



A Roma «La miliardaria» di Bernard Shaw allestita dalla compagnia Albertazzi-Proclemer

## Ma l'amore non si compra...

Fulgori e opacità di un testo e di uno spettacolo «d'epoca» - La forte presenza scenica della protagonista - Le caratterizzazioni di contorno - Nel trentennale si riaccende l'interesse per l'autore

ROMA — I trent'anni appena trascorsi dalla morte di George Bernard Shaw hanno risvegliato l'interesse verso la sua opera. Dal Maggiore Barbara allestito a Milano dalla compagnia di Franco Parenti (il quale annuncia ora l'imminente arrivo a Roma dell'«America» alla proposta, qui all'Argentina, della quasi inedita Casa Cuorinfanto per mano di Luigi Squarzina, l'impegno dei nostri teatri non è mancato. E noi vorremmo si prolungasse nel tempo, oltre la fuggitiva occasione celebrativa; a scorno anche di quanti, a destra o a sinistra, si ostinano a considerare il geniale drammaturgo anglo-irlandese un «giullare della borghesia».

Forse anche per una dedica ad essi, Giorgio Albertazzi in veste di regista ha inserito, nel programma della Miliardaria — attualmente al Quirino, nel quadro di una larga tournée — alcune vecchie

ma sempre valide pagine di Lukács: riferibili, del resto, alla produzione shawiana nel suo insieme, e non in particolare a questa commedia tarda e minore. Quando l'autore la scrisse, stampò e fece rappresentare (fra il '34 e il '36), toccava l'ottantina. E se la lucidità dell'intelletto, la scioltezza del mestiere sono ancora, nel caso, fuori di dubbio, si avverte, pure, in qualche modo, come Shaw ciò che voleva dire lo avesse già espresso, al meglio, decenni avanti.

Serrata critica del capitalismo e di una democrazia politica che non sia, anche, economica e sociale. Speranza e fiducia in un socialismo capace di esaltare e moltiplicare i talenti individuali: compreso il talento di far quattrini, messo però al servizio della collettività. Su queste idee, manifestate pure in un saggio-prefazione dal significativo titolo On the bosses (dove os-

ses sta per «padroni», ma anche «capi», «gente ad alta al comando») si fonda l'intrigo della Miliardaria («Milionaria», nell'originale, ma si trattava di sterline, e comunque l'aggiornamento monetario dell'investizione e in uso da parecchio).

Tuttavia, i fallimenti sentimentali e i successi finanziari di Epifania, la protagonista, il suo conclusivo sodalizio, all'insingola di una fragile utopia, con l'unico uomo sdegnoso del denaro, da lei incontrato, non hanno, o almeno non ritrovano oggi, l'ampiezza di respiro satirico e il peso emblematico di altri «paradossi». Epifania, a conti fatti, è più una contropartita che una consorella di altre e famose eroine del grande G.B.S.

L'«adattamento» che Albertazzi ha curato, sulla propria traduzione, rispettando nella sostanza il testo, ne restituisce in onesta misura fulgori e opa-

cià. Lo spettacolo è un tantino «d'epoca» (di un'epoca, ormai declinante, del teatro italiano, soprattutto). Forte risalto all'interprete principale, alle prese con un personaggio istrionico di per sé; discrete caratterizzazioni di contorno, a debita distanza; modi ironici sofisticati, con rare e sparse platealità; ambientazione scenografica e costumi (di Elena Mannini) che si vogliono spiritosi. La sola cosa a non quadrare (ma è un dettaglio) sono le «musiche», le quali recano una vistosa firma femminile in cartellone, ma si riducono poi alle battute iniziali delle Variazioni di Brahms e a qualche accordo di fisarmonica.

