LA CANDELA DEI VOLSCI

In autunno, se il tempo era bello, la domenica mi recavo in campagna. Una volta capitai al piede di un monte dove non ricordavo di esser mai stato. La strada, ridotta a carrareccia nell'ultimo tratto, terminava sotto la ruota di un vecchio abbandonato mulino. Ruota e mulino, e la casa che sorgeva a poca distanza, continuamente spruzzati dal fiotto d'acqua che scroscianva, non più incanalato, dalle grotte del balzo, apparivano verdi di limo e gocciolanti. Il posto era triste, anche per la mancanza del sole, per l'ombra umida e nera del monte che doveva nascondere il sole, forse, in tutte le ore del giorno. Lo diceva l'aere intenso odore di felci e la crosta di muschio che dava il tono di ogni cosa d'attorno. Pensare che gente aveva vissuto là dentro, mi strinse il cuore. Quantunque accaldato e nostalgico, mi veniva nemmeno di fumare una sigaretta. Raccolsi, curioso, un pezzo di giornale tradito da rugiada: portava una data piuttosto recente. Strano, mi dissi. Rapide e scomposte congetture passarono nei pensieri, l'ultima mi colpì con un senso di schermo: ora avevo anche l'impressione di sentirmi spiato.

Volta la bicicletta mi apprestavo a fuggire fino a sbucare, almeno, nel sole, quando l'odore di un fumo, portato dal vento, mi rivelò alcuni tetti e neppure lontani. Erano tre case, anch'esse piccole e grigie, della medesima pietra grigiastra di cui era ruvido il monte all'intorno. Tranne il monotono profondo scroscio dell'acqua di roccia, non si avvertivano altri suoni né voci, né rumori qualsiasi. Sputò senza ragione alcuna, mi diressi verso le case al di là del torrente, lungo una traccia di sentiero con l'erba fra le pietre. Stavano una trentina di metri più in alto, tra i castagni di una piega del monte nell'opposto versante. Il sole doveva toccare quei tetti, forse in qualche ora del giorno: la terra aveva un altr'odore e anche un diverso colore. Ma ugualmente si avvertiva un senso di freddo a spingere lo sguardo dove i castagni cedevano presto alla roccia.

La valle (una canale le starebbe meglio) spariva dopo la prima svolta, inghiottita dai balzi che vi cadevano a picco: ispidi erano quei balzi ed anche l'aria che vi pioveva.

Alla vecchia che mi fissava dall'uscio, certamente richiamata dal suono dei miei passi, chiesi il nome del luogo. «Qui non è niente, — rispose. E poi: — Ci chiamavano 'Le Mulina'». Aveva un volto simile alle pipe di terracotta nel colore e nel taglio. «Qui è niente, — ripete. — ma lassù c'è Colle dei Volsci». Per giungere al paese, che non si vedeva, m'indicò il sentiero che si staccava da un'aia ormai invasa dall'erbe. «E' grande?», chiesi del paese. La vecchia scosse il volto di coccio. «Un tempo, — disse, — poteva contare un trecento anime. Poi la guerra e la miseria hanno vuotato le case. Ma la chiesa c'è ancora». Si scostò dalla soglia a scacciare una chioccia con la covata dei pulcini attorno. Tornò e disse: «Non posti di fame, questi. Un tempo si coglieva castagne e si vendeva farina. Oggi i nostri uomini sono quasi tutti nelle miniere del Belgio e della Francia. Partono e non si vedono più». «Anche al paese?». La vecchia annuì. «La guerra e le tasse, — disse. Poi aggiunse sommessa: — sono posti di fame: partono e non si vedono più». Forse era rimasta sola. «E voi come scampate qui?», chiesi. Di nuovo mi piantò addosso i piccoli rotondi grigi occhietti, che brillavano tra gli spessi capelli d'un colore bianco-giallognolo, e rispose con la vocetta schiappata: «Si lavora». «Avete le bestie?». Fece un gesto sconsolato e disse: «Magari. — Poi aggiunse su un tono più basso e lontano: — un tempo, prima della guerra e delle tasse». «Siete in molti qui?».

