

MEDIA

GIANNELLI GARABINO

Corriere della sera

Per chi... ama i soldi

Nuove iniziative editoriali per il quotidiano diretto da Paolo Meli. Oltre ad aver portato in edicola L'annuario (260 pagine al prezzo di 16.000 lire per raccontare l'anno appena trascorso e i problemi che ci ha lasciato in eredità), dal 4 marzo prende il via l'inserto economico Corriere soldi, che sarà distribuito senza aggravii di prezzo, esce con alcuni mesi di ritardo rispetto alle previsioni della Rizzoli a causa di una vertenza dei poligrafici. Si presenta ora in edicola come un vademecum per difendersi dalle conseguenze della lira debole e una guida ai diritti del cittadino risparmiatore sarà curata da Antonio Lubrano.

Eva Express

Per chi... ama il gossip

Gossip (pettegolezzi) senza Paolo Mosca. Dopo sette anni il popolare giornalista e scrittore ha deciso - com'è scritto in un comunicato Rizzoli - «in pieno accordo con l'editore di concludere la sua esperienza con il gruppo». La direzione di Eva Express passa, comunque, ad un altro esperto del genere, Sandro Mayer, che assume il nuovo incarico senza lasciare la direzione del settimanale Gente e che firmerà il giornale a partire dal numero 12 in edicola dal 15 marzo.

Verde in casa

Per chi... ama le piante

Nell'affollatissimo panorama dell'editoria verde mancava una pubblicazione che trattasse, in particolare, e con cadenza regolare, delle piante di appartamento. Ecco, pubblicato da Zanichelli editore, 2.500 lire, mensile, arriva Verde in casa dedicato ai polizi verdi e ai dilettanti.

Fotologia

Per chi... ama il clic

Sedici pagine, tutte dedicate a notizie sulla fotografia e sui media visti a livello mondiale. È il nuovo Giornale di fotografia diffuso in edicola dai fratelli Alinari, diretto da Italo Zannier (docente di fotografia all'università di Venezia), che si occuperà di qualunque argomento abbia a che fare con un clic. Il giornale va ad affiancarsi alla storica rivista Alinari Fotologia e avrà come collaboratori, fra gli altri, Vittorio Feltri, Franco Leve, Indro Montanelli, Vittorio Corona, Claudio Magris, Paolo Costantini e, per le immagini, le firme di Bill Brandt, Ralph Crane, Lee Friedlander, Tina Modotti, Alfred Stieglitz e Carlo Wulz.

L'Agrandi

Per chi... non vede bene

Un giornale «ingrandito», stampato in un carattere tipografico molto più grande di quello abitualmente usato dai giornali, il cui titolo, essendo edito in terra di Francia, non poteva che essere L'Agrandi. Lo ha inventato una ragazza, Olga Faure Ology seccata perché non trovava in edicola nulla di compatibile con le sue difficoltà ottiche. La giovane ha fatto i conti: 500.000 persone in tutta la Francia nelle sue stesse condizioni, un pubblico più che sufficiente per tentare l'avventura editoriale. Il quotidiano distribuito per ora solo in abbonamento, è edito da un'altra donna Marie Helene Le Roy.

New York Times

E l'America alza il prezzo

Da domenica 5 marzo una copia del quotidiano statunitense New York Times costerà un dollaro, circa 1.600 lire. L'autorevole quotidiano ha aumentato il prezzo del giornale di ben 25 centesimi per le copie vendute nel corridoio Nord-est del Paese, ad eccezione del cuore della «Grande mela». Nel resto degli Usa aumenterà, invece, il prezzo della voluminosa edizione domenicale che passerà da 3,5 a quattro dollari a copia. L'aumento del quotidiano è stato deciso in seguito al sempre crescente costo della carta, lo stesso problema che tanti mesi fa difficoltà gli editori italiani.

