

Narrativa: i titoli di Transeuropa usciranno anche negli Oscar

■ Gli Oscar Mondadori si aprono ai giovani scrittori italiani, pubblicando nel giro di due anni, alcuni titoli tratti dal catalogo della Transeuropa a libri, la collana della casa editrice

ce «Il Lavoro Editoriale» di Ancona. Fra i titoli che usciranno negli Oscar figurano tre raccolte dedicate agli scrittori under 25, curate da Pier Vittorio Tondelli, *Inferuccio itagliano* di Gianni D'Elia e *Charles* di Claudio Piersanti e alcuni «gialli» della nuova scuola bolognese. Il compleanno dell'iguana di Silvia Ballestra inaugurerà invece una serie di titoli di narrativa pubblicati contemporaneamente da Transeuropa in brochure e dagli Oscar Originals in edizione tascabile.

È certamente maschile Nei confronti del mezzo meccanico misuriamo tutta l'estraneità femminile

Per questo motivo le donne hanno meno incidenti Gli uomini ritrovano in esso i loro simboli e valori

Una donna e un bambino in automobile: il rapporto fra le donne e le macchine è cambiato radicalmente negli ultimi anni



Il sesso dell'automobile

ELENA GIANINI BELOTTI

L'automobile è un marchingegno severo stracarico di simboli. Esiste una differenza nel significato concreto e simbolico dell'automobile per i due sessi? Pare proprio di sì. Per un uomo, è un pezzo di identità, prolungamento di sé, indice di status, oggetto di esibizione, supporto per l'avventura, strumento di aggressione e, talvolta, mezzo di trasporto. L'amalgama tra potenza dei cavalli, velocità, rombo del motore equivale, nel profondo, alla potenza virile e al dominio sul mondo. Per una donna, l'automobile è un utile abito mobile adatto per spostarsi, caricarci la spesa e i bambini, in un piccolo cabotaggio giornaliero nelle acque note di un mare chiuso.

Un oggetto assume tanto maggior significato simbolico e metaforico quanto più riasuma in sé i valori di una cultura. L'automobile concentra in sé molti valori maschili, quelli che corrispondono all'iniziativa, all'intraprendenza, alla decisionalità, all'autonomia, al movimento, all'esplorazione e alla conquista di un territorio. Anche per il rappresentante che si muove tra Milano e Abbiadegrasso. E nonostante le macchine siano sempre spesso immobili in un ingorgo invece che lanciato ad alta velocità. Proprio nelle possibilità concrete e immaginarie che il mezzo offre, si delinea il rapporto di una donna con se stessa rispetto ai situarsi in un territorio fisico, allo spostarsi nello spazio, allo spingersi nell'ignoto e nell'imprevisto, alle prese con un mezzo che dà protezione e infonde sicurezza se lo si padroneggia, incertezza e precarietà se se ne dubita. Nella progettazione di un viaggio solitario in automobile entra l'accettazione del rischio, la soluzione del conflitto dipendenza-autonomia e del rapporto con la solitudine, la volontà di cavarsela da sole, di prendere responsabilità e decisioni che altri prendono per noi qualora scegliamo il treno o l'aereo. Una donna trova «naturale» essere condotta, portata, assistita come un uomo

trova «naturale» condurre, portare. Se una donna dicesse al marito: ti porto a fare una gita, verrebbe subito in mente che sia paraplegico. Anche quando una donna guida ogni giorno, nel momento in cui la coppia si ricomponde, cede il volante al marito, come in un gioco delle parti che si riassetta nel momento in cui la rappresentazione si proietta all'esterno, a salvaguardia del ruolo.