Forse non avrei dovuto rivolgerle quella domanda, ch'ella fece mostra di non aver compreso. Rimase a guardare la parte della valle che scendeva al piano insieme alla specie di strada ridotta a pietre e pieghe dalle piogge scroscianti; socchiuse gli occhietti e disse dal fondo della sua solitudine: «Un tempo, prima della guerra e delle tasse...». Disse degli otto figli, dei generi e delle nuore, e dei nipoti. «Anche mio marito c'è morto in quelle miniere, — disse. E aggiunse come se gli fossero tutti morti per lei: — anche lui».

Di arrivare a Colle dei Volsci non mi sentivo. Mi avrebbe dato la sensazione di entrare in un cimitero di paese dopo l'ora del vespro domenicale. Ricordai di conoscere il posto per esservi stato molti anni fa, quando le selve erano floride, e gli uomini si recavano nelle cave di marmo. Vi ero stato per la più agevole via mulattiera dell'opposta valle, forse tra il 1935 e il '37. Non era un paese bello né allegro (la gente si lamentava anche allora e sarebbe scesa in pianura se avesse trovato un lavoro), ma i camini fumavano, e all'osteria, sulla sera, si poteva passare due chiacchiere. Castagne e marmo regolavano, sia pure miseramente, il ritmo di quella vita. Pensai alla guerra, poi alle tasse e non feci fatica a immaginarmi che cosa avrei trovato lassù. Il solo pensiero mi stacco un brivido lungo il filo della schiena. Mi volsi anch'io a guardare la parte della valle dove spiccava il sole e l'aria della pianura, ed ebbi voglia di scappare. Tanta tristezza era come quando si posa lo sguardo sopra una vecchia dimenticata fotografia. Ora la vecchietta mi guardava come due gradini d'una chiesa. Misi la mano in tasca e, per non offenderla, dissi: «Quando capitate a Colle dei Volsci, avrei piacere che ci accendeste una candela...». «Sapevo bene che non l'avrebbe fatto. Lei non disse né sì né no. Prese la moneta, si accorse che erano troppi per una candela e sollevò le ciglia. «Noi non andiamo mai a Colle dei Volsci», disse; e mi restituì i soldi.

SILVIO MICHELI

Marilyn aspetta un bimbo?

HOLLYWOOD — Le voci secondo le quali Marilyn Monroe attenderebbe un bambino hanno riacquistato consistenza dopo che l'attrice si è assentata per due giorni dalla lavorazione del suo nuovo film diretto da Billy Wilder. La foto è stata scattata durante le riprese cinematografiche

AUTOMOBILI, VIE DI COMUNICAZIONE E TRAFFICO: ARGOMENTO DEL GIORNO

Paghiamo sette volte strade che non esistono

Si chiede ora agli automobilisti, rifiutando la totale abolizione del sovrapprezzo, di continuare a pagarle - Il "piano Romita,, - Sette milioni di veicoli a motore entro il 1963

Il ragionamento del governo a proposito del famoso «sovrapprezzo» (sia pur ridotto della metà) sulla benzina somiglia al discorso di un albergatore il quale dicesse ai suoi clienti: «La pensione completa costa 3000 lire, poi ci sono mille lire per il pranzo, mille per la colazione e altre mille per dormire». Con la differenza che al cliente, in questo caso, si chiederebbe di pagare due volte lo stesso servizio, mentre agli automobilisti lo Stato va imponendo, da alcuni anni, di pagarlo sette volte. E ora gli si chiede, per sovrammercato, di pagarlo una ottava.