IL MITO. Quarant'anni fa nasceva la popolare vettura che voleva unire operai e impiegati



L'Italia chiusa dietro il parabrezza

Un sogno, in quanto tale non dovrebbe avere età. Ma se il suddetto è poco evanescente ed anzi sfoggia una struttura solida, addirittura tozza quattro ruote ed un motore capaci di portare in giro i sogni (tanti) di un popolo da poco uscito dall'ombra di una guerra, si merita che i suoi primi quarant'anni vengano festeggiati. Il sogno è, ovviamente, un'automobile. O, meglio, l'automobile per eccellenza, la mitica 600. Il simbolo del riscatto di un'Italia che, nel lontano 1955, cercava di guardare al futuro senza lasciarsi frenare dal recente, pesante passato. L'automobile nata per consentire, con un pagamento «in comode rate», anche all'italiano medio di portare la famiglia in gita.

Comode rate. In realtà le cose non andarono così. Per molti anni ancora le 590.000 lire necessarie per diventare proprietari della «piccola» Fiat non furono alla portata delle tasche di chi viveva solo del proprio lavoro. Comunque grazie alla voglia degli italiani di sognare e alla capacità della Fiat di mettere su strada sicuramente un prodotto molto meno costoso dei macchinoni per pochi che, baldanzosi e arroganti, percorrevano le deserte strade del nostro Paese, resta il fatto che in quel fatidico 1955 nacque uno dei sogni (pur se di concreta lamiera) di un popolo. 600 eguale Fiat. Signori, silenzio, qui si fa l'Italia! esclamarono un solerte funzionario dell'azienda torinese il giorno in cui «il professore» (ce n'erano già allora) che guidava la Fiat, Vittorio Valletta, annunciò agli operai e al mondo che dalla casa torinese stava per uscire la macchina dei sogni, alla portata di tutti. Non avrà forse fatto l'Italia quella vettuolina che, ormai

fuori produzione da anni, circola ancora in pochi, resistenti, esemplari. Ma sicuramente resta una delle «fotografie» più significative di un paese che nella voglia di viaggiare su quattro ruote condensò altri sogni, altri desideri, altre speranze. Quanti simboli si celassero dietro quei tre metri e 21 centimetri di lamiera, capaci di raggiungere i cento chilometri all'ora grazie ad un motore a quattro cilindri di 633 centimetri cubici, lo si comprende meglio oggi.

Qui si fa l'Italia. Ma l'arguto «professore» molto aveva già intuito se arrivò perfino a denunciare per furto di operai e sindacalisti di Torino che avevano buttato giù l'idea di un prototipo di una possibile «auto per tutti». La proposta fu presentata al festival de L'Unità ed ebbe l'apprezzamento dello stesso Togliatti in visita alla festa che, cosa per nulla gradita a Valletta, tenne un discorso al fianco della vettuolina dimostrando, così, di apprezzarla molto. Tra coloro che fecero «arrabbiare» il professore c'era anche un giovane sindacalista, oggi deputato di Rifondazione Comunista Sergio Garavini. «Nella situazione di crisi che c'era alla Fiat le rappresentanze sindacali pensarono di dare una mano lanciando l'idea di una vettura utilitaria, popolare, capace di far crescere la produzione e, quindi, creare sviluppo e occupazione. Per questo presentammo un progetto che del tutto casualmente, ma per ovvie ragioni, era del tutto simile a quello della Fiat. Ci querelarono per furto. Ma non era assolutamente vero e, infatti, non ci fu nessuna conseguenza».

