

In California l'automobile è il mezzo di trasporto privilegiato e la distanza chilometrica si calcola in base alle ore-auto

Viaggiano tutti alla stessa velocità senza distinzioni di cilindrata. Un individualismo che non esclude l'intruppamento, ma lo presuppone

L'Impero dei sensi unici

Vivere e guidare a Los Angeles. Ma anche a San Francisco o sulle strade della California. Non si può concepire la vita in America (e soprattutto sulla West Coast) senza un'automobile. Il rapporto che lega gli americani alle quattroruote: tutti superano i limiti ma percorrono le stesse distanze alla stessa velocità. E in macchina ci si può anche sposare.

SERGIO BENVENUTO

Per il pubblico americano più intellettuale, quello che non si precipita a vedere *Il fugitivo* o *Jurassic Park*, c'è il film *Road Scholar*, del poeta-cineasta di origine rumena Andrei Codrescu. È la storia documentaria di un viaggio automobilistico solitario lungo tutto il continente americano, intrapreso da un poeta appena patentato. Una scorrazzata sulla scia del leggendario Kerouac e di tutta la generazione errabonda della Route 66, l'autostrada che attraversa gli States da una costa all'altra. Il viaggio-pellegrinaggio è l'occasione di una riflessione sull'America di oggi, vista dall'interno di una Cadillac. Perché negli anni 80, ancor più che all'epoca della Beat Generation, l'America può essere vista - e capita - solo a bordo di un'auto. *The car resta* insomma il Virgilio di ogni traversata dantesca del continente.

Quando in America, soprattutto nel West, chiedo quanto dista una città, mi si risponde sempre in ore, mai in miglia. «Quanto è lontana Los Angeles da San Francisco?». Risposta: «Sette ore e mezzo». L'implicito è: «di auto». Ben pochi sanno, in California, che Los Angeles dista da San Francisco circa 400 miglia, vale a dire oltre 600 chilometri. Per noi italiani una tale misura delle distanze in ore non avrebbe senso. In effetti, in Italia replicheremmo «sette ore e mezzo andando con una Fiat Panda, con una Ferrari, con un treno le e diretto?». Ma nell'America del West queste differenze non contano, perché sulle autostrade tutti vanno più o meno alla stessa velocità. Che si viaggi in Geo Prizm (la 500 americana) o in Chevrolet Corvette, il tempo sarà più o meno lo stesso. L'ora-auto è ormai l'unità di misura geografica universalmente valida nell'*American way of life*.

Infatti, sulle autostrade del West è difficile andare più in fretta delle ore-auto prestabilite. È vero che quasi nessuno rispetta il limite di velocità ufficiale (85 chilometri orari sulle autostrade della California), ma il bello è che tutti, pur non rispettandolo, finiscono con l'andare quasi alla stessa velocità. Sembra di andare su tapis roulants paralleli, che procedono a velocità solo leggermente sfalsata. Tutto scorre liscio come l'olio, magari con il *crusier* innestato, purché si resti incollati.

In effetti, malgrado tutto quel che si dice sull'individualismo capitalistico americano, occorre riconoscere che in materia automobilistica gli americani sono meno individualisti di noi. Rispettano molto di più i segnali e gli stop (anche perché la polizia si apposta dietro gli alberi per vedere se le auto fermano agli Stop!). Comunque - almeno nelle grandi arterie - c'è poco spazio per l'iniziativa privata. L'egemonia West Coast dell'auto privata promuove in effetti un individualismo non indiscriminato: l'importante è scegliere, come nella carriera o nella vita in genere, la fila o la corsia dove stare. Il successo personale - anche nelle professioni artistiche - non è frutto del genio sregolato, della baldanza sprezzante degli altri, è frutto dell'abilità nel destreggiarsi fra colonne, carovane, teorie di sotto-gruppi. L'individualismo americano non esclude l'intruppamento, anzi, lo presuppone.

Comunque, a nessuno sulla West Coast salterebbe in mente di calcolare le distanze in ore-treno. Per la ragione semplicissima che i treni sono una specie in via di estinzione. Atteniamoci sempre alla fatidica distanza San Francisco-Los Angeles. Il treno, quando funziona, percorre questa distan-

za in 10 ore! Se pensiamo che da noi il Mi80 ci mette quattro ore per coprire lo stesso chilometraggio, ci si renderà conto che il treno ormai è più un'attrazione per le gite turistiche che un serio mezzo di trasporto, negli Usa.

Che la California sia l'impero dell'auto privata, è cosa nota a tutti. Ma in Europa non ci si rende esattamente conto di che cosa questo significhi. Tanto più che questa egemonia del trasporto privato nel West contrasta con New York, ad esempio, dove invece quasi nessuno usa più l'auto (la si prende solo per andare via dalla città). A NY i limiti di parcheggio e la densità del traffico sono tali, i taxi così numerosi, che solo un «coatto», si direbbe

a Roma, penserebbe ancora di usare l'auto privata.

