La luce nel pennello

VENEZIA — In un piccolo, formidabile disegno — che raffigura dei cantori irrequieti in San Marco — annotò con orgoglio di averlo fatto senza occhiali. Dice la scritta alla base del foglio: «Io, Zuane Antonio da Canal ho fatto il presente dosegno delli Musici che canta nella Chiesa Ducale di S. Marco in Venezia in età de anni 68 cenzza Ochiali, lanno 1776». Il 1776: due anni dopo sarebbe morto. Ed era un orgoglio assai ben fondato questo di Canaletto, il più grande e puro occhio della pittura moderna che, in un percorso analitico-poetico da Venezia a Londra ha donato la coscienza della luce e della trasparenza al mondo.

Il disegno è ora esposto, insieme ad altri 74 (ben 25 dei quali vengono da Windsor Castle) con 41 dipinti (tra i quali 7 del periodo inglese) e tutte le acqueforti alla Fondazione Giorgio Cini, all'isola di San Giorgio Maggiore, fino ad ottobre: ed è una mostra splendida, dopo quella Idei vedutisti veneziani del '700, curata da Pietro Zampetti nel 1967 a Palazzo Ducale.

È stato scritto da Cesare Brandi che Canaletto dovette vedere nella collezione veneziana di Joseph Smith (venduta nel 1763 alla Corona britannica), console inglese a Venezia e per il quale dal 1730 per 15 anni il pittore lavorò in esclusiva conoscendo anche molti ricchi amatori d'arte e viaggiatori inglesi — la cerchia inglese e il viaggio a Londra fecero il suo destino di moderno —, uno di quei favolosi dipinti dell'olandese Vermeer dove la luce di posa su uomini e cose come rugiada.

È possibile. Ma Canaletto, fosse pure vermeeriano e ancor più illuminista, va oltre, non attende lo scivolo della luce a un'ora del giorno, ma crea un fulgore della luce cosmica, senza ora e senza stagioni e ci colloca, come in un gran tetro aperto del mondo, esattamente figure umane, feste, spazi di natura e di costruite architetture. Sono scandagli di una profondità sentita pittoricamente e, una volta «accesa», tale luce Canaletto la mantiene inalterata e sempre più trasparente, in una progressione veneziana-londinese, per tutta una vita in una sorta di delirio della mente, che non consente distrazioni e illustrazioni.

Nel percorso esaltante lungo le stanze della Fondazione Giorgio Cini, le finestre sono pesantemente velate da una spessa tela grezza che non lascia filtrare la luce della laguna: sono i dipinti, i disegni e le acqueforti che bucano le pareti, che «fanno» finestra. Se si scosta un po' la tela, la luce del bacino di S. Marco acceca: Venezia è là, ad una giusta lontananza, come tante volte la contemplò e la fissò, prima di dipingerla, coi suoi magici «scaraboti», gli scarabocchi del disegno di getto, il Canaletto.

Ma la luce straordinaria della laguna e di Venezia è una cosa e la luce delle immagini dipinte, disegnate e incise da Canaletto è un'altra cosa. L'avvio di Antonio, col padre Bernardo pittore teatrale e col fratello maggiore Cristoforo, è di scenografo: nel 1718, dipinge le scene per «Arsilda regina di Ponto» di Vivaldi data al Teatro di S. Angelo. Un biografo, lo Zanetti, scrisse che, nel 1719 «scomunicato solennemente il teatro», partì per Roma. Ma anche qui lavorò per il teatro e il passaggio da scenografo a vedutista dovette essere graduale e con il rispetto di certi precendenti creati dai «capricci» di Marco Ricci, con le sue forme sfrangiate e bucate dalla luce, e dalle vedute e feste in lacuna del Van Wittel e di Luca Carlevarijs. Fatto sta che l'occhio dello scenografo ora s'apre sul teatro del mondo, della memoria, della storia.

Torna a Venezia e per l'architetto lucchese Stefano Conti dipinge quattro vedute veneziane che sono i suoi primi «ritratti di città». E sono subito dei capolavori che prendono un distacco stellare da tutti i possibili Pannini, Codazzi, Van Wittel e Carlevarijs.