Un progetto operaio. Garavini progettista? «Assolutamente no. Io allora lavoravo al centro studi della Cgil e collaborai, con altri, all'idea di lanciare un'automobile per tutti, capace di portare in giro gli italiani ma anche l'industria fuori dalla crisi. Noi volevamo che la macchina non fosse più un bene per pochi e nello stesso tempo che l'occupazione avesse un rilancio. Le cose poi non sono andate così e forse, a distanza di tanto tempo debbo riconoscere che i nostri desideri non si sono realizzati. La vicenda dell'auto in Italia ha avuto il distorto sviluppo che è sotto gli occhi di tutti noi. D'altra parte, quel sogno che pure avevamo fatto anche noi? In quell'epoca non riuscì a realizzarlo. Una 600, in quegli anni, non me la sono potuta permettere. I soldi per comprarmela con lo stipendio di dirigente sindacale che era basso e precario non li avevo proprio». La piccola della Fiat, la 600, comunque diventò subito un simbolo. Un mito. Un sogno. Mike Bongiorno consolava gli sconfitti di «Lascia o raddoppia?», proprio con un esemplare della neonata automobile. Una 600 c'è sempre nei film italiani della seconda metà degli anni '50. Scorie d'amore e scampagnate: gite al mare e fughe si consumano in bianco e nero, sovente, sul sedile della mitica vettuolina nata in «un anno cruciale» secondo quanto afferma una «testimone» di quell'evento e di quegli anni Miriam Mafai giornalista e scrittrice, deputata progressista ricorda il 1955 come uno tra i più importanti nella storia di un Paese si lasciava alle spalle la guerra e che si proiettava verso il futuro di quell'anno, è vero. La 600 entrò in pro-

duzione. Al grande pubblico fu presentata con un bellissimo manifesto di Casarati. E piacque subito. Ma non bisogna dimenticare che quell'anno segnò la sconfitta gravissima della Cgil all'interno della Fiat. Nelle elezioni delle commissioni interne sulla base di una campagna interna furibonda per la prima volta la Cgil perse la maggioranza. A mio avviso è questa l'altra faccia della 600: il decollo industriale avviene sulla base di una sconfitta della classe operaia.

Lascia o raddoppia. Anche il lavoratore Fiat con l'ambizione legittima a mio avviso di comperarsi una macchina, dovendo scegliere tra l'adesione al suo sindacato e la speranza del benessere sceglie - forse anche giustamente - quest'ultima. Nel sogno di avere la Fiat abbandona il suo sindacato di classe. Un rapporto che poi, è stonato, negli anni ha ripreso vigore. Ma in quell'anno, con l'inizio dei lavori dell'autostrada del Sole alle porte di Milano, con «Lascia o raddoppia?» che cominciava a portare nelle case di chi poteva permettersi un televisore (costava più del doppio dell'automobile in questione) la possibilità ipotetica di raggiungere il benessere è evidente che l'italiano medio non trova di meglio che sognare. Sì, anche solo una macchina. Anche se poi non sono quanti operai se la siano potuta davvero permettere subito. Ma c'era la possibilità di sognare finalmente un oggetto, in qualche modo, raggiungibile. Con molti sacrifici, a rate ma non più un sogno impossibile. È questo «raggiungibile» che fa la differenza. Anche se per vedere i parcheggi delle fabbriche con molte automobili parcheggiate, 600 innanzitutto, bisognerà aspettare ancora alcuni anni. Il «boom» deve ancora arrivare.

IL FUTURO

Trasformismo a quattro ruote

FULVIO ABBATE

LA 600 NON È un'auto. E neppure una cilindrata. La 600 è, piuttosto, una categoria dello spirito moderno cittadino. Ed è ancora una promessa che gli uomini e le donne - gli automobilisti e le automobiliste - fanno a se stessi. Di che promessa si tratti, è presto detto: promessa d'esistere con certezza in strada, nel mondo, negli spiccioli del sociale; ma anche promessa di moderazione, di un andar piano, ma sano e lontano, giungendo comunque in tempo a destinazione. Con la 600, insomma, si poteva, e ancora si può. Anche se quelle originarie ormai sono pressoché scomparse e le poche sopravvissute, a vederle parcheggiate, timorate, discrete, guardate di cromature che vengono da lontano e non vanno più oltre, provocano una stretta al cuore. 600 sopravvissute a tutto a Tamborini, alle Br, a Berlusconi, al vomito dei bimbi, all'ultimo tamponamento e tuttavia impietosamente abolite dal listino del «Quattroruote» ma sempre lì custodite comecumaboli da angelici condomini col plumino perché, come recita il vecchio adagio caro al signor Hulot sopraffatto dal caos del traffico di macchine cost, non ne fabbricano più.

