

Sabato
22 aprile 2000

2

l'Unità

Giro d'Italia
cinema e paesaggi

APPENA PREMIATO PER PANE E TULIPANI, IL REGISTA SPIEGA IL SUO RAPPORTO CON LE CITTÀ CHE HA RACCONTATO NEI SUOI FILM: MILANO, TREVISO, TARANTO, VENEZIA

In «Pane e Tulipani» la casalinga di Pescara Rosalba viene dimenticata in un affollato autogrill, una classica icona del panorama estivo italiano. È l'occasione di una svolta, di un'avventura che la porta a Venezia, dove inizia una nuova vita. Nei film di Silvio Soldini nessun posto è mai un posto qualsiasi. Nessuna storia è indifferente al luogo dove si svolge. Dalla Milano di «L'aria serena dell'Ovest» e di «Un'anima divisa in due», alla provincia diverse e lontane di Treviso e Taranto raccontate in «Le acrobate», fino alla Venezia magica, surreale e insieme intima, amichevole dell'ultimo «Pane e Tulipani». Soldini racconta con passo leggero storie d'Italia che vivono in un paesaggio connotato. «È quello che mi piace del cinema: il peso dato alle immagini e il fatto di poter collocare storie e personaggi in ambientazioni precise. Mi capita molto spesso di uscire deluso da una sala, dopo aver visto film che potrebbe essere un medio o magari discreto prodotto televisivo, ma con il cinema c'entra poco, perché le immagini non hanno abbastanza peso. Non è quello il cinema che interessa me».

Milanesi, 42 anni, studi di Scienze Politiche a Milano e di cinematografia a New York, Soldini ha appena incassato una pioggia di David per il suo ultimo lavoro, premiato prima ancora che da una giuria, dal passa parola degli spettatori, che hanno amato questa commedia e sono corsi a riempire le sale. Anche se Soldini, come gli altri colleghi italiani, non minimizza l'irritazione per l'esclusione, a suo parere immotivata, della cinematografia italiana dal festival di Cannes.

Un narratore di storie urbane quindi. A parte Venezia, che in «Pane e Tulipani» ci racconta bella e ospitale, non banale e segreta, il tuo sguardo sulle altre città è sempre stato un po' amaro, disincantato. C'è forse un giudizio negativo, da parte tua, sulla qualità della vita urbana?

«Sì, è vero che c'è uno sguardo diverso, ma non c'è un giudizio. In fondo ho raccontato Milano in modi diversi: a quanto pare tutti hanno detto che nell'«Aria serena dell'ovest» avevo descritto una Milano solare, abbagliante, dalle forme architettoniche splendide, persino verde. Una Milano fin troppo accogliente. Per questo quella dopo, in «Un'anima divisa in due», l'ho voluta raccontare brutta, bella truci, fredda, invernale, direi piuttosto tetra».

Poi Milano, almeno nei film, l'hai un po' abbandonata.

«Faccio un tipo di lavoro che alla fine consuma rapidamente un paesaggio. Soprattutto un paesaggio urbano, perché quando diventa protagonista di un film, se non è semplice sfondo, non può andare bene per tutte le storie. Per questo sono andato a cercare altri luoghi per raccontare storie diverse. Questo è un problema del cinema, almeno del mio, molto diverso per esempio da quello della letteratura. Uno scrittore può raccontare dieci storie tutte ambientate a Milano, ma un regista non lo può fare, perché le immagini si consumano. L'unica città, che io conosco, diversa da questo punto di vista, è New York, dove ho vissuto due anni. New York in realtà è un insieme di tante città, molto differenti tra di loro. Ogni volta ne puoi utilizzare un pezzo, ed è sempre nuova. Per questo c'è sempre qualcosa da raccontare, anche per uno stesso regista. Basta pensare a come è riuscito a sfruttarla Woody Allen, anche se ormai pure lui sta guar-

Metropolis

Una immagine dal film «Pane e Tulipani»



L'intervista

Nei film di Silvio Soldini gli scorci metropolitani non sono semplici sfondi, ma veri protagonisti
«Amo il cinema dove le immagini hanno un peso»

Viaggio d'autore con la telecamera per raccontare storie di vita urbana

PAOLA RIZZI

dando altrove».

Milano è la tua città, ci vivi ancora?

«Sempre meno, diciamo che la mia casa è a Milano, ma ci vado sì e no una volta al mese. In questo momento non saprei dire dove vivo, sono sempre in giro».