La «Piazza S. Maco» della collezione Thyssen deve essere prima del 1723 perché Canaletto ha dipinto la pavimentazione a mattoni che a questa data fu sostituita con il lastricato il quale ancora dura. La luce lotta con l'ombra; c'è un gusto picaresco per le figurette umane di ogni classe sociale e per la scena di quelle bancarelle, davanti S. Marco, fatte di un ombrellone e di una tenda per vender stoffe e verdure. Ciò che è già magico è la superiore unità dei fenomeni nella coscienza della luce. Seguiranno, poi, molte vedute del Canalgrande da tanti percorsi e punti possibili e le prime vedute di feste grandi: il «Ricevimento in Palazzo Ducale dell'ambasciatore Bolagno» e «Il doge sul Bucintoro». Qui Canaletto è già unico senza confronti possibili. C'è da perdere la testa a contare gondole, barche e figure umane: eppure Canaletto per ciascuna ha avuto il tocco infallibile, l'annotazione psicologica (ad esempio, la malinconia della maschera in bianco e nero che entra nella festa del Bucintoro con la gondola dall'angolo a sinistra in basso), il senso esatto dell'insieme e dei particolari che sottintendono l'umiltà di fronte al mondo ma anche la genialità gaia del grande spettacolo esistenziale e storico che passa sotto i suoi occhi.

Rodolfo Pallucchini e Alessandro Bettagno, egregio curatore della mostra, hanno ben chiarito quanto tocca a Venezia e quanto a Canaletto e quanto lo spettacolo della città sia diverso dallo spettacolo della pittura. Insomma, non à l'illustrazione di Venezia che si deve guardare ma com'è dipinto il «ritratto di Venezia» prima e il «ritratto di Londra» e delle campagne inglesi con i castelli, poi. In tutte le immagini, veneziane o londinesi, di Canaletto, l'orizzonte, magari coperto od occultato dalle architetture, è la grande linea-struttura sulla quale giuoca la luce tra cielo e acqua (o terra).

Canaletto è un prospettico e fece grande uso (prefotografico) della camera ottica per «scarabocchiare». La sua costruzione pittorica non è una immagine che si allontana ma un'immagine che si avvicina, viene avanti verso chi guarda e fa emergere dall'indistinto dell'orizzonte le cose quasi fossero tattili. È un procedere illuminista dal fenomeno alla coscienza ferma, chiara, inalterabile.

Che la vera grandezza di Canaletto e la sua sublime novità, la quale anticipa Constable, Corot e gli Impressionisti, sia nello stile, nel modo di dipingere, lo conferma l'osservazione attenta dei dipinti che a una certa distanza sono perfettamente «a fuoco» e visti da vicino non sono più chiaramente «leggibili». A occhio nudo, e meglio con una lente, ci si rende conto di come sia costruita una sua immagine.

Su larghe masse tonali egli inserisce una quantità incredibile di linee orizzontali e verticali (spesso le ottiene graffiando il colore ancora molle con una punta acuminata fino a scoprire l'imprimitura scura di preparazione). Sugli edifici e sulle figure umane, singole o in gruppi grandi o piccoli, lascia depositare il colore a virgole, gocce, punti, infinitesime sfere e questa fantasmagoria di scintille si ricompone, con una sterminata vibrazione, nel nostro occhio. Ciò avviene sempre in immagini diurne e notturne. Ci sono due favolosi notturni alla luce lunare, «Notturno a S. Pietro di Castello» e «Festa dell'Arzere a S. Marta», dove tale tecnica a gocce e a perline tocca il sublime.

A 49 anni, nel 1746, Canaletto è sul Tamigi e fa ancora un passo avanti nella rilevanza del raggio di luce, nella trasparenza adamantina e nell'uso del colore cui abbiamo accennato. Qui ci sono capolavori assoluti: le vedute del castello di Alnwick, del castello di Warwick, del castello di Windsor, del ponte di Westminster, del ponte di Walton e di quella curiosa «Tolonda di Ranelagh» dove non si riesce a capire come Canaletto sia riuscito a dipingere la trasparenza vitrea dei globi dei lampadari.