E invece non è vero. E noi ora, non siamo certamente qui a farne il requiem, e neppure a raccontarne l'ascensione al cielo della rottamazione, degli slacciocarrozze, fra centinaia di serafini patentati, no, e ancora non altri meglio di noi, l'hanno già beatificata. Pier Paolo Pasolini, il poeta assassinato, che una 600 anch'egli ebbe, per esempio, scrisse così: «Le Scianco delle famiglie borghesi di Roma, verso le prime merende sul prato, verso le aie con i recanti di Appennino».

Ma noi, ora, automobilisti merendieri del dopo, tutti noi, adesso, sappiamo che, come il Pci, la 600 non è mai morta, non ci ha mai lasciati, ha soltanto assunto un altro nome: un'altra carrozzeria, un'altra forma, un altro cammino, un'altra strada, un nuovo orizzonte che si chiama Dyane o Twingo o Micra, poco importa. In breve, non ci ha mai piantati in asso, la pratica e necessaria 600. È sempre lì, con la qualità a tutti note: niente vanità, e muscoli silenziosi degni di Mercurio, perché la 600 è usa a obbedir tacendo, a trasportare corpi, colli, damigiane, canotti, parenti indesiderati, e ad andare, comunque andare. Perché è certo che tutti noi, ancora adesso, da qualche parte dobbiamo sempre correre, e per giunta abbiamo fretta, e supplichiamo il dio del parcheggio come, una volta, facevano con l'altro ben più rispettabile, che risiede in cielo: noi anche a dispetto delle vanità, noi che forse talvolta preferimmo condurre l' Aston Martin di Bond per fare prima, per travolgere nel nostro quotidiano straziante cammino tutti coloro che ci costringono alla lentezza alla fine ci siamo dovuti piegare, inchinare dinanzi alla maestà necessaria della piccola cilindrata, e infatti, domanda, come faremmo senza?

No, lo ripetiamo, non importano i nomi. Twingo, Micra, Y10, Clio, Panda 30 o altro, non è questo il problema. Noi, forse, senza la 600 non saremmo sopravvissuti, non saremmo mai arrivati in tempo neppure al lavoro, neppure al mare, neppure a quel paese, e invece ce l'abbiamo fatta. Ed è anche grazie a questo che, si fa per dire, possiamo ritenerci cittadini felici.

Forte Belvedere Parte dalla Francia il rilancio internazionale dei capolavori architettonici di Noto

Trent'anni di fotografia a Firenze Il barocco siciliano alla conquista di Parigi

■ FIRENZE Trent'anni di storia dal 1950 al 1970 in 370 foto di 93 autori di tutto il mondo saranno al centro della mostra allestita dal 4 marzo al 21 maggio al Forte di Belvedere a Firenze. L'eccezionale raccolta fotografica proviene dalla fondazione Select di Losanna giunge in Italia per iniziativa della Fratelli Alinari e del Comune di Firenze. Non sono semplici immagini, ma parte integrante della storia dell'uomo di questo secolo e della sua memoria collettiva. È il caso, negli anni Cinquanta, delle foto di Henri Cartier-Bresson di Robert Capa e di Richard Avedon. Gli anni Sessanta sono segnati da grandi eventi e la fotografia che viene consacrata anche come arte impegnata (Giacomelli e Alvarez Bravo). Gli anni Settanta, poi, segnano la fine del grande reportage e la trasformazione della fotografia in opera da collezione.

