I sistemi di controllo della tecnologia

SICUREZZA E INFORMAZIONE

La probabilità di incidenti aerei sarebbe ridotta fortemente con i sistemi adottati nelle imprese spaziali - La questione delle centrali nucleari

Sembra incontestabile che, se i controlli impiegati nelle imprese spaziali fossero applicati ai voli degli aerei commerciali, si lamenterebbero meno sciagure. In pratica, forse nessuna: la «probabilità di accidente» diventerebbe infatti infinitesima. Beninteso, statistiche largamente note provano che le sciagure aeree sono — in proporzione dei chilometri percorsi e del numero di viaggiatori — meno frequenti di quelle che occorrono sui trasporti terrestri o marittimi. Tuttavia il caso dei servizi aerei commerciali presenta motivi di interesse, anche in vista di un discorso più generale: sia perchè esso configura un «sistema» (in cui orari, radiogoniometri, radar, stazioni meteorologiche sono organicamente connessi); sia perchè questo sistema è in evoluzione, e con esso anche le condizioni della sicurezza.

E' stato osservato, in occasione di una sciagura recente, che l'introduzione di aerei in grado di portare parecchie centinaia di passeggeri renda più luttuosi gli incidenti, senza renderli meno probabili: dunque, se non si vuole che le statistiche dei prossimi anni diano indicazioni meno confortanti di quelle degli anni scorsi, occorre compensare il gigantismo dei mezzi di trasporto con un maggiore affinamento dei mezzi di controllo.

Costi e benefici

In linea di principio questo è possibile, e in qualche misura lo si fa, anche, nell'ambito di una certa analisi dei costi e benefici. Qui, anzi, va messo in rilievo un nesso significativo: in termini di costi di produzione e di gestione, un aereo da quattrocento passeggeri comporta un risparmio su due aerei da duecento passeggeri ciascuno. E questo risparmio potrebbe consentire il finanziamento di investimenti intesi a migliorare i sistemi di controllo, se in pratica non fosse divorato dalle condizioni generali delle economie capitalistiche in questi anni, familiari a tutti: inflazione, ascesa dei prezzi delle materie prime e dei carburanti.

Tali condizioni (espressione di una crisi che coinvolge profondamente la struttura) impediscono che il nesso indicato operi pienamente, e ne oscurano il senso, importante e meritevole di attenzione perchè in realtà costituisce, o almeno riflette, l'aspetto più autentico e positivo del progresso tecnologico e della crescita delle forze produttive. Risparmiare sul peso di due aerei (facendone uno solo di capacità doppia) e trarre vantaggio da tale risparmio ai fini dei sistemi di controllo e di sicurezza significa, infatti, trasferire una parte dei costi della meccanica alla informatica, dalla massa materiale alla elaborazione delle informazioni con un effetto complessivo di avanzamento della condizione umana, meno esposta alla accidentalità. Non solo si risparmierebbero «risorse limitate» come i metalli e i carburanti, ma lo si farebbe senza ridurre il saggio di sviluppo (espresso per esempio in numero di viaggiatori) e anzi riducendo i fattori negativi dello sviluppo, vale a dire la perdita di vite e di beni.

In pratica, tuttavia, questo non accade, e il risparmio ottenuto con un «jumbo» al posto di due aerei minori è eroso dai vizi della struttura economica. I sistemi informativi di controllo che potrebbero ridurre gli accidenti a zero, esistono, ma non ancora nell'ambito dell'economia dei trasporti aerei; essi sono finora accessibili, sopra un certo livello, solo nel quadro di una diversa economia: quella degli armamenti e delle avventure spaziali. Le ragioni per cui i venticinque miliardi di dollari spesi per il programma «Apollo» di esplorazione lunare non abbiano finora generato alcun vantaggio per l'aviazione civile non saranno discusse in questo contesto; ma il fatto è evidente, e non dovrebbe essere trascurato.

