

La « Lettera di Bazel » di Giovanni Guaita

Lo scrittore e la chiromante

Crudele parodia del narratore di grido sulla cresta dell'onda pubblicitaria - Di là dal « ritratto » del personaggio, una analisi attenta del rapporto fra letteratura e società sotto egemonia imperialista

Sembra uno scherzo composto dalla successione di minuscole avventure e di piroette strampalate di un clown. Ed è il caso del personaggio che Giovanni Guaita, uno scrittore tuttora poco noto ma notevole, ha infilato in uno straordinario libro che sta fra la farsa e la parodia satirica, fra il romanzo grottesco e il saggio problematico trasposto in racconto: Lettera di Bazel alla chiromante (ed. Scheiwiller, pp. 175, L. 2000).

Bazel è uno scrittore, e nella lettera « si descrive ». La situazione può apparire ed è strampalata. Lo scrittore è « famoso », tradotto in quaranta o cinquanta lingue, premio Nobel, noto nel pianeta tutto intero, dall'Unione Sovietica dove lo accolgono con onori e rispetto, agli Stati Uniti, dove trova in pratica il centro dei propri interessi. Per sostenere il peso di questa fama, egli ha accumulato nel suo cervello teorie, scienze e tecniche: psicoanalisi e sociologia, metodi linguistici e cibernetici. E' sempre presente, sempre aggiornato, sempre disponibile: in prima fila nella narrazione dell'quando trionfa il soggettivismo o il realismo psicologico, salvo a tingere di sociale le immagini o a superare le frontiere dell'avanguardia nella disintegrazione dei linguaggi. In ogni caso è lui che dà lezione ad altri, che pure si arrovelano sui problemi. Egli li risolve con scaltrezza eleganza, inventando e difendendo agguerritissime teorie. Proprio per questo il suo scetticismo lo porta a gironzolare altrove, magari sulla spiaggia, mentre i suoi confratelli si accaniscono o si accapigliano nei loro convegni letterari. A Bazel basterà il resoconto che, con puntigliosa precisione germanica e divertente mimetismo da spogliarellero, gli farà in seduta notturna la sua giovane amante straniera.

Quello che a Bazel importa, per essere presente, è stare fuori e di sopra. E infatti pare che cavali la cresta dell'onda pubblicitaria. Ogni cosa serve a imporre al pubblico il suo prodotto: anche la sua persona, anche le avventure, anche gli incontri femminili, anche i periodi di assenza e di riposo o il suo viaggiare dai tropici all'India, alla Cina, o magari la trasformazione in « missionario » volante della letteratura, giri di conferenze fra piccole comunità sperdute, contadini o boscaioli o cacciatori di pellicce, dal Messico alla Groenlandia.

Nella personalità di Bazel è facile individuare uno o due concezionatori di best-seller a ripetizione. Guaita, in forma di sapiente parodia, riesce a riprodurre qua e là persino lo stile di qualcuno, a volte asciutto, a volte animato da impennate brusche, a volte scorrevole negli indifferenti atteggiamenti di un voluto distacco parascientifico. Ed è come se davvero ci insegnasse a vedere in tanti racconti e romanzi, una continua rincorsa dello scrittore dietro a se stesso.

Non è strano, allora, che un uomo così soddisfatto delle sue tante tecniche, si rivolga poi alla « chiromante »? Qui, senza dubbio, l'avventura supera il farsesco — o il « ritratto » in chiave di parodia — e penetra in un più ampio campo di analisi. E cioè ci troviamo di fronte alla situazione stessa della letteratura nella società dominata sempre più dalle leggi di mercato.

