

Lunedì 3 febbraio 1997

I FAVOLOSI ANNI CINQUANTA DI BILL MORRIS

## Concorrenza a Motor City

Finora l'umanità è stata grata a Ornette Coleman per avere inventato il free jazz: ma che dire del suo contributo, sia pure involontario, alla nascita di McDonald's? Così almeno la racconta Bill Morris nel suo «Motor City», che esce a cinque anni dall'edizione originale (Grant,

1992). Del curriculum dell'esordiente autore si sa solo che «ha lavorato a Nashville come disc-jockey e a New York come pony-express»: ed è probabile che «Nashville» di Altman, mosaico di storie e metafora di una nazione, sia uno dei suoi film preferiti. È il 1954, e

la Buick ha lanciato una campagna per battere la Ford Plymouth. Il general manager Ted Mackey sogna di ingaggiare Marilyn Monroe (diventata da poco Mrs. Joe Di Maggio) per la pubblicità di una nuova spider, ma tra i suoi designer c'è una spia che passa i progetti alla concorrenza. Per scoprire chi è, andrà a letto con la più bella e brava delle sue collaboratrici. Nel frattempo Eisenhower foraggia golpe in Guatemala e fa massacrare gli scoiattoli del parco della Casa

Bianca, esplose il fenomeno Elvis Presley e Jack Kerouac percorre le autostrade d'America rimpiangendo la casa di mamma. Bill Morris da una parte guarda agli ambiziosi affreschi storici di Doctorow, Mailer ed Ellroy, dall'altra ai classici polpettoni sul capitalismo dell'epoca - quelli in cui ricchi piangevano - come «Dalla terra» o «L'uomo che sapeva amare». Il salto di qualità dovrebbe essere assicurato da uno spirito genericamente di sinistra e dalla presenza, come guest star, di una

folia di personaggi celebri che interagiscono con quelli immaginari: incontriamo infatti anche Nabokov (che ovviamente salta addosso alle ragazzine) e i fratelli McDonald, agli albori del loro impero. Peccato solo che non ci si discosti mai dagli stereotipi (Marilyn appena sposata: «Sono così felice! Ho finito di succhiare cazzi»), e che il confine tra critica del mito e celebrazione sia spesso evanescente. I mascazzoni (come il venditore Hayes Tucker, che per convincere un suo potenziale

cliente a cambiare macchina gli mette lo zucchero nel serbatoio) sono sempre simpatici, tranne quando ricorrono alla violenza; e l'America è comunque il paese in cui hanno spazio sia gli hamburger che l'arte d'avanguardia. Un lavoro di documentazione maggiore, comunque, andava fatto (nel 1954 Ornette non aveva ancora inciso dischi); e anche l'edizione italiana, malgrado un poderoso apparato di note, si dimentica di tradurre alcuni elementari giochi di parole osceni.

Per quanto gli americani amino i nomi strani, è difficile che qualcuno si chiami Edward R. Fucking Murrow, ossia Edward R. Del Cazzo Murrow.

□ Alberto Pezzotta

BILL MORRIS  
MOTOR CITY

EINAUDI  
P. 392, LIRE 32.000

## «Airframe» di Michael Crichton

Un incidente aereo  
una tv senza scrupoli  
e la lotta tra due donne  
per salvare gli Usa

### E Tom Clancy rade al suolo il Campidoglio di Washington

Ancora un aereo, come in «Airframe», dà l'avvio a un altro thriller d'azione made in Usa; è «Potere esecutivo» (Rizzoli, p. 956, lire 34.000) di Tom Clancy, l'autore divenuto celebre grazie al suo primo romanzo, «La grande fuga dell'Ottobre Rosso». In questo caso è un jumbo giapponese kamikaze che distrugge il Campidoglio a Washington uccidendo il Presidente degli Stati Uniti, ministri e deputati del Congresso, i membri della Corte Suprema, i capi di tutte le Armi. Capo della casa Bianca diviene allora John Patrick Ryan, vicepresidente contro voglia (aveva accettato l'incarico, ma solo per un anno), uomo poco avvezzo ai giochi della politica che disprezza da tutta la vita. E come se già non gli mancassero i problemi (tranquillizzare la Nazione, vincere la diffidenza degli altri leader mondiali, scovare i responsabili della tragedia) torna a scoppiare la polveriera mediorientale, attizzata dall'Iran, mentre a Chicago il virus Ebola miete la prima vittima dando inizio a una spaventosa epidemia... Questa volta - ci vuol dire Tom Clancy - il pericolo per l'America non viene dall'esterno, ma dall'impreparazione dello Stato di fronte al terrorismo, dalla corruzione e dalla inettitudine dell'establishment.



