This is the peer reviewd version of the followng article:

Editoriale. La macchina: il determinismo politico come modello di costruzione del mondo / Altini, C.. - In: FILOSOFIA POLITICA. - ISSN 0394-7297. - XXXII:3(2018), pp. 385-394. [10.1416/91302]

Terms of use:

The terms and conditions for the reuse of this version of the manuscript are specified in the publishing policy. For all terms of use and more information see the publisher's website.

07/11/2026 06:01

(Article begins on next page)

Carlo Altini

EDITORIALE

LA MACCHINA: IL DETERMINISMO POLITICO COME MODELLO DI COSTRUZIONE DEL «MONDO»

Nella filosofia politica contemporanea l'idea di «macchina» non gode di una particolare fortuna interpretativa, nonostante essa sia largamente utilizzata nel linguaggio comune – seppure in senso metaforico e traslato – per indicare, ad esempio, la struttura burocratica degli Stati e delle istituzioni sovranazionali e intergovernative (in particolare l'Unione Europea nella sua versione funzionalista). Non serve però una raffinata acribia ermeneutica per vedere che nella storia del pensiero filosofico-politico l'immagine della macchina è stata spesso utilizzata per delineare e interpretare modelli politici, procedure giuridiche e strutture socio-economiche che hanno avuto grande importanza nel mondo moderno: basta pensare ad alcuni autori (da Hobbes a La Mettrie, da Bacon a Comte, da Bentham a Marx, da Christian Wolff a Max Weber) per notare l'influenza del modello meccanico nell'interpretazione delle strutture di lungo periodo della modernità, all'interno della quale ci sono ovviamente stati anche orientamenti filosofico-politici (dal romanticismo all'idealismo e al pragmatismo) nettamente contrari al riduzionismo «quantitativo» della natura e della vita implicato nel modello meccanicistico.

Alla luce di queste considerazioni preliminari, il presente numero di «Filosofia politica» intende delineare un percorso interpretativo sul tema della *macchina* individuando alcuni momenti salienti della sua elaborazione: in particolare, la filosofia greca classica, il pensiero politico del Seicento, la riflessione marxiana, la cultura tedesca di inizio Novecento, le trasformazioni odierne dell'economia capitalistica. Ciascuna di queste fasi illustra in maniera esemplare il modo in cui la macchina sia stata a lungo utilizzata, in campo filosofico e politico, quale potente metafora esplicativa della realtà storico-sociale. Dall'analisi di queste fasi emerge inoltre come la sua introduzione intensiva nei processi di produzione di tipo industriale, a partire della fine del Settecento, abbia condizionato non solo i rapporti sociali ed economici, ma anche gli im-

Carlo Altini, Dipartimento di Educazione e Scienze Umane (DESU), Università degli studi di Modena e Reggio Emilia, Viale Antonio Allegri 9, 42121 Reggio Emilia – carlo.altini@unimore.it

FILOSOFIA POLITICA 3/2018, pp. 321-328 ISSN 0394-7297 © Società editrice Il Mulino

maginari individuali e sociali dell'Europa moderna e contemporanea, ben al di là degli ambienti intellettuali. Presupposto di questa riflessione è l'idea che la macchina non sia stata considerata sempre e soltanto uno strumento utile per controllare e sfruttare le forze naturali, ma abbia occupato il centro della relazione tra l'essere umano, la natura e il «mondo». Ciò è tanto più vero per la modernità, quando la macchina diventa l'espressione della potenza intellettuale e pratica dell'*homo faber*, che è in grado di conoscere la struttura «matematica» dell'universo, di imporre un ordine razionale ai fenomeni naturali e di costruire un nuovo, *artificiale* ambiente di vita (il «mondo»), utilizzando la natura non come «misura delle cose» ma come semplice deposito di 'materiali' da utilizzare liberamente per incrementare il benessere umano. Se la macchina moderna è costruttrice di «mondo», allora la sua principale esemplificazione non è la macchina a vapore, ma l'orologio: esso rende infatti tangibile una nuova *Weltanschauung* che si estende a tutti gli ambiti dell'esistenza individuale e sociale e che, a inizio Novecento, sarà definita (negativamente) come *razionalizzazione* e *disincantamento del mondo*. L'orologio è la macchina che rappresenta, al massimo grado, la riduzione di tutti i fenomeni naturali e sociali a un'unica misura quantitativa, senza alcun riferimento alle caratteristiche qualitative degli spazi temporali, degli oggetti, della percezione sensibile, del lavoro e dello stile di vita.

