

TEMPO CREATIVO. Incontro con Sebastiano Vassalli: rose, favole e indignazioni

■ PISNENGO Non distingueva una melanzana da un peperone. Adesso interra bulbi e pota le rose nel giardino della sua candida cascina nel novarese. È un'estate-dicono - tra le più torride degli ultimi cinquant'anni. Ma in questa villa, immersa in una pianura totale «fa caldo, sì, ma non trova che ci sia sempre qualche grado in meno, rispetto a Milano?». Autarchico, polemico Sebastiano Vassalli. E chi lo smuove dal suo splendido isolamento? «Esiliato, isolato? Ma se sono a nove chilometri da una città. All'inizio degli anni ottanta non c'erano più case in affitto. E io, con i bambini, dovevo trovare un posto grande per lavorare». E così, cercando più metri quadri, l'autore di *Abitare il vento*, trovò un migliore modo di vivere, un diverso tempo creativo. «Ho scoperto il giardinaggio. È stato Giulio Einaudi a insegnarmi a buttare giù le prime rose. Una cosa straordinaria. Mentre sto scrivendo, faccio una pausa, vado in giardino, dò un'occhiata alle piante. Credo, in questo modo, di essermi risparmiato lo psicoanalista. Autarchico? forse. Del resto basta avere un telefono e un'automobile. Il fax è a un quarto d'ora da qui, alla posta di Novara». Siamo, infatti, in piena pianura padana, a pochi minuti da un paesino col nome da fiaba: Pisenengo di Casalvolone. Un luogo che è uno degli sfondi su cui lo scrittore sta ambientando il suo nuovo romanzo. O meglio la sua prima fiaba.

Vassalli scrive a mano, non ha il computer. «Il tempo della mano è il tempo della scrittura, per me. Non potrei usare uno strumento più rapido». Scrive lento, ma pensa velocissimo. E parla, parla. «Ce la fa a seguirmi? Mi segue ancora? E poi come riesce a sistemare tutto? Sarà il mio modo di parlare, di saltare da una cosa all'altra, ma quando rileggo le mie interviste sui giornali mi sembrano deliranti. Ed eccolo il delirio. Basta una piccola miccia, una domandina sugli italiani e pensieri e parole scorrono, un fiume di giudizi senza appello, su intellettuali e scrittori, governanti e oppositori, tutti colpevoli, tutti bocciati. *Inappartenenza*, questo il peccato mortale.

«L'errore più grande della sinistra è stato quello di aver lasciato una questione come quella dell'identità nazionale in mano alle destre per 50 anni... una coglioneria tale che poteva finire anche peggio». Gli scrittori, invece, hanno peccato di inappartenenza per regionalismo. «Piuttosto scriveva: l'Italia è una confederazione di individui. La mia patria è Venezia, diceva invece Parise». E poi ancora contro Moravia o quell'antitaliano di Umberto Eco, fino a difendere, invece «Maria Corti, poverina, che ne ha sentito di tutti i colori perché ha curato l'edizione critica di Fenoglio, che era un torinese. E lei no». Tra i peccatori, anche i cittadini delle repubbliche delle diversità, la repubblica degli omosessuali, degli ebrei, delle donne. «Guai se uno scrive di qualcosa che secondo loro non dovrebbe riguardarlo... l'ho fatto con la Sicilia e la mafia ne *Il cigno*, e apriti cielo!». Nessuno, insomma, che prenda atto del fatto che c'è un carattere nazionale per il quale noi italiani esistiamo e «possiamo dirci italiani».

Azzardo: ma non sarà perché, se è giusta la sua analisi, ce ne vergognano un po'? Non c'è da vergognarsi del fatto che, l'espressione del nostro essere italiani «all'ottanta per cento ha coinciso con il fascismo storico? Quel fascismo che avrebbe rappresentato l'irruzione nella politica del carattere nazionale al punto che mai in que-



Turetta/Lucky Star

«Verrà un pifferaio...»

sto paese ci fu tanto consenso come in quello sciagurato ventennio, in cui, al contrario, il dissenso, era minimo?».

Lo scrittore schiacciò tutto, fume in piena, liquida anche gli antifascisti. «Erano macchiette, bastian contrari in una società che al 95% si riconosceva in Mussolini e dove l'opposizione ha cominciato ad esistere solo dopo la catastrofe della guerra». Un'opposizione, si badi bene, che per Vassalli, è diretta

«E forse susciterà passioni e consenso come fece Mussolini. Berlusconi? Sarebbe perfetto, ma non sa ballare con le massaie»

espressione di questo pessimo carattere. «Sublimo una rovinosa sconfitta che chiamammo armistizio a cui seguì un'occupazione militare al Sud - continua - Sbarcavano gli alleati, che si chiamavano così in quanto alleati tra di loro, non con noi. E noi, che cosa abbiamo fatto? ci siamo buttati nelle loro braccia come fossero dei nostri. Eravamo al 90% fascisti che poi si distribuirono nei nuovi partiti. Mi segue? Mi sta seguendo?».

