione del dovere»; così scriveva Gide, cogliendo un aspetto, sia pure fondamentale, di una filosofia che vale la pena di rimeditare, perché può fornire una chiave per la soluzione della nostra crisi, crisi di idee e di volontà. E la filosofia di Saint-Exupéry è una felice combinazione di un'idea – quella della supremazia dell'Uomo, della “persona” e di una volontà –, il sacrificio, l'“atto essenziale”. Come è giusto e logico delle opere vere, questa combinazione della sostanza, del pensiero, è riflesso nel-

la forma letteraria, nei racconti-reportage che hanno fatto richiamare Malraux, dal famoso *Volo di notte*, a *Terra degli uomini* e al bellissimo *Pilota di guerra*... Questi libri hanno tutti una forte carica di poesia che sublima e rende reali le parole, i concetti attraverso i quali l'aviatore (prima di linea e poi di guerra) deve darsi ragione del suo agire e del suo combattere.

Non a torto si sono rilevate alcune sorprendenti affinità di Saint-Exupéry con Pascal, a proposito di questo prevalere del sentimento sulla ragione nell'interpretazione della vita e quindi nelle scelte esistenziali. «Il cuore ha le sue ragioni che la mente non conosce»: è

un famoso pensiero di Pascal. Saint-Exupéry gli fa eco a tre secoli di distanza: «Ecco il mio segreto: non si vede bene che con il cuore». Come ha rilevato Cantini, presentando ai lettori italiani alcune tra le opere migliori di Saint-Exupéry (Antoine de Saint-Exupéry: *Pilota di guerra, Lettera a un ostaggio, Taccuini* - Mondadori) viva è la polemica contro le “grandes personnes”, sulla loro impossibilità di capire le cose semplici, cioè le cose vere, «da dove veniamo, dove andiamo».

In *Pilota di guerra* Saint-Exupéry ricorda la scena del colloquio dei due zii, lo scambio di opinioni incomprensibili ma rivestite di una dignità stellare («collaboravano alla creazione del mondo») cui assisteva, arrampicato sul canterano. Questa memoria della insipienza degli adulti riafferma Saint-Exupéry durante la meditazione nel suo lungo volo sopra la Francia devastata dalla crudele insania degli uomini. «Tutto questo è assurdo ... Il nostro mondo è fatto di congegni che non combaciano ... Non si tratta dei materiali, ma dell'Orologiaio. L'Orologiaio manca». È dall'alto che, fisicamente, Saint-Exupéry sente l'assoluta improbabilità della vita e l'assurda, totale necessità di viverla. «Ah! Lo schema che costruiranno più tardi gli storici! Le direttive che inventeranno per dare un significato a questa zuppa! Prenderanno la parola di un ministro, la decisione di un generale, e di quella parata di fantasmi faranno conversazioni storiche, con responsabilità e vedute».

Necessità di vivere significa dare un significato all'esistenza e a questo obiettivo è rivolta anche l'opera letteraria di Saint-Exupéry («Detesto la gente che scrive per divertirsi, che va alla ricerca di effetti. Bisogna avere qualcosa da dire») che ha la sua chiave – come si è detto – nella rivalutazione della nozione di Uomo e della sua supremazia sull'individuo e sull'anonima collettività. «Non si dice nulla di essenziale sulla cattedrale se non si parla che delle pietre. Non si dice nulla di essenziale sull'Uomo se si cerca di definirlo per mez-