In ogni caso nei tuoi film Milano è piuttosto difficile, un posto dove vivere, comunicare è arduo. C'è una Milano di cui hai invece nostalgia? Molti della tua generazione per esempio rimpiangono una Milano degli anni Settanta, più vivace, forse anche un po' meno cafona.

«No, per lo meno non posso dire di rimpiangere una città che io abbia vissuto. Perché se c'è una

Milano di cui in un certo senso ho nostalgia è quella dei navigli scoperti, quella attraversata dall'acqua, perché l'acqua dà una luce, un'apertura particolare. Guardando quelle fotografie d'epoca, vedi una Milano con poco traffico e le persone che si fermano a parlare. Una città con un centro abitato, non un centro commerciale, degli affari o della moda. Non tutte le città sono così. E non dipende dalle dimensioni. A Roma per esempio è molto facile darsi degli appuntamenti per strada. Comunque non ho un'opinione precisa della Milano di oggi, perché non la vivo molto, non mi attrae come città in sé, così come l'attuale gestione politica. E non trovo

più stimoli per metterla in scena. Per esempio di una cosa sono sicuro: dopo essere passato da piazzale Cadorna, (dopo l'intervento di risistemazione di Gae Aulenti ndr), sono sicuro che non potrò mai più girare una scena di un film in quella piazza, perché è stata imbruttita. Preferisco andare in un'altra città. In effetti poi mi sento un po' soffocare. C'è quest'aria di gente che ha sempre molto da fare».

Hai raccontato anche la periferia della città nel documentario «Nord in Lombardia»?

«Sì, ho cercato di raccontare il territorio, come è cambiato. Ed è molto cambiato. Il territorio a Nord di Milano, in Brianza, è una

città che non finisce mai, una città espansa con degli autentici orrori architettonici, un labirinto senza un centro e senza nemmeno dei centri, dei piccoli centri dove è molto facile perdersi, perché non esistono più punti di riferimento. L'impressione è quella di una città che è esplosa».

Deve essere stato difficile girare a Venezia, la città più olografica del mondo, in un certo senso ovvia nella sua indiscutibile bellezza, che hai scelto come luogo magico di «Pane e Tulipani».

«Sì, soprattutto è stato difficile girare le scene in cui Rosalba faceva la turista, senza scendere nella carolina, questa è stata la sfida. D'altra parte secondo me Venezia era

l'unica città d'Italia, vorrei dire del mondo, di quello che conosco io, dove poteva essere ambientata una storia come quella di «Pane e Tulipani», un po' spostata dalla realtà, direi galleggiante dalla realtà. Un mondo fiabesco, irrealista, distaccato dal naturalismo dei miei film precedenti, ma soprattutto da quel tipo di naturalismo imperante della commedia all'italiana, che io volevo evitare. Volevo fare una commedia, ma assolutamente non una commedia all'italiana. Venezia è una città che va in una direzione diversa rispetto a quella dove sta andando il mondo del 2000, per questo è il posto ideale per raccontare una favola».

Nei tuoi film i cambiamenti, le svolte esistenziali dei protagonisti sono sottolineati da cambiamenti di luogo. È necessario spostarsi per cambiare?

«Naturalmente no. Uno si può spostare anche stando nella sua stanza, con la fantasia, l'immaginazione, la lettura, però spostarsi aiuta. Quando viaggio in treno tra Roma e Milano, in quella sospensione del paesaggio, si aprono molte possibilità. C'è comunque una differenza: nei miei film precedenti di solito i personaggi inseguono, anche fisicamente, un mutamento in seguito ad una crisi, ad un bisogno di autenticità. Non così per Rosalba, che è semplicemente libera, disponibile alla novità e al cambiamento, senza preconcetti».

In «Un'anima divisa in due» hai raccontato, con un certo anticipo sull'esplosione della cosiddetta emergenza immigrati, le difficoltà dell'integrazione, attraverso la storia dei due protagonisti, un milanese e una rom che cercano di amarsi. Oggi le cose sembrano andare anche peggio, o no?

«Quando ho girato quel film, nel '93 gli stranieri erano di meno, oggi ce ne sono di più, ma non credo che le cose siano molto cambiate, molto peggiorate. Certo ci sono tanti fenomeni preoccupanti, però ci sono anche tante iniziative di integrazione, di dialogo, belle, importanti, di cui si parla poco. Di rom mi sono occupato anche più recentemente quando ho realizzato insieme ad Antonio Tabucchi un documentario sui campi nomadi di Firenze, baracopoli per le quali il Comune investe tanti soldi, in cui la gente viene di fatto tenuta rinchiusa, separata dal resto della comunità».