Diavolo d'un Vassalli, che non ti fa prender fiato, che arriva, d'un fiato, ad appiccicare questo carattere nazionale anche all'Italia di oggi... «Perché, lei aveva qualche dubbio? Ci sarà ancora qualcuno che farà le battaglie del grano, dicevo l'anno scorso a una sua collega. Sapevo di essere fin troppo facile profeta. L'identità nazionale per

DALLA NOSTRA INVIATA ANTONELLA FIORI

piano piano... ma la partita sarà sempre in mano a chi riesce ad alimentare queste passioni». Un Berlusconi, forse? «No, no, che ha capito? Lui sta facendo troppe sciocchezze. Se l'è presa con Di Pietro, invece di mettersi a ballare sull'aria. Ma se saltasse fuori l'uomo giusto non so quanti rimangono all'opposizione. A saperli solleticare, gli italiani, anche gli intellettuali, anche di sinistra, sarebbero tutti suoi. Mussolini aveva dietro di sé la retorica, Berlusconi ha il gioco del calcio e la televisione. Per essere perfetto avrebbe dovuto aggiungere la religione. Non ha forse una zia suora? Invece, non ha spinto fino in fondo. Non è riuscito a vincere i mondiali di calcio, non è allegro, non sa ballare con le massaie, non fa la battaglia del grano...».

Basta, basta, Vassalli, ma che sta combinando? Non dovevamo parlare del suo tempo di scrittore, della responsabilità degli scrittori a cui lei così spesso si richiama, e mi finisce a dar consigli a Berlusconi... «Gli scrittori? va bene, ecco gli scrittori. Parlano sin troppo, interpellati anche per sapere come si prepara il minestrone di fagioli. Nessuno che si sogni però davvero di intervenire in politica. Sanguineti è uno dei pochi che si è sporcato le ma-

mani... Per il resto la politica l'hanno sempre vista come qualcosa di lontano. Moravia non credeva né alla nazione, né alla rivoluzione, né allo Stato. La *non appartenenza*, appunto... Lo Stato era il male, il Palazzo, vedeva Pasolini, chi si dava alla politica lo faceva per andare a vedere da vicino l'infame Stato, e basta».

«Gli italiani ripetono gli errori già fatti con entusiasmo. Altri scrittori? se mi piacesse non mi resterebbe nulla da fare»

Insomma, signor Scrittore, non vede proprio nessun rimedio, nemmeno in futuro? «Le rispondo con una domanda: siamo o non siamo il paese del *chi ha avuto auto avuto... scardamocce o passato*, il paese malato di *mancaanza di memoria storica*, un male gravissimo che spinge gli italiani a ripetere con un entusiasmo del tutto degno di miglior causa errori già commessi nello stesso identico

modo?». Messa così, chi può negarlo: però, forse, c'è anche dell'altro... la storia non è solo una storia che si ripete, nei *ricorsi*, anche quelli di Vico, c'è un progresso. «Certo, la storia, la storia... quanto mi hanno scoccato i critici con il romanzo storico. Questa fiaba che sto scrivendo, ad esempio voleva essere un romanzo storico e poi è diventato un'apologia della circolarità

del tempo, dove si parla anche del nostro paese». Eccoci finalmente: al romanzo, al suo lavoro. E, mi dica, com'è quest'Italia? «È un'Italia del Tremila, un'Italia futura che è nello stesso tempo l'Italia di mille anni fa. Un'Italia del futuro? e come vede questo futuro? «A parte il romanzo, vedo uno slop del progresso causato da un esaurimento delle risorse petrolifere. Nella fiaba si preve-

Carta d'identità

Sebastiano Vassalli è nato a Genova nel 1941. È cresciuto e ha insegnato a Novara, prima di stabilirsi in campagna, a Pisenengo. Ha fondato e diretto le riviste «Ant Ed» e «Planura». Ha pubblicato opere di poesia («Disfaso», 1968, «Ombre e destini», 1983) e di narrativa («Narciso», 1968), tre saggi di prosa sperimentale e «L'arrivo della lozione» (1976), «Abitare il vento» (1980), «Mareblù» (1982), tre romanzi sulla ideologia italiana degli anni settanta. È ancora «La notte della cometa», romanzo-verità su Dino Campana (Einaudi, 1984), «L'oro del mondo», «La chimera» (1990, sempre Einaudi) con il quale ha vinto il premio Strega. «Marco e Mattio ambientato nel Bellunese di fine Settecento. L'anno scorso è uscito «Il cigno», storia ottocentesca di mafia. Vassalli da sempre concepisce i suoi romanzi come tappe di una ricerca sulla formazione del carattere nazionale degli Italiani. Il suo prossimo romanzo, che preferisce definire una fiaba fantascientifica, è proiettato nel Tremila.