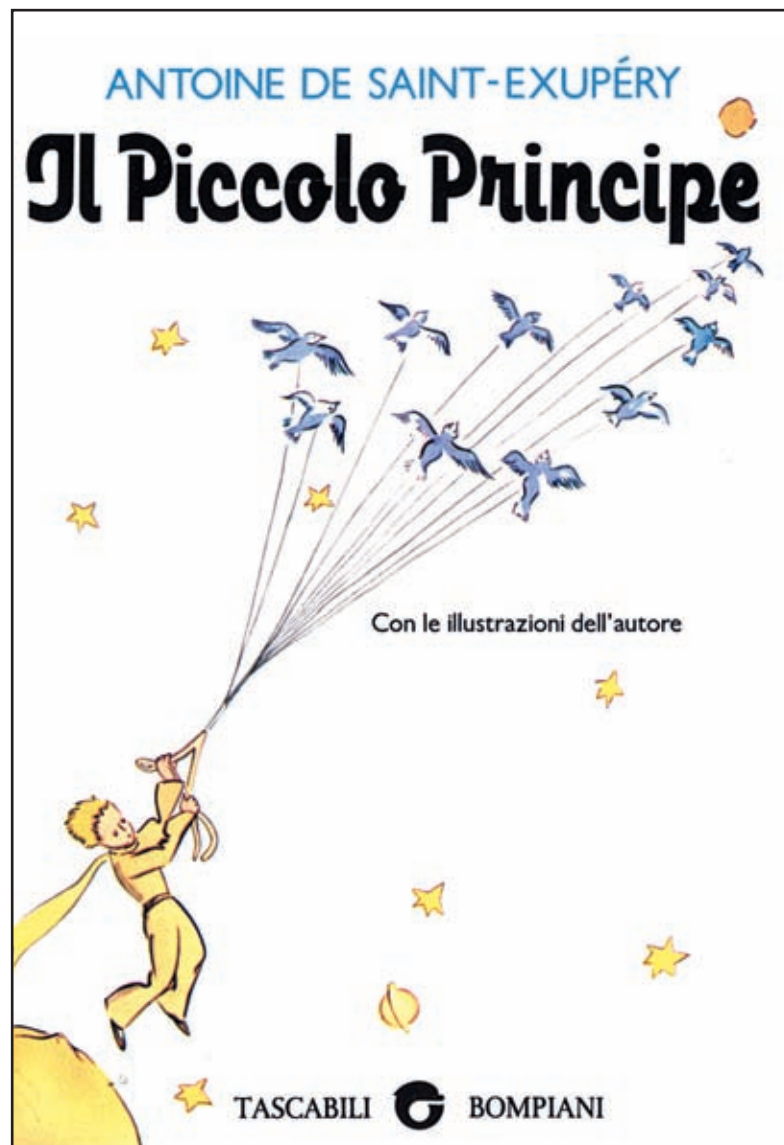
zo di qualità umane...». Ecco il punto: Saint-Exupéry denuncia lo scadimento e svuotamento dei principi della nostra civiltà (l'Uguaglianza, la Libertà, la Carità) per l'impovertimento del carattere “essenziale” dell'uomo, l'“atto necessario”, il sacrificio. «Sacrificio non significa né amputazione né penitenza. È essenzialmente un atto. È un dono di se stesso all'Essere con cui si pretenderà identificarsi. Che cosa sia una proprietà lo comprenderà solo colui che le avrà sacrificato una parte di sé, che avrà lottato per salvarla e penato per abbellirla. Allora gli verrà l'amore per quel pezzo di terra. Una proprietà non è la somma dei proventi, qui sta l'errore. È la somma dei doni».

La crisi della nostra civiltà è, dunque, dovuta al fatto che ab-

biamo cessato di dare; «ora se io pretendo di non dare che a me stesso, non ricevo nulla, perché non costruisco nulla della mia esistenza, e dunque non sono nulla. Se poi si pretende da me che muoia per degli interessi, mi rifiuterò di morire». Abbiamo salvato il vocabolario, dice Saint-Exupéry, ma le nostre parole sono svuotate di sostanza reale, abbiamo parlato di collettività con prudenza, senza osare precisare chiaramente quello di cui parlavamo, perché in verità non parlavamo di nulla. Bisogna ora ridare contenuto alle parole, usando il solo strumento che sia efficace: il sacrificio. Per usare questo strumento occorre fede; è questo il messaggio che Saint-Exupéry lascia a noi, con il Credo posto a suggello della sua ultima più tragica esperienza vitale.

THE ETHOS OF GIVING

The human and cultural experience of Antoine de Saint-Exupéry was very great. His philosophy is special and totally modern. The need to live means giving a meaning to existence. Sacrifice does not mean renunciation, but gift: the gift of oneself to the Being with whom we will claim to identify ourselves. We cannot see well except with the heart. The cult of the specific brings only death with it: that of the universal lays the basis of the true order of life. A complex thought that is well-expressed in literary form in his reporting tales. There is a strong poetical content in his books, expressing the whole existential message: man must have a reason for his actions and combats.