Non è più neppure il tempo in cui Baudelaire poeta e si angustiava fra i miasmi e i veleni della nascente condizione industriale. Oggi si è scrittori per grazia di un mercato tanto più sottile quanto più si affinano o si consolidano gli equilibri dei rapporti sotto l'egemonia dell'imperialismo. Quest'ultimo impone una sua cultura nella cui atmosfera si vive un po' tutti: e in questa atmosfera c'è bisogno di immagini dilatate o di surrogati di immagini, comunque di prodotti letterari superlativi, capaci di mettere in moto processi collettivi di scarico dei veleni. Si pensi al caso recente di Love Story e allo stesso personaggio di Bazel ha deciso di

scrivere quella « lettera », che il sistema di « credibilità » e di « razionalità » nel quale era sempre stato al sicuro, è entrato in crisi. Prima avvisaglia di questo urto con la realtà è l'incontro con Manuel, enigmatico sud-americano travolto da misteriose vicende, dall'imbarco in aereo in bauli di missione ironica, riceverà il primo momento di riflessione. Scoprirà che egli stesso si trova tagliato da ogni possesso di una « realtà razionale ». Per il suo passato, per i suoi stessi rapporti con la ex moglie, è come se fino allora fosse passato « di continuo » incolonne e ignora — sul ponte di neve di un crepaccio ». In un mondo programmato dai calcolatori elettronici, tutto gli torna avvolto da una nebbia romanzesca, ed è questo che lo porterà a rivolgersi agli antichi espedienti divinatori.

E' una lettera che non partirà. Gli fornisce, piuttosto, il materiale per nuovi romanzi « tradotti in tutte le lingue ». La crisi è breve. Bazel scopre, infine, e accoglie il significato dell'ultimo sorriso di Manuel: « la serenità nell'insicurezza ». Ma dopo tanto correre a vuoto dietro ai significati, si arrende piuttosto a se stesso e alla sua buona coscienza. Sceglie la strada del potere: sposa la « padrona » della più grande rete di giornali, miliardaria ottantaduenne sempre in gamba e anche giovane (grazie alla chirurgia plastica).

Al limite della assoluta mancanza di equilibrio, lo scrittore appare così nella situazione e nelle vesti dell'uomo costretto a reinventarsi di continuo per scodellare ai suoi lettori una ragione periodica di immagini. Perché non rovesciare la sua crisi? Dalla stessa incandescenza di questa materia, Guaita ha saputo estrarre i motivi per un saggio divertente e malizioso, nella sua crudeltà, scritto in un linguaggio sicuro che trova rilievo nella sua ricerca di precisione. E, alla fine, ci si può anche accorgere che i problemi attribuiti a Bazel, anche se ci illudiamo di starne alla larga, ci rappresentano un po' tutti, e ci toccano da vicino.

Michele Rago

UN FILM SULLA CONDIZIONE OPERAIA A TORINO



Lavorare alla Fiat

Il regista Ettore Scola racconta la vicenda di un ragazzo di Treviso immigrato. Come è nato il progetto - Una troupe in cooperativa - Il boicottaggio dei dirigenti dell'azienda - « Si gira » soltanto fuori dei cancelli - Un altro cinema

Treviso-Torino, un film boicottato dalla FIAT. E' un film di Ettore Scola, un giovane, in particolare, che da Treviso, un paese in provincia di Avellino, giunge nel regno italiano dell'automobile, per fare l'apprendista alla FIAT. Agnelli non ha dato il permesso di « girare » entro il perimetro della grande fabbrica, anzi ha ordinato a tutti i guardiani degli stabilimenti di impedire alla piccola troupe di avvicinarsi ai cancelli, di non essere ammessi, di non essere ammessi. Una striscia di terra intorno alle officine è area del padrone, per toccare il muro che chiude gli operai, il muro che vuole il benessere. Per guardare dentro, per respirare il dentro, ci vuole la sua autorizzazione.