Un po' di conti

E facciamo pure un po' di conti, tanto per uscir di metafora. Ogni automobilista, e fin qui non vi può essere dubbio, è anche un cittadino. Come tale egli già paga fior di quattrini per ogni genere di imposizione fiscale, diretta o indiretta che sia. Si può dire anzi che il suo primo atto, venendo alla luce, prima ancora di emettere l'indispensabile vagito, sia quello di ottemperare a un obbligo fiscale. Ottemperare, il che poi è lo stesso, a una serie di obblighi fiscali. A questi obblighi, e agli altri che seguono ogni giorno e ogni ora, il cittadino si sottomette, volente o nolente, in nome di uno solo che lo Stato si impone di osservare nei suoi confronti: quello di fornigli i «servizi» indispensabili alla sua vita di cittadino. Tra questi, ci hanno insegnato, e poi han fatto di tutto per farcelo dimenticare, sono le scuole, l'assistenza, le ferrovie, le strade. A questo punto, però, parlando di strade, il discorso comincia a complicarsi. Ha cominciato a complicarsi, per la esattezza, quando si è ritenuto necessario far pagare al cittadino automobilista una tassa in più per poter svolgere la sua mansione. E' stata quella del «bollo», codificata nella legge del 1933. A questa si è aggiunta una ulteriore tassa, questa volta sulla «patente», nella presunzione, forse, che il cittadino potesse sfuggire al suo obbligo fiscale guidando non una automobile già «bollata» ma chissà quale altro veicolo «azionato da motore a scoppio» (quando è stato inventato il *Diesel* è stata inventata anche, automaticamente, un'altra tassa).

Il discorso si è andato ancora complicando, divenendo addirittura tortuoso, giusto un tre anni fa quando, il compianto ministro Romita, presentando un piano senza dubbio allettante per la costruzione di talune autostrade, riuscì ad ottenere dal Parlamento un aggravio sulle tasse di circolazione, vuoi il famoso «bollo», vuoi la patente di guida. Gli automobilisti mormorarono, ma finirono col pagare. Un anno dopo, arriva la crisi di Suez. Quelli che pochi giorni prima erano stati indotti alla commozione per l'Ungheria e all'eccitazione per l'impresa franco-inglese si accorsero, passata e l'una e l'altra, che qualcuno ne aveva approfittato per stilar loro di tasca alcune migliaia di lire. Si disse, e si ripete in ogni occasione, che si trattava di compensare non so quale aumento dei noli (secondo alcuni non c'è mai stato), comunque pagati dieci o dodici volte i pretesi aumenti, si promise che con la fine dell'ottobre la «iniqua tassa» sarebbe stata tolta. Così si espresse il Parlamento, fino a che il governo non proclamò il suo parere contrario. Oggi Togni, e qui il suo discorso diventa, moltiplicato alcune volte, quello del l'albergatore, ci viene a dire che il sovrapprezzo è necessario per costruire delle strade che ognuno aveva il diritto, avendovi contribuito largamente, di ritenere già costruite.

Lasciamo stare le imposizioni precedenti, e fermiamoci alla sola operazione Romita del 1955. Il bilancio dello Stato ci informa che le entrate in più dovute a questa legge furono 45 miliardi nel 1955-56; 82 nel 1956-57, 141 nell'ultimo esercizio. In totale, dunque, 268 miliardi in più in tre esercizi, ricavati dal governo con la legge Romita del 1955. Ci sarebbe stato non dico da risolvere il problema stradale, ma certo da avviarlo a buona soluzione.

Non è finita

Come mai siamo ancora a bussare a quattrini? Lo stesso Bilancio dello Stato ci informa che di questi 268 miliardi solo 36 in tre anni, sono stati destinati a spese straordinarie per strade. Per l'esattezza, 10 ogni anno per le autostrade e 2 per il rammodernamento delle vecchie strade statali. 232 miliardi, dunque, sono stati stornati per altri usi. Gli automobilisti, cioè, come dicevamo all'inizio, hanno pagato già sette volte le loro strade, che peraltro non esistono ancora, e si apprestano a pagarle per l'ottava, ove l'intenzione del governo avesse a prevalere. Ora Fanfani assicura, con gli ultimi provvedimenti ventilati, che la spesa per i prossimi dieci anni sarà portata a 20 miliardi annui. Siamo ancora, però, ben lontani dai 400 che saranno ricavati dagli automobilisti nel corrente esercizio.

