

Libri

I VIAGGI DI BRUCE. Siamo proprio contenti. Appena uscito, il libro postumo di Bruce Chatwin ha scalato d'impeto la classifica. Auguriamoci che quanti si accostano per la prima volta a questo grande trovino poi la voglia per leggere i suoi capolavori: «In Patagonia» e soprattutto «Le vie dei canti» (tutti sempre editi da Adelphi). Per il re nessuna ulteriore sorpresa: Grisham prosegue impertinente, e altrettanto fanno Stephen King e De Crescenzo. La Tamaro non entra tra i primi cinque ma continua a vendere tanto, in attesa del nuovo, già annunciatissimo, romanzo e lo stesso fa Brizzi. Sempre in zona classifica si aggira anche il libro di Nadia Fusini, edito da Donzelli, «La bocca più di tutto mi piaceva».

John Grisham La giuria Mondadori, lire 32.000
Stephen King Le mani di Coffey Sperling, lire 6.500
Bruce Chatwin Anatomia dell'irrequietezza Adelphi
De Crescenzo Ordine e disordine Mondadori, lire 25.000
Stephen King La tana del topo, Sperling, lire 6.500

Settimanale di arte e cultura a cura di Oreste Pivetta. Redazione: Bruno Cavagnola, Antonella Fiori, Giorgio Capucci

DA BUTTARE IN VALIGIA. Vacanze di lettura, magari distratta, magari rapsodica. Ci sta bene «Una mercedes bianca con le pinne» di James Hawes (Bompiani, lire 27.000), un «pulp» (tanto di moda) all'inglese ironico, e catastrofista. Per non trascurare i classici Baldini & Castoldi ha appena pubblicato il nuovo Elmore Leonard, «A caro prezzo» (lire 26.000), un noir di quelli solidi, che non tradiscono. Le nuove tecnologie diventano romanzo? La cosa migliore sarà leggerli allora «Microservi» di Douglas Coupland (Feltrinelli, lire 29.000). Niente di più comodo della poesia, si può leggere a spizzichi, un po' qui e un po' là. Prendetevi «Tutte le poesie» di Carlo Betocchi (Garzanti, lire 51.000).

AUTOMOBILI. Muoversi, da «Fargo» a «Tutti in taxi»

Dalla nascita alla morte (funerali compresi)

automobile, analisi assai complessa che parte dalle definizioni per approdare alle conseguenze della motorizzazione sull'ambiente naturale e umano. L'automobile ormai nei paesi occidentali accompagna la vita dell'uomo fin dalla nascita. Scrive Viale: «Nel 1971 a tre quarti dei bambini era consentito attraversare la strada da soli. Nel 1990 questa quota era scesa alla metà... Un calo analogo, anche se più pronunciato, si registra per i bambini cui viene consentito di andare da soli in posti diversi dalla scuola: solo metà circa dei bambini tra i 7 e i 10 anni cui era consentito andare da soli in questi posti nel 1971 poteva ancora farlo nel 1990... Nel 1990 quelli accompagnati a scuola in macchina erano quattro volte di più che nel 1971». D'altra parte l'automobile accompagna sempre di più anche la vecchiaia dell'uomo occidentale, dopo averlo «assecondato» in ogni fase della sua esistenza di adulto. Ma con un influsso negativo dell'auto, il cui uso cancella o assopisce alcune qualità e accentua alcuni difetti (ad esempio l'irritabilità). Per colpa dell'auto e del suo debilitante uso (da un punto di vista motorio ma anche psicologico) la vecchiaia potrebbe risultare meno felice. Soprattutto in macchina si muore: d'incidente o in conseguenza del grave inquinamento che l'auto produce. Senza nessuna consolazione: i funerali disturbano il traffico.