Il discorso sull'aviazione è però indicativo del caso generale, in cui vale sempre la relazione, qui messa in luce, fra informazione e sicurezza. Vale anche per i livelli di informazione meno sofisticati, più elementari: come la geometria. Un aereo è, nell'essenziale, una geometria variabile interposta a un flusso d'aria; non meno che una barca a vela. E se si fanno le manovre sbagliate l'aereo può cadere e la barca colare a picco: si è lasciato che la geometria variasse in modo diverso da quello richiesto dalla sicurezza, e questo è avvenuto per inesperienza, o per mancanza di dati sufficienti, o per scarsa attenzione: comunque, per difetto di informazione. A un livello ancora diverso, il guasto alle caldaie del transatlantico «Queen Elizabeth» si sarebbe risolto in un disastro, se non fosse stato possibile trasmettere le informazioni necessarie via radio. E' persino ovvio (e perciò spesso se ne perde la nozione) che la esistenza di ciascuno — la prevedibilità-probabilità degli eventi che ci riguardano — dipende da vari sistemi di informazione, diversi per natura e per sofisticazione.

Questo è il quadro in cui dovrebbe essere discussa anche la sicurezza degli impianti nucleari generatori di energia, tema già trattato con competenza su questa pagina da Gloria Campos Venuti. Non ha senso definire la sicurezza in termini assoluti o rigidi nè basta parlare di quello che potrebbe accadere. E' invece necessario e corretto, caso per caso, riferirsi a un dato sistema di informazione, e in rapporto a questo definire e calcolare le probabilità.

La sicurezza degli impianti nucleari è affidata, ancora una volta, a una geometria, in cui sono esattamente distribuite quantità note di sostanze fissili e fertili (cioè: che in certe condizioni possono trasformarsi in fissili). L'informazione relativa a tale geometria — e a come ripristinarla se fosse alterata, ovvero a variarla se necessario — ha per base la scienza nucleare e la meccanica quantistica, e si esprime in «tempo reale» mediante circuiti analogici e numerici. In «tempo reale» vuole dire che — come è stato possibile prendere a rimorchio la «Queen Elizabeth» prima che accadesse un disastro — così in un reattore gli interventi correttivi (automatici o umani) hanno luogo prima che si producano danni gravi, sebbene nel primo caso i tempi siano dell'ordine dei giorni, e nel secondo caso dell'ordine dei microsecondi.

I sistemi di informazione relativi ai reattori sono grandemente migliorati rispetto a pochi anni or sono, quando per esempio i circuiti numerici erano di impiego meno generale; e naturalmente continuano a evolvere con l'esperienza acquisita, di regola registrata ed elaborata. Qui è da mettere in luce una differenza rilevante con il caso discusso sopra, dei servizi aerei, e con qualunque altro: fin dalle origini della tecnologia nucleare (in vista della natura ed entità delle energie impiegate) il sistema di informazione ne ha costituito la chiave e la condizione prima, così non può non essere il momento caratterizzante del suo sviluppo. Ma questo è stato possibile (e tende a esserlo maggiormente) perchè nel caso della tecnologia nucleare il trasferimento di costi a vantaggio dell'informatica — quindi della sicurezza — ha anche un rilievo economico senza precedenti.

Confronto valido

Gli aumenti dei prezzi petroliferi hanno solo accentuato e reso evidente un confronto che sarebbe valido anche in una diversa situazione di mercato: il fatto che oggi il costo in combustibile per produrre un chilowattora elettrico sia di oltre otto lire nel caso degli impianti convenzionali, e cinque o sei volte minore nel caso degli impianti nucleari (cioè tale da compensare largamente il più elevato costo degli impianti nucleari rispetto a quelli convenzionali) è importante; ma lo è meno di una relazione più generale, che può essere espressa nel modo seguente: mentre la quantità di energia prodotta dalla combustione è proporzionale alla quantità di combustibile bruciato, l'energia prodotta da un reattore nucleare non è proporzionale alla quantità di uranio impiegata; può invece aumentare gradualmente in rapporto a tale quantità, fino a moltiplicarsi per cento e più, grazie alla introduzione di reattori di tipo avanzato. E' da notare che questa relazione non interessa solo nuove cariche di sostanze fissili e fertili, bensì anche quelle sfruttate finora come si poteva, cioè in piccola parte, e debitamente accantonate.