Le donne che partono in auto da sole per un lungo viaggio sono rare: basta osservare le targhe sulle autostrade e chi c'è al volante. Conducono esentennati trattative per trovare chi le accompagni; se non ci riescono, rinunciano al viaggio. Oppure partono controvoce in un'autostrada, con un'idea di una gomma bucata le sgommate e non a portata di mano. E se mai incaricate di mostrare loro, da piccole, come si fa a cambiarla, né come si controlla il livello dell'olio o dell'acqua distillata nella batteria. In epoca di prodigi tecnologici per cui basta pigiare un bottone e tutto succede, cambiare una gomma è rimasta una faccenda di pura forza muscolare, tanto da suscitare il sospetto che sia parte integrante del corredo di miti, riti ed eroismi dell'automobilista. Per quanto le donne nell'ultimo ventennio si siano inventate tutti i corsi teorico-pratici possibili, nessuna ha sentito l'esigenza di organiz-

zazione per imparare come si svitano i bulloni di una ruota o si inserisce il crick nella scocca? Far gran parte ignora dove sia collocato l'attrezzo nella sua vettura e non vuole neanche saperlo. C'è quella che spiega la riluttanza con l'argomento: tanto un uomo che mi cambia una gomma lo trovo sempre, lo fa in un minuto mentre io ci metto un'ora. È verissimo, e gli uomini sono tuttora disponibili a farlo, quasi fosse ormai una delle scarse occasioni in cui far rifulgere le proprie competenze. Quelle donne che si sono poste il problema della propria autonomia anche in simili circostanze, dopo le prime fatiche si sono chieste perché mai dovessero farsi i muscoli e imparare a cambiare una gomma - o altro «lavoro da uomo» - quando i «lavori da donna» che dovevano affrontare erano già un'infinità e non c'era uomo che se ne accollasse qualcuno.

Un uomo ha un rapporto così viscerale con la propria auto, che quando viaggia è in sintonia col rombo del motore, lo ascolta e lo sorveglia quasi fosse il battito cardiaco di una creatura. Una panne, perciò, non lo coglie impreparato. Controlla il pieno per calcolare il consumo di carburante e compiacersi delle prestazioni della sua vettura quasi fossero le proprie. La «ripresa» è fonte di misurato orgoglio, quasi si trattasse della sua.

Una donna non proietta se stessa nelle qualità della sua auto. Ci sono donne attive, intraprendenti e coltivate che usano l'auto per percorsi abituali anche fuori città, ma non se la sentono di affrontare un vero viaggio verso una meta insolita. Donne che viaggiano esclusivamente di giorno perché le tenebre aggiungono timori smisurati agli spostamenti. Che non percorrono strade con gallerie e cavalcavia perché gli danno claustrofobia e vertigini e quindi non valicheranno mai gli Appennini e tanto meno le Alpi.

Di fronte a impedimenti tanto diffusi e così significativi del valore simbolico dell'auto e del viaggio (la notte, la penetrazione nel ventre della terra, il vuoto, e cioè l'ignoto che incute panico) c'è da chiedersi se l'estraneità femminile a questo mezzo abbia a che fare con una proibizione antica e di profonde radici a invadere campi prettamente maschili compiendo gesti di alto valore trasgressivo. Partire da sole al volante, significa porsi deliberatamente fuori dalla protezione maschile, lanciare una sfida di indipendenza nelle scelte, rivendicare un'assoluta libertà di movimento, proclamare la propria capacità di solitudine. Tutti messaggi forti che suscitano un'eco ostile. Così, mentre l'uso utilitaristico femminile dell'auto in città, il piccolo cabotaggio in acque interne scovate, viene incoraggiato dagli uomini perché risolve

problemi logistici importanti senza la loro partecipazione, quello «avventuroso» delle grandi distanze viene sabotato. Non si rassicura, non si incoraggia una donna che voglia partire in macchina da sola, anzi, la si spaventa con l'eccessiva trepidazione per la sua sorte. Certe azioni di disturbo o autentiche persecuzioni del Tir verso le automobiliste solitarie, testimoniano che, per la verità, qualche rischio in più lo corrono. Una giovane amica che, terrorizzata dalla prospettiva di guidare la sua macchina da Trieste a Ginevra si accingeva a caricarla sul treno, mi è ancora grata per averla incoraggiata ad affrontare l'impresa: non solo il viaggio si è presentato piacevole e facile, ma ha rappresentato un trionfo su se stessa e i propri paurosi fantasmi e una forte rassicurazione sulla sua capacità di cavarsela da sola.