Questa riduzione di tutti gli aspetti «qualitativi» (soggettivi) all'univocità della dimensione «quantitativa» (oggettiva) non ha effetti solo sul piano scientifico e teoretico: essa riguarda tutti i processi di vita, di lavoro e di pensiero che trovano espressione filosofico-politica nello Stato moderno e nel capitalismo. A livello politico la macchina moderna – lo Stato come *machina machinarum* – si libera progressivamente dall'individualità e dall'arbitrarietà del comando soggettivo della persona regale per svolgere la propria azione politica attraverso la razionalità del processo legislativo: in quanto Stato di leggi, lo Stato moderno funziona come una macchina razionale e prevedibile. Lo Stato moderno si presenta come una macchina anche perché riduce la complessità dei sistemi medievali di potere (caratterizzati dalla compresenza di più fonti legittime di autorità) mentre costruisce la forma della sovranità unica e indivisa. È il *Leviathan* di Hobbes a costituire un momento centrale nella storia del meccanicismo politico: in quanto «grande macchina» creata dall'intelligenza umana condensata in scientificità meccanica, il Leviatano fonda la concezione moderna della sovranità e della rappresentanza, inaugurando inoltre l'epoca della tecnica moderna applicata alla politica, che Carl Schmitt considererà alla luce dei processi di neutralizzazione e spoliticizzazione che si realizzano in Occidente tra XVII e XX secolo. A livello socio-economico la macchina moderna si libera progressivamente dall'individualità e dall'estemporaneità della lavorazione artigiana e diventa lo strumento del processo industriale-capitalistico nel quale l'operaio – la cui forza-lavoro viene misurata con «esattezza oggettiva» – limita il proprio intervento a un codice di comportamento fissato in precedenza e valido in ogni momento di utilizzazione di quella macchina. La razionalità formale del calcolo matematico caratterizza più in generale la logica del capitalismo moderno, che

considera il profitto non un guadagno occasionale e imprevedibile, ma l'esito di un progetto scandito quantitativamente, con precisione statistica, nelle sue tappe e nei suoi scopi: la macchina capitalistica moderna produce dunque un tipo di profitto calcolabile, prevedibile e ripetibile che non ha nulla a che vedere con i tipi di guadagno realizzati in altri contesti da altre figure (il feudatario, il latifondista, il pirata).

La macchina non appartiene però solo alla modernità. Nel mondo antico – che non è un mondo senza macchine – il vocabolo greco *mechané* indica il risultato di un'azione condotta con particolare efficacia e che risulta di per sé sorprendente: *mechané* è il prodotto di un'intelligenza perspicace (*metis*) che si avvale di nessi non usuali per conseguire un effetto di potenziamento delle capacità umane anche attraverso lo stupore e la meraviglia, non disgiunti però dall'utilità e dall'efficacia. La qualità intellettuale che permette di inventare *mechanai* ha il suo campo di elezione nelle attività pratiche (costruzioni edili, battaglie, caccia, pesca, gare di abilità): *mechanai* sono così gli strumenti con funzioni di sollevamento (gru, leve, argani), i mezzi bellici (catapulte, torri mobili), i dispositivi scenici usati per rappresentazioni teatrali (per esempio, quelli attraverso cui il dio entra in scena: *deus ex machina*) o gli apparecchi medici (per la cura di fratture). L'attitudine degli antichi a creare *mechanai* ha originariamente una valenza ambigua: è apprezzata come tale, ma può anche essere intesa negativamente, in relazione alla valutazione delle finalità che si perseguono, come la mera astuzia o la capacità di ingannare l'avversario o lo spettatore. In questo secondo caso *mechanai* sono gli inganni, le trame, gli espedienti e le macchinazioni che gli uomini tessono a danno della natura o di altri uomini. È soprattutto con Antifonte – poi ripreso da Aristotele – che inizia a prevalere la concezione positiva: la macchina aiuta il genere umano a varcare i limiti imposti dalla natura, favorendo il perseguimento dell'utile dell'uomo. *Mechané* è pertanto, in primo luogo, un congegno tecnico che allevia dalle fatiche, o che permette di potenziare le forze dell'uomo. Ma, in secondo luogo, è anche tutto ciò – leggi, costituzioni – che permette di risolvere i problemi politici di una comunità attraverso l'elaborazione di una *techne politikè* (come mostra il saggio di Franco Ferrari qui a seguire): l'ordine sociale e politico ha bisogno di realizzarsi attraverso strumenti in grado di dare stabilità al vivere in comune, di produrre utilità sociale e di creare modelli di giustizia.