Nella fase attuale, il costo di impianto di una centrale nucleare è circa il doppio di una convenzionale; dunque il guadagno nel costo di produzione del chilowattora è già considerevole. Ma la prospettiva di produrre quantità decine di volte maggiori di energia da una stessa — e anche da una medesima — quantità di uranio, significa che il costo degli impianti, in termini di sistemi di controllo, quindi di sicurezza, potrà essere lasciato crescere liberamente, senza che questo si rifletta sul prezzo dell'energia alla distribuzione. Il finanziamento della sicurezza mediante il risparmio nell'impiego di risorse «limitate» — o di masse materiali, ovvero, con un termine economico più appropriato, di beni primari — che nel caso dell'aereo «Jumbo» potrebbe essere già interessante ma è annullato dall'aumento dei prezzi all'origine e dagli altri vizi della struttura, diventa momento caratterizzante in rapporto allo sviluppo delle fonti nucleari di energia.

Impegno nella ricerca

In sostanza se la sicurezza è sempre definita da un sistema di informazione, un processo che consente di finanziare investimenti nei sistemi di informazione non può essere considerato una minaccia alla sicurezza, ma all'opposto una condizione della sicurezza. Questo è certamente vero in senso generale; ma perchè il principio sia verificato nella realtà sarà necessario che lo sviluppo delle fonti nucleari nel nostro Paese sia sostenuto da un rinnovato impegno di ricerca, anche al livello operativo, e quindi che le centrali nucleari non siano semplicemente comprate e vendute come se fossero sacchi di carbone. Occorrerà una legislazione, una adeguata articolazione dei pubblici poteri al livello regionale e locale non meno che centrale. Occorreranno diversi livelli di informazione, oltre l'informatica, tutti convergenti ad attuare la sicurezza.

Francesco Pistolese

La vita nelle città siberiane del Tiumen

IL PETROLIO SOTTO I GHIACCI

Un territorio immenso grande quasi cinque volte l'Italia con un milione e mezzo di abitanti giunti da ogni parte dell'Unione Sovietica - La temperatura raggiunge 60 gradi sotto zero - I salari sono di 3-4 volte superiori a quelli delle regioni europee dell'Unione - Le strade su «cuscini galleggianti» nelle torbiere ghiacciate - Nuove tecniche nella costruzione delle case

TIUMEN — Una strada nella taigà. Accanto a una piccola slitta trainata da renne, i mastodontici autocarri che trasportano parti di tubo destinate alla costruzione di un oleodotto.

DALL'INVIATO

TIUMEN, giugno

Per indicare le riserve energetiche della Siberia occidentale, a Mosca ed in Occidente si dice petrolio e gas del Tiumen, dal nome della città capoluogo della regione. E' un modo molto generico per indicare le località dove effettivamente petrolio e gas si trovano, perchè il Tiumen è una regione immensa, grande quasi cinque volte l'Italia, anche se con una popolazione di appena un milione e mezzo di abitanti. In pratica la densità media è di un abitante per chilometro quadrato, ma più si sale verso il Nord e più questa densità si riduce, sino a divenire di un abitante per ogni dieci chilometri quadrati.

Per recarsi dalla città di Tiumen a Niznevartovsk, vera capitale petrolifera della regione, occorre percorrere una distanza che equivale all'incirca quella che separa Milano da Napoli. Tiumen, sorta secoli fa, è una città di circa 300.000 abitanti, collegata al resto dell'Unione Sovietica non soltanto da linee aeree, ma da strade e dalla Transiberiana. Niznevartovsk è una isolata località costruita su un «cuscino» di terra e cemento tra paludi e torbiere. D'estate si può raggiungerla via fiume ed in aereo. D'inverno soltanto in aereo e, in caso di tormenta, anche questo mezzo diviene inutilizzabile.