I grattacieli di Houston, Texas

Roby Schirer - Paola Coletti (Agenzia TAM-TAM)

Un mezzo di trasporto tecnologicamente avanzato, in funzione da pochi anni con qualche problema dovuto a difetti di costruzione prontamente corretti dall'azienda produttrice, ha un incidente, spettacolare ma non gravissimo, che provoca la morte di tre passeggeri e il ferimento di parecchi altri, tra cui i conduttori e alcuni assistenti. L'azienda produttrice entra in febbrile attività per individuare le ragioni dell'accaduto - errore umano, guasto dovuto a mancata manutenzione da parte dell'azienda di trasporti, oppure (Dio non voglia!) difetto di fabbricazione. L'indagine si risolve nel corso di una settimana lavorativa e di intera nazione tira un sospiro di sollievo.

Sembra la storia del Pendolino deragliato a Piacenza, tranna che per il finale ottimistico: infatti probabilmente, non tra una settimana, ma tra, diciamo dodici mesi, nell'anniversario dell'incidente, stampa e Tvc i informeranno (sia per dire) degli ultimi sviluppi delle indagini condotte da una commissione d'inchiesta, e ci manderanno a dormire con l'illusione che qualcuno stia cercando di «far luce sull'accaduto». Sempre senza

# Un jet contro la Nazione

MARISA CARAMELLA

o quasi menzionare l'azienda produttrice dell'Etr.

Naturalmente il paese teatro dell'incidente di cui sopra non è l'Italia, ma gli Usa. E si tratta di un incidente *fictional*, non reale, raccontato da Michael Crichton nel suo ultimo romanzo, *Airframe*, non ancora uscito in Italia. Il mezzo di trasporto non è un treno della Fiat ma un jet della Norton Aircraft (concorrente di Douglas-McDonnell, Boeing, Lockheed e Airbus), uno degli ultimi modelli sfornati, un vero e proprio gioiello. L'azienda di trasporti non sono le F.S., ma una compagnia aerea cinese, la Trans Pacific Airlines, il volo il 545 da Hong Kong e Denver. E la rete televisiva che sente odore di bruciato nell'incidente e comincia a incalzare la portavoce dell'azienda costruttrice per po-

ter terrorizzare il paese all'ora di cena con la notizia della «bara volante» della Norton, non è, ovviamente, la Rai, ma una rete indipendente americana.

Ecco spiegato almeno il mistero di quei sei giorni impiegati per risolvere l'incidente. L'altro mistero, quello che circonda la folle danza del jet sopra l'Oceano Pacifico, verrà risolto da Crichton in 351 pagine di racconto mozzafiato. Nonostante l'autore non risparmi alcun dettaglio del funzionamento di un moderno gigante dell'aria, nonostante le suddette pagine siano fittamente costellate di sigle misteriose che indicano le più svariate qualifiche, aziende, commissioni o enti governativi, il lettore, anche quello che non ha paura di volare, non riesce a staccare gli oc-

chi dal libro. L'editore americano poteva risparmiarsi la campagna pubblicitaria che fa leva sulla diffusa perplessità dell'uomo sul fatto di muoversi come una creatura dell'aria: la descrizione dell'incidente dura poche pagine, e il resto del racconto riesce invece a convincere anche il più restio dei viaggiatori aerei che volare è meno pericoloso che andare al club il sabato sera.

*Airframe* non è un thriller *tout court*, ma un thriller tecnologico, e Crichton non è Stephen King ma un implacabile visionizzatore dei problemi posti dalle tecnologie avanzate, e un indefesso anche se critico sostenitore del progresso. *Airframe* è la storia di come una rete televisiva, con un notiziario settimanale diretto da una donna senza scrupoli e condotto da un insopportabile narciso, potrebbe mettere in ginoc-

chio una delle più fiorenti aziende Usa, e in pericolo migliaia di posti di lavoro.

Perché il libro possa saltare in testa alle classifiche anche in Italia, bisognerà però che il lettore finga, almeno per qualche ora, di vivere in un paese dove la Tv non è di Stato e non guarda in faccia a nessuno, per amore di audience, se non proprio di verità; dove a contendersi il privilegio di fabbricare e vendere aerei (o treni) sono non una ma quattro aziende, che si fanno la guerra tra di loro e la fanno all'europea Airbus; e dove sopravvivono eroi senza macchia e senza paura disposti a rischiare la vita per amor di azienda, se non proprio di verità.