Il turno di notte

A raccontarci la storia di questo film è Ettore Scola. Scola è un regista giovane; sceneggiatore, per tanti anni, con Maccari, una coppia fissa del cinema italiano — viene dal Marc'Aurelio e dalla radio. « Credevo che sapessi solo far ridere e mi hanno sempre chiesto di far ridere ». Dopo quattro film e un episodio è venuto il commissario Pepe e poi Drama della gelosia, che pungevano abbastanza. Prima di girare Permette? Rocco Papaleo (ancora in lavorazione) Scola si è preso, diciamo così, una vacanza. Ha riunito alcuni amici, un po' tutti del suo mestiere, e, insieme, hanno fatto una cooperativa. « E' stato facile — ci dice Scola — qualche telefonata la mattina dopo una notte d'insonnia. La idea l'avevo da tempo, ma una notte, appunto, mi sono messo al registratore e ho buttato giù il soggetto. Un canovaccio, una traccia. Fortunato Santospirito, così si

chiama il protagonista, parte da Treviso, che è il mio paese, la prima presa di coscienza, la prima ribellione, il primo scontro col capo officina. Non potendo entrare nella fabbrica la troupe si è messa fuori dei cancelli. « Sono sorte contestazioni con tutti i guardiani. « Qui non potete stare, andate via ». « Rispettando i limiti di protezione dell'area del padrone. Misuriamo ». Intanto la macchina girava, e sulla pellicola rimanevano impressi i volti delle migliaia di operai che entravano e uscivano dagli stabilimenti della FIAT: Mirafiori, Ferriere, Rivalta. « Quando entrano — dice Scola — questi uomini sono quasi belli. Scherzando, si danno manate sulle spalle, si lanciano frizzi, sono vivi. Ma quando escono sono limoni spremuti. Non dicono una parola. In silenzio se ne vanno nelle loro case, dove, con qualche ora di riposo, si ricominciano per essere l'indomani sfruttati e spremuti di nuovo ».

Chilometri di pellicola

« Per questo arrivare all'alba e spesso prima dell'alba — ci racconta Amerigo Casagrande — il capomacchinista — questi chiamavano i nove dell'Ave Maria, anche se in realtà eravamo in dieci ». Casagrande è un « anziano » del cinema. Nemmeno lui sa dire il numero di film ai quali ha lavorato. Allarga le braccia e dice: tanti. Per questo Treviso-Torino ha una definizione speciale: è un altro cinema. E ci racconta particolari della lavorazione, la collaborazione trovata dappertutto. E vengono fuori altri aspetti della FIAT: i lavoratori si portano da casa il mangiare. « Pane e broccoli, pane e verdura, come i mutatori romani. Solo i più an-

tificaste, il primo salario, la famiglia, una donna (ma gli emigranti le famiglie per lo più devono lasciarle al paese) si portano qualcosa di caldo in un thermos. Niente case niente mense, orari impossibili », dice Scola. Si potrebbe scrivere un libro. E Scola ne ha fatto un film. Ha girato cinquantamila metri di pellicola. Altro che un film. Quando Scola dovrà montarlo, dice Casagrande, saranno guai. Che cosa scartare? C'è tutta una parte del materiale girato che riguarda le interviste con gli emigranti. Scola ce ne racconta una sola. Che basta a dare il quadro della situazione. La troupe va a casa di un emigrato siciliano. L'uomo fa il turno di notte. E a casa ha trovato la figlioletta che non vedendo andare a dormire prima dell'arrivo del padre si è addormentata davanti alla porta. Richiesto di parlare, di raccontare, l'uomo non ha saputo che mettersi a piangere, ripetendo cento volte una sola invettiva.

Ma perché raccontare ancora? Le immagini parlano meglio di quanto sappiamo e possiamo fare noi su queste colonne. Al pubblico il giudizio. Ma quale pubblico? Dicevano all'inizio come si nato questo film. Una cooperativa, un gruppo di cineasti, e Scola vuole che li chiamino tutti. Per primo Amerigo Casagrande, il macchinista, poi Bruno Angeletti, l'elettricista, e di seguito Luciano Ricceri, Claudio Cirillo, l'operatore, Vittorio Nanni, Giorgio Scotton, Sandy Norman, Paolo Incrocci, Paolo Turco, il giovane attore che impersona Fortunato Santospirito.