Il clima è terribile: temperature sino a 60 gradi sotto zero d'inverno, gelo per 7-8 mesi all'anno, umidità ed insetti fastidiosi d'estate. Le condizioni materiali di vita sono molto difficili, anche se si fa tutto il possibile per renderle sopportabili.

Gli abitanti della sola Niznevartovsk crescono ad un ritmo di 10-12.000 all'anno. Nel 1971 erano circa 15.000, oggi sono intorno ai 50.000 ed il piano ne prevede 130.000.

Un tempo non molto lontano in questa zona vivevano soltanto alcune decine di migliaia di Khanti, Mansi, Nienzi e di altri piccoli gruppi etnici, dediti alla pesca, alla caccia degli animali da pelliccia ed all'allevamento delle renne. Oggi la popolazione del Tiumen è composta da gente di 50 nazionalità proveniente da tutti gli angoli dell'URSS, dall'Ucraina, dal Caucaso, dalla Russia Centrale, dalla Tartaria.

A seconda della professione, i nuovi venuti si dividono in trivellatori, «petrolieri» (addetti ai pozzi di petrolio e di gas) e «costruttori» (edili). Una parte si ferma nella regione qualche anno, un'altra vi si sistema definitivamente. La mobilità della manodopera è intensa. Quasi tutti quelli che arrivano sono attratti dagli alti salari e da un certo spirito di avventura. Quelli che partono non resistono alle condizioni climatiche ed alle difficoltà pratiche della vita. Restano, invece, quanti, oltre ad essere appassionati del proprio lavoro e dell'impegno che esso comporta, sono rimasti affascinati dalla natura ostile e selvaggia, dai grandi spazi, dalle larghe possibilità di caccia e pesca e, perchè no, di praticare per molti mesi all'anno sport invernali.

Il contratto di lavoro, per tutti quelli che vengono è di tre anni, rinnovabile. Abbiamo parlato di alti guadagni. Con un minimo di 350 rubli per il «costruttore» non qualificato ad un massimo di 800 rubli per il trivellatore esperto, i salari nella regione petrolifera del Tiumen sono in pratica tre o quattro volte i salari delle regioni europee dell'URSS e più si va verso il Nord, più salgono. Questo avviene grazie a varie aggiunte o indennità.

Il salario normale, in vigore per tutto il territorio dell'URSS, infatti, in queste zone viene aumentato del 60 per cento quale premio per lavoro senza interruzione e senza incidenti. La cifra che ne deriva, per i primi 300 rubli cresce di un altro 70 per cento o più quale indennità per lavoro in regione nordica. Ogni anno, inoltre, per cinque anni e per un massimo di 150 rubli, il salario base scatta del 10 per cento. I calcoli sono presto fatti. Un normale salario base di 120 rubli, dopo due anni di anzianità, diventa di 350 rubli. A questa cifra, infine, si aggiungono i vari premi che compongono il salario dell'operaio sovietico: per l'economia di materiale, per il superamento del piano e così via.

Certo, la vita qui è più cara che nelle zone temperate del Paese. Se l'alloggio costa lo stesso, i prezzi delle merci nei negozi sono del 2-3 per cento più alti. Inoltre occorre spendere di più per il vestiario più pesante. In compenso non sono numerose le tentazioni a comprare, perchè i negozi, oltre all'essenziale, offrono ben poco. Chi del resto viene solo temporaneamente, cerca di risparmiare al massimo.

Esempi

Roman Kuzovatkin, «petroliere», abita a Niznevartovsk con la moglie ed un bambino. La moglie lavora in un ufficio. Insieme guadagnano intorno agli 800 rubli al mese. Abitano in una piccola casa di legno e per il mantenimento spendono meno di 300 rubli al mese. In tre anni calcolano di risparmiare sui 20.000 rubli. Dopo di che se ne ritorneranno nel Caucaso da dove provengono. Con la somma risparmiata si propongono di comprare la macchina e la casa.