Il tempo rubato sognando una «sosta»

storia dell'urbanistica, esplorando le più diverse teorie dello spazio e i progetti e le realizzazioni che ne furono conseguenza, concludendo che «la città è un luogo o un insieme di luoghi della società. La città del ventesimo secolo è, non un luogo, ma il luogo della società plasmata dall'automobile». Tra i costi sociali di questa trasformazione, Viale considera i decessi per conseguenza di incidenti automobilistici, secondo una stima sono mezzo milione, in Italia sono stati nel 1993 quasi settemila (ai quali, nel nostro paese, devono essere aggiunti oltre duecentomila feriti). Tanti lutti in cambio di che cosa? L'automobile sarà comoda, ma usata indiscriminatamente diventa una palla al piede. Secondo il rapporto Censis del 1992 «andare in centro in auto conviene solamente in venti comuni italiani, mentre richiede lo stesso tempo dei trasporti collettivi in cinque comuni e un tempo superiore nei restanti casi». Nel 1995, nelle principali città, il tempo consumato negli spostamenti urbani, ammonta a quasi due ore al giorno. La perdita maggiore di tempo è quella subita dagli automobilisti per la ricerca del parcheggio, che in una città come Milano è superiore di sei volte al tempo medio trascorso a bordo del mezzo in movimento. Quanto costa all'automobilista la ricerca di «sosta»? Nelle grandi città centomila lire al giorno.

Da «Fargo», il film dei fratelli Coen, a «Tutti in taxi», il saggio di Guido Viale pubblicato di recente da Feltrinelli (p. 270, lire 20.000), la più acuta e diffusa analisi dell'universo

Guido Viale compie un amplissimo excursus nella storia dell'economia (e tra le mutazioni intervenute nel mondo del lavoro e nell'organizzazione della fabbrica) e nella



Benzina

Decio Grassi, «Benzina», Electa

La vita è un parking

Due fari nella nebbia, due piccole luci che corrono sopra un foglio di carta bianca. Poi il quadro s'avvicina e scopriamo che quei due occhi nel latte sono di una macchina, che trascina un carrello sul quale giace un'altra macchina, una Sierra color ambra. Comincia così Fargo, uno dei più bei film dell'anno, dei fratelli Coen, feroce e ironico ritratto di un'America e di un'umanità (poco diversa da quella che s'incontra da tante altre parti del mondo occidentale) vuota, leggera, inconsapevole, senza memoria, senza destino. Un po' Altman un po' Tarantino, un po' Nashville un po' Pulp Fiction, accentuando i tratti comici per accentuare la crudeltà della normalità. Un po' Hawthorne nell'allegoria di un paese.

Il protagonista è un disgraziato, un debole, vittima del suocero ricco imprenditore. Dirige, male, il settore commerciale di una esposizione d'auto, organizza il sequestro della propria moglie pagando i sicari con la Sierra color ambra nuova di zecca, perché con il riscatto che spera di ottenere vuole realizzare un enorme parcheggio e quindi un affare che riscatterebbe la sua triste carriera di mediocre venditore d'auto, stipendiato dal suocero con lo stesso scopo e nello stesso momento

chiede al suocero un prestito di settecentocinquanta mila dollari. La Sierra color ambra perderà tutti: i rapitori, che fermati una volta da un poliziotto perché l'auto era senza targa, ammazzeranno prima l'agente, poi due occasionali testimoni, quindi il suocero ricco che consegna il riscatto, infine la donna rapita. Uno dei due, psicopatico biondo che adora le frittelle e se sta sempre silenzioso, ucciderà anche il socio, che pretende per sé la Sierra color ambra, e ne tratterà il corpo in una macchina che serve a ridurre il legno in segatura. Il venditore fallito verrà subito raggiunto. Mai un'ombra di commozione per i defunti, neppure sui volti dei «normali».