Anna Proclemer, dunque, prodiga nella parte di Epifania i suoi umori brillanti e polemici (fifty-fifty, diremmo), con foga controllata e sicuro senso del pubblico. A noi è piaciuto, come uno scorcio

ombroso e intenso fra tanto scintillio, e molto nelle corde di Shaw, quella sorta di strano elogio del matrimonio (o del matrimonio) che le udiamo pronunciare al terzo atto; concetti poco alla moda, ma intonati benissimo.

Luigi Pistilli porge senza enfasi, anzi con garbo, la «positività» del Dottore, sfidando l'insidia del camuffamento esotico. Italo Dall'Orto, Riccardo Perroni, Mariella Fenoglio, Antonio Cascio sbrigliano gli altri ruoli di spicco, nel clima generale cui si è accennato avanti. Affollata e cordiale la platea per la «prima» romana (La Miliardaria ha già fatto tappa a Firenze, Bologna, Genova, ecc., mentre il mese prossimo sarà a Milano), e repliche previste sino al 1. febbraio.

Aggeo Savioli

NELLE FOTO: Anna Proclemer (a sinistra con Luigi Pistilli) in due scene della «Miliardaria» di Bernard Shaw

**Nostro servizio**

VENEZIA — Negli ambienti della danza si mormora sul caso Carolyn Carlson in Italia. La bellissima danzatrice americana, infatti, si trova da qualche mese a Venezia, dove, presso il teatro La Fenice dirige un nuovo centro di sperimentazione coreografica. L'iniziativa non ha precedenti, nessun ente lirico italiano ha avuto finora l'ardire di invitare per due anni una sperimentatrice di danza contemporanea, lasciandole carta bianca quanto a progettazione e conduzione di un laboratorio di ricerca. Per ora si sa che questo laboratorio è improntato al modello già collaudato dalla Carlson al teatro dell'opera di Parigi e dovrà approdare alla formazione di un gruppo di giovani danzatori. Il primo banco di prova per loro sarà uno spettacolo di coreografie originali in cartellone al teatro Malibran di Venezia a partire dall'8 febbraio: lo spettacolo ha già un titolo: Undici onde.

— Come mai ha accettato questa proposta di Venezia?

«Sono stata chiamata dal direttore artistico della Fenice: avevo voglia di lavorare in un altro paese perché sentivo ormai esaurita l'esperienza di Parigi, per la quale mi sono prodigata e affaticata molto. Comunque, come è sempre successo nella mia vita si è trattato di un'intuizione».

— Intuizione... è una parola che lei usa continuamente, è anche il criterio che ha seguito nella scelta di questi giovani danzatori?

«In un certo senso. Li ho scelti per il loro spirito, per la personalità, per quello che pensano e desiderano dalla danza. Non mi sono certo preoccupata della loro tecnica. Nessuno di loro ha una impostazione classica, anzi la maggior parte di loro non ha nemmeno un'esperienza di palcoscenico».

— Lei sa che questa è quasi un'eresia, da noi...

«A Parigi ho lavorato anche con danzatori classici: io non sono per le tecniche rigide, ma non ho difficoltà a lavorare con ballerini che provengono da esperienze lontane dalla mia, quello che purtroppo ho stentato a trovare è un interesse per la danza. La mia concezione della danza, così avendo l'opportunità di scegliere ho adottato criteri tutti personali. Quanto all'Italia mi pare che la danza contemporanea non

**Parla Carolyn Carlson**

## La danza non è che un'idea, anzi una poesia

Incontro a Venezia con la ballerina-coreografa al lavoro per La Fenice



ci sia proprio, mancano gli stimoli: pochi gruppi e limitati si cimentano per lo più nella tecnica Graham; quindi non mi preoccupo di dare scandalo».

— Qual è la sua concezione della danza?

«La danza per me è poesia; io lavoro con il teatro, la poesia e le idee. Vuole una definizione? L'idea è il mio medium».

— Cosa intende per poesia e cosa per idea?

«Io scrivo poesie, mi piace scrivere, sono la mia fonte d'ispirazione: per questo essere considerata una danzatrice e basta per me è limitativo: sono una scrittrice, una compositrice e danzo».