La pubblicazione nel 1943 del “Piccolo Principe”, favola per bambini e adulti illustrata dallo stesso Saint-Exupéry, lo rese celebre in tutto il mondo.

The 1943 publication of the “Little Prince”, a fable for both children and adults and illustrated by Saint-Exupéry himself, made him famous throughout the world.

Parigi, nuove ipotesi dopo il ritrovamento del braccialetto e di alcuni frammenti dell'aereo con il quale lo scrittore precipitò

La stampa mondiale si è recentemente occupata della figura di Saint-Exupéry dopo il ritrovamento fortuito di un braccialetto d'argento a lui appartenuto da parte di un pescatore.

The world press has recently brought Saint-Exupéry to the public light after a fisherman, by chance, found a silver bracelet belonged to him.



IL LIBRO
Un best seller tradotto in 41 lingue



Pubblicato per la prima volta nel 1943, "Il Piccolo Principe" è uno dei più grandi best-seller della storia editoriale. È stato tradotto in più di quaranta lingue, comprese il russo. Il romanzo, il cinese, il giapponese e perfino il malayale. Secondo i calcoli più attendibili, sarebbero state vendute finora più di una sola milione di copie di "Il Piccolo Principe" da un quarantasette milioni e corraio in Francia. L'edizione delle opere di Saint-Exupéry nella prestigiosa "Pléiade" è uno dei coltelli più venduti della collezione scorse ai lavori di Attilio Fratesi e Albert Lanna.



Il ritorno del Piccolo Principe

Saint-Exupéry, il mare restituisce le reliquie di un mito

dal nostro corrispondente GIAMPIERO BRATTINCHI

PARIGI - L'ubriaco è stato scortato dal suo appartamento a un'ora di volo. È un uomo di mezza statura, di mezza età, con un'aria di chi ha vissuto una vita di avventure. È un uomo di mezza statura, di mezza età, con un'aria di chi ha vissuto una vita di avventure.



Il 7 settembre scorso il gioiello con inciso il nome "Antoine" e alcuni restanti dell'aereo sono finiti in una rete di pesca.

Antoine de Saint-Exupéry. Nel fotografo è in un'immagine di un'epoca.

Una pescatore si è addormentato ad Ambérieu. È un uomo di mezza statura, di mezza età, con un'aria di chi ha vissuto una vita di avventure.

Secondo il libro, il velivolo cadde nel mare. Il capitano Saint-Exupéry si salvò e si recò a Bordò. L'aereo si schiantò in un campo di grano. Si salvò il motore. Si salvò il motore. Si salvò il motore.

Se il libro è vero, il velivolo cadde nel mare. Il capitano Saint-Exupéry si salvò e si recò a Bordò. L'aereo si schiantò in un campo di grano. Si salvò il motore. Si salvò il motore.

COME SE FOSSE LA SUA FAVOLA

J. M. G. LE SERRA

Se il libro è vero, il velivolo cadde nel mare. Il capitano Saint-Exupéry si salvò e si recò a Bordò. L'aereo si schiantò in un campo di grano. Si salvò il motore. Si salvò il motore.



CENNI BIOGRAFICI

Saint-Exupéry (Antoine-Marie-Roger de) è nato il 19 giugno 1900 a Lione da famiglia paterna limosina e da famiglia materna provenzale. Trascorre la sua infanzia a Saint-Maurice-de-Rémens, nell'Ain e a La Môle, nel Var.

La famiglia di Saint-Exupéry si trasferisce nel Mans alla fine dell'estate 1909. Il 7 ottobre 1909 Antoine entra al collegio Notre-Dame di Sainte-Croix. Nel 1912 vola per la prima volta con il pilota Védrynes nell'aerodromo di Ambérieu. Prende la sua prima lezione di violino con il professore Quielbeuf.