Nonostante i mutamenti nella concezione della macchina che si verificano tra Medioevo e Rinascimento, è solo a partire dal XVII secolo che il rapporto tra la natura e l'arte meccanica assume caratteristiche radicalmente diverse rispetto al mondo classico: ora la macchina diventa strumento sia di *conoscenza* che di *costruzione* del mondo. Si afferma infatti una nuova concezione materialistica e meccanicistica dell'universo che giungerà alle soglie dell'Ottocento – elaborata soprattutto da Galilei, Descartes, Hobbes, Boyle, Huygens, Newton, Wolff e Laplace, sebbene in forme reciprocamente diverse e con soluzioni teoriche talvolta contrapposte – secondo cui la natura può essere conosciuta solo attraverso i criteri della matematica e della geometria, della causa efficiente e del determinismo, della sperimentazione e della verificabilità empirica. Le con-

seguenze sul piano filosofico-politico della nuova metafisica e della fisica sono evidenti e non riguardano solo l'immagine dello Stato-macchina e il razionalismo del capitalismo moderno. L'adozione di un'impostazione meccanicistica e materialistica nel campo della riflessione filosofico-politica – unita al rifiuto del libero arbitrio – segna infatti una cesura radicale rispetto al pensiero politico classico, in particolare aristotelico (cesura di cui si rende conto nel saggio di Carlo Altini). Da Hobbes in poi il problema fondamentale della filosofia politica non è più il perseguimento della virtù o del sommo bene, ma la fondazione del potere sovrano su base giusnaturalistica e contrattualistica: questo scopo può essere raggiunto soltanto attraverso la costruzione di un ordine artificiale e razionale – la società politica – che è in grado di assicurare il superamento dello stato di natura e di realizzare la pace e l'ordine, cioè di salvaguardare la vita e il benessere dei cittadini. Lo Stato moderno si presenta così come una macchina costruita dalla volontà degli individui, al servizio dei cittadini: anche il suo funzionamento si orienta sempre più in chiave meccanicistica e funzionalistica, visto che procede attraverso il sistema delle costituzioni e delle leggi. La metafisica meccanicistica e materialistica ha un ulteriore effetto sul piano filosofico-politico: quello di eliminare la presenza di 'spiriti', 'essenze' e 'sostanze immateriali' che favoriscono la superstizione e il dominio teologico-politico delle istituzioni ecclesiastiche che, a partire dal Seicento, vengono considerate solo *potestates indirectae*: compito della filosofia politica è dunque quello di elaborare giustificazioni della sovranità, della rappresentanza e dell'obbligazione in termini puramente *mondani* (il *Leviathan* di Hobbes e il *Tractatus theologico-politicus* di Spinoza sono i massimi esempi in questa direzione), combattendo una battaglia senza tregua contro ogni pretesa politica ecclesiastica fondata sul timore delle forze sovrannaturali e del «regno delle tenebre», contro cui si scaglieranno anche i *philosophes* del Settecento. La macchina politica dei moderni ha dunque poca somiglianza con la macchina degli antichi, nonostante alcune similitudini tra il convenzionalismo classico e il contrattualismo moderno (entrambi considerano l'ordine politico come un *artificio* prodotto dalla volontà umana, seppure in condizioni diverse riguardo al rapporto tra essere umano e natura): mentre la macchina politica degli antichi è uno strumento che mira a favorire l'utilità sociale, la macchina politica dei moderni designa un'intera costellazione filosofica e culturale che – attraverso la riduzione della complessità politica, il governo della contingenza storica e il controllo dei processi naturali – mira a costruire un nuovo «mondo» razionale e artificiale a misura dell'essere umano.