Si sa che alcuni *fast food* americani forniscono al volo il pasto ai conducenti delle automobili. Ma pochi sanno che a Las Vegas ci si può sposare in auto. Il film *Road Scholar* ce lo fa vedere. La coppia di sposi si ferma davanti ad una cappella-casello, si preme un bottone, appare una signora che è una pubblica funzionaria dello Stato del Nevada, e questa in pochi minuti sposa la coppia, che si bacia e si scambia l'anello. Il tutto senza che la coppia esca mai dalla vettura, ovviamente.

Il Paul Getty Museum, a Malibu in LA, è uno dei musei più importanti della California, ma soprattutto per l'archeologia

greco-romana. È stato creato dal magnate del petrolio Paul Getty in una villa pompeiana, ricostruita sulla costa del Pacifico. L'ingresso al museo è gratuito (la Fondazione Paul Getty può permettersi anche questa munificenza) eppure bisogna prenotare la visita giorni prima. Per il parcheggio dell'auto. Occorre prenotare il posto auto nella splendida villa di Getty. In effetti, la villa pompeiana è raggiungibile solo via auto - ma che cosa in LA è raggiungibile se non con l'auto?

San Francisco, città con una sensibilità più europea, cerca di sfuggire un po' al dominio straripante dell'utilitaria. Da qualche anno ha una metropolitana che la congiunge con

le altre grandi città della Baia (ma i grandi famosi ponti di San Francisco sono viadotti unicamente automobilistici). Nel Sud della California, invece, l'auto non incontra resistenze degne di nota. Da anni si progetta la costruzione di una metropolitana a Los Angeles - anzi, un europeo si stupisce che non esista da tempo, dato che Los Angeles è una delle più vaste estensioni urbane del mondo. Eppure la costruzione di questa metropolitana incontra fiere opposizioni, direi ideologiche. Il Partito dell'Auto vi si oppone, teme che in questo modo LA perda la sua caratteristica di città a suo modo unica, come Venezia, in quanto megalopoli basata unicamente sull'utilitaria.



Boston, un'immagine del traffico metropolitano

I «furti» di Franco Marcoaldi

Il fascino indiscreto del plagio

ROBERTO ESPOSITO

I libri che ci capita di leggere si possono dividere in due grandi categorie. La più frequentata è quella dei libri rassicuranti. Essi confermano le nostre idee, le organizzano in insiemi ben sagomati, le arricchiscono, talvolta, con nuove definizioni: ma senza mai intaccare quelle che già portiamo dentro di noi. Il loro scopo è quello di sistemare, incoraggiare, edificare: non solo le proprie tavole di concetti ma anche e soprattutto l'animo del lettore. Parlano prevalentemente di società giuste, di scelte razionali, di circuiti virtuosi fra libertà e uguaglianza tra necessità e libertà, tra individuo e società. In genere dicono cose molto ragionevoli, utili, giuste. Tanto giuste anzi da essere ovvie, scontate e alla fine terribilmente noiose.

Poi ci sono i libri che non intendono rassicurare né confermare, che non elaborano ricette per etiche pratiche né

istruzioni per l'uso delle nuove democrazie. E che anzi inquietano. Affidandosi più che alla tranquilla solidità dei concetti, alla disordinata violenza della scrittura da cui si lasciano trascinare, sedurre, convincere che non ci sono convinzioni ultime ma solo una continua e disperata lotta per la loro conquista in forma di miti, illusioni, credenze.

Voci rubate di Franco Marcoaldi - edito adesso da Einaudi - fa sicuramente parte di questi ultimi, come annuncia il titolo alludendo al «plagio necessario» di un autore non sempre - e anzi quasi mai - padrone del proprio testo, dei suoi argomenti, della sua logica. La stessa scelta dei sette protagonisti ai quali il libro dà voce nello stesso momento in cui ne assorbe la lingua - Canetti, Jung, Berlin, Hrabal, Cioran, Edelman, Paz - risponde a una logica in un certo senso autonoma dalle precise intenzioni di chi pure

li ha selezionati e tuttavia tutt'altro che casuale. In che senso? Da cosa - oltre che dall'essere tutti grandi nomi di questo secolo - sono congiunti nella loro apparente distanza i sette autori prescelti? Intanto, direi da una passione per il proprio lavoro - una scrittura che è anche azione e anzi l'unica azione che sembra loro rispondere alle possibilità e ai rischi dell'epoca - che non è mai professionismo, mestiere. Che non s'incasella dentro le partizioni precostituite del sapere, ma che al contrario le sfonda situandosi esattamente sul crinale che congiunge letteratura e filosofia, politica e antropologia con una implicita tensione verso quel punto oscuro e tuttavia luccicante in cui il tempo si rifrange nell'eterno a cui appunto solo la scrittura - anche quella di Marcoaldi, intensa e spigolosa come gli aforismi di Bruce Chatwin - sa rispondere nell'unico modo possibile: riproponendo, inventando, gettando sul tavolo

da gioco nuove carte anch'esse rigorosamente coperte.