Ghennadi Levin, capo di una brigata di trivellatori, eroe del lavoro socialista, sposato con due figli, non pensa ad andarsene; tra lui e la moglie guadagnano sui 1.000 rubli al mese. Le loro uscite sono sensibilmente superiori a quelle dei Kuzovatkin perchè cercano di rendersi la vita più comoda possibile. Il loro appartamento, in uno dei nuovi edifici in muratura, è piccolo, ma accogliente, ben ammobiliato e fornito di elettrodomestici, giradischi, radio, televisore, fucili da caccia, attrezzature per la pesca e così via. Ciò malgrado anche i Levin possono risparmiare parecchio. Alla macchina non pensano. A Niznevartovsk in inverno sarebbe inutilizzabile per il troppo freddo e in estate per mancanza di luoghi dove recarsi. Le uniche due strade percorribili in auto che si dipartono dalla città, infatti, portano all'aeroporto ed al grande giacimento di Samatlor. In compenso spendono molto per le vacanze: nel Mar Nero ed all'estero. Ghennadi Levin è stato in Jugoslavia, nella RDT ed anche negli Stati Uniti (650 rubli per 15 giorni).

Samatlor dista da Niznevartovsk una trentina di chilometri. Oggi è raggiungibile in pullman nel giro di mezz'ora. La strada che arriva ai bordi del cosiddetto lago lo circonda anche in un grande anello. La costruzione della strada è stata una delle imprese più difficili e costose. Mancava il terreno su cui appoggiarsi, c'era solo la palude. Il primo tratto è stato costruito eliminando lo strato di torba inzuppato d'acqua dello spessore di diversi metri, che si trovava alla superficie e sostituendolo con sabbia o argilla. Questa a sua volta è stata coperta da lastre di calcestruzzo.

Successivamente si è ricorsi ad una tecnica meno costosa, detta a «cuscino galleggiante». Invece di togliere lo strato di torba, quando esso, in pieno inverno era completamente gelato, lo si è coperto di un rivestimento termo-isolante (tronchi d'albero e strato di sabbia) sul quale sono state gettate le lastre di calcestruzzo. In questo modo, durante la corta stagione calda il ghiaccio sotto la carreggiata non fa in tempo a sciogliersi completamente e durante l'inverno recupera tutta la sua solidità. Il «cuscino galleggiante» è capace di sopportare, anche in estate, i carichi più pesanti.

Questo è soltanto un esempio delle nuove tecniche di costruzione che si sono dovute adottare nella regione.

Allo stesso modo, per fare un altro esempio, le case in muratura di Niznevartovsk non hanno fondamenta normali, ma sono costruite su grandi travi di cemento armato infisse nel terreno sino a 12 metri di profondità (lo strato paludoso del terreno è profondo soltanto 5 o 6 metri, ma prima di costruire la casa la torba deve essere sostituita con terra). Ovviamente, più alti sono gli edifici e più lunghi debbono essere i pilastri di cemento armato. A parte il terreno c'è poi il problema della difesa dai venti e dalle tormente siberiane. Per questo i palazzi di abitazione non vengono costruiti isolatamente ma in blocchi quadrangolari con un grande spazio libero nel centro. In concreto, ogni blocco, con migliaia di appartamenti, costituirà un rione con tutti i servizi essenziali: asili nido, scuole, poliambulatorio, negozi e così via.

A questo punto è bene ricordare che a Niznevartovsk non c'era nulla e che tutto, dagli impianti di trivellazione al materiale di costruzione, dai tubi per oleodotti a molti generi alimentari, ha dovuto e continua a dover essere trasportato sul posto, via fiume nei pochi mesi estivi i carichi pesanti, e via aereo quelli più leggeri ed urgenti.

Un problema ancora da risolvere completamente è quello di garantire alla popolazione rifornimenti regolari e sufficienti di verdure e latte freschi. A questo scopo, oltre a creare un centro lattifero autonomo, con grandi stalle riscaldate, si sono costruite serre. Queste ultime si estendono già per 20.000 metri quadrati, ma sono insufficienti. L'obiettivo è di un metro quadrato per abitante. L'attuale produzione di verdura copre infatti meno della metà dei bisogni. In pratica serve quasi soltanto per i bambini e gli ammalati.