Nell'ottobre 1914 entra insieme al fratello al collegio di Montgré a Villefranche-sur-Saône, che lascerà nel giro di tre mesi per recarsi in Svizzera presso i Padri Mariani di Friburgo.

Nel 1917 una volta conseguito il baccalaureato, entra ad ottobre alla scuola Bossuet, si presenta in seguito alla Scuola Navale e lavora al liceo Saint-Louis fino al 1919. Nel 1919 non supera l'esame orale della Scuola Navale ed entra alle Belle Arti, facoltà di Architettura.

Presta servizio militare a Strasburgo, nel 2° reggimento di aviazione aerei caccia. Viene destinato alle officine di riparazione e poi diventa pilota. Allievo ufficiale, viene inviato a Casablanca, dove rimane fino al febbraio 1922; termina il suo secondo anno a Bourget, come sottotenente del gruppo aerei caccia del 33° reggimento di aviazione.

All'inizio del 1923 il generale Barès desidera destinarlo all'armata aerea, ma la famiglia della sua fidanzata, con la quale interromperà i rapporti, si oppone e Saint-Exupéry entra negli uffici delle Tuileries di Boiron (Faubourg Saint-Honoré). Appena può vola.

Abbandona gli uffici delle Tuileries per entrare nell'azienda di Automobili Saurer. Nel 1925 pubblica una breve novella, *L'Aviateur*, sulla rivista «Le Navire d'Argent». L'11 ottobre 1926 viene assunto dalla Società di Aviazione Latécoère; si presenta all'amministratore della Società Didier Daurat nella città di Tolosa. A partire da novembre, si occupa del collaudo e del controllo dei velivoli.

Nella primavera del 1927, con Vacher, Mermoz, Estienne, Guillaumet, Lescrivain, ecc. assicura la tratta Tolosa-Casablanca e successivamente Dakar-Casablanca.

Chiamato all'aerostazione di Cap-Juby, si trattiene in un paese in pieno fermento per diciotto mesi e scrive il romanzo *Courrier Sud*. Rientra in Francia e nel 1928 pubblica *Courrier Sud*.

A Brest segue il corso superiore di navigazione aerea della Marina, consegue il diploma e si imbarca a settembre per riprendere servizio in America Meridionale. Il 19 ottobre 1929 ritrova i suoi compagni a Buenos Aires. Viene nominato dirigente della compagnia «Aeroposta Argentina».

Il 13 giugno 1930 Guillaumet viene sorpreso da una tempesta di neve mentre sta effettuando la sua ventiduesima traversata delle Ande. Delley e Saint-Exupéry lo cercano per cinque giorni senza trovarlo. Il 30 giugno Saint-Exupéry viene a sapere, all'Hotel di Mendoza, che Guillaumet è vivo; lo riporta a Mendoza.

Scrive *Vol de Nuit* la cui figura dominante è Rivière (Daurat).

Il 13 marzo 1931, la Società Aeropostale, in seguito a dissensi tra i Bouilloux-Laffont, il direttore generale, Latécoère, ecc., viene messa in liquidazione giudiziaria; il direttore generale, Beppo de Massimi, si dimette; Daurat rinuncia al suo posto di direttore dell'attività e abbandona l'Aeropostale; Saint-Exupéry e altri colleghi seguono il loro capo.

Nel gennaio 1931, Saint-Exupéry parte per Parigi e, dopo qualche settimana, sposa ad Agay (Var) la vedova del giornalista Gomez Carrillo, Consuelo Suncin, che aveva conosciuto a Buenos Aires. Riprende il servizio presso la compagnia e assicura la tratta Francia-America Meridionale nella zona Casablanca-Port-Étienne. Pubblica il suo secondo libro *Vol de Nuit* che riceve il premio Femina nel dicembre 1931.

Nel 1932 diventa pilota collaudatore presso Latécoère e poi nel 1934 entra a far parte della nuova compagnia Air-France, come addetto al servizio propaganda ed in particolare si occupa delle missioni in Francia e all'estero. Effettua una missione a Saigon nel luglio 1934.