Ma ad un film ambientato in campagna non ci pensi?

«A me la natura, la campagna piacciono molto, la città a volte mi soffoca. E non mi dispiacerebbe affatto l'idea di ambientare il prossimo film in campagna, in qualche piccolo villaggio, dove sia percepibile il cambio delle stagioni, l'inverno, la neve, l'estate».

Quando l'auto è troppo «old»

GABRIELE CONTARDI

Bisogna fare un bel salto nel passato per tornare a quando le automobili erano come dichiarazioni dei redditi sventolate per le strade delle città. Erano i tempi delle vecchie Seicento, delle Millecento, delle Giulia, delle Fulvia e allora non si sfuggiva: possedere l'auto l'altra indicava con quasi assoluta certezza l'appartenenza a una determinata classe sociale. Ora non è più così. La grandissima varietà di modelli che intasano le strade delle nostre colossate metropoli rende impossibile trarre conclusioni sull'agiatezza o meno dei conducenti. Senza contare che ora vanno di gran moda le vetture piccole (più piccole sono meglio), con quella loro aria simpatica, un po' snob e perfino vagamente ecologica, anche se inquinano esattamente come tutte le altre. Anzi, perfino di più, considerando che le ridottissime dimensioni permettono un più numeroso proliferare, con tutte le nefaste conseguenze del caso. E poco importa se per qualcuno sia la seconda o la terza macchina e per altri l'unica: l'importante in fondo è che non si veda e non si sappia. Però, in quest'apparente democratizzazione delle quattro ruote, permangono comunque delle differenze. La più attuale è quella delle automobili non catalizzate. I poveri, in senso stretto, possessori di macchine del genere, ontadell'Europa intera, si trovano ora a dover prendere delle deci-

sioni: tenersi la vecchia macchina, ammesso che rientri nelle categorie compatibili con la benzina verde, approfittare degli incentivi governativi e fare le dovute modifiche oppure cambiare auto e non pensarci più. Probabilmente molti opteranno per l'ultima soluzione, visto che le case automobilistiche fanno a gara nell'offrire le promozioni più allettanti per la sostituzione dell'usato non catalizzato, «che vale zero», come recitano molte pubblicità. A questo proposito si potrebbe notare, per inciso, che qualcuno rischia di rimanere male nell'accorgersi che la sua macchina, frutto a volte di grandi sacrifici, è di colpo così poco considerata. Magari è stata trattata con tutti i riguardi, è stata usata con parsimonia (contribuendo a ammorbidire un po' meno l'aria), ha quindi un chilometraggio basso e nel complesso fa ancora la sua discreta figura. Però non vale più nulla. Insomma, sarebbe comprensibile qualche malumore, ma, visto che ci siamo, rottamandola e cambiamola.

Preso la decisione, si comincia a girare per i concessionari e si scopre che l'avventura è appena cominciata. Quella somma che la pubblicità sbandiera e che avevamo faticosamente messo in conto, comincia improvvisamente a lievitare. C'è l'I.P.T., ci sono le spese di demolizione (altro che zero, il nostro usato vale ancora meno. Non ave-

vamo pensato al funerale) e poi, soprattutto, c'è la grande giostra degli optional. La vettura base ha giusto le ruote, il motore e il volante, per il resto bisogna aggiungere altri quattrini. E allora via con l'airbag (come farne a meno? È una misura di sicurezza e magari un domani potrebbe diventare obbligatorio), il climatizzatore, l'orologio digitale, la vernice metallizzata (altrimenti ci focca andare in giro per dieci anni con una macchina giallo limone: di solito, insieme al rosso fiamma, l'unico colore non metallizzato disponibile), l'A.B.S. (è da pazzi rinunciare a un dispositivo con un nome tanto reboante, anche se magari non si sa bene cos'è), i cerchi in lega e via via, fino ad arrivare al navigatore satellitare. D'altronde per il pagamento non ci sono problemi. Se si rinuncia allo sconto rottamazione si può accendere una specie di mutuo agevolato e pagare la nostra vettura microscopica ma super accessoriata in un bel po' di anni. Certo, non si finisce mai, ma la rata è bassa e prima o poi magari vinceremo al superenalotto e ci compreremo il Jaguar in barba a tutti. A meno di non rinunciare del tutto all'auto. «Sali sul tram e ritroverai te stesso» leggiamo sul mezzo pubblico, mentre giriamo da un concessionario all'altro. E se gli dessimo retta? Anche se, piuttosto che trovare noi stessi, a volte ci accontenteremmo semplicemente di trovare un tram.