Ne la storia delle autostrade può dirsi compiuta. Gli automobilisti, infatti, rischiano di pagarle per molte altre volte ancora. Non bisogna dimenticare, che il transito prevede un pedaggio non indifferente per ammortizzare, appunto, le spese di costruzione e di manutenzione: 3.000 lire da Napoli a Milano per una 1100. Non è poco, assolutamente.

Il piano Romita per la viabilità, al quale è tuttora ancorato il programma del Governo per i prossimi cinque anni (quello del governo Fanfani appare come un prolungamento nel tempo del piano Romita) prevede la costruzione di 1000 chilometri di nuove autostrade entro il 1963. Diamo anche per scontato che il programma sarà portato a termine nel migliore dei modi. Nessuno può dire che, una volta costruite le autostrade, si ritornerà a un regime, diciamo così, di normalità fiscale. Tanto più che l'un piano e l'altro sono ben lungi dal risolvere il grave problema della viabilità, e le prevedibili lacune offriranno vastissima materia ai futuri Ministri per perpetuare non solo, ma per peggiorare ulteriormente la situazione. Intanto non è affatto detto (per restare al piano Romita sul quale abbiamo maggiori informazioni) che nel 1963 la situazione sia risolta. Anzi, a voler essere precisi non è detto neppure che sarà migliore di quella che è oggi il piano, infatti, prevede, sì, di triplicare la rete autostradale, che attualmente è pressoché inesistente (500 chilometri in tutta Italia), ma non modifica, sostanzialmente, la situazione della parte fondamentale della rete viaria, che è quella delle strade statali, provinciali e comunali.

Le strade statali, affidate alla manutenzione dello Stato attraverso l'ANAS, dovrebbero costituire il modello al quale la rete provinciale e comunale dovrebbe cercare di adeguarsi. Chi abbia percorso i primi chilometri della Casilina partendo da Roma o dell'Appia, con i binari di un tranvetto antidiluviano sulla parte destra della carreggiata, o la Via Flaminia, in alcuni punti inferiore a sette metri di larghezza, e in genere chi percorra qualsiasi strada statale, senza doppia carreggiata, con curve strette e disagevoli, costruite secondo un tracciato che sembra sforzarsi di superare in bizzarria la natura delle montagne ha anche chiaro di che genere sia questo modello. Ma accanto alla rete statale, attualmente di 24.000 chilometri, ve n'è una provinciale, di 47.000 chilometri, e una, sterminata, di strade comunali extraurbane, che si calcola sui 110.000 chilometri, lasciata in molti casi, specie al Sud e in montagna, nel più completo abbandono. (Per questo, anzi, e di particolare e toccante, il governo ha stanziato 15 milioni in base a una legge del 1863!).

Fra cinque anni

Un totale di 180.000 chilometri, dunque, inferiore per densità a quello di tutti i più civili paesi europei. Le statistiche ci parlano, per esempio, di 19,1 chilometri di strade per abitante in Svezia, di 15,36 in Norvegia, di 16,16 in Francia, di 5,58 in Gran Bretagna, di 9,6 in Svizzera, e di appena 3,64 chilometri in Italia (e non parliamo, naturalmente, della qualità).

Il piano Romita, salvo i 1000 chilometri di nuove autostrade, che si preannunciano veramente all'avanguardia quanto a modernità di criteri costruttivi, non prevede alcun aumento nella rete viaria nazionale. Prevede, questo sì, una riclassificazione, per la quale lo Stato verrebbe ad accollarsi l'onere della manutenzione di 15.000 chilometri di strade provinciali, mentre alle Provincie passerebbero alcune decine di migliaia di chilometri di strade comunali. Si tratta, certamente, di un provvedimento necessario, del quale da tempo si sentiva la necessità.