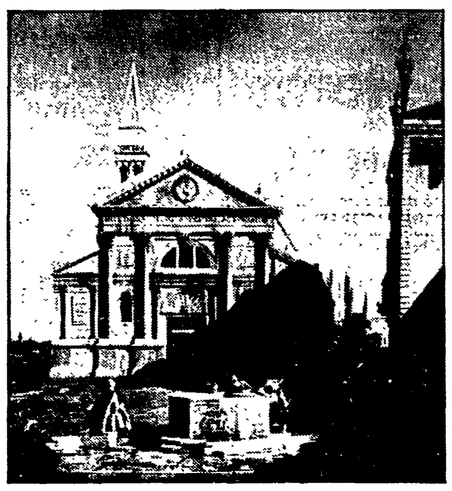
Anche nei disegni e nelle acqueforti Canaletto ha una tecnica esatta e diversificata per catturare la luce, per dissolvere le forme delle cose nel fulgore cosmico. Nei disegni stende i segni in diagonale, larghi o fitti, come pioggia battente (usava penna d'oca, penna di canna e penna dalla punta metallica).

Nelle acqueforti, attraverso due o più morsure, il segno realizza il dolce sfaldamento della forma. E anche nei disegni — che senso grande della vita nei 9 disegni delle Feste Dogali! — e nelle acqueforti Canaletto è sempre uno strabiliante pittore. L'Algarotti disse di una veduta fantastica del Ponte di Rialto con architetture del Palladio mai costruite in Venezia che era dipinta e «soleggiata».

Ecco, diceva bene perché con la sua magica «stenografia» luministica — si rimane stupefatti a fissare le migliaia di accenti circonflessi rovesciati che fanno le onde della laguna e dei canali in quel dipinto — testamento supremo qual è il «Bacino di S. Marco» di Boston — Canaletto ha aggiunto al mondo un sole che naturalmente non c'è, come strappasse l'immagine del mondo e della vita da un'infinita distanza che somiglia all'oblio e che, forse, aveva giovinetto sentito con un brivido nelle rovine ciclopiche di Roma.

Dario Micacchi

I paesaggi inglesi e le splendenti vedute della laguna: in una rara mostra a Venezia i capolavori del Canaletto



Particolare del Capriccio con San Francesco della Vigna, di Canaletto. In alto: disegno dell'isola di S. Elena e la Certosa

E la porno-city salva la morale

A Rotterdam si progetta una grande isola a «luci rosse». La novità è che sarà il Comune a gestirla

Dal nostro inviato

ROTTERDAM — *Il progetto che la città di Rotterdam vuole realizzare è di quelli che piacciono ai sostenitori dell'ordine e della morale con le iniziali maiuscole: un gigantesco centro erotico collocato all'ingresso del porto, un quartiere dalle luci rosse galleggiante su chiatte dotate di tutti i conforts e di tutte le attrezzature che debbono fare da complemento ai bordelli secondo i dettami della più evoluta e progredita mercificazione dell'eros. Dovrebbe essere dotato di un cinquecento camere, tre cinema naturalmente con programmi pornografici, nove sex club, quattro sex shop a grande superficie, ristoranti e bar, stazione di polizia, pronto soccorso, centri di soccorso e di consultazione per drogati, un parcheggio per quattrocento automobili. Senza dimenticare quegli ammennicoli che con il sesso hanno solo lontane parentele quali i fiorai o le botteghe per il tatuaggio. Ma il progetto del comune di Rotterdam merita attenzione non solo perché creerebbe il più grande ed attrezzato eros-center d'Europa tale da fare impallidire la fama del quartiere Sankti Pauli di Amburgo ma anche e soprattutto perché verrebbe realizzato e gestito direttamente dal Comune.*

Rotterdam città di ottocentomila abitanti è, come si sa, un centro eminentemente portuale anzi il più grande porto merci dell'Europa e del mondo. La rapida crescita del porto e delle attività portuali ha condotto ad un altrettanto rapido aumento della prostituzione organizzata e no. La città ha, come tutte le città portuali del Nord, il suo quartiere dalle luci rosse situato nel Katendraet, le sue vetrine dell'amore dove le prostitute più o meno nude e più o meno illuminate attendono i clienti lavorando a maglia, leggendo o guardando la televisione. Ma le vetrine del Katendraet non bastano più, la richiesta supera l'offerta e la prostituzione tende a debordare dal ghetto e a contaminare altri quartieri, così, sfuggendo al controllo della polizia, finisce per provocare «offesa» alla moralità e all'ordine.