— Quanto bene, tra l'altro... Quando ha iniziato a danzare?

«Molto tardi, avevo 21 anni e ho abbandonato gli studi di teatro per seguire Nikolais. Non sono mai stata una gran studiosa. Guidata dalla mia intuizione ho sentito che quello era il mio destino».

— Pensa che per diventare

**Film in TV: polemica dell'Anac**

ROMA — Polemica dell'Anac con gli esercenti cinematografici. Rispondendo all'appello dei gestori e dello stesso presidente dell'Agis, Franco Bruno, i quali invitavano gli autori ad intervenire sulla selvaggia programmazione di film (piccolo spesso tagliato e manipolato) da parte delle TV private, l'associazione degli autori cinematografici rileva che già da molto tempo la questione è stata posta nelle sedi opportune, attraverso prese di posizione ed incontri. Inoltre, afferma in un comunicato l'esecutivo dell'Anac, il problema del film sulle TV private, messi in onda attraverso una programmazione «selvaggia, degradata e degradante», va risolto soltanto nel quadro di una legge che regoli l'emittenza privata. E' verso quegli ambienti e quelle forze politiche con cui, dice l'Anac, gli esercenti intrattengono «buoni rapporti», che la categoria imprenditoriale farebbe meglio a volgere i propri appelli.

dei bravi danzatori occorrono essere colti?

«No, spesso la cultura può essere dannosa. Bisogna avere anima, questo sì, e molto amore dentro. Io credo nella luce che ogni persona ha dentro di sé. Nel mio lavoro d'insegnante cerco di estrapolare proprio quella luce...»

— Lei è religiosa, signorina Carlson?

«Sì, in un certo senso, per me la religione è vita. Credo in Dio e sono un'appassionata dello Zen».

— Come definirebbe la sua tecnica?

«Non si può spiegare con le parole, così come non posso spiegare con le parole i miei spettacoli. Preferisco che non si veda sul palcoscenico».

— Può anticiparci qualche cosa di questo «Undici onde»?

«Un'idea ha già preso corpo. Si tratta di metterla in piedi. Posso dirle che tra lo spunto dall'astrologia cinese ma sono sicura che quando lo spettacolo sarà presentato tutti lo leggeranno in modo diverso. Credo che questa lettura collettiva sia molto importante, anche per questi miei rifiuti di interpretare verbalmente il mio lavoro. Dovrò lavorare molto con questo gruppo, ininterrottamente, non so seppure se riuscirò a danzare».

— Con quale criterio ha scelto le musiche di questo spettacolo?

«In genere il mio criterio è unico: lavorare con compositori contemporanei e vivere di loro. Amo la musica per chitarra e amo soprattutto il jazz. La musica di Undici onde è stata composta da Jean Schwarz e si avvicina molto allo stile di Phil Glass».

— Lei sceglie anche i costumi?

«Sì, in genere i costumi li disegno, sono un one-man show».

Carolyn Carlson ritorna alla sua «classe». E' infaticabile, ma lavora con estremo visibile piacere. Accompagna gli esercizi con il suono e un tamburello li impone quasi, si contano. Ci ha parlato di intuizione, di idee di poesia, di termini molto astratti, difficili da penetrare nel senso giusto; invece, durante le lezioni adotta un vocabolario che gli allievi capiscono immediatamente: «Il corpo si deve levare nello spazio, deve scrivere lo spazio intorno a sé, deve emanare un'energia potente».

C'è davvero da credere che questa buccia che ci portiamo addosso è più intelligente di noi.

Marinella Guatterini

# Gli obiettivi del piano integrativo FS

La programmazione degli investimenti nel contesto degli obiettivi generali dell'azione politica nel settore dei trasporti, si può così sintetizzare:

- concentrare lo sforzo pubblico in un modo di trasporto ottimale per specifici ruoli, intervenendo anche sui miglioramenti gestionali onde accrescere l'efficienza;
- accentrare al massimo le scelte intermodali;
- affermare il criterio dell'integrazione fra i diversi modi di trasporto;
- rendere concomitanti le scelte e i tempi di realizzazione;
- favorire il recupero di produttività ed il risparmio energetico.