Anzi eroine. Perché da qualche tempo gli autori di bestseller amano creare protagoniste di sesso femminile, seppur dotate di tutte le qualità e le caratteristi-

che di solito attribuite ai maschi: per amore di correttezza politica (e di vendita), se non proprio di verità. Dal Grisham de *Il rapporto Pellican* all'ultimo Ken Follet di *Il terzo gemello*, dove un'intrepida ricercatrice, assediata da una pleteria di «cloni» di sesso maschile, sbaraglia una banda di ricchi delinquenti che cercano di conquistare il potere politico supremo. Sempre in una settimana o giù di lì.

In *Airframe* le «donne con le palles» sono due. Casey Singleton, quarantenne, solida, madre single, tutta americana - la vedremo bene interpretata sullo schermo da Kelly McGillis - è vicepresidente della sezione Quality Assurance (QA) della Norton. «Quando sorgeva un problema, QA doveva assolutamente sviscerarlo e risolverlo», per sintetizzare le mansioni della nostra Casey allevata nell'Illinois in

una famiglia di soli uomini, sorella di ingegneri, figlia di un giornalista tutto d'un pezzo, moglie divorziata di un buono a nulla, convocata il mattino dell'incidente con un perentorio messaggio: BTOIYA, Be There Or It's Your Ass, espressione che si può tradurre con eufemistica eleganza come, Presentati immediatamente O Perdi Il Posto, oppure più volgarmente, come, Corri Se Vuoi Salvarti Il Culo.

Jennifer Malone, bella, aggressiva, raffinata, anoressica, cattiva e senza figli, è invece la direttrice del magazine televisivo *Newsline*. In comune, le due donne hanno una caratteristica: fanno sesso per gioco invece che per amore, come già gli uomini dei bei tempi andati. Ma la differenza c'è: Casey vorrebbe dormire con il suo amante, un collaudatore di aerei simpatico ma sfuggente; Jennifer invece detesta svegliarsi accanto a chiunque le ricordi la debolezza della sera prima.

Per tutta la durata del romanzo, le due donne si affrontano senza esclusione di colpi sul terreno una volta riservato a spie, agenti Fbi, avvocati e Pm di sesso maschile. E vincerà la migliore. Risolvendo, oltre che i problemi della Norton Aircraft, anche quelli dei lavoratori dell'industria aeronautica in generale, e dell'intera nazione, che rischiava di vedersi soffiare una commessa lucrosissima dai rivali europei, quei debosciati della Airbus. A insidiare il primato dell'industria americana, però, non sono soltanto i produttori europei di aerei, ma anche quelli di oggetti simbolo di decadenza e eleganza, quali gli orologi svizzeri o le scarpe italiane, indossati essenzialmente da giornalisti e intellettuali.

Be', un nemico esterno Crichton doveva pure trovarlo, per amor di vendite, se non proprio di verità. Che il simbolo dell'integrità tutta americana sconfigga quei pericolosi infiltrati della cultura europea che popolano i mass media è un finale di sicuro effetto. Crichton non ha mai visto, ovviamente, le trasmissioni di Santoro, o di Contanzo, o di Venier, altrimenti vivrebbe nella paura che gli americani possano avere l'idea di importare, oltre che le scarpe, anche la Tv all'italiana. Eliminando per sempre quel sacro terrore dei media che costringe la povera Casey a sbattersi da uno schermo televisivo a un traliccio, da un capannone a un test di volo diecimila metri sopra il deserto, per una interminabile ma fruttuosa settimana. Per SIC, Salvarsi Il Culo.

to doveroso pubblicare le poche pagine che nel 1988, in occasione dell'uscita del libro di Victor Farias su Heidegger e il nazismo, egli scrisse per il settimanale francese «Le Nouvel Observateur». In esse si trova il ricordo dello sgomento che il giovane allievo provò di fronte al totale disinteresse di Heidegger per le sorti dei suoi molti amici ebrei: lo sgomento di fronte a quello che più tardi sarà il suo silenzio sulla «soluzione finale» («un silenzio, in tempo di pace, sulle camere a gas e la morte nei campi, che oltrepassa il dominio delle deboli scuse, rivelando un'anima totalmente priva di sensibilità, nella quale si può percepire una sorta di consenso all'orrore»). Come a suo tempo Farias ha mostrato nel suo saggio su Heidegger, una analisi della riflessione filosofica sul nazismo non può non tener conto dell'atteggiamento umano mantenuto nei confronti dello sterminio.

EMMANUEL LÉVINAS  
ALCUNE RIFLESSIONI  
SULLA FILOSOFIA  
DELL'HITLERISMO  
QUODLIBET  
P. 96, LIRE 18.000

### RIFLESSIONI

Il saggio del 1934 di Emmanuel Lévinas sulla filosofia dell'hitlerismo

## Camicie brune in un corpo incatenato

LISA GINZBURG

politica del momento.