«Nuova musica: concreta e senza pentagramma»

Parlano due compositori francesi della scuola di Schaeffer: «Cerchiamo di porre un argine al livellamento del gusto. Il suono non è visibile, non si può scrivere»

ROSANNA ALBERTINI

PARIGI. Non solo per la politica, anche per la musica, le arti visive, la filosofia e le scienze il crollo della visione totalitaria è muro. Il quadro delle instabilità che ne deriva, sempre alla ricerca di un nuovo tipo di sicurezza, si riposa spesso sull'idea che siano le macchine, e in particolare gli strumenti dell'informatica, la nuova garanzia tecnologica, asettica, di un pensiero creativo. Grazie alla materia elettronica, scrivono in molti, la musica si fonderà con la pittura, il calcolo matematico con il lavoro artistico. Questo è nell'ordine delle cose possibili, purché non si proponga una continuità irreale fra la programmazione logica delle macchine e la nostra mente come ba-

sa differenza con la musica del passato non si colloca al livello dei materiali, ma sul piano della sintassi. Il timbro, il colore non sono più un problema, li ritroviamo identici nella musica classica, popolare, nel rock. Vediamo piuttosto che cosa offre di meno, la musica di oggi, in termini di chiarezza e leggibilità.

«Come è possibile, se la musica concreta non ha scrittura, ha abbandonato il pentagramma?»

Quando Schaeffer diceva «concreto», pensava al suono nella totalità delle sue caratteristiche, non solo all'altezza e alla durata, che si possono scrivere nella partitura. Il suono in sé è un oggetto musicale. Siccome le fonti sonore sono varie, naturali o create in studio con mezzi elettronici, la vera novità non è negli strumenti, è nella natura del discorso musicale.

«D'accordo, ma qualche appunto... per la memoria, niente?»

Scrivo solo qualche immemoria tecnica, per inquadrare il suono nel tempo, che è l'unica cornice possibile. La natura dell'opera è concreta, opera di suono, quindi il compositore è un creatore di suoni che segue la loro produzione dall'inizio alla fine, senza nessuna delega agli interpreti. Composizione ed esecuzione non sono più separate.

«Il suono limite è l'esecuzione alle?»

Direi di no, perché con il sintetizzatore, in diretta, si rinnovano soltanto le sonorità, la concezione è ancora strumentale. La mia posizione di ricerca militante mi porta a respingere la concezione strumentale. Non mi importa da dove venga il suono. La musica è come un libro, quando è scritta è scritta.

«Scritta proprio, no in questo caso, ma la lingua è dura da controllare.»

Voglio dire che il suono non è qualcosa che viene da qualche altra parte, e ci invade in un momento di passività. Siamo noi che lo facciamo. A volte scegliamo un suono che c'è già. Altri lo produciamo, il registro, l'inquadratura temporale. Possiamo diventare pittori e scultori di suoni dei quali siamo autori.

«Che cosa succede nella testa del compositore che trasforma in opera il più informe dei materiali?»

La tecnica di lavoro consiste nel fare e riascoltare all'infinito il suono più lo si ascolta e più cambia, si imprime in testa, nella memoria umana che diventa la tela. Non c'è bisogno di scrivere, graficamente. Ma bisogna riascoltare molto. Il supporto è invisibile. Non si vede la tela mentale. Ma l'ascolto reiterato precisa il suono sempre di più. Anche se si assemblano suoni di nastri diversi, si percepiscono benissimo le qualità sensoriali dei suoni senza bisogno di carta. Si può pensare il suono così, modellandolo, correggendo gravi e acuti, ma basta il semplice ascolto per depositare strati di suoni nella testa, che diventa il supporto reale di tutto il lavoro. A poco a poco si conosce il suono, senza più stupore, il suono reiterato si iscrive in uno spazio temporale prevedibile (parole nuove non sono ancora nate...) diventa memorizzato, non è più fuggivo. A questo punto la composizione non è un problema, e i nastri magnetici sono due: quello esterno e quello interno, del cervello che registra, pensa, polverizza, precisa a poco a poco, con imprevedibile flessibilità.

«Anche i sensi sono relativi dunque, relativi al lavoro interno della mente?»