Sulla scia della fortuna del macchinismo del Seicento, l'illuminismo francese, soprattutto attraverso l'impresa dell'*Encyclopédie*, continua a elogiare le capacità di emancipazione e di progresso rese possibili dai nuovi metodi scientifici e dalla rivalutazione delle arti meccaniche, che permettono l'affrancamento del cittadino dalla superstizione e dalle autorità tradizionali (laiche ed ecclesiastiche). Anche la macchina ha però il suo «volto di Medusa» e, a partire dalla fine del Settecento, emerge il suo carattere complesso e contraddittorio. Nonostante lo sviluppo della società industriale, la rapida ascesa della bor-

ghesia e il diffondersi della fede nel progresso, non mancano infatti le critiche all'idea di macchina, che ingabbia l'esistenza umana in una nuova prigione, fredda e senz'anima. Mentre per gli esponenti dell'economia politica classica e del positivismo la macchina è il mezzo capace di aumentare la ricchezza delle nazioni e migliorare le condizioni di vita materiale e civile della popolazione (tanto che l'espansione dell'industria meccanizzata è considerata una garanzia della felicità sociale), per Hegel, Stirner, Emerson e Carlyle la diffusione delle macchine industriali e la conseguente divisione del lavoro, oltre a generare squilibri e povertà, implica la frantumazione dell'essenza umana (*alienazione*) e impedisce un contatto diretto tra l'essere umano e la natura. Marx porta alle estreme conseguenze quest'idea, sostenendo che la grande industria di tipo capitalistico produce *reificazione*, cioè un livellamento forzato delle abilità del singolo, il quale – diventando «merce» – è costretto a essere parte integrante del sistema produttivo ed è ridotto a mero strumento della macchina (come mostra Carla De Pascale nel suo saggio). Si impone pertanto una nuova organizzazione, non solo del lavoro e dei rapporti di produzione, ma della società in generale: soltanto attraverso una radicale riorganizzazione socio-economica – dopo la rivoluzione comunista – sarà possibile risolvere i problemi della parcellizzazione del lavoro e dell'atomizzazione dei rapporti sociali che caratterizzano la società borghese delle macchine.

Intrecciate alla crisi del razionalismo e dell'idea di progresso, le critiche al macchinismo (e al determinismo meccanicistico) diventano preponderanti nella prima metà del Novecento quando, sulla scia della lezione di Nietzsche e alla luce delle tragedie causate dall'irruzione delle macchine nelle guerre mondiali e nelle società totalitarie, tutta la configurazione concettuale della modernità sembra costituire un panorama pietrificato (nichilistico) in cui è impossibile per l'essere umano sviluppare la propria spiritualità e individuare il senso della propria esistenza, soprattutto a causa del dominio delle forze 'spersonalizzanti' della tecnica e dell'universale circolazione delle merci – anonime e massificate – prodotte dalla macchina capitalistica. Il simbolo di questo dominio delle macchine è costituito dalla *città* moderna: immagine del progresso e del benessere borghese (Parigi come *ville lumière*), la metropoli non è popolata da cittadini che mirano al «regno della libertà» ma da individui esistenzialmente «massificati» e da «folle solitarie». La critica del macchinismo diventa così una parte della critica della razionalizzazione moderna (come emerge dal saggio di Giovanni Gurisatti), che produce *Zivilisation* e non *Kultur*. I contributi principali in questa direzione radicalmente critica nei confronti della macchina moderna sono offerti da Henri Bergson, Giovanni Gentile, Oswald Spengler, Martin Heidegger e Carl Schmitt. Ma importanti sono anche i contributi di alcuni autori che, da prospettive filosofico-politiche contrapposte, si 'limitano' a elaborare una diagnosi problematica e ambivalente del macchinismo moderno, sottolineando che il suo esito negativo è principalmente dovuto all'organizzazione capitalistica del lavoro e alla struttura borghese della società: tra questi, Georg Simmel, Georges Sorel, Max Weber, György Lukács, Antonio Gramsci, Ernst Jünger, Walter Benjamin e Max Horkheimer.

