

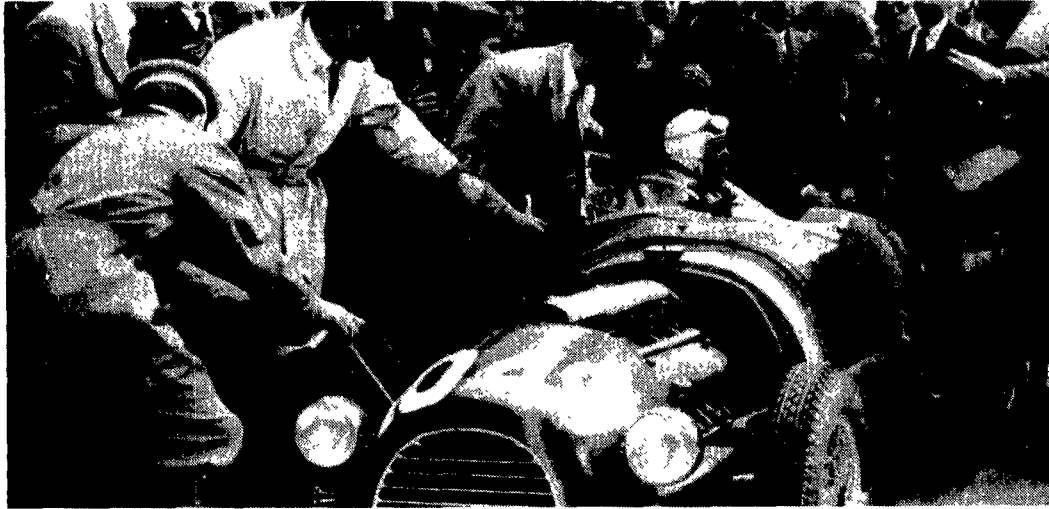
Cinema e pittura  
Una rassegna al  
Centro culturale  
francese di Roma

La vita segreta del museo del Louvre verrà svelata nella rassegna «Cinema e pittura», al Centro culturale francese (piazza Campitelli 1, Roma) dal 14 al 20 settembre. Inoltre, trenta film francesi realizzati tra il 1940 e il 1991 su Marin, Van Gogh, Cezanne, si alterneranno con presentazioni di opere e interviste a pittori contemporanei.

A Sorrento  
il 13 ottobre  
convegno  
su Hanna Arendt

Hanna Arendt: la politica tra natalità e mortalità. Questo il titolo del convegno dedicato alla grande filosofa dall'università di Salerno, che si terrà il 13 e 14 ottobre a Sorrento. Sono previste relazioni, tra gli altri, di Cavarero, Esposito, Boella, Dal Lago, Vimo, Forcina e Lambertini.

Il centenario della nascita del leggendario Nuvolari e una grande esposizione rilanciano il mito dell'auto e della velocità. Eppure quell'asso del volante era un uomo solo, che cercava invano la «morte sul campo»



Tazio Nuvolari al termine di una corsa vittoriosa e sotto al titolo, un bozzetto pubblicitario per la Fiat 500 firmato da Corsetti e datato 1936

## La disperazione di Tazio

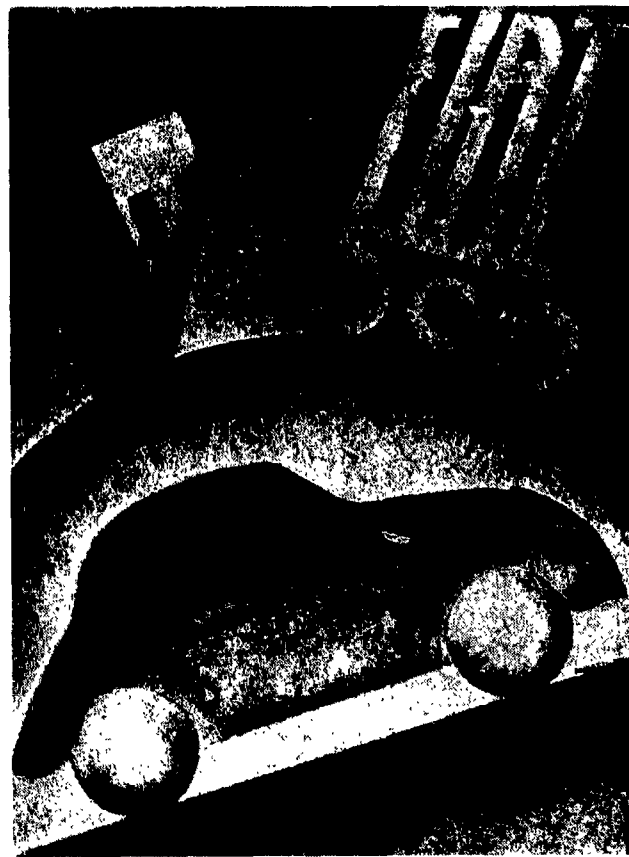
Cento anni fa nasceva Tazio Nuvolari. Il poeta Roberto Roveri (autore con Lucio Dalla della canzone dedicata al pilota) ricorda il fascino resistente di chi ha ottenuto vittorie non solo clamorose, ma combattute allo spasimo e la suggestione di chi ha vissuto una vita privata dolorosa: il pilota aveva perso due figli giovanissimi. Nelle ultime corse Nuvolari non correva, sembrava volare.