C'è chi sostiene che all'impennata della prostituzione in questi ultimi anni non sia estranea la crisi economica che ha moltiplicato il numero dei disoccupati e in particolare il numero delle donne espulse dalla produzione (il 10% della popolazione attiva è disoccupata in Olanda secondo le statistiche ufficiali). Ma - si dice - sono tesi ingenue che circolano tra i comunisti e i loro amici, convinti di poter spiegare il mondo e anche il mestiere più antico del mondo stabilendo correlazioni di causa ed effetto.

Al Comune di Rotterdam non hanno perso tempo a ricercare le cause del fenomeno, preoccupati com'erano di fronteggiarne le conseguenze. La prima soluzione alla quale si è pensato è stata di creare un altro o altri quartieri dalle luci rosse. Ma dove, in quale zona, senza suscitare le proteste degli abitanti e soprattutto dei proprietari di case e di terreni? È per dare risposta a questo interrogativo che è nata e si è via via affermata l'idea dell'eros-center galleggiante. I vantaggi sono apparsi sempre più evidenti. L'isola rappresenta un ghetto naturale, ci va solo chi vuole andarci, non c'è pericolo di doverla attraversare per forza, i buoni costumi e la moralità non potrebbero essere meglio protetti.

L'isola rappresenta un baluardo per l'ordine pubblico. La polizia può controllare perfettamente donne e clienti e il rispetto delle regole stabilite. L'isola viene costruita ad hoc fuori dal tessuto urbano e non provoca una caduta dei valori edilizi. E infine, l'isola potrebbe diventare una fonte miracolosa per le finanze comunali, sia che lo stabilimento venga gestito direttamente dal Comune o venga dato in concessione. Si farebbe piazza pulita di tutto il sottobosco della prostituzione e il Comune diventerebbe l'unico grande magnaccia di Rotterdam.

In periodo di campagna elettorale (elezioni legislative straordinarie avranno luogo in Olanda l'8 settembre) il progetto dell'Amministrazione comunale non poteva non diventare oggetto di dibattito politico almeno nell'area di Rotterdam. Sbandierato come un esempio di saggezza politica, di tutela dell'ordine e della moralità dalla destra e dai conservatori, accettato come un male necessario dai moderati, esso ha trovato infine una opposizione per molti versi inattesa (ampiezza, efficacia, organizzazione) da parte della sinistra comunista, delle organizzazioni femminili progressiste, degli infiniti gruppi di piccole minoranze contestatrici che non riescono ad avere voce nel panorama politico olandese ma che ne costituiscono un sottofondo non trascurabile.

Una delle espressioni di questa opposizione è stata una singolare mostra che per una cinquantina di giorni ha richiamato un grande pubblico al Lijubaancentrum e che aveva per titolo: «Il bordello e l'architettura del bordello; storia della prostituzione dal '200 ai giorni nostri», la storia così di un enorme affare; sollecitato, organizzato, gestito e sfruttato da varie istituzioni: comuni, chiesa, stato. Questa situazione aveva cominciato ad essere seriamente e positivamente modificata negli ultimi cinquant'anni ma ora si tenta, con iniziative come quella di Rotterdam di recuperare il terreno perduto riconquistando gli antichi privilegi.

Troviamo alla mostra l'editto di Avignone del 1347, che autorizza una «casa del peccato», la tesi di Sant'Agostino che la prostituzione è un male ma è necessaria, l'equazione medievale prostituta-strega, la simonia del meretricio dell'Ordine di S. Maria Maddalena, nel quale entravano le prostitute che poi continuavano ad esercitare in convento.