Al suo ritorno a Parigi, termina la sceneggiatura di *Courrier Sud* che Billon metterà in scena l'anno successivo (due anni prima aveva scrit-

Marsiglia, lo scrittore del «Piccolo Principe» abbattuto in volo nel '44. Un pescatore ha trovato il suo bracciale e dei rottami dell'aereo

Risolto il mistero di Saint-Exupéry: ora i subacquei cercano le sue spoglie

PARIGI — Il Mediterraneo non ha mai voluto restituire le spoglie di Antoine de Saint-Exupéry, scrittore e pilota. Il personaggio che ha incendiato le fantasie con «Il Piccolo Principe» è anche adesso, in questi

sorte di Saint-Exupéry può darsi concluso. I resti del suo Lightning sono ricuriosamente dispersi e sepolti nella sabbia di quegli isolotti Soudall non lontani dalla costa. Ma il nome

Sul bracciale fatto della rete del pescatore e inciso un nome. Conoscendo il nome del romanziere. Poi, dopo il nome di Constanza

chcock, New York. Si tratta degli editori che pubblicarono «Il Piccolo Principe». C. possono essere altri dubbi: il nome di Saint-Exupéry

amava follemente sua moglie, anche se tra loro scintillavano spesso i fulmini del litigio e dell'incomprensione. Era un amore contrastato. Lui le scrisse, arruolandosi nell'aviazione della

«France Libre» di de Gaulle: «Se morirò, so che aspetterete nell'eternità».

Al colmo della fama, specie per il libro «Terza degli uomini» pubblicato nel 1938, il Saint-Exupéry che salì a bordo del Lightning il 31 luglio del 1944, alle 8:45 del mattino, era un uomo depresso e sofferente. Il journal dell'aviazione postale, il narratore di «Volo di notte», non si era ancora rimesso dal postumo d'un terribile incidente avvenuto in Guatemala nel febbraio del 1938. Doveva inaugurare una linea aerea tra New York e la Patagonia. Dopo il decollo, il suo «Simoun F ANZK» era caduto. Pare che fosse sovraccarico di benzina. Segurarono mesi di ospedale da cui Saint-Exupéry uscì menomato, incapace persino di aprire il paracadute. Quella mattina di fine luglio

ca, disse a un amico: «Vorrei scomparire come il mio Piccolo Principe». Forse, aveva un presagio. Si sentiva vecchio, anche se aveva appena compiuto 44 anni. Un Lancéolo del cielo abbandonato dagli altri cavalieri, specie dal generale de Gaulle che lo odiava. Con il suo Lightning doveva compiere un volo di ricognizione. Secondo il suo biografo Webster, doveva dirigersi verso il centro della Francia, poi deviare, cambio rotta misteriosamente. Voleva rivedere il luogo dell'infanzia, la casa materna di Cahors, vicino a Grasse, e la chiesa di Agay dove, nel 1901, aveva sposato Constance. E fu nel cielo della sua Provenza che incontrò il pilota tedesco Robert Heinkel confermò in una lettera del 1944 di aver abbattuto, il 31 luglio, un Lightning in Provenza. Aveva ucciso il Piccolo Principe.

Pagina 30

il Giornale

Giovedì 29 ottobre 1998 cultura spirit@giornale.it

REPORTAGE. Lo scrittore-aviatore raccontato da chi lo conobbe nell'estate del 1944, quando fu assegnato alla base militare di Alghero



L'ultimo volo di Saint-Exupéry

In Sardegna nei luoghi dove il pilota visse fino al giorno della scomparsa

C
L'ultimo volo di Saint-Exupéry è stato raccontato da chi lo conobbe nell'estate del 1944, quando fu assegnato alla base militare di Alghero. Il reportage è stato pubblicato sul numero 30 del 29 ottobre 1998 del Corriere della Sera.