ROBERTO ROVERI

Un contonario - e tale è la celebrazione in atto con riferimento all'anno della nascita di Nuvolari - può essere, come capita ogni giorno, una occasione giornalistica televisiva per fare un po' di filo e di novità alla tragica routine dei dati della politica e della finanza; oppure può essere una spinta a cercare una verità più profonda, alle volte anche una spia piccola ma incisiva verità, negli atti compiuti, nei sentimenti battuti, nelle convinzioni o nei dilemmi creati da parte di personaggi o del personaggio collocato in quel momento sotto il riflettore.

Oggi tocca a Nuvolari, che i vecchi hanno conosciuto; che i nuovi vecchi hanno imparato a conoscere; e che i giovani giovanissimi sfiorano appena come un mito, non sapendo neanche come rapportarlo. Infatti, per loro, le Mille Miglia come erano mai? Una corsa automobilistica? Fin dove, da dove? Da qui la giustificazione mostra. È il primo assaggio in un viaggio nella mitologia del mezzo mostruoso su quattro ruote, che si è intrecciata nella storia, nella cultura, nel costume di questo secolo. Il titolo «L'auto dipinta» è volutamente ambiguo, perché tra modelli veri e fari, meglio allora definirli verniciati, e le opere pittoriche vere e proprie (splendidi quadri di Sironi, intriganti pennellate «velocistiche» dei futuristi, a cominciare da Giacomo Balla), emerge e si solidifica, grazie ad una ricca documentazione, la pura rappresentazione dell'automobile; e quindi il modo stesso di concepirla. Differenti scritture attraverso una carrellata di novanta ventunottanta anni che accompagnano il visitatore: dalle polverose strade delle Mille Miglia, al boom della Scioenco, al più sofisticati strumenti pubblicitari, sino alla dissoluzione, al rifiuto dei modelli consumistici, come nelle opere dissacratorie di Andy Warhol e della Pop art

essere ricondotto alla misura della verità; direi alla misura della realtà; così com'era. Tanto che più basta la onesta descrizione dello stato vero delle cose per far risaltare in giusta misura e proporzione un personaggio che abbia buone credenziali. Nuvolari è certamente uno di questi. Ha il fascino resistente di chi ha ottenuto vittorie non solo clamorose ma combattute allo spasimo e in condizioni difficili; in contemporanea, ha la suggestione straordinaria di chi ha vissuto - e può proporre - un arco di vita privata dilacerata da profondi dolori sopportati virilmente. Ammire, apprezzo e non dimentico mai questo uomo che ha la faccia (non dico la maschera) di un personaggio antico. Essendo colui che, sospinto dal tumulto di una sorte senza felicità, nell'ultima parte della vita ha cercato, ricercata, voluta, ma purtroppo non ottenuta, la giusta onorevole morte in combattimento. Così che nelle ultime corse, a cui ha voluto questo spirito a non partecipare, Nuvolari non guidava, non correva ma sembrava volare. Disarcionato dal cavallo di ferro terrestre era come procedesse sopra la groppa infuocata di uno dei cavalli dell'Ariosto, liberi



nel cielo a correre e a perdersi fra nubi di tempesta.

E siccome l'ho visto con questi occhi, posso testimoniare non una leggenda ma la realtà del suo passaggio per i viali di Bologna, con la Ferrari 2000 numero 1049; il meccanico Scapinelli accanto a lui; nella famosa Mille Miglia dell'anno 1948. Auto scoperta sotto la pioggia che cominciava e più avanti diventerà torrenziale; senza il parafango di sinistra, senza il cofano, quindi a motore scoperto; assetto un po' sbilanciato perché una balestra cominciava a cedere. Bianco il casco di Nuvolari, scuro quello del compagno. La gente che prima esultava, a vederlo arrivare tacque. Anzi, chi lo vide soltanto il rabbioso grattare del motore e quello strano mostro sconquassato che scappava via.