Assistiamo al diffondersi della sifilide dopo la conquista spagnola delle Americhe, all'evoluzione raffinata della prostituzione nel XVII secolo, ai bordelli che diventano in Francia «templi di Venere» per le classi medio-alte (ma allo stesso tempo alle prostitute da strada si rapava la testa). E mentre l'architetto Ledoux, il primo razionalista moderno francese, sul finire del Settecento, nella sua città ideale collocava il bordello nella stessa sede del museo, dalla prostituta-strega si passa all'equazione prostituta-malata, e i bordelli si chiamano «infermerie». Poi la rivoluzione francese spazza tutto, ma per breve tempo, perché già sotto il Terrore si trova il progetto di costruire dodici bordelli tutt'attorno a Parigi e uno gigantesco al centro della città. La vera e propria esplosione della prostituzione avviene con il processo di industrializzazione e il conseguente urbanesimo. Per tutto l'Ottocento l'Inghilterra puritana e vittoriana tiene la leadership della repressione della prostituzione (la polizia può fermare per strada le donne sospette, procedere all'esame del sangue, e, se malate, metterle in galera) mentre si fa strada in Europa, anche grazie alle teorie del Lombroso, la nuova equazione prostituta-delinquente.

E si arriva alla storia recente, alla spietata repressione della prostituzione da parte dei nazisti che volevano impedire anche per quella strada la contaminazione della razza, alla creazione dei bordelli ariani con puttane selezionate riservate agli ariani, alle carrozze del celebre Orient-Express utilizzate tra il '42 e il '45 come bordelli viaggianti a favore degli ufficiali nazisti. E infine, ai giorni nostri, alle lotte condotte dai movimenti femminili e progressisti contro la criminalizzazione della prostituzione da una parte e contro lo sfruttamento di essa dall'altra, all'abolizione delle case chiuse ufficiali, alla ricostituzione della rete clandestina dello sfruttamento, alle manifestazioni delle prostitute olandesi degli anni settanta.

Diceva un loro slogan: «Lo stato è il più grande macrò».

Arturo Barioli

Le strade sono piene di regole impossibili: sarà un invito alla trasgressione?

Quel deviante del segnale stradale

SUL FARE degli anni Sessanta, nelle prime ore del pomeriggio d'una domenica di febbraio procedevo a bordo della mia vetturetta 600 Fiat lungo la statale Cassia in direzione di Roma. Ero partito da Milano nelle pallide luci dell'alba; l'Auto sole, incompleta, mi aveva restituito alle angustie della vecchia rete stradale a Firenze Sud; ma il traffico a quell'ora era molto blando; luminoso il cielo, propizi i risultati dei primi tempi che la radio veniva irrogando, e io canticchiavo Scandalo al sole. Fu così che, a cuore leggero, traversai il paesello di Cura di Vetralla, spaziato e deserto, alla media oraria di 53-54 km; fu così che trascorsi davanti ad una ma della polizia stradale appostata all'altezza della parrocchiale, interiormente appagato dall'apprezzamento di cui mi sentivo oggetto per il mio civismo.

Ma al passaggio a livello che conclude il minimo abitato, la paletta rossa di altri militi frenò il mio prudente andazzo, ruppe la mia letizia. Mi fu contestata la contravvenzione di eccesso di velocità: la multa era spietata. Obiettai timidamente che, avendo per avventura sbirciato il tachimetro durante l'attraversamento dell'abitato, mi sentivo di garantire di aver ecceduto i limiti prescritti di non più che 3 o 4 km orari. Mi fu ribattuto che appunto in quello consisteva la contravvenzione: qualora infatti li avesse ecceduti di qualcosa in più, sarei incorso in ben altre sanzioni (mi si fece parola di sequestro della vettura, di arresto forse, non escluso il ritiro del passaporto e una qualche drastica menomazione dei diritti civili). L'oblazione esaurì lo scarso contante.