Lasciata sullo sfondo la catastrofe umana e sociale della Seconda guerra mondiale – all'interno della quale svolge purtroppo un ruolo di primo piano il governo 'meccanico' della morte che caratterizza la disumanizzazione all'interno dei campi di concentramento – nella seconda metà del Novecento si consolidano due concezioni contrastanti della macchina. Da una parte, la fiducia nelle possibilità potenzialmente illimitate del progresso scientifico spinge a considerare la macchina (intesa come prodotto della razionalità moderna) in senso positivo, ovvero come il dispiegamento creativo di una serie di attitudini umane finalizzate alla realizzazione di strumenti in grado di rispondere alle necessità materiali attraverso la creazione di un'ampia serie di beni e la facilitazione delle attività dell'essere umano (in particolare quelle legate al lavoro, sia professionale che domestico). Per i difensori di questa posizione lo sviluppo delle macchine consente un miglioramento delle condizioni sociali della popolazione e una graduale emancipazione dai bisogni primari, che permette – per esempio nel caso della condizione femminile – l'affrancamento dagli impegni più gravosi nello svolgimento del lavoro e della vita quotidiana. Dall'altra parte, la macchina viene considerata come uno strumento di sottomissione dell'individuo a un processo di razionalizzazione spersonalizzante in cui a contare sono soprattutto la funzionalità, l'efficienza e la produttività degli attori coinvolti. Secondo i fautori di questa posizione la razionalità scientifica e tecnologica – unita all'*aura magica* del macchinismo prodotta dalla sovrastruttura ideologica del capitalismo – produce disagio esistenziale, conflitti sociali e diseguaglianze economiche, oltre alla distruzione dell'ambiente e delle risorse naturali. Il dominio della macchina comporta infatti la totale adattabilità dell'essere umano all'organizzazione capitalistica del lavoro, fino al punto in cui occorre che il lavoratore plasmi la sua 'macchina' umana sul ritmo della macchina meccanica. Su questa strada il dominio delle macchine diventa un incubo distopico, come risulta evidente in molta letteratura di fantascienza.

Al di là di queste visioni contrapposte, risulta evidente che nelle società complesse a tecnologia avanzata il ruolo della macchina è sempre più centrale, soprattutto dopo la diffusione delle tecnologie digitali a costi accessibili. La rete – che rappresenta simbolicamente la *grande macchina* della contemporaneità – si presenta idealmente come uno spazio di espressione libero, in cui è possibile creare e condividere informazioni senza censure. In realtà, non sono poche le obiezioni che smentiscono tale assunto. L'ambito globale della rete, infatti, comporta un'eccessiva concentrazione di potere che consente a un'esigua minoranza di detenere gli strumenti di elaborazione e trasmissione della conoscenza e quindi di decidere dall'alto, in regime quasi monopolistico, regole e contenuti dell'agire individuale e sociale: qui la conoscenza (intesa come informazione) diventa o un bene economico subordinato alla volontà di ottenere profitti, o un bene politico subordinato alla volontà di orientare il consenso popolare. Oltre alle tecnologie digitali, almeno altri due sono gli ambiti con i quali oggi deve confrontarsi la filosofia politica intorno al concetto di macchina. Il primo è legato all'economia. Il processo di globalizzazione unito alla diffusione dell'automazione e dell'informatizzazione ha modificato profondamen-