Nuvolari in quegli anni è dentro a questa realtà drammatica. Corre non per vincere ma perché ogni momento sia teso alla ricerca di un estremo destino. Chi lo vede si esalta poi subito si acquieta; più che a una corsa gli sembra di assistere a un rito. Ci sono fotografie che documentano in dettaglio la magrezza devastata di quel viso e di quelle braccia.

Nel passaggio per Roma, a metà della corsa, aveva circa ventidue minuti di vantaggio su Biondetti, che poi vincerà, a Bologna, sulla via del ritorno, ne aveva ventisei. Tutti gli altri concorrenti spazzati via. Nuvolari volava ma ad ogni chilometro la rossa Ferrari si allentava, lentamente si distruggeva come nel film di fantascienza. Il sedile di Scapinelli s'era schiodato per gli urti e le parti meccaniche sembravano trat-

tene insieme dalla volontà diabolica del pilota. Ma a un tiro di schioppo dal traguardo, poco dopo Reggio Emilia, la balestra cedette e neanche a spingerla a mano la macchina avrebbe potuto proseguire. Era un cavallo spronato allo spasimo nelle praterie del West e che cade sfinito. Fa ancora emozione, almeno a chi per esperienza può ricreare i dettagli, rivedere nelle foto il bolide rosso un poco inclinato sul bordo della via Emilia, quasi di fronte a una chiesa.

Questo episodio, determinante e conclusivo, credo che possa rinchiodare l'esemplificazione più alta della vicenda umana e sportiva di un pilota come Nuvolari. I vari momenti di questa corsa, epica quale nessun'altra, furono seguiti da tutta l'Italia. L'Italia era con l'occhio attaccato alla radio. Nuvolari sapeva e poteva suscitare questa passione. Perché ciò che aveva fatto e tuttora faceva esultava la gente, con la sapienza del popolo, intuiva il grumo di dolore che gli agitava il cuore; e temeva una conclusione di dolore e di dramma.

Era stata la morte rapida e a breve distanza dei due giovanissimi figli a cesoiare la vita di Nuvolari; a non lasciargli scampo né tregua. Una furia silenziosa e senza pace, che noi possiamo riscontrare solo leggendo i poeti antichi, con le figure dei grandi protagonisti. In questo senso, Nuvolari è stato un uomo e un campione fuori della norma. Prima, accompagnato dalla voce graffiante e vicine dei motori; poi, a motori quasi spenti, quando l'uomo è rimasto solo con il suo implacabile destino.

### MICROSTORIE

## Signori, la crisi è diventata anche fotografica

MICHELE EMMER

Il nostro paese sta vivendo una crisi che è morale, economica e sociale. Il governo Amato sta cercando di far accettare al paese una stangata molto dura per tutti ma in particolare per i cittadini a reddito fisso: tagli alla sanità, alle pensioni, ai servizi sociali. Non vi è alcun dubbio che abbiamo vissuto in modo spensierato, negli ultimi anni, ed i governi che si sono succeduti ci hanno lasciato fare. Ma come tutte le cose la nostra felicità (accettiamo per buona questa versione) non poteva durare in eterno. È giunto il momento di pagare e duro. Naturalmente i sacrifici possono essere richiesti se il governo ha una sua credibilità, se coloro che reggono le sorti del

paese sono delle persone credibili ed affidabili.

Qualcuno dice: ecco il solito articolo di critica da sinistra (?) dell'attività del governo; cose sentite e rilette, nessuna novità. Ed invece questo breve articolo contiene una grande novità: o meglio un piccolo fatto che, a mio modesto parere, contiene una grande verità. Un racconto con la morale, come le fiabe che ci venivano raccontate quando eravamo piccoli, dai grandi.

Come tutte le storie vi è un antifatto. Quando si vuole pubblicare un libro che contiene fotografie di quadri, di sculture, di opere d'arte la prassi da seguire è la seguente: si scrive al museo in cui l'opera è conservata, si richiede se hanno oppure no il negativo della fotografia che serve, si richiede il costo della operazione compresi i diritti per la pubblicazione, eccetera. Inutile dire che i musei più attrezzati, ho in mente quelli americani, fanno pagare molto caro il servizio eccelente che rendono; si può arrivare a pagare una diecina di milioni di lire (prima della svalutazione naturalmente) a cui vanno aggiunti i diritti di pubblica-



zione che alle volte superano anche questa cifra. Come si vede un costo notevole che permette però al museo di garantire un servizio efficiente e di coprire, almeno in parte, le spese.