Il 31 luglio del 1944, alle 8:45 del mattino, era un uomo depresso e sofferente. Il journal dell'aviazione postale, il narratore di «Volo di notte», non si era ancora rimesso dal postumo d'un terribile incidente avvenuto in Guatemala nel febbraio del 1938. Doveva inaugurare una linea aerea tra New York e la Patagonia. Dopo il decollo, il suo «Simoun F ANZK» era caduto. Pare che fosse sovraccarico di benzina. Segurarono mesi di ospedale da cui Saint-Exupéry uscì menomato, incapace persino di aprire il paracadute. Quella mattina di fine luglio



... e i rottami del suo aereo



to un soggetto, Anne-Marie). Nel maggio 1935 si reca a Mosca per il giornale «Paris-Soir». Lo stesso anno, intraprende sotto l'egida di Air-France e con J.-M. Conty e il suo meccanico Prévot, un "giro sul Mediterraneo", a bordo di un *Simoun*, per tenere delle conferenze. Decide di tentare, prima del 31 dicembre, un viaggio Parigi-Saigon a bordo del suo *Simoun* e di battere il record di Japy. Parte per l'Egitto il 29 dicembre 1935 alle 7 del mattino. Circa duecento chilometri prima di arrivare al Cairo, effettua un atterraggio di emergenza nel deserto. Dopo cinque giorni di cammino con Prévot viene soccorso da una carovana, rimane qualche giorno al Cairo e poi torna a Parigi.

A partire dal 1936 progetta un aereo a reazione. Il 7 dicembre 1936 muore il suo amico Mermoz.

Il 7 febbraio 1937 Saint-Exupéry parte da Casablanca con il suo *Simoun* per effettuare un viaggio diretto Casablanca-Timbuctu; da qui raggiunge Dakar e poi Casablanca. Torna a Parigi a marzo.

Nel mese di aprile accetta di effettuare un reportage per «Paris-Soir» al fronte di Carabacel e a Madrid.

Nel settembre 1937 propone al Ministero dell'Aeronautica di tentare un raid New York-Terra del Fuoco, con il suo *Simoun*; la sua proposta viene accettata. Si imbarca per New York da cui decolla il 15 febbraio 1938 alle 6,30; a Guatemala l'aereo perde velocità e precipita al decollo. Saint-Exupéry rimane gravemente ferito. Torna a New York il 28 marzo e vi resta in convalescenza.

Riporta in Francia un manoscritto composto da numerosi articoli che ha scritto negli anni precedenti: *Terre des Hommes*. All'inizio di luglio scrive la prefazione del libro di Ann Lindbergh: *Le Vent se lève*.

Nel febbraio 1939 esce *Terre des Hommes*. Lo stesso anno, a giugno, il libro viene pubblicato negli Stati Uniti, con il titolo *Wind, sand and stars*; viene scelto come «Libro del Mese» e nel 1939 riceve il Gran Premio del Romanzo dell'Accademia Francese. A febbraio Saint-Exupéry fa un viaggio in Germania.

Il 5 luglio raggiunge Guillaumet a Biscarosse. Guillaumet vuole tentare di battere il suo record di traversata dell'Atlantico Settentrionale, con il *Tenente di Vascello Parigi*. Al suo ritorno Saint-Exupéry trascorre quindici giorni a Parigi e ritorna a New York per incontrare i

suoi editori. Torna in Francia il 26 agosto.

Durante la mobilitazione raggiunge Tolosa con il grado di capitano; dapprima con l'incarico di insegnante tecnico e poi destinato al gruppo 2/33 di Grande Ricognizione. Il 17 giugno viene deciso che tutti gli ufficiali del gruppo 2/33 saranno inviati ad Algeri. Saint-Exupéry resta ad Algeri in attesa della sua smobilitazione.

Ritorna il 5 agosto e si stabilisce da sua sorella a Agay con l'intenzione di lavorare al suo libro *Citadelle*. A ottobre, dopo aver trascorso due giorni a Parigi, ritorna in zona libera. Il 5 novembre parte per il Portogallo passando dal Marocco. Il 16 novembre arriva a Lisbona dove dopo qualche giorno viene a conoscenza della morte del suo amico Guillaumet, ucciso il 27 novembre. A dicembre parte per New York dove si ferma.