te la natura dell'economia capitalistica, che appare interessata sempre più alla produzione di merci dotate di un forte valore simbolico ed estetico, capaci di agire sull'immaginario collettivo attraverso l'induzione di nuovi desideri (come mostra il saggio di Fulvio Carmagnola), allo scopo di creare nuovi conformismi di vita e di pensiero. Tutto ciò naturalmente non in vista di una liberazione delle energie individuali, bensì per incrementare il potere e il profitto della grande macchina che vive nella riproduzione del circolo finanza-produzione-comunicazione-consumo, fonte di un controllo sociale onnipervasivo, in grado di dominare il crescente indeterminismo sociale e di costruire nuove forme di dominio. Il secondo campo è quello delle scienze della vita. Lo sviluppo della ricerca biologica e genetica ha determinato infatti un ritorno del paradigma epistemologico dell'*organismo come macchina*, ridefinendo i confini tra naturale e artificiale (si pensi alle tecnoscienze) e riaprendo le vecchie questioni del finalismo e del determinismo, dell'olismo e del meccanicismo. La sperimentazione sul patrimonio genetico dell'individuo, finalizzata non solo alla diagnosi e alla cura di patologie, ma anche all'intervento su nascita, morte e riproduzione, ha poi una ricaduta determinante dal punto di vista della morale e dei rapporti tra ricerca scientifica, agire politico e cittadinanza democratica che rischia di condurre a inedite forme di *tecnicizzazione* della vita sociale e della politica.

Dobbiamo però notare che questa nuova rilevanza filosofico-politica delle macchine contemporanee vive all'interno della cornice istituzionale dello Stato, inteso come un prodotto tecnico-razionale la cui verità e il cui diritto risiedono nel suo funzionamento oggettivo e nella sua prestazione fattuale. Lo Stato si presenta come un apparato burocratico, amministrativo e giudiziario che produce leggi positive, cioè un sistema di legalità che regola e calcola il proprio funzionamento attraverso un'incessante *produzione* e *consumo* di norme e istituzioni che, in quanto esclusivo dominio della volontà politica, rifiutano ogni appello alla verità. La modalità della produzione di norme è dunque diventata l'essenza propria dello Stato, evidente nel razionale funzionamento delle procedure il cui formalismo è attraversabile da ogni volontà e da ogni scopo, con l'unica limitazione della cornice costituzionale, anch'essa comunque «posta». Lo schiacciamento del linguaggio politico-giuridico sul linguaggio economico (con la centralità della categoria di «produzione») mostra allora come la politica e il diritto, ridotti a metodo e procedure, diventino *tecnica*, che si occupa solo della quantificazione dei rapporti politico-giuridici, degradati a elementi di calcolo e a grandezze misurabili indifferenziate. La macchina dello Stato non ha uno scopo, né una direzione: basta che essa funzioni preoccupandosi non di *ciò* che viene prodotto ma solo di *come* si produce, giungendo a individuare una concezione *deterministica* delle relazioni sociali che rappresenta l'esatto contrario del desiderio di liberazione (dai poteri autoritari e dalla superstizione) con il quale i filosofi moderni avevano guardato alla macchina, considerandola il modello che avrebbe migliorato la condizione umana. È però necessario ricordare che – se non vogliamo chiudere ogni spazio di progettualità sociale e politica e vivere in un eterno presente, senza storia e senza futuro, in assenza di reale mutamento – è con questa concezione deterministica delle relazioni

sociali implicata nell'idea di macchina che la filosofia politica dovrebbe oggi fare i conti, per recuperare una visione «aperta» dell'agire individuale e sociale, arricchita dalla dimensione della possibilità e della libertà, contro ogni immagine 'chiusa' e cristallizzata dell'esistente, contro ogni forma di naturalizzazione della struttura storico-sociale.