Il film abbiamo detto, non ha un produttore, è nato fuori dei canali tradizionali. « Penso che ogni autore democratico ne dovrebbe fa-

re almeno uno l'anno. Ma non devono, a mio parere, essere film, o documentari, per una elite. Tanto varrebbe riunirsi una sera tra amici e scambiarsi i propri punti di vista, raccontarsi le proprie esperienze. No, film vanno fatti per il pubblico ». Ma il pubblico vede quello che i produttori, d'accordo con le case di distribuzione, decidono che debba vedere.

Chi sarà il distributore?

E' raro — e viene giudicato un atto di coraggio — per un produttore fare un film che non sia stato già venduto anticipatamente ad una casa di distribuzione, la quale a sua volta lo ha già ceduto ad un grosso esercente, cioè ad una catena di sale cinematografiche. Ma Treviso-Torino, non avendo un produttore tradizionale, essendo stato girato così alla disperata, non ha un distributore, non ha un esercente. Il caso di questo film rende quanto mai attuale la proposta di legge comunista per il cinema, che chiede la costituzione di un circuito di sale comunali — riscattando tutte quelle di proprietà del comune e ora adatte alla normale programmazione commerciale — la cui gestione sia affidata agli enti locali, alle organizzazioni democratiche, una gestione dal basso, con funzione antimopolistica.

Comunque, tornando a Treviso-Torino, sarebbe questa occasione per una riforma dell'Italoleggio e per la RAI-TV di mostrare di essere davvero degli enti pubblici al servizio del pubblico. Ci sembra che l'occasione che i dirigenti dei enti non dovrebbero farci scappare. Dimostreremmo di avere più coraggio di Agnelli? Mirella Acconciamesa

Si apre domani all'EUR la Conferenza per la ricerca scientifica

Il « gap » rovesciato

Battute d'arresto della tecnologia americana. Gli USA si trovano oggi in svantaggio sull'Europa in una serie di importanti settori

La « Conferenza nazionale per la ricerca scientifica » che si aprirà domani all'EUR per iniziativa del governo — potrà avere un contenuto valido solo se prenderà atto della svolta che si sta manifestando a favore del primato internazionale, appunto nel campo della scienza, della tecnologia, e del loro rapporto con l'economia. Solo tre anni fa si davano per scontati che la situazione in questo campo fosse caratterizzata dall'esistenza di un « gap tecnologico » fra Stati Uniti ed Europa occidentale, a favore dei primi. In seguito, lo sbarco di tre americani sulla Luna fu accolto come la conferma di un vantaggio degli USA che difficilmente sarebbe stato colmato in un avvenire prevedibile. Perciò più d'uno con stupore apprenderà che il 7 giugno scorso il noto settimanale americano US News and World Report ha pubblicato un articolo con il seguente titolo: « Ora è un « gap tecnologico » che minaccia l'America ».

E non è una esagerazione. L'articolo reca dati molto significativi, non solo su una serie di ricerche americane andate a male (per esempio, il corpo dei marines ha dovuto essere evacuato dalla Gran Bretagna un aereo supersonico a decollo verticale, in seguito al fallimento di un programma US-12, in tal senso), ma sugli aspetti più generali della ricerca tecnologica degli Stati Uniti, che segna un netto regresso. Il numero degli scienziati e ingegneri disoccupati è ora di 65.000 (pari al 12 per cento circa il doppio del tasso generale di disoccupazione). In regresso è l'incidenza delle spese di ricerca sul reddito nazionale; e il numero di laureati in discipline scientifiche è stato in USA nel 1970 di 142.000, contro 247.000 del 1965.