Giunsi di lì a meno di un'ora nella città di Roma, animato da un cupo rancore contro un ius che si ricusa alle ragionevoli indulgenze dell'aequitas. Il movimento delle autovetture dei reduci della partita ingorgava apprezzabilmente l'accesso nord alla città. Il traffico sul ponte Flaminio, tuttavia pericolante per una piena di anni addietro, era peraltro sacrificato su una corsia di tavole sospese al di sopra dell'insigne manufatto. A capo del quale apposito cartello bordato di rosso prescriveva l'inderogabile limite di velocità di 10 kmh. Mi attenni alla prescrizione. Grande si levò il baccano dei clacson e dei vaffanculo. Concitatamente invitato da un vigile su moto a sollecitare l'andatura, declinai. Il tumulto si rese indescrivibile, preinsurrezionale. Naturalmente fui scortato al posto di polizia.

Dopo vent'anni, alla mezzanotte fra il 7 e l'8 agosto u.s., ho registrato con tutti i cittadini della Repubblica l'ingente aumento delle sanzioni a carico di chi trasgredisce il codice della strada e normativa con termine. Mercoledì 11, alle ore 9,30 ho imboccato la statale N. 1 Aurelia e l'ho percorsa fino a Grosseto a bordo della mia vetturetta Bianchi A112, applicando un sovrappiù di scrupolo alla cautela cui normalmente mi attengo alla guida delle mie modiche cilindrate: mi sedeva a fianco un bambino che è mio figlio. Ho percorso i 181,4 km segnalati dal conta chilometri fra i due cartelli indicatori delle città di Roma e di Grosseto in 2 h 41', imbattendomi in quattro pattuglie senza alterare la velocità di crociera e senza dover lamentare contestazioni di sorta.

Ci ripromettevamo di registrare su un quadernetto gestito dal piccolo tutte le infrazioni che avremmo notato lungo il percorso. Pretesa che, giunti al bivio per Fregene, dopo poco più di 13 km, avevamo da tempo costatato ridicola. Pressoché l'intero tracciato in doppia corsia dall'8° al 21° km della statale Aurelia è sotto il segno dei 60 kmh: per 3 km ci tenemmo alla soglia: ci superarono 44 vetture (il traffico non era particolarmente sostenuto); viaggiando per gli altri dieci km a 100 kmh, accertammo che in 6-7 minuti transitano per un punto qualsiasi dell'Aurelia tra i km 11 e 21 in una qualsiasi mattina di agosto, da 28 a 30 macchine che eccedono il doppio della velocità consentita.

Un calcolo benevolo, che consideri le variazioni del flusso di traffico e penalizzi come «eccessiva» solo una velocità almeno doppia della massima prescritta, indica l'ammontare delle multe esigibile e in qualsiasi punto dell'Aurelia in prossimità di Roma nelle 24 ore di una qualsiasi giornata di agosto fra i 4 miliardi e i 4 miliardi e mezzo, secondo il nuovo tariffario di legge. Tanto per attenersi alla sola voce «eccesso di velocità», fra le multe verosimilmente la più frequente, non certo l'unica né probabilmente la più funesta. Mio figlio si è appuntato, ad esempio, 96 sorpassi vietati prima di Santa Severa, poi si è scocciato di far croci sul quadernetto. Su 36 camion sorpassati lungo l'intero tragitto Roma-Grosseto, cui andranno aggiunti i 22 che ci sorpassarono, 32 viaggiavano a velocità superiore a quella segnalata nell'apposito dischetto (più 12, ovviamente), mentre solo 3, carichi di ghiaia, e un'auto cisterna, impegnati in severe salite, osservavano provvisoriamente i limiti.

Tralascio il contenzioso al riguardo dei mezzi per il trasporto pesante, che periodicamente si riaccende nell'occasione di periodici eccidi, quantunque non desista dal deplorare l'indulgenza di cui godono i conduttori che un eufemismo d'uso definisce imprudenti, e dal trasecolare per la giustificazione che essi o chi per essi suole allegare: cioè, che una proprietà «polverizzata» e una concorrenza senza quartiere costringerebbero alla trasgressione i poveretti. Come dire che la presumibile esistenza di un mandante esonera l'esecutore da qualsiasi responsabilità. In situazioni analoghe so che è buona norma risalire da esecutore a mandante, e punire entrambi.