La storia: può capitare di doversi rivolgere anche a musei meno attrezzati, in cui non sono reperibili i negativi delle foto, in cui è complicato effettuare da sé le riproduzioni fotografiche, in cui è complicato persino pagare i diritti. Qualcuno si chiederà: e la crisi? Adesso ci arrivo. Capita al sottoscritto di aver bisogno della riproduzione in bianco e nero di un quadro che si trova alle gallerie dell'Accademia di Venezia. Bisogna richiedere la stampa del negativo alla Soprintendenza ai Beni artistici di Venezia e quindi l'autorizzazione alla pubblicazione.

Passati alcuni giorni dalla richiesta, l'amara realtà (la crisi!) L'ufficio fotografico della Soprintendenza ai Beni artistici di Venezia, da cui dipendono alcuni dei musei e dei monumenti più famosi del mondo, non ha la disponibilità finanziaria (non saprei precisare se si tratta dei tagli della Finanziaria passata, presente o futura) per acquistare l'acido per lo sviluppo nonché la carta per stampare. Inoltre non è consentito prendere in prestito i negativi per altri sviluppi altrove.

Commenti: è la crisi dei valori (monetari, finanziari, chimici, fotografici, di immagine è il caso di dire). Riusciremo ad uscire da una crisi che fa mancare l'acido per stampare le foto delle opere d'arte di Venezia?

P.S.: in realtà la situazione non è così tragica; mi è stato dato il consiglio di rivolgermi ad un fotografo privato che ha a disposizione tutti i negativi che servono.

Morale: speriamo che mi paghino questo articolo con cui pagherò la copia della fotografia.

Dalle «Mille Miglia» alla dissacrazione di Warhol: una grande mostra a Mantova

## Quei temerari a quattroruote

DAL NOSTRO INVIATO  
MARGO MAZZANTI

MANTOVA. Dalla penombra spunta l'Italia, la macchina che nel 1907 portò in 60 giorni Barini inviato del «Corriere della sera» da Parigi a Pechino. L'auto imponente con i suoi ottantotto sedili imbottiti in pelle come una lussuosa Frau, il accoglierlo all'ingresso della mostra. È il primo assaggio in un viaggio nella mitologia del mezzo mostruoso su quattro ruote, che si è intrecciata nella storia, nella cultura, nel costume di questo secolo. Il titolo «L'auto dipinta» è volutamente ambiguo, perché tra modelli veri e fari, meglio allora definirli verniciati, e le opere pittoriche vere e proprie (splendidi quadri di Sironi, intriganti pennellate «velocistiche» dei futuristi, a cominciare da Giacomo Balla), emerge e si solidifica, grazie ad una ricca documentazione, la pura rappresentazione dell'automobile; e quindi il modo stesso di concepirla. Differenti scritture attraverso una carrellata di novanta ventunottanta anni che accompagnano il visitatore: dalle polverose strade delle Mille Miglia, al boom della Scioenco, al più sofisticati strumenti pubblicitari, sino alla dissoluzione, al rifiuto dei modelli consumistici, come nelle opere dissacratorie di Andy Warhol e della Pop art