de che il clima del pianeta sarà mutato. C'è una pianura padana coltivata ad aranci e limoni. Il triplo di sole su tutta la terra. La storia più o meno è questa. L'umanità dopo essere stata sconvolta da guerre devastanti e disastri nucleari arriva a darsi un'organizzazione delle nazioni che funziona perfettamente. In questo mondo del Tremila da cinquant'anni non ci sono più guerre. Ma proprio troppa pace crea alla fine condizioni peggiori di qualsiasi guerra, un incanaglimento di tutto e tutti... Così, si tornerà a combattere. E questo grazie a minoranze di progressisti che ne hanno mantenuta viva l'idea nel mondo. *un mondo dove si fanno cose che ora non si fanno ma che non sono il portato di un progresso tecnologico».*

Inutile, a questo punto, mentre già pensa a buttarsi fuori per ricrearsi l'anima tra le rose e gli alberi del giardino, invitato a esprimere giudizi sui romanzi reportage della nuova generazione di scrittori, da Veronesi a Bettin, Onofri... «Non mi interessano», è l'unico commento. O su scrittori come Baricco, Tabucchi... «Sono alla moda, come lo era negli anni settanta Arbasino». Ma insomma Vassalli, non le va bene nessuno. Dica, lei, allora, di che cosa deve scrivere oggi, uno scrittore? «Uno scrittore - (e qui di nuovo gli occhi diavoleschi s'infiammano) - non dovrebbe investigare il presente ma cercare di capire come sarà il futuro. Come nella pittura non è più tempo di fare i ritratti delle imprese di Napoleone. Quando io accendo la tv, vedo già quello che sta accadendo in quel momento in un'altra parte del mondo. Il presente non riguarda più la letteratura. Lo scrittore oggi deve dare alla realtà qualche barlume di ragione, arrivare là dove nessuna cronaca può osare. Fare un passo indietro nel passato, un balzo in avanti nel futuro, di fianco... scrivere di fantascienza, piuttosto...». Davvero la domanda su che pensa degli altri suoi colleghi era fuori luogo. «In fondo - confessa candido mentre si chiude dietro i battenti della sua *lazzaretto* - se mi piacesse qualcun altro, che senso avrebbe che continuassi a scrivere io?».

NAVIGAZIONE. Una mostra a Genova ricostruisce due secoli di vita di bordo: dalla vela al vapore

Avventure e naufragi dei «Capitani coraggiosi»

■ GENOVA. Ecco gli eroi di Conrad, i rozzi marinai di Melville, i porti di London, le isole di Salgari, il mare dei pesci, il mare degli uomini. All'Acquario di Genova, tra delfini e pinguini, spuntano i «Capitani coraggiosi», in mostra sino al 31 dicembre. Le suggestioni di Kipling trovano qui concretizzazione in quel vastissimo e ancora inesplicito materiale che riguarda la marineria italiana dell'Ottocento, storie, oggetti, modelli, fotografie e dipinti della esaltante e dolorosa stagione della grande navigazione a vela. In un percorso un po' accidentato, tra vasche e cilindri d'acciaio, in un sottofondo suggestivo di voci del vento e di grida di gabbiani, il curatore Pierangelo Campodonico, direttore del Museo navale di Pegli, ha semplificato la vita di migliaia di uomini impegnati nella lotta con il mare tra tempeste e naufragi, incendi e abbordaggi. Per questo il punto centrale dell'esposizione appare la ricostruzione in

«Capitani coraggiosi», una mostra che all'Acquario di Genova racconta l'epopea della grande navigazione italiana a vela. Oggetti, manufatti, dipinti, acquarelli e materiale ancora da scoprire su un'epoca definitivamente tramontata. Vita quotidiana e eroismi di ufficiali e equipaggi in uno scenario reale. Lo stesso che hanno illustrato le grandi firme della letteratura di mare, da Conrad, a Kipling, da Melville a London.