Detective Margie

Eroe del film è uno sceriffo particolare: la brutta Margie, incinta di sette mesi, perennemente affamata, dalle felici intuizioni investigative, che vive con un marito teledipendente e altrettanto affamato, che aspira solo a disegnare pesci per i francobolli della contea (e a pescare i suoi soggetti nei laghi della zona). Protagonisti della scena sono i parcheggi, desiderio proibito del venditore fallito, teatro dell'ultimo fatale incontro tra uno dei rapi-

tori e il padre della rapita e di altri appostamenti e movimenti, sempre vuoti, sempre candidi di neve intatta. E sono le auto che percorrono infinite strade rettilinee di una pianura, che nel suo biancore di neve e di ghiaccio perde ogni disegno. Siamo nel Minnesota. L'auto è sempre stata protagonista nel cinema. Negli irresistibili inseguimenti delle commedie o del poliziesco nelle più diverse versioni e atmosfere ha rimpiazzato cavalli e diligenze. Neppure nella fantascienza, che s'immagina percorsi da razzi siderali, navette spaziali e altre aggiunte di volo, l'auto ha segnato il passo. Alla fine è diventata «cosa», estranea alla sua quotidianità, simbolo mobile del male, una sorta di blob onnivoro che si materializza nel camion di Duel o nella strategia diffusa dell'ingorgo. Oppure, più banalmente, status symbol di primo significato (come, ad esempio, nella commedia all'italiana).

Il romanzo italiano d'oggi non si occupa d'auto e neppure di strade e d'autostrade e tanto meno di parcheggi. Nel romanzo italiano d'oggi, divorato da sentimenti e sentimentalismi, una macchina non corre mai (peraltro è difficile trovare persino una sedia dove qualcuno si possa sedere o un letto dove qualcuno

possa dormire). Eppure l'auto è diventata, più delle sedie e delle poltrone e dei letti, il motore decisivo di questi anni e di questo secolo, il panorama più forte e aggressivo della nostra esistenza.

Mercedes E250 classica

Altri dati aggiunge Viale per comporre il quadro, ad esempio che per mantenere un'auto di alta cilindrata (è stata considerata la Mercedes E250 classica), con una percorrenza di ventimila chilometri annui, occorre guadagnare almeno 126 milioni, con un'imponibile fiscale doppio: «Se tutti coloro che corrono per le strade italiane pagassero le tasse, la crisi fiscale dello stato sarebbe da tempo risolta». Viale aggiunge che ipotizzando, al ribasso una spesa media di dieci milioni di lire all'anno per ciascuna delle automobili circolanti in Italia stimate in circa trenta milioni, si calcola che il costo sopportato dagli automobilisti italiani per mantenere il proprio parco macchine si aggira intorno ai trecentomila mi-

liardi all'anno: un sesto del prodotto interno lordo». Una cifra che copre i costi di ammortamento e di esercizio dell'automobile, e non quelli relativi alla costruzione e alla manutenzione delle strade o alla gestione del traffico. E' vero che un terzo di quella cifra se ne va in tasse (che finanziano quindi strade e autostrade e sistema traffico), ma quanti altri costi si dovrebbero aggiungere? Inquinamento, devastazione del patrimonio ambientale, malattie (compresa l'assuefazione fisica e psicologica, come quella riscontrata nelle classiche tossicodipendenze), ingovernabilità e impponderabilità negli spostamenti (in questo senso l'automobile è il mezzo meno sicuro: basta un «lavori in corso» per accumulare ritardi surridenti)...

Viale cita più avanti un medico, un certo Michael Freiherr von Piddoll, che 84 anni fa, nel 1912 aveva lucidamente chiarito: «L'idea che la definizione e le funzioni delle strade e delle pubbliche vie debbano venire affidate completamente al traffico è sbagliata e priva di qualsiasi giustificazione. In particolare, le vie e le piazze delle aree metropolitane e dei centri abitati sono qualcosa di più che corridoi di transito, come, per esempio, i binari della ferrovia. Fanno parte, in modo molto più stretto, dell'intero dipianto della città. Sono il luogo di

insediamento della popolazione; costituiscono il contesto degli edifici, l'ambiente in cui si svolge una parte non differente della vita personale, sociale ed economica della città; e rispondono all'insopprimibile bisogno degli abitanti della città di uscire per fare una passeggiata».