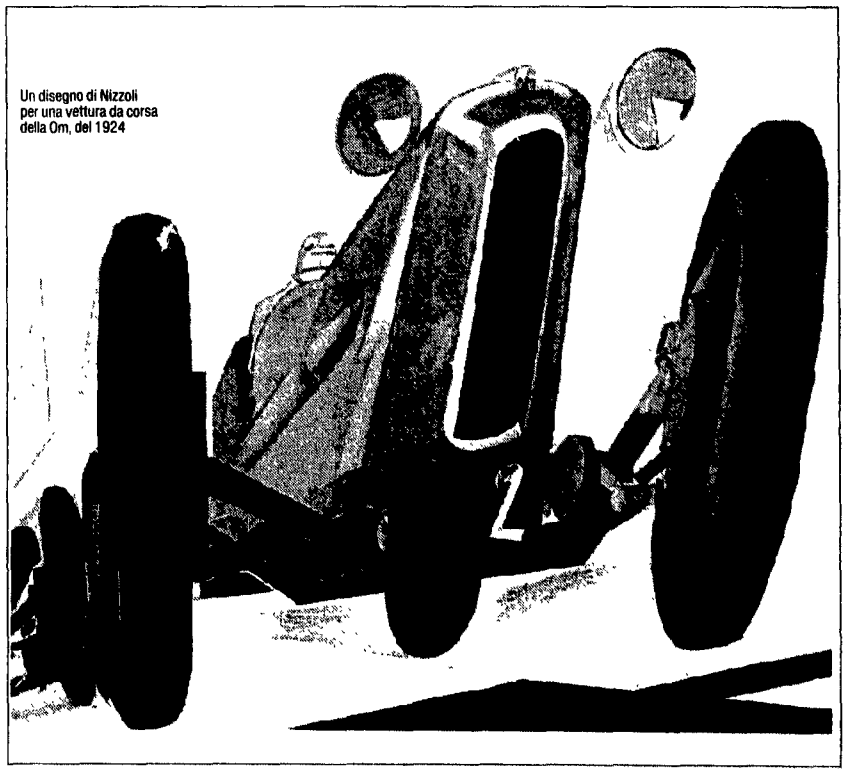
zanti gli italiani e che di auto popola persino i bozzetti per le città fondate nelle colonie in Tripolitania e Cirenaica. Dopo verranno gli anni della guerra e della ricostruzione, gli anni delle autostrade, budelli asfaltati che stravolgeranno il paesaggio agrario, con i suoi elettrificati grili, i megadistributori. Gli anni di una diversa e spesso disordinata architettura del territorio, in uno slogan quelli della vettura per tutti: la Scioenco per una sgomitante classe media, la scillante Giulietta per le classi più ricche. Così il mito dell'automobile si trasforma e poco alla volta, con slittamenti progressivi negli umori e nella sensibilità collettiva diventa simbolo negativo, carico di valenze alienanti e distruttive. Moderno fetico della società dei consumi. Così finisce il mito nella pittura. È questo messaggio nella rassegna mantovana è affidato ad esempio ad un'opera esemplare di Mario Schifano («Quadro per un avvenimento»), dove il mezzo meccanico è scomposto, saggina deformato, fagotto accartocciato, così lontano dai trionfi luminosi dei saloni. Termina con Schifano, con Mimmo Rotella e per ultimo con Michele Pistoletto, un modo positivo ed edificante di pensare il progresso attraverso le quattroruote. Comincia e prun-

de forma una spietata riflessione critica su una intera cultura.

La rassegna mantovana articola in cinque storici segmenti (1900-1918 Macchina come mito; 1925-1931 La macchina e il fascismo; 1931-1942 Oligomere e dintorni; 1947-1954 Ricostruzione di un'immagine; 1954-1968 Gli anni contro), spazia in una dimensione interdisciplinare: così a fianco a gustose tempere di Umberto Boccioni, ci sono manifesti di Fortunato Depero, spendidi manifesti di Marcello Dudovich che reclamizzano la mitica Ballila («eleganza della signora»), vignette di Gabriele Galantari, progetti per un autografo dell'architetto Pier Luigi Nervi, una cromatica tela di Felice Casorati («Torino di notte», litografie autentiche del papà dei pubblicitari Armando Testa, un famosissimo disegno di Giorgio De Chirico con tanto di cavallo alato (Fiat 1400). Una valanga di materiale ordinato dal curatore della mostra Arturo Carlo Quintavalle che proviene, oltre che da collezioni pubbliche e private, dal Centro studi e archivio della comunicazione dell'Università di Parma, dal museo storico dell'Alfa Romeo, dal centro storico della Fiat edal Museo dell'auto Biscaretti di Torino.

E accanto a tanta ricchezza iconografica non potevano mancare loro, le auto, prota-

goniste indagate e segrete, oggetti di culto, miracolose opere dell'ingegno. Mezzi stupefacenti, carichi di spessore, seducenti e fiammanti. Ma è come se stessero lì a sorvegliare, pezzi algidi e bellissimi: sono loro sicuramente le star, ma sembrano affacciarsi l'imide sul palcoscenico della mostra. Ed eccola allora la Fiat Eldridge «Mefistofele», 21.000 di cilindrata, che nel 1924 stabilì il record mondiale di velocità con 234 chilometri all'ora. E la rarissima Alfa Romeo Rl del 1923 (costruita in soli cinque esemplari), preparata appositamente per partecipare alla Targa Florio, dove sul suo cofano appare per la prima volta il mitico emblema del quadrifoglio. Così accanto alle versioni esasperate e sportive, ecco la Ballila spider (Fiat 508 sport), piccola, compatta, originale e disinvolta, firmata dal carrozziere Ghia o la prestigiosa monumentale Alfa 8c lungo del 1938 con un motore 6 cilindri in linea alimentati. Ecco per chi andrà nella città dei Gonzaga (la mostra alle Fruttiere di Palazzo Te resta aperta sino al 22 novembre) troverà una valangata di racconti, o, se preferite, appunti sparsi per un mito. Mito a fiaba? Ma una risposta così impegnativa la potrebbero dare solo Wladimir Propp o Claude Lévi Strauss.



Un disegno di Nizzoli per una vettura da corsa della Om, del 1924