Quanto viene a costare tutto questo? Cifre dettagliate non ne abbiamo. Sappiamo solo che gli investimenti statali per Niznevartovsk sono di 70 milioni di rubli nel 1974 e che saranno di 120 milioni il prossimo anno. Imprecisate somme, ma certamente elevate, vengono stanziate dagli enti petroliferi. Sono tutte cifre che, in un modo o nell'altro, vanno ad incidere sul costo del petrolio. Sullo stesso costo pesano, tra l'altro, le spese di trasporto dei prodotti di consumo e dei viveri (in abbondanza sul posto si trovano soltanto pesce e cacciagione), compreso quello in aereo di frutta e verdura fresche.

Ciò malgrado, ci dicono, il costo di produzione del petrolio del Tiumen è più che redditizio. Viktor Muravlenko, direttore del «Glavtiumennieftiegas», l'ente incaricato della prospezione e dello sfruttamento degli idrocarburi della regione, è categorico. «Il costo di produzione nel Tiumen — egli afferma — è inferiore al costo medio dell'URSS ed a quello di altri paesi. Da noi è caro il trasporto». Di qui la necessità di costruire in fretta altri oleodotti. Uno dei più importanti, quello che legherà Samatlor a Kuibyscev, sul Volga, è stato messo in cantiere le scorse settimane. Sarà lungo 2.250 chilometri e, oltre a rifornire di petrolio regioni europee dell'URSS, alimenterà l'oleodotto «amicizia» che trasporta il prezioso prodotto a diversi Paesi socialisti. Attualmente il petrolio di Samatlor viene inviato per oleodotto ad Omsk, città siberiana a sud-est di Tiumen, per cui, prima di raggiungere l'Europa deve compiere un lungo giro vizioso.

La nuova città

La nostra permanenza a Niznevartovsk si protrae soltanto due giorni. Al secondo giorno approfittiamo del magnifico sole (che qui, ci dicono, anche d'inverno è frequente e distoglie dalla melanconia suscitata dal paesaggio) per fare una passeggiata nel centro della città, o meglio di quello che sarà il centro di una città di 130.000 abitanti.

Questo centro è costituito oggi da un lungo vialone costeggiato da case di legno e da pali della luce, anch'essi di legno. In muratura si vedono soltanto un supermercato alimentare ed un grande ristorante. Tutto dà il senso del nuovo e del provvisorio. Ma i pesanti camion dalle ruote enormi ed i cingolati carichi di macchinario, di tubi, di pareti prefabbricate di case già fornite di finestre, dimostrano che il provvisorio sta diventando definitivo. Questo grazie al petrolio, certo, ma anche e soprattutto grazie agli uomini che questo petrolio hanno cercato, hanno scoperto ed hanno saputo valorizzare.

Romolo Caccavale

(Il precedente servizio è stato pubblicato il 27 maggio).

SIGNIFICATIVA MOSTRA ANTOLOGICA APERTA A ROMA

La vicenda pittorica di Primo Conti

Una rassegna di centinaia di opere - Dall'eccezionale esordio del pittore fiorentino ancora fanciullo alla produzione più recente - Un artista capace di entusiasmi e incline a profonde malinconie esistenziali-culturali

ROMA, 16 giugno

Al palazzo delle esposizioni di Roma, fino al 3 luglio, viene riproposto tutto il percorso pittorico di Primo Conti, con una grossa mostra antologica che quasi tocca le 200 opere in catalogo, ma esposte sono forse il doppio.

Il catalogo sono testi e documentazioni di Aldo Palazzeschi, Enrico Crispolti, Cesare Vivaldi, Giuseppe Marchiori, Enrico Giacinto Sagnoletti e Sandro Zanotto i quali variamente contribuiscono al totale recupero poetico di tutti i periodi di ricerca del Conti. Eppure, proprio questa mostra antologica conferma che Conti fu, che è, pittore di affermazioni plastiche pari alle smentite, artista fitto di interessi culturali ma anche di contraddizioni, capace di grandi entusiasmi e succubo di profonde malinconie esistenziali-culturali.