Tutti sanno, del resto, che gli americani hanno rinunciato a produrre l'aereo supersonico commerciale (SST), mentre l'inglese Concorde, e il francese Tu-144 hanno proprio in queste settimane dimostrato la propria funzionalità agli esperti convenuti al Salone aeronautico di Parigi. Tutti invece sanno che gli americani stanno segnando il passo in un campo di importanza economica ancora maggiore: quello dei reattori nucleari veloci, i quali costituiscono niente meno la risposta al problema della produzione di energia a basso costo. Attualmente due prototipi di reattori « veloci » sono quasi ultimati e vicini a entrare in funzione: uno in Gran Bretagna, l'altro in URSS. Un terzo, in una fase leggermente meno avanzata, sorge in Francia.

Ci si può chiedere quale sia il motivo di questa inversione del « gap tecnologico », non più a favore, ma a danno degli USA. Sicuramente il motivo è da ricercare nella struttura che la ricerca si era data negli Stati Uniti, collegata strettamente alla spesa militare piuttosto che alle esigenze produttive civili. La conseguenza è stata una ascesa vertiginosa dei costi delle innovazioni tecnologiche, sostenute per esempio da questi costi, invece di essere ripartiti su una consistente quantità di prodotti destinati al mercato, sono stati sostenuti per esempio da qualche centinaio di aerei da combattimento, o da una dozzina di navi spaziali. Così il programma « Apollo » è costa-

to decine di migliaia di miliardi (de lire), e un tragico aereo da caccia di nuovo modello si avvia a costare dodici miliardi; vale a dire quanto un Concorde, ma quest'ultimo sarà pagato dal viaggiatore. Non può sorprendere dunque che in America si parli molto di revisione e ristrutturazione del sistema ricerca — economia — spesa militare, mentre i costi ormai proibitivi hanno insabbiato parecchi programmi.

Ma torniamo alla Conferenza che si aprirà all'EUR. Prendere atto della svolta fin qui descritta significherebbe, in tale sede, riconoscere alcune responsabilità precise del governo italiano; e anche più che del governo — delle direzioni industriali e degli organi preposti alla ricerca. Infatti, è facile vedere che l'Italia non si è mai mossa nella direzione in cui si sono mosse la Gran Bretagna, la Francia, e anche la RFT e il Belgio; la direzione di una iniziativa di ricerca che ha permesso ora almeno in due campi di superare gli americani. L'Italia per esempio non si è assai ciata all'attuazione di un accordo, e anzi si è puntato all'inizio proprio sul fantomatico SST americano, esistito in pratica solo sulla carta (sebbene anche la contribuzione USA novecento milioni di dollari).

In campo nucleare, il nostro paese non solo ha ritardato nel campo dei reattori veloci, ma nell'intero arco delle attività di interesse industriale, in una misura tale che gli rende oggi difficile condurre iniziative di ricerca con le iniziative europee già in atto. E la ragione principale di questo ritardo è che l'industria (come più volte abbiamo detto in queste pagine) ha giocato ostinatamente e ciecamente la carta delle licenze americane, rifiutandosi di condurre iniziative di ricerca italiane, di natura analoga a quelle condotte in altri paesi europei. Le licenze USA, cedute a condizioni di umiliazione, hanno arricchito il pugno di industriali, ma non hanno corrisposto alle esigenze di sviluppo tecnologico ed economico che per l'Europa, e per l'America, e in termini più avanzati.