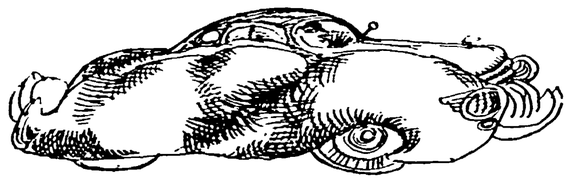
Si osserverà con qualche ottima ragione che per rilevare con una qualche efficacia punitiva e preventiva questo immane cumulo di infrazioni gli effettivi della forza pubblica non basterebbero nemmeno se decuplicati. Benissimo. Perché allora infierire su un certo numero di contravventori che nulla distingue dalla generalità degli utenti della strada, se non una singolare sfortuna? Perché aggravare le pene, anziché studiare un sistema per renderle ragionevolmente applicabili rendendo attuabili le norme?

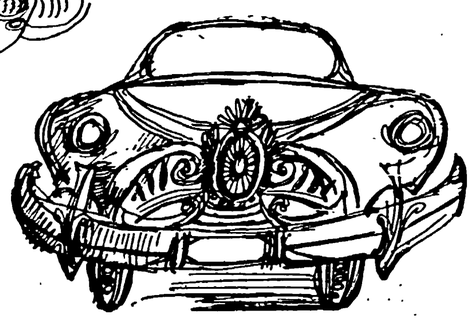
Al km 113 dell'Aurelia un cartello ammonisce gli automobilisti a tenersi al di sotto di 30 kmh per «lavori in corso»; un secondo cartello, dopo 500 metri, ribadisce l'ammonimento. I lavori sono stati manifestamente compiuti da tempo, perfino la segnaletica orizzontale balena sul manto d'asfalto; ma essendo stato, oltre tutto, omesso o abbattuto il cartello abrogativo, il conducente è tassativamente tenuto ad osservare l'irrisorio limite di velocità per 10 km (da coprire, quindi, in non meno di 20 minuti); finalmente, al km 122,8 un cartello eleva la soglia del lecito a 80 kmh, e al km 124 ogni limitazione è soppressa da apposito segnale. Al km 125 sostava, la mattina dell'11 agosto, una gazzella dei carabinieri discretamente inoperosa. Ognuno vede come la scelta dell'agguato fosse oculata. Ognuno vede come l'osservanza scrupolosa della segnaletica sia non solo improponibile e sconsigliabile, ma anche, talora, ragionevolmente sconsigliata.

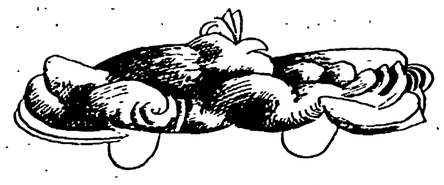
Ognuno vede (o, per lo meno, vedo io) come una normativa che commina pene e disagi infinitamente superiori a chi si infliggesse lo stravagante scrupolo di osservarla, che a chi la viola regolarmente a rischio di fortuite e sporadiche sanzioni, sia contraria tanto allo spirito delle leggi quanto alle norme che i cittadini praticamente si danno per convivere con un minimo di decenza.

Chi scrive abita in una via stretta e tortuosa alla periferia nord di Roma: sui due lati della strada sostano di norma in fila ininterrotta da 300 a 350 macchine in divieto di sosta (divieto, quello dato, si badi, prudenziale e tutt'altro che insensato). Questo avviene da 12 anni. Non ho mai avuto modo di apprezzare una multa sotto il tergicristallo. Se un giorno si presentasse nella strada un vigile meticoloso, si scatenerebbe la rivolta. D'indole remissiva ma convinto che le leggi spudoratamente inapplicabili costituiscono l'istigazione a delinquere, la capeggerei io stesso.

Vittorio Sermonti







Disegni tratti dal «Passport», di Saul Steinberg