Ma non si tratta solo di questo. C'è qualcosa d'altro che tiene insieme i nostri «magnifici sette», un'attitudine, un vizio o una malattia che essi, chi più chi meno consapevolmente, condividono: vale a dire un'irresistibile propensione per la contraddizione, per la interpretazione della realtà - e dunque in un certo senso della loro stessa opera - come composizione di elementi radicalmente antinomici, come identità di contrari. Da Elias Canetti - incontrato da Marcoaldi solo nella distanza di una lettera mai partita e mai arrivata - che vede nello scrittore il seguito del proprio tempo ma insieme il suo più risoluto oppositore; a Jung, che, partito da quel vero e proprio ossimoro storico che è stata la «rivoluzione conservatrice» tedesca, sottopone allo stesso sguardo visionario macchine da guerra e coleotteri, geometriche potenze e

voli di rondine; a Berlin da sempre impegnato a mettere insieme il monismo dei «ricci» e la molteplicità delle «volpi» - vale a dire a sottolineare non la mediazione ma l'incompatibilità di libertà e uguaglianza in una vita intesa come «caos senza speranza»; a Hrabal - che come una donna d'altri tempi conquista definitivamente il suo preteso biografo negandosi all'incontro - convinto che la verità sia formata sempre da due «fatti», l'uno opposto all'altro; al «trapezista del nulla» o «cortigiano del vuoto» Cioran, che fa proprio il presupposto tragico, stando al quale Eteocle e Polinice hanno entrambi irriducibilmente ragione e appunto per ciò non possono fare a meno di uccidersi a vicenda; a Edelman, ebreo polacco antifascista e anticomunista in accordo e in disaccordo con la Arendt e con se stesso sulla responsabilità ebraica nel genocidio; a Octavio Paz, infine, che porta il procedimento mentale analogico-giustappo-

sivo dell'identità degli opposti a livello di vera e propria poetica: non solo il principio azteco della «dualità originaria dell'universo» che nasce dal combattimento e dall'abbraccio di due gemelli, la sovrapposizione contraddittoria delle due facce dello specchio, ma anche la poesia come il luogo unico in cui il poeta fa suoi tutti quei contrari appreso così, per un solo istante sospeso tra vita e morte, quella porta che dà sullo sfondo dell'essere; e che non è, naturalmente, il Paradiso, ma come Marcoaldi annota in chiusura con quell'ironia ed autoironia che per ulteriore paradosso costituisce la tonalità di fondo di un libro tragico, è il Limbo.

C'è qui, in questo volontario raffreddamento che l'autore provoca laddove sembra prevalere un timbro troppo acceso, la convinzione che l'esagerazione - e tutti e sette i nostri protagonisti sono assolutamente esagerati - non vale per se stessa, per sorprendere o colpire: ma perché è

l'unica che può darci indicazioni non banali per il quotidiano e l'ordinario.

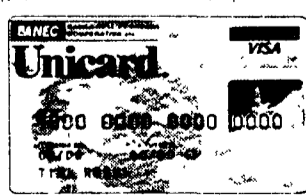
Un'ultima osservazione che il libro mi simola. Viviamo - come è noto - in una fase che vede allargarsi sempre più le forbici tra il movimento vorticoso dei fatti e le categorie interpretative che dovrebbero spiegarli se non anticiparli. Una prima via - certo praticabile e necessaria - è quella di inventare un nuovo lessico politico e magari filosofico. Ma essa non preclude il tentativo, opposto, di praticare anche un'altra strada: quella d'interrogare le parole più antiche, più cariche di attesa e storia - come vita, morte, potere, responsabilità - con un'attenzione nuova all'altro lato dello specchio: agli elementi insondabili, impensati e nascosti che quei termini portano dentro. È quanto fa Franco Marcoaldi in un libretto che ci fa capire la situazione spirituale del nostro tempo molto meglio di tanti voluminosi, pronunziati di sociologia politica.

CHE COSA CI GUADAGNO CON LA CARTA DI CREDITO?

RISPARMIO.

Unicard-Visa costa solo 50.000 lire all'anno. E già può essere un bel risparmio. Unicard-Visa, la carta di credito proposta dalle Coop, dall'Unipol e da Banec, è infatti uno strumento di pagamento per tutti, che si usa al posto del denaro contante e degli assegni, non solo in occasione dei viaggi e degli acquisti più importanti, ma anche nelle spese di tutti i giorni, senza dover portare in tasca grosse cifre. Unicard-Visa è anche un modo per anticipare i soldi subito, pagando poi in realtà a fine mese sul proprio conto corrente senza aggravio di costo; oppure, volendo, in comode rate mensili, fino a diciotto, con un tasso di interesse solo

dell'1,65% netto, senza alcuna capitalizzazione. E questo si può fare presso tutti gli esercenti associati Visa in Italia e all'estero e in numerosi supermercati e supermercati Coop. Grazie all'estratto conto inviato a fine mese, si può tenere sempre sotto controllo l'ammontare delle spese. Per i soci prestatori delle Coop, Unicard-Visa è anche una carta che consente di utilizzare il prestito sociale per il pagamento delle spese fatte in cooperativa, con un consistente risparmio, anche di tempo. Per richiederla o solo per ricevere informazioni su questi o su tutti gli altri servizi Unicard-Visa telefonate al Numero Verde: 1678-20106.



Unicard. La carta di credito e di risparmio. L'unica.