Il 20 febbraio 1942 pubblica *Pilote de Guerre* in inglese (con il titolo *Flight to Arras*). Il libro esce in Francia nel 1942 (nel 1943 questa edizione viene vietata dalle autorità tedesche dell'occupazione). Sempre a New York, nel febbraio 1943, pubblica *Lettre à un otage* e poi ad aprile *Le Petit Prince*. Dopo lo sbarco in Africa del Nord (6 novembre 1942), Saint-Exupéry porta avanti le pratiche per raggiungere il gruppo 2/33 che si trova in Algeria. Nel maggio 1943 raggiunge la sua squadriglia, che nel frattempo è passata ad un comando americano, a Oudjda. A luglio la squadriglia si sposta verso Tunisi.

Il 21 luglio Saint-Exupéry vola sulla Valle del Rodano per una missione fotografica. Dopo un brutto atterraggio il comandante americano gli ricorda che ha ormai raggiunto il limite di età. Nell'agosto 1943, ritorna ad Algeri dove rimane rinchiuso in una minuscola camera; studia allora i problemi degli aerei a reazione e di tanto in tanto apporta delle correzioni al suo manoscritto *Citadelle*.

Viene tenuto come «riserva di comando». Il colonnello Chassin, al comando della 31ª squadra di bombardamento a medio raggio a Villacedro (Sardegna), riesce a farvi destinare Saint-Exupéry che raggiunge questa base ed effettua dei voli di addestramento, nella speranza di reintegrare il gruppo 2/33.



Antoine de Saint-Exupéry (1900-1944) ha trasposto nella letteratura le sue esperienze di pilota civile e militare.

Antoine de Saint-Exupéry (1900-1944) transformed his experiences as a civil and military pilot into literature.

Sempre con questa speranza, si reca a Napoli per incontrare il comandante in capo delle forze aeree del Mediterraneo, il generale Eaker. Quest'ultimo si tira indietro e Saint-Exupéry riesce a raggiungerlo solo ad Algeri dove ottiene infine il permesso di ritornare al 2/33 a condizione però che effettui solo cinque missioni.

Saint-Exupéry torna in Sardegna nel maggio del 1944.

A luglio, la squadriglia si trasferisce a Borgo, in Corsica. Saint-Exupéry aveva già effettuato, non senza incidenti meccanici, otto missioni anziché le cinque accordate. I suoi compagni si chiedono come proteggerlo contro la sua stessa audacia.

Il 31 luglio 1944 alle 8,30 Saint-Exupéry decolla per l'ultima missione che riesce ad ottenere nella regione Grenoble-Annecy.

Alle 13,30 non è ancora rientrato ed ha a disposizione solo un'ora di carburante. Alle 14,30 si sa che non sta più volando. È probabile che il suo aereo sia stato distrutto dagli aerei da ricognizione tedeschi, al largo della Corsica, a circa cento chilometri a Nord di Bastia.

«Credo che il culto dell'Universale esalti e unisca le ricchezze particolari, e fondi il solo ordine vero, che è quello della vita. Un albero è armonioso, sebbene le sue radici siano differenti dai rami.

Credo che il culto del particolare porti con sé soltanto la morte, perché fonda l'ordine sulla rassomiglianza. Esso confonde l'unità dell'Essere con l'identità delle sue parti. E devasta la cattedrale per allinearne le pietre. Combatterò chiunque pretenderà imporre un costume particolare agli altri costumi, un popolo particolare agli altri popoli, una razza particolare alle altre razze, un pensiero particolare agli altri pensieri.

Credo che la supremazia dell'Uomo fondi la sola Eguaglianza e la sola Libertà che abbiano un significato. Credo nell'eguaglianza dei diritti dell'Uomo attraverso ciascun individuo. Credo che la Libertà sia quella dell'ascesa dell'Uomo. Eguaglianza non è Identità. La Libertà non è l'esaltazione dell'individuo contro l'Uomo. Combatterò chiunque pretenderà di asservire a un individuo – o a una massa di individui – la libertà dell'Uomo.

Credo che la mia civiltà indichi col nome di Carità il sacrificio consentito all'Uomo, al fine di stabilire il suo regno. La carità è un dono all'Uomo, attraverso la mediocrità dell'individuo. Essa fonda l'Uomo. Combatterò chiunque, pretendendo che la mia carità onori la mediocrità, rinnegherà l'Uomo, imprigionando l'individuo in una mediocrità definitiva».

* Già direttore generale Affari Economici Pirelli Spa