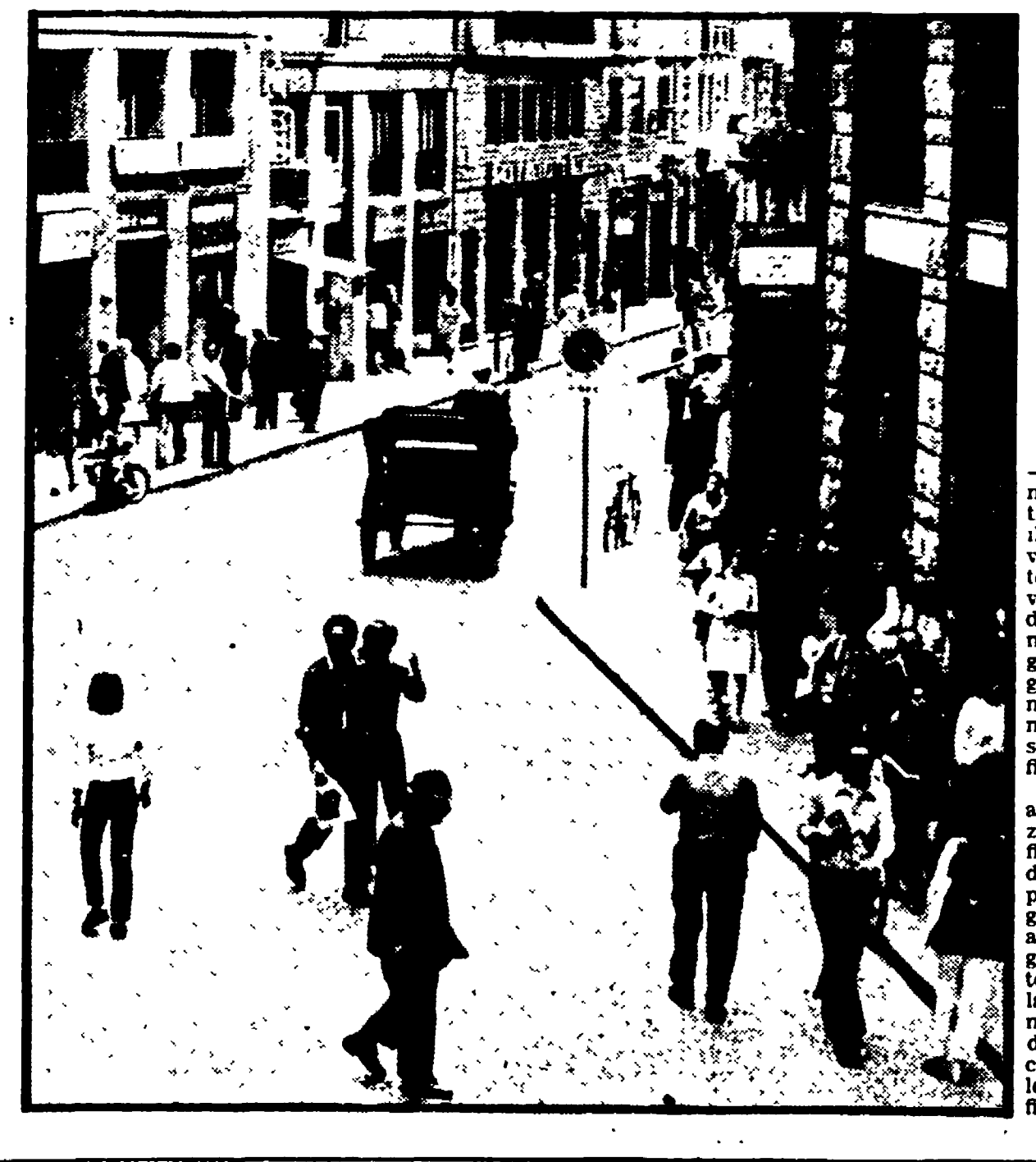
E' da qui che la Conferenza deve partire: da una condanna dell'americanismo tecnologico, dal riconoscimento del danno che esso ha recato al paese, dall'affermazione dell'esigenza di collegare una nuova area di ricerca italiana a iniziative e prospettive europee. E infine qualcuno dovrà pur essere indicato come responsabile del ritardo e dello stato. La politica governativa, innanzitutto: ma non si dimentichi che in questa faccenda della tecnologia d'accanto all'industria italiana, l'azienda italiana hanno giocato una parte rilevante quanto mortificante, fino a paralizzare interamente l'attività di ricerca pubblica (trasformando largamente tale spesa in una forma di sovvenzione). La risposta a questo problema può essere data dalla premiazione dell'interesse pubblico nella ricerca, e dalla sua articolazione con la programmazione economica.