I sensi sono buchi neutri, l'importante è come li sollecitiamo, che cosa ci facciamo entrare. La musica può entrare dagli occhi. Ci sono impressioni sensoriali, come il ritmo, che si percepisce in modo indifferenziato. L'importante succede dentro.

Claire Renard è meno radicale di Michel Chion, pur lavorando sui volumi e le masse della materia sonora, non rinuncia all'uso degli strumenti - la voce prima di tutto - e la sua ricerca tende a superare i confini tra la musica e l'immagine astratta. Con questo spirito ha messo in scena *Pour l'écoute*, collaborando con lo scenografo italiano Gustavo Frigerio. Dirige il Laboratorio per bambini del Centre Pompidou che si occupa della pedagogia della musica contemporanea.



Un'immagine dello scrittore Giorgio Manganelli

Adelphi pubblica un'opera postuma dello scrittore morto lo scorso anno

Con Manganelli nella palude del pentimento

ANTONELLA MARRONE

Un narratore, un cavallo, una palude «definitiva» e infinita, polimorfa, astratta, immorale. È l'ultimo viaggio di Giorgio Manganelli, ancora incompiuto quantunque terminato, chiuso, decifrato da Ebe Flaminio, discreta e preziosa compagna dello scrittore per oltre trent'anni. Manganelli, nato a Milano nel 1922, è morto improvvisamente l'anno scorso, in una notte di maggio. Nella sua biblioteca, nei cassetti dei suoi tavoli sempre ingombri di libri che gli «povevano» da tutte le case editrici, sono rimasti fogli e fogli scritti, raccconti, romanzi, diari di viaggi. È questo testo, datato 1 ottobre 1989, il manoscritto era senza titolo, per cui è stata in seguito prelevata una formulazione che appare nella prima fase del capitolo 3: *La palude definitiva* (Adelphi, L. 18.000), libro in cui è difficile entrare ed impossibile uscire, luogo «manganelliano» per eccellenza, inconfondibile dalle piaghe, dai liquami, dalle ferite. Luogo di inferi, delle assenze ossessive, della gioia o forse dell'ignoto spavento.

Il narratore si riconosce Tiranno (non era per caso il Buffone che tesseva, solo un anno prima, *L'encanto del Tiranno?*), si interroga sul suo passato, sulle sue colpe, quelle che lo hanno condotto - unico? primo? ultimo? tra gli uomini - in questa palude camaleontica, all'incontro con la «cavallinità», fantastica condizione esistenziale, quella probabilmente più vicina agli dei. Un viaggio che prosegue e conclude quello iniziato nel 1964 con *Hilarotragoedia*, il primo libro di Manganelli. «In quale forma dobbiamo pensare l'Adelphi, affinché sia idoneo a dar soddisfazione alla esigenza angosciosa degli addeiriti? Quali qualità e guise avrà la etizia ad essi fornita da quel luogo geometrico, animale, macchina, escremento, non essere, buco? In proposito, si potrebbe avanzare la seguente ipotesi: queste le ultime righe di quel «manuale teorico-pratico» del '64. Ma dopo i due punti non c'è nulla: un assegno in bianco al portatore, una eventualità da compilare.

È meccanico e istintivo cercare le righe non scritte, l'ipotesi inavvisa dell'*Hilarotragoedia*, in questa opera postuma, incontro ravvicinato con la metamorfosi, con il cambiamento, lo scioglimento di un'identità e il suo lento ricomporsi di volta in volta in aspetti diversi. Nella palude il narratore perde il contatto con la sua antica realtà, lascia dietro sé amici buoni e cattive conoscenze. Scopre, in questo sito dell'imprecisione, nuovi odori, nuovi umori, scopre un tempo senza regolarità, colori al di fuori della luce e delle ombre. Il caos prende forme differenti, segue il profilo di pensieri ondivaghi, di circospette domande, circoscritte questioni. «Dunque in questa casa io dimoro e tengo davanti a me gli interrogativi chi o che cosa sia il cavallo, chi mi abbia preceduto in questa casa, quale sia la funzione e il potere di questa casa e dunque chi vi abitava, quali di questi poteri mi sia stato trasmesso per il solo fatto che qui dimoro. Vi è, infine, il mio rapporto con la palude».