Ma di qui a cinque-sei anni, allo scadere del famoso termine del 1963, presentato dai nostri Ministri come una sorta di anticamera del paradiso per gli utenti della strada quale sarà la situazione? Perché non bisogna dimenticare l'altro elemento del traffico, lo sviluppo della motorizzazione, sul quale, solo, va comparato ogni programma stradale. Lasciamo pure la parola all'ANFIAA, l'organizzazione dei fabbricanti di automobili. Uno studio prudenziale compiuto due anni fa, e finora confermato dall'andamento delle cavalcate, presume che le vetture passino, nei cinque anni che ci separano dal 1963, da 1.356.000 a 2.072.000. Gli autoveicoli industriali dovrebbero passare nello stesso periodo di tempo, da 440.000 a 610.000, i motocicli da 3.440.000 a 4.550.000. In totale, il numero dei veicoli a motore circolanti sulle strade italiane dovrebbe passare, in questi cinque anni, dagli attuali 5.219.000 a oltre 7 milioni: 230.000, con un incremento di due milioni di unità, pari a un terzo.

Sono cifre che fanno pensare. Di fronte ad esse il pur apprezzabile piano Romita appare notevolmente ridimensionato. E tanto più pericoloso, di conseguenza, appare il discorso dello Stato-albergatore, in virtù del quale rischiamo di morir di fame pur continuando, all'infinito, a pagare lo stesso pranzo.

ARTURO GISMONDI

Questa è la strada provinciale di Albidona (Reggio Calabria). Poco più di una mulattiera, esposta a frane, allagamenti, interruzioni, che rendono quanto mai precario il suo stesso tracciato. In questo stato sono tenute decine di migliaia di chilometri di strade provinciali e comunali, in modo particolare al Sud e nelle zone di montagna

APERTI I LAVORI DEL CONGRESSO INTERNAZIONALE DEGLI SCRITTORI

L'Europa al di sopra delle frontiere possiede una eredità letteraria comune

Più di trecento partecipanti - Il saluto di G.B. Angioletti: "La parola scritta può fare da guida a tutte le altre forme espressive,, - I propositi del ministro Del Bo

(Dal nostro inviato speciale)

NAPOLI, 18. — Sono alle prime rapidissime battute, del Congresso internazionale degli scrittori. Nemmeno l'ottavo è la cinquanta per le manifestazioni, la sera del Teatro Mediterraneo alla Mostra d'Oltremare, è troppo vasto per il numero dei presenti, poco più di trecento tra scrittori e critici, organizzatori e studiosi venuti da ogni parte d'Europa. Ma si tratta di un'assemblea di qualità e da questo lato il Congresso si può dire organizzativamente riuscito.

Sin dall'ingresso del teatro distinguiamo fra i banchi Bernari, Prisco, Ungaretti, Repaci, Pratolini, Bigongiari, Ferrata, Giuriato, Angioletti, De Angelis.

Si entra subito nel vivo del dibattito. La nomina della presidenza avviene rapidamente, con atto di omaggio a un letterato anziano, il siciliano Vincenzo Arangio Ruiz, il quale si limita a poche parole di saluto. Poco dopo entra il ministro Andre Chamson, nella sua qualità di presidente del Pen Club internazionale, prende la parola, e sarà per tendere onore alla città nel chiarire nell'ora particolare.

G. B. Angioletti, nella sua qualità di organizzatore di questa riunione europea della letteratura, anticipa in parte i temi che nel pomeriggio verranno sviluppati nella sua relazione. Egli illustra dapprima la genesi dell'iniziativa, ma è per tornare immediatamente a un concetto fondamentale nella organizzazione della cultura di ogni tempo: Angioletti sottolinea, cioè, che la parola scritta può fare da guida, od essere, per così dire la guida di tutte le altre forme espressive, soprattutto nel momento in cui agli strumenti tradizionali di espressione ch'erano — dal libro stampato alla rappresentazione teatrale — se ne aggiungono altri più recenti, che rischierebbero, senza il contributo qualitativo, di cadere nella stereotipia barbarica, di distaccarsi dall'elemento di riflessione, di pensiero, di riflessione, di spiritualità, con solo l'arte e con la sua ricerca perseverante, può dare.