■ PARIGI «Les espaces ou Baroque» ovvero «The Baroque World» festeggiando il Decennio mondiale dello sviluppo culturale. L'Unesco ha lanciato una grande iniziativa per la piena valorizzazione di quello stile che a partire dal Seicento e dall'ambito europeo, venne ad unificare una quantità di siti da una parte all'altra dell'Atlantico dai Paesi Bassi all'America Latina, dalla Russia alla Sicilia. E per cominciare ospita nella sua sede parigina la manifestazione dedicata alle «Vie del Barocco in Sicilia» articolata in una giornata di studio, una tavola rotonda e una mostra di fotografie, mappe, documenti riguardanti quell'unicum artistico che è l'area compresa tra Noto Ragusa Siracusa e Catania. La mostra «1683. Ilade funesta Visago de la Sicile» è aperta nella sala Joan Miró proprio alla Maison de l'Unesco. È a dialogare con i due grandi muralisti dell'artista catalano

sono facciate di cattedrali e palazzi, assieme a mascheroni scalinati, volte affrescate e altri elementi architettonici riprodotti nel denso bianco-nero delle immagini di Melio Minnella, forse più belle nelle foto che al naturale essendo esposti a un degrado che sembra inestinguibile dal tempo in cui furono costruiti, dopo il terremoto del 1693 che cambiò volto alla Sicilia Orientale segnandovi l'impronta dello stile barocco della rinascita civile dopo il disastro. «Tra le tante architetture siciliane - ha scritto Paolo Portoghesi - quella barocca è la più siciliana di tutte, quella che più nasce a differenze nell'architettura universale». Cesare Brandi definì Noto «giardino di pietra» e di quel linguaggio dei luoghi straordinariamente vivo hanno parlato qui nei giorni scorsi storici autorevoli come Jacques Thullies del Collège de France (che sta completando l'Atlante mondiale del Barocco cinque vo-

lumi) Giovanni Montemagno dell'Università di Catania, Elena Cattani Léger coordinatrice a Parigi del Progetto dell'Unesco «Les espaces du Baroque». Lucia Triglia direttrice scientifica del Centro Internazionale di studi sul Barocco in Sicilia curatrice della mostra e del relativo catalogo edito da Lombardi-Marsilio. La Valle del Barocco dunque entra a pieno titolo negli itinerari culturali europei, d'intesa col Consiglio d'Europa, nella cui sede di Strasburgo verrà presto ospitata la mostra. A conclusione delle varie esposizioni il Centro studi sul Barocco in Sicilia ha programmato l'allestimento permanente di «Visage de la Sicile» proprio in uno dei palazzi patrizi di Noto città ormai assurda ad emblema dell'itinerario culturale europeo e delimitivamente libera dall'etichetta di «barocco provinciale» così come nessuno più osa chiamare colorate le architetture superbe della cattedrale di Havana, della chiesa del Gesù di Quito, o quella di San Francesco

ta ad affiancarsi a pari titolo alla Sicilia archeologica il Val di Noto (come da tradizione, al maschile) deve competere con la Valle dei Templi di Agrigento per la peculiarità del suo patrimonio artistico e ai restauri e alla promozione culturale dovrà certamente rispondere una nascita di quello che era il Grand Tour dei secoli scorsi che portava fino all'estremo sud dell'isola sulle orme di Goethe i giovani del Nord Europa a completare la propria formazione e la propria erudizione. Ora i piccoli centri storici ibletti di Buscemi Sortino Buccheri o Floridia ricchi di inimmaginabili giacimenti di cultura hanno le stesse potenzialità di Ragusa e Catania insistenti in questa iniziativa internazionale e proposti all'attenzione del pubblico parigino come parte di quel circuito degli Espaces du Baroque che, articolato su tre continenti 52 paesi è in assoluto il primo progetto veramente internazionale multimediale e interdisciplinare a prendere vita in questi anni.