In questo quadro il «Programma integrativo di riassetto, potenziamento ed ammodernamento delle linee, dei mezzi e degli impianti ferroviari», approvato recentemente dalla Commissione Trasporti della Camera, in sede legislativa, per il finanziamento di 12.450 miliardi, rappresenta un momento importante dell'intervento pubblico particolarmente nel settore delle infrastrutture.

Il Programma non ha avuto in verità una facile gestazione. Infatti fin dal dicembre del 1976, adempiendo il disposto della legge n. 377/1974, le FS avevano presentato al Parlamento un progetto di Piano pluriennale di sviluppo, essenzialmente finalizzato al potenziamento delle strutture portanti della rete primaria, in base all'incremento prevedibile della domanda di trasporto all'orizzonte degli anni Novanta.

Tale criterio esclusivamente funzionale, che non prevedeva alcun intervento per le linee a scarso traffico e non teneva conto di altre esigenze «esterne» all'Azienda, fu modificato dalla Commissione trasporti del Parlamento che con una sua risoluzione (approvata pure dai rappresentanti del governo) fissò alcune nuove direttive ed orientamenti.

Nell'attuale impostazione, il Programma integrativo prevede 12.450 miliardi di lire per il periodo 1980-85 così ripartiti:

- rifinanziamento di opere già avviate e non realizzate compiuta-

mente in conseguenza del diminuito valore della moneta: 1.835 miliardi;

- riassetto, potenziamento ed ammodernamento delle linee e degli impianti, acquisto o costruzione di alloggi per il personale e per l'istruzione professionale: 4.650 miliardi;
- completamento del quadruplicamento della linea Direttissima Roma-Firenze, compresa la revisione prezzi: 315 miliardi;
- protezione della sede ferroviaria nelle zone soggette a dissesto idrogeologico: 2.000 miliardi;
- navi traghetto: 150 miliardi;
- materiale rotabile: 3.500 miliardi.

In particolare, con la somma prevista per il riassetto, potenziamento ed ammodernamento delle linee e degli impianti, l'Azienda intende perseguire alcune specifiche finalità, e cioè:

- avviare a soluzione a medio termine i più urgenti problemi dell'esercizio (traffico merci, traffico pendolare, regolarità di circolazione dei treni, incremento della produttività) anche per le linee oggi scarsamente utilizzate;
- acquisire nuove correnti di traffico;
- decongestionare gli itinerari principali (linee e nodi) cercando itinerari alternativi;
- rendere più omogenea la rete intervenendo su alcune trasversali appenniniche e sulla rete complementare e secondaria con particolare riguardo a quelle dell'Italia meridionale ed insulare.

I benefici che ne conseguiranno riguarderanno essenzialmente:

- l'aumento della capacità annua di trasporto, in particolare delle merci e dei pendolari;
- il conseguente risparmio energetico derivante dalla più congeniale utilizzazione del mezzo ferroviario;
- un sensibile miglioramento della qualità del servizio nei settori merci e dei pendolari mediante la progressiva regolarizzazione della marcia dei treni, con benefici effetti economici, dovuti alla riduzione delle immobilizzazioni del valo-

re capitale delle merci trasportate, dei mezzi di esercizio impiegati e del personale utilizzato dall'Azienda;

- aumento della produttività aziendale, grazie ai provvedimenti di automazione e meccanizzazione nei diversi settori, nonché all'adozione delle misure volte ad aumentare la capacità operativa e di spesa.