DALLA NOSTRA REDAZIONE MARCO FERRARI

dimensioni naturali di un brigantino, con la poppa, il ponte, la timoniera e gli alloggi. Gli angusti spazi di vita dei marinai diventano strenui spazi dell'anima: in queste stanze minuscole manca il calore della casa lontana, manca l'affetto e il sentimento, prevale invece quel senso di solidarietà che il microcosmo della nave crea, a volte impone, a volte determina, nelle avversità e nelle sfortune. La sala nautica è l'appiglio con la scienza e la tecnologia, quindi la speranza di sal-

vezza; la tuga dell'equipaggio, con amache e cuccette, rappresenta la forzata convivenza; la cabina del capitano, l'angolo da cui immaginare gli agi della vita a terra. Ma il capitano dorme con una bussola posta proprio sopra il letto: i suoi sogni sono per forza inquieti perché non possono un solo istante abbandonare la rotta.

Nella prima sezione, «Evoluzione delle tipologie dei velieri», in una sorta di apogeo e tramonto della navigazione a vela, modelli,

incisioni e litografie illustrano lo sviluppo tecnologico dell'imbarcazione, dal cutter alla goletta, dal brigantino a palo alle poderose e inutili vele con scafo in ferro o acciaio, facile bersaglio dei sommergibili durante il primo conflitto del '900. L'esempio del «Cosmos», 1.759 tonnellate di stazza, varato nel 1865, la maggior unità in legno della nostra marineria mercantile, è quello più calzante: il pesante transatlantico trasporta emigranti nelle Americhe e, nelle stesse stive, guano delle irraggiungibili isole Chincas sulla via del ritorno. Qui, in questi tragici impossibili e improponibili, si incontrano i destini degli ultimi: gli emigranti di John Fante, i coolies conradiani di «Tifone», i marinai liguri di Tommaso Gropallo in uno scenario salgariano diventato di colpo crudo e reale. Al quinto attraversamento di Capo Horn, il «Cosmos» non ce la farà. Morirà alla Spezia, causa un incendio, cento anni prima del «Leonar-

do da Vinci», stessa fine, stessa gloria. Più tecnica e meno suggestiva appare la sezione della mostra dedicata all'arte della costruzione navale. Per una cantieristica che si basava sull'empirismo, arriva a metà del '700 l'epoca della rivoluzione con i disegni del costruttore navale svedese Chapman. Da allora compaiono i primi schizzi tecnici e le prime sezioni ortogonali, i calcoli sul centro velico, i modelli e mezzi modelli. Navi sempre più sofisticate, navi sempre grandi per spingere la navigazione in luoghi lontani. In pieno '800 gli oceani sono solcati da migliaia di navi. «La navigazione e i suoi pericoli» - tema della terza sezione espositiva - mette in apprensione gli equipaggi ma affascina anche l'immaginazione: il naufrago entra nella pittura. Cherl Dubreuil illustra una fregata nella tempesta (1858), Achille Saint Aulaire è attratto dai pirati (1840), Ferdinand Perrot trasferi-

isce il romanticismo sulle onde atlantiche, Leon Sabatier nel 1850 ci regala la prima immagine di Capo Horn. Anonimi pittori disegnano gli ex voto e illustrano i grandi disastri marini. Ecco una tela con l'incendio del «Creso» a San Fruttuoso: il 24 aprile 1855 un bastimento carico di soldati diretti in Crimea prende fuoco davanti alla costa ligure. Le due sorelle Avegno, con una scialuppa, tentano di mettere in salvo gli uomini ma l'imbarcazione si rovescia per troppo carico. Maria, madre di otto figli, partita per salvare quei soldati, morirà tra i flutti diventando un'eroina della Riviera.

Non tutta la storia della navigazione odora di saga: la sezione «Navi, marinai e pesci» getta uno sguardo rapido sulle attività ottocentesche di pesca, mentre la sezione «Navigazione e arte» ci destina alcuni esempi di polene, figure simboliche delle prue. Non mancano disegnatori anonimi, capitani diventati modellisti, nostromi che,

durante i turni di riposo, si diletta a costruire un diorama della propria nave, manna che inventano cinescopia per illustrare le vele che devono manovrare ogni giorno, mozzì e cuochi che trascorrono le ore infinite di buccaccia a costruire navi in bottiglia, calvari sottovetro o scatole impagliate. Siano ormai alla fine del viaggio, in quel passaggio cruciale tra '800 e '900 che segna la morte della vela e l'avvento del vapore. Ma non è una scomparsa immediata: resta una sorta di forzata convivenza come testimoniano le fotografie scattate nei porti italiani. I «capitani coraggiosi» ancora non si fidano di quelle macchine sbuffanti e pretescono scotte e imbrogli. Ma gli armatori hanno i loro programmi in testa. Davanti ai magazzini del cotone di Genova nasce una «orta di cimitero» della vela. La foto impressa nel 1890 da Alfredo Noack ha un aspetto triste e malinconico. Le chiamavano «navi in andana», file di bastimenti in attesa del nulla.