Angioletti ha quindi sottolineato i due centri che hanno indirizzato l'organizzazione del Congresso. Da una parte si è pensato di richiamare l'attenzione degli organi politici dei paesi, delle associazioni culturali, a comprendere della UNESCO sul piano internazionale, per arrivare alla «Dante Alighieri», ai sindacati delle professioni, dell'attività artistiche sino ai dirigenti dei grandi complessi come la radio, la TV, gli industriali del cinema. D'altra parte, chi partecipa a questo incontro? Noi — ha detto lo scrittore — siamo europei perché l'iniziativa è nata qui fra noi, ma non si rende in questo un'esclusione nei colleghi di altri continenti. L'Asia non conosce tradizioni, non deve quindi sentirsi, e giustamente a un certo momento si è parlato di una letteratura, di una letteratura mondiale. Questo problema deve vivere in tutte le coscienze, non abbiamo cercato di trasferirlo come tema di dibattito. E qui egli ha richiamato quella tradizione che va «da Dante a Tolstoi» e che attraverso un dibattito secolare e divenuta una eredità comune al di sopra delle frontiere.

Proprio per questo gli inviti sono andati a tutti i paesi europei «senza distinzioni e senza riserve». «Se i colleghi di altri continenti — ha concluso Angioletti — verranno domani, essere con noi, essi saranno accolti da noi e con noi benvenuti».

A questi stessi motivi si è ispirato poco dopo anche il ministro Del Bo nel porgere il saluto del governo. Il principio del suo discorso è stato un atto di omaggio e di riconoscimento della funzione non solo tradizionale, ma attuale della letteratura, e del suo contributo, oltrechè morale, anche immediato nella stessa politica. Di qui egli è partito per affermare l'autonomia della cultura («la cultura non è politica») ma solo per richiamarsi a quanto aveva detto poco prima Angioletti: riconoscendo cioè che la letteratura «possa rappresentare qualcosa di superiore per quanto riguarda la circolazione delle idee» e costituendo una possibilità di ricerca d'una pacifica e civile convivenza. E ha concluso con l'affermare che il governo non vuole imporre un indirizzo, ma aiutare e stare opera di buona qualità».

«Sono solo parole», ha ripetuto a questo punto un giornalista, noto collaboratore di organi di stampa cattolici. E poiché la battuta era rimasta sottocata dall'applauso generale, egli ha voluto ripeterla strillandola più forte, sollevando qua e là nella sala qualche protesta.

I lavori sono stati ripresi nel tardo pomeriggio con la lettura delle relazioni. Si è parlato, come si vede, del riconoscimento di una necessità unitaria fondamentale. Superata la tesi origine anche al di là delle conclusioni dei relatori, nei prossimi giorni gli interventi degli scrittori italiani tentano di precisare le condizioni difficili in cui la nostra cultura si muove in questi anni, lo stato di disinteresse e di abbandono che si è dovuto registrare sino a oggi nelle sfere ufficiali. E naturalmente saranno formulate per la prima volta proposte e soluzioni pratiche dagli stessi interessati. Dovremo poi attendere gli interventi degli scrittori stranieri per stabilire in quali forme possa nascere la «Comunità europea» di cui Angioletti ha indicato solo alcune premesse e passare a forme di collaborazione internazionale, che rafforzino le parole in cui ora diamo di sopra delle frontiere.

MICHELE RAGO

Quasimodo ristabilito

(Nostro servizio particolare)

MOSCA, 18. — G.G. — Salvatore Quasimodo, che è stato colto da infermità cardiaca mentre si trovava a Mosca, dove era diretto per partecipare al Convegno dei poeti italiani e sovietici, tenutosi nella capitale dell'URSS tra il 14 e il 16 settembre scorso.

Gravemente sofferente, non è stato possibile, per il suo capezzale, sino a ieri, quando, tre giorni dopo il malore, si è potuto superare il pericolo di morte. Ora, è stato dichiarato che, pur avendo superato la crisi, il poeta dovrà rimanere ancora per qualche giorno a letto. Quasimodo, che è accompagnato dalla moglie, dovrà ancora attendere che, per ordine dei medici, si sposti da Mosca.