«Ad essere messa in causa (...) è l'umanità stessa dell'uomo»: con queste parole si conclude uno scritto che colpisce per la limpidezza e il rigore coi quali è stato pensato. Prima di formulare la sua drammatica condanna, Lévinas ha infatti percorso le linee teoriche fondamentali dell'ideologia nazista: ha osservato come le «potenze primordiali» che in essa sono contenute destino «la nostalgia segreta dell'animo tedesco»; ha ricostruito lo sviluppo filosofico del mondo occidentale, letto alla luce della «irreparabilità» che contraddistingue il tempo storico, determinando la fondamentale «inamovibilità di un passato incancellabile», ha mostrato come alla base dell'entusiasmo che il nazismo pone sul corpo («il biologico, con tutta la fatalità che comporta») ci sia un'idea dell'esistenza umana pensata non più come libertà, ma come «incatenato»

(*être rivé*), come allora l'essere se stessi coincide con l'accettazione di tale incatenamento, e come di qui derivano da un lato la necessità di pensare la società non come unità di spiriti ma di corpi - come razza, come consanguineità -, dall'altro il tragico recupero di una volontà di potenza nietzschiana intesa non più come solo ideale, ma come ideale che apparta nello stesso tempo la sua forma propria di universalizzazione: la guerra, la conquista».

La lucidità di queste considerazioni viene connessa, da Agamben così come da Abensour, all'influenza del pensiero di Heidegger. È indubbio che l'assidua frequentazione dei corsi universitari del grande filosofo tedesco (a Friburgo, a partire dal semestre 1928-29), comporta una svolta fondamentale per il giovane Lévinas. Ed è certamente nella fenomenologia di Husserl e Heidegger che gli

trova la principale chiave di lettura filosofica dell'hitlerismo: l'idea dell'*être rivé*, di una corporeità cui l'uomo nazista si trova inevitabilmente legato, scaturisce in modo evidente dalla riflessione heideggeriana circa l'«analisi dell'Esserci» - in quanto ontologia che conduce necessariamente a considerare la faticità, le diverse manifestazioni dell'essere. Tuttavia, sorprende come nessuno dei due saggi che accompagnano queste *Riflessioni sull'hitlerismo* metta in evidenza sino a che punto «il presentimento e il ricordo dell'orrore nazista» (sono parole dello stesso Lévinas, riportate nel risvolto di copertina) abbiano dominato l'intera biografia dell'autore, ebreo di origine lituana che ha intrattenuto nel corso di tutta la vita un dialogo incessante col Talmud e la scrittura biblica - e con l'esperienza non solo religiosa, ma drammaticamente umana, dell'ebraismo.

Non si può non tener conto di questa particolare convergenza tra

riflessione filosofica e personale coinvolgimento emotivo, e di quanto essa abbia significato, per Lévinas, una drastica presa di distanza dalla Heidegger autore de *L'autodiffinizione dell'Università tedesca* - il discorso del rettorato del 1933 in cui il maestro di Friburgo mostrava in modo indubitabile i suoi rapporti con il nazismo di Hitler, quei rapporti che lo stesso Lévinas confessò (nella conversazione con François Poirié del 1987) di non essere mai riuscito a dimenticare. E allora, pare lacuna a dir poco grave l'aver intrapreso una lettura del testo del '34 in chiave fondamentalmente heideggeriana, se pure in senso problematico (Abensour), o l'aver interpretato (Agamben) la riflessione di Lévinas solo come sforzo di «affrontare una volta per tutte la nostra imbarazzante prossimità col nazismo». Utilizzando le linee teoriche fondamentali del suo recente saggio *Homo sacer* (Einaudi, 1995), Agamben rinviene nelle Ri-

flessioni sull'hitlerismo quella rotura rispetto alle tradizionali categorie politiche (la distinzione tra diritto e fatto, tra essenza ed esistenza) che a suo avviso costituisce la grande novità - e modernità - della politica occidentale.

L'idea dell'«incatenamento» al corpo, attorno al quale Lévinas aveva costruito il suo breve saggio sul nazismo, può sì, come fa Agamben, essere letta come testimonianza dell'utilizzo del nuovo modello biopolitico della «nuda vita» (dove l'essere biologico e quello politico coincidono, poiché l'essere non è altro che i modi della propria esistenza); ma si tratta di una analisi manchevole e insufficiente, nel momento in cui essa non tiene conto delle implicazioni storiche e psicologiche che presiedono alla presa di posizione di Lévinas.

Insieme alla prefazione del 1990, scritta dal filosofo in occasione della traduzione inglese del testo delle *Riflessioni*, sarebbe sta-