Certo, a momenti, pittore di grande lirismo, ma anche pittore da scegliere in una produzione frenetica e sterminata. E', sin dal suo fulminante esordio di pittore fanciullo, un artista che per sentirsi vivente deve lavorare sempre e comunque, che non riesce a staccarsi dalla materia della pittura per vedere e giudicare meglio. Quando avvia una ricerca la percorre fino in fondo con un vitalismo ugualmente portatore di positivo e negativo. Le cadute di Conti sono violente e spesso le fratture poeticoculturali che ne derivano durano anni: tipica la caduta degli anni trenta-quaranta che il mestiere, sempre ben dominato, non riesce a nascondere o minimizzare. Conti è un artista difficile, aspro, discontinuo, tanto più puro lirico quanto più vicino alla strada, alla plebe fiorentina, a certi aspetti brutali, selvaggi o selvatici dell'uomo. I grandi momenti della sua immaginazione pittorica sono quelli di un pittore precocissimo che dà il meglio di sè tra gli undici e i ventitrè anni, tra futurismo, metafisica, realismo «magico» di linea tedesca; sempre, per la sua fanciullezza, un po' in ritardo sui momenti primitivi del futurismo e della metafisica ma capace di volgerli al plebeo e al quotidiano come i protagonisti creatori non riuscirono a fare. Tra durezza, invettiva e tenerezza plebee, Conti ha più di qualche affinità con la difficile personalità di Ottone Rosai, almeno fino al momento del recupero oggettivo della figura umana.

Primo Conti nacque il 16 ottobre 1900, in quella Firenze di cui Soffici, nei *chimismi lirici*, del '15, disse: «Non si può vivere in questa pace / d'azzurri viali / dove non c'è che un tranvai / ogni venti minuti / candele steariche e buste fiorite / nelle vetrine / e visi di sposa e di bimbi / soffocati di calda noia / alle finestre / spalancate sul nulla del mezzogiorno». E, come ricorda il Palazzeschi, dei macchiaioli stessi c'era soltanto una corrotta memoria unita alla gran presunzione di un antico mal conosciuto e niente frequentato.

Le pitture di Conti tra l'11 e l'estate del '14, quando si ammalò gravemente e stette un anno a letto, vengono molto rivalutate, in chiave «fauve» dai curatori dell'antologica, specie gli autoritratti e certi nudi violenti ed erotici. A me sembrano delle pitture dov'è soltanto specchiato il gran talento naturale del ragazzo; e di tale natura sottolinerei l'erotismo e l'ambizione di fare grande con una specie di dedizione amorosa fisica al dipingere. Mi sembra che il pittore vero nasca con certe pitture di beghine e di vecchi col fiasco di Chianti tra il '14 e il '15: è la nascente passione lirica per la maschera e per la plebe per le strade e all'osteria. E, sempre negli stessi anni, mentre dipinge più tradizionalmente le figure umane, le disegna, sui fogli a quadrucci di un quadernetto, nel gusto cubista-futurista con gran simpatia per Boccioni. In un altro quadernetto del 1916-'17 la ricerca si precisa e si arricchisce. Sono del 1917-'19, morto Boccioni e decaduto il futurismo mentre sale la metafisica di De Chirico, Carrà e Morandi, i primi capolavori di Conti: *Cocomeraia, Venditrice di bibite, Bambola-sintesi di notte moderna, Simultaneità di ambienti, Saltimbanco, Eros, Profughe alla stazione, Operaio all'osteria, Baci italiani, Strada di paese e forme architettoniche di una mendicante, Osteria azzurra.*