L'oscuro (credo ai più) von Piddoll (ma non era solo: il cantone dei Grigioni promosse un referendum per impedire il transito delle macchine sul suo territorio, perché il libero territorio delle Alpi non venisse «insozzato») aveva capito e svelato il grande inganno dell'automobile: altro che modernità e libertà, sotto le quattro ruote finivano travolte le più elementari aspirazioni dell'uomo. Neppure una passeggiata ci sarebbe stata più consentita. Previsione azzeccata. Gli entusiasmi automobilistici dell'urbanistica e dell'ingegneria novecentesca (Le Corbusier al contrario di von Piddoll scriveva: «Automobili, automobili. Veloci veloci» e disegnava tra i suoi grattacieli rapidissime e rettilinee autostrade) hanno prodotto e continuano impertenti quartieri e città immersi nelle auto, mentre le auto si sono impadronite, dove esiste, della città storica o comunque della città più vecchia, quella che ancora si misura nei tempi di una passeggiata. Impadronite, perché di occupazione vera e propria si tratta, per la sosta, per lo più sosta selvaggia, sui marciapiedi, in curva, in seconda fila, sulle strisce pedonali. Sembra che un divieto silenzioso si sia imposto: non passerete, non passerete di qui pedoni, vecchiati ansimanti, carrozzine di modernissimi futuri consumatori d'auto, carrozzine di invalidi.

Marciapiedi

Guido Viale dedica un paragrafo del suo saggio all'elogio del marciapiede. Spiega che le funzioni dei marciapiedi, quando su di essi si svolge una vita abbastanza animata, sono essenzialmente tre: garantire la sicurezza sia dei residenti del quartiere sia dei visitatori, attraverso la presenza in strada o il controllo sulla strada di una parte degli abitanti a tutte le ore del giorno e in parte anche della notte, garantire i contatti umani tra cittadini di età e condizione sociale e culturale diversa, garantire uno spazio adatto alla socializzazione delle nuove generazioni. Peccato che il marciapiede non esista più: è diventato un parking continuo, interrotto da qualche passo carraio, nessun ragazzino potrebbe tracciare sul suo nero manto bituminoso una pista per i «tollini», nessuno potrebbe allestire un dilettevole campo di calcio, come s'usava una volta. Viale conclude proponendo alcune correzioni: l'uso razionale e proprio della macchina, i mezzi di trasporto pubblico, il taxi collettivo che funziona per più passeggeri su percorsi a richiesta (ma ci pare assai complicato), il ritorno ai piedi.

Si congeda sostenendo a ragione che l'automobile rappresenta una minaccia radicale per quattro ragioni: erosione del potere d'acquisto delle popolazioni dei paesi motorizzati, degrado ambientale, accentua lo squilibrio tra Nord e Sud del mondo, vettore di esportazione in quest'ultimo degli aspetti più deteriori dei modelli di vita, distrugge la socialità.

Minnesota

Nel deserto bianco del Minnesota la socialità è morta da tempo. Camminare a piedi significa arrancare sprofondando nella neve, come se il movimento più naturale fosse represso allo stadio infantile. Resta il parking, simulacro di una collettività e di una modernità che non esistono più. Se il film racconta una vicenda di cronaca, il paesaggio appartiene al futuro: vuoto e uniforme (come nel mediocre Quintet di Altman, ambientato in un futuro post nucleare dominato dai ghiacci). Nascerà il piccolo di Margie, che lasciamo a letto stretto accanto al marito, davanti alla tv accesa. Stavolta non mangia. La vita riprende chiusi in casa.