Il ritmo di sviluppo economico e la collaterale intensificazione dei fenomeni di concentrazione urbana e di accrescimento della mobilità delle persone e delle cose hanno generato, in tutti i paesi industriali in genere, ma soprattutto nel nostro, un divario insostenibile tra volume di traffico e livello dei servizi. La disaggregazione dei vettori, la dispersione delle risorse, l'appiattimento del ruolo delle ferrovie sono i tratti salienti delle insufficienze del sistema. Di fronte a un tale dissesto tutti ormai concordano sulla necessità dell'intervento della mano pubblica.

Un intervento che deve essere selettivo e al tempo stesso di grande respiro, cioè aperto ai grandi temi tanto volte dibattuti: l'equiparazione dei vettori (e dunque l'autonomia di gestione delle ferrovie); la cooperazione tra i vari modi di trasporto; l'individuazione del tipo di trasporto ottimale in determinate circostanze di luogo e di tempo; l'ammodernamento e lo sviluppo delle infrastrutture che, ad eccezione delle autostrade, sono rimaste in condizioni di accentuata arretratezza fisica e tecnologica.

Il discorso può valere non solo per la rete FS ma anche per quella delle Ferrovie in concessione, per i porti, per gli aeroporti e le metropolitane.

Del resto, la creazione delle grandi vie di comunicazione e il potenziamento di quelle esistenti non perseguono soltanto il miglioramento della funzione di trasporto, ma finalità assai più vaste, considerati i molteplici benefici indotti di carattere sociale ed economico.

Per questi motivi, e a parte l'entità delle risorse finanziarie occorrenti, lo Stato non può restare alla fine-

stra. Si sono così cominciati ad affrontare i complessi problemi del settore in una visione organica e coordinata con alcune significative iniziative. Dopo l'approvazione da parte del Governo del «Quadro di riferimento» (1976) l'obiettivo di fondo a lungo termine è il «Piano» generale dei trasporti. In preparazione di questo, e alla luce anche degli orientamenti della Conferenza nazionale dei trasporti (1978), sono stati preparati sette «progetti finalizzati» che costituiscono l'ossatura del «Piano» e riguardano rispettivamente: l'assetto delle aree metropolitane; lo svi-

luppo integrato del traffico merci; il riordino delle gestioni aziendali; la ricerca scientifica applicata; lo sviluppo e il riassetto dei servizi di cabotaggio; l'inserimento delle aree depresse del sistema italiano di trasporti rispetto a quello internazionale.

E' una tessitura abbastanza ampia anche se si tratta di un disegno strategico vasto, ma ancora solo delineato, almeno nella sua gran parte. Ed in esso il ruolo delle ferrovie va assumendo sempre più rilevanza. Nel frattempo, l'Azienda va rapidamente portando a termine la realizzazione dei Piani ancora in corso.

## PROGRAMMA INTEGRATIVO

Provvedimenti per regione			
	importo (milioni)		
PIEMONTE	370.670	LAZIO	319.400
VALLE D'AOSTA	8.300	ABRUZZO	124.170
LOMBARDIA	409.310	MOLISE	100.000
TRENTINO A.A.	58.300	CAMPANIA	565.970
VENETO	226.340	PUGLIA	332.420
FRIULI V.G.	131.930	BASILICATA	243.880
LIGURIA	234.990	CALABRIA	200.810
EMILIA R.	143.375	SICILIA	581.180
TOSCANA	319.540	SARDEGNA	200.340
UMBRIA	124.810		
MARCHE	140.050	Totale Regioni	4.835.785

Provvedimenti di interesse generale	
Quadruplicamento Roma-Firenze	315.000
Aliquote a corpo (interventi tecnici)	1.129.360
Riserve	69.855
Navi traghetto	150.000
Mappa (protezione idrogeologica)	2.000.000
Parco materiale rotabile	3.500.000
Alloggi personale FS	250.000
Interventi specifici per il Mezzogiorno	200.000
Riparto totale Regioni	4.835.785
<b>Totale generale</b>	<b>12.450.000</b>