Le date futuriste sono tarde naturalmente, ma il lirismo futurista dei quadri autentico e con qualcosa che i più famosi futuristi non avevano avuto: quel carattere plebeo, volgare, tra invettiva e pianto, tra smorfia di sorriso e pena, che struttura, volumi e colori calcinosi, che predilige il notturno, e doloroso come nelle profughe coi sacchi alla stazione, o nella mendicante che ha la forma del chiedere, o nel quadro tragico, non riprodotto in catalogo, dell'ubriaco che orina a un cantone di Firenze. Nella volumetria calcinosa ci sono piccole affinità con immagini di Emilio Notte, allora a Firenze, e nello spirito con Rosai, anche se Conti spesso cela il dolore dietro lo sberleffo e la leggerezza da varietà. Le pitture sono tutte di piccole e medie dimensioni, a volte ci è collage, la tessitura dei tocchi di colore assai fitta e fine. E si potrebbe aggiungere che Conti porti a vivere nei quadri urbani uno spiritaccio di campagna, che ami le vesti grosse contadine e che la sua figura umana sia spesso quella di un inurbato che finisca all'osteria e nel bordello.

Anche nei primi quadri metafisici, e sono pochi, torna lo spirito ilare e doloroso dell'osteria: vedi *L'oste burlone, Marinaio ubriaco, Demetrio felice* e *Suonatore di fisarmonica* un quadro del '21 e che apre il periodo oggettivo tanto crudo e crudele quanto intimista e ripiegato su pochissime cose e figure umane. Un quadro atroce e mostruoso, tra i pochi di spirito tedesco di quegli anni in Italia, *Macbeth e le streghe* del '22, bestiale raduno di tempi neri. Il gusto per la maschera è presente non soltanto nei tristi *giocolieri* del '22, ma in tutti i ritratti e i quadri d'ambiente quotidiano.

La prima caduta poetica di Conti è quando tenta di sostituire alla maschera un tipo esotico che fa maschera di per sè come nei ritratto di *Siao-Tai-tai* del '24 che apre tutta una serie che ebbe successo. Conti è ancora un pittore creativo in certi ritratti di bambini che gli sono cari ma dei quali coglie un certo spiritello burlesco e cattivello. Degli anni trenta-quaranta, all'insegna della pittura intimista più ortodossa, c'è da segnalare un sostanziale ripiegamento: si può salvare il seno della *Zingara* o il piccolo *Nudo di giovinetta* che si vergogna. Ma se si vuole trovare una vera pittura della realtà, una vivente pittura della carne bisogna guardare a Masaccio, a Scipione, a Ziveri, a Pirandello, a Guttuso di quegli anni, tanto per fare esempi clamorosi.

E' Conti stesso che, per rialzarsi, deve violentemente contraddire se stesso, rifarsi a certe sue origini e collegarsi, un po' tardi, agli inizi degli anni sessanta, al «clima» plastico post-cubista già filtrato in Italia nel 1946-'47. Ma la pittura, il lirismo non sono fatti, per fortuna di sole date, ma di spessori di sensi e di cultura. Così il Conti che riprende, con segni di un colorismo gestuale, a rimettere assieme un piccolo mondo, il suo, di pochi oggetti salvati da una rovina più generale ma anche personale, è schietto e si vede con interesse, specie nei suoi momenti erotici che ritornano, come ritorna la gloria dei colori e della luce dell'estate.

Nel dopoguerra Conti non riesce a mettere a fuoco le cose del mondo così come fece nella sua bella giovinezza pittorica, ma recupera il piacere, nei sensi e nei pensieri, del movimento, della ricerca; e direi che lui, per primo, con le sue astrazioni naturalistiche ed erotiche, contesta la stanca, falsa figurazione degli anni trenta-quaranta. Ci sono recenti, certi quadri di vegetali, certi notturni e albe d'estate, che hanno giovinezza d'immaginazione. Certo non c'è più quel «dramma dell'alba» futurista, con rigagnoli di vino e saponata, con la bottiglia vuota sulla porta «se l'operaio non ritorna». C'è un primo Conti contemplativo e amico d'un sole toscano malinconico e immobile; ma anche un pittore che, quasi oltre i propri gracili risultati, indica nella ricerca la vita della pittura.

Dario Micacchi

IL BESTSELLER MONDIALE DELLA MAGGIOR SCRITTRICE INGLESE VIVENTE.

Doris Lessing
L'estate prima del buio

L. 4.500 BOMPIANI