Quattro ruote

Nel cielo di Thelma e Louise

GABRIELE CONTARDI

Un uomo, bloccato in un tunnel da un inestricabile ingorgo, getta attorno sguardi d'angoscia. Dalle macchine che lo circondano, però, non giunge alcun segno di solidarietà. All'interno dell'auto comincia a levarsi del fumo. L'uomo cerca una via di fuga, batte le mani sui finestrini, cerca di scardinare a calci la portiera e finalmente riesce a uscire; saltando sui tetti delle auto raggiunge l'aria aperta e, leggero e felice, si libra in cielo.

Se l'incubo felliniano di «Otto e mezzo» offriva a Mastroianni una salvezza, nella realtà non c'è alcun cielo pronto ad accogliere i poveri automobilisti bloccati negli ingorghi. Si resta lì, tutti noi, barricati nelle nostre solitudini di lamiera, in angosciosa attesa di poter togliere finalmente il piede dalla frizione. In quei momenti si prova un intollerabile senso di fastidio. Forse, più di ogni altra cosa, non si riesce a sopportare l'idea che l'automobile, simbolo (anche se ormai un po' frusto) di potere e di libertà, trovi un ostacolo capace di sbarrarle il passo. Un pensiero del genere non si può proprio concepire. E come se fosse messo in discussione, oltre che la nostra personale autorità, il concetto stesso di progresso. L'imprevisto nodo che interrompe, anche se soltanto per pochi minuti, un'immaginaria e inarrestabile linearità che dovrebbe condurci chissà dove scatena ansie che a volte, è successo in più di un caso, si trasformano in tragedia.

Molti anni fa, più di venti, furono introdotti i primi limiti di velocità in autostrada. La notte precedente all'entrata in vigore del decreto, ero in pizzeria con amici e un signore di mezz'età, seduto a un tavolo di fianco, ci spiegò che aveva fatto mettere a punto la sua Alfa Romeo e che, da lì a pochi minuti, si sarebbe scarenato sulla Milano-Roma: 500 chilometri a tavoletta. «Sarò l'ultimo cow-boy, il cavaliere solitario, nessuno mi potrà fermare...». Forse era matto per conto suo ma non è improbabile che il sentimento di frustrazione provocato da quel signore, disposto a tutto pur di sentire rombare un'ultima volta a pieno regime il motore della sua automobile, l'abbiano condiviso, in quell'occasione, in molti.

Però, a dispetto dell'infantile desiderio di non avere barriere, il traffico è spesso caotico, di tanto in tanto si incontrano semafori rossi e strisce pedonali, c'è perfino qualche incorreggibile pedone che pretende di attraversare la strada ed esistono ancora i limiti di velocità. La presunta onnipotenza dell'automobile non è che uno dei tanti traballanti miti del moderno. Già un po' superato, in aggiunta, si diceva prima. Come un divo invecchiato, mostra capelli bianchi, pelle cadente, rughe e guarda con invidia i nuovi astri nascenti. Difficile stare al passo con la telematica, con solo quattro ruote; i suoi orizzonti sono troppo lontani anche per il più potente dei motori.

Ricordate la scena finale di «Thelma e Louise» (parodiata di recente, forse anche nel tentativo di esorcizzarla, da uno scanzonato spot pubblicitario)? Le due audaci protagoniste a bordo della loro macchina, ferme sull'orlo di un burrone e con i poliziotti alle spalle, decidono di non arrendersi. Una reciproca occhiata di complicità, un sorriso, un colpo di acceleratore, capelli al vento e via. Verso il cielo, proprio come in «Otto e mezzo». Ma non un cielo salvifico: l'abisso della gravità le attende. E, insieme a loro, l'automobile, vecchia compagna di impossibili sogni di libertà. L'accartocciamento delle lamiere, nel film, non si vede e non si sente. Sospesa nel vuoto, sullo sfondo turchino, la macchina sembra mandarci, muta, un lungo e malinconico addio.