Cino Sibigholdi

LA ZONA DEL CENTRO STORICO PROIBITA ALLE AUTOMOBILI

L'isola blu di Firenze

Superato felicemente il primo periodo di prova - Traffico privato e traffico pubblico - Un'inchiesta getta l'allarme: negli ingorghi, macchine come camere a gas - Città e territorio da organizzare



FIRENZE, giugno. La « zona blu » che vieta il transito — dalle 8,30 alle 20 — ad ogni genere di veicoli in una parte del « centro storico » ha superato, felicemente, il primo periodo di prova. Solo lievi varianti, che includono nella zona interdetta parte di via Calimala e di via Lambertini, si sono rese necessarie dopo il primo collaudo. Nella zona monumentale che va da Piazza Signoria a piazza del Duomo da alcuni giorni i cittadini ed i turisti circolano, dunque, liberamente e tranquillamente senza correre il rischio di essere coinvolti negli ingorghi del traffico.

Certo, le lacune non mancano (è anacronistico l'attraversamento della zona pedonale da un itinerario di traffico, quello che si svolge su via Condotta), ma con ulteriori varianti il provvedimento funziona. Esso è integrato dalla istituzione di un servizio automobilistico gratuito (basta il biglietto del posteggio) che dalla Fortezza da Basso, raggiunge piazza della Repubblica, ogni dieci ed ogni sei minuti a partire dalle 7,40. Così, una delle parti più caratteristiche del centro fiorentino — piazza Signoria e « viuzze medievali » che si diramano dal Duomo — è stata restituita,

come si sa dire, all'uomo. Le reazioni preannunciate, prima dell'entrata in vigore del provvedimento, da parte di alcune categorie commerciali chiuse nel loro corporativismo, non vi sono state e la prima — anche se breve — fase sperimentale, può dirsi riuscita. Si tratta ora di andare avanti ed attuare quanto prima le misure volute dal consiglio comunale per l'ulteriore estensione della zona pedonale nelle altre parti del centro e della città ove si rende indispensabile eliminare il traffico privato, che ha portato al punto limite la crisi del mezzo pubblico. Gli esempi di tale crisi sono sotto gli occhi di tutti: circolazione paralizzante, disservizio del mezzo pubblico, velocità commerciale in progressiva diminuzione (sul 10 km. orari), aumento del deficit aziendale (5 miliardi), crescente, oltre i limiti della tolleranza, l'inquinamento.

A questo proposito ci palano estremamente significativi — ed aggiornati — alcuni dati rilevati recentemente per iniziativa del servizio di rilevamento sull'inquinamento atmosferico del laboratorio provinciale di Igiene e profilassi. Ebbene, nel momento di « traffico vischioso » del centro e fuori del centro storico, lungo determinati itinerari di traffico, gli abitacoli delle vetture sono delle vere e proprie camere a gas, cariche di piombo e di ossido di carbonio.

Mentre il limite « accettabile » di piombo per una esposizione continua per 24 ore (indice Rjazzano) è valutabile intorno agli 0,7 microgrammi per metro cubo, percorrendo alcuni itinerari si toccano delle punte che variano dai 10 ai 200 microgrammi per metro cubo ed anche oltre. E' in piazza Signoria, via Calimala ed altre strade del centro, con vento dominante, sono stati rilevati all'interno dell'abitacolo 5,5 microgrammi per m.c.; in piazza S. M. Novella e vie adiacenti, 16 m.c. per m.c. Lungo i viali, che sopportano il maggior carico di traffico (circa 100 mila vetture), 22,7 microgrammi per m.c. e 17 in via Ponte alle Mosse, una direttrice verso l'autostrada. Analogo discorso vale per l'ossido di carbonio: in via Por S. Maria, ora parzialmente chiusa al traffico, sono state registrate 100 parti per milione, contro un massimo tollerabile di 22,8. Dunque — come è stato documentato dal gruppo consiliare del PCI — non è solo il centro ad essere ucciso da inquinamento, ma l'intera città. E' evidente che, nonostante la « spe-

Marcello Lazzorini