

lunedì 20 agosto 2001

in scena

rUnità 19

divi

FANS DI MARILYN MANSON NO ALL'INCARCERAZIONE
Insulti, imprecazioni e preghiere. Sono quelle che si leggono sul sito internet di Marilyn Manson, il cantante sul cui capo pende un mandato di arresto emesso dalle autorità del Michigan per aggressione e molestie sessuali nei confronti di una guardia nel corso di un concerto. I fans del rocker hanno tempestato del cantante il sito web ufficiale del cantante con messaggi allarmati e furiosi: «Ho sentito dire che un tribunale gli darà due anni di prigione», scrive preoccupato un fan. «Vi prego, non mettetelo in prigione -scrive un altro- . Non so come farei senza di lui».

treset

TOM, PENELOPE & NICOLE, ULTIMA SFIDA (AMOROSA) A VERA CRUISE

Bruno Vecchi

CRUZ
Allora è proprio amore. Almeno fino all'uscita nelle sale di Vanilla Sky, il film galeotto di Cameron Crowe, remake di un film di Alejandro Amenabar, che è stato testimone dell'incontro tra Tom Cruise e Penelope Cruz. I due si sono anche fatti fotografare ufficialmente. Teneri sorrisi. Candidi abbracci. In nero lui, in bianco lei. Intanto, dall'altra parte del pettegolezzo, Nicole Kidman urla contro la pessima educazione che l'ex marito darebbe ai figli adottivi Connor (6 anni) e Isabella (8 anni). Hollywood trema. Soprattutto per il risultato al botteghino del film di Crowe. Dopo il fiasco di critiche di Il mandolino del capitano Corelli, la Cruz non può permettersi un nuovo flop. Altro che fidanzato e gossip.

VERA CRUISE

Nicole, nel frattempo, si consola sui set. La collaborazione con Lars von Trier è, finalmente, una realtà. Non basta. La Pathé ha deciso di finanziare In the Cut di Jane Campion. Il progetto era stato sospeso per le divergenze tra Universal e Miramax. Tratto da un romanzo di Susanna Moore, la storia è un dramma erotico che racconta il legame pericoloso tra una donna, professoressa all'università, e un poliziotto, che sta indagando su un omicidio. Le riprese inizieranno il prossimo inverno a New York. **VERO O FALSO**
Ancora Kidman. «Non penso di avere un modello al quale mi sono ispirata. In principio di carriera, ero ispirata e motivata dall'idea di recitare la commedia, più che da un'attrice o da un attore particolare. Comunque, certe attrici degli anni d'oro del cinema bucano veramente lo schermo. Per esempio, Carol Lombard: il suo aplomb, il suo mix tra senso dell'umorismo e femminilità: questo vuol dire essere sexy. Oggi apprezzo tutte le attrici della mia generazione. Le trovo tutte formidabili. Con una menzione speciale per Meryl Streep, che è fonte di ispirazione per tutte noi».

VERI AMORI
La moda del cortometraggio allunga la lista. A partire da agosto, 20 registi si metteranno a filmare Parigi in forma di corto, descrivendo l'incontro «amoroso» con i 20 diversi arrondissement della capitale francese. L'iniziativa è frutto di un'idea della neona-

ta Novem Production che dovrebbe riunire un incredibile cast dietro la macchina da presa. Infatti, Jean Luc Godard, Bertrand Tavernier, Woody Allen, Agnès Varda, Walter Salles, Tom Tykwer, Jan Kounen, Asia Argento, Philippe Decouflé, Guillaume Canet, Olivier Dahan, Mathieu Demy ed Emir Kusturica hanno già dato la loro disponibilità. Senza contare Fanny Ardant e Maggie Cheung, che per l'occasione potrebbero esordire alla regia. Le riprese di Paris, je t'aime dovrebbero durare un anno. Quanto ai minifilm, avranno la durata massima di 6 minuti.
GRAFFITI
«Mi sento come un allenatore. Vado sul campo con i giocatori e cerco di stimolarli», Luc Besson.

Com'è bella al cinema la mia auto

La Ds e la Due cavalli protagoniste dei film di Maurizio Sciarra e Clara Law

Gabriella Gallozzi

ROMA Hanno segnato un'epoca. Generazioni e costumi. Sono state oggetti di culto per appassionati, ma anche «simboli». Ed ora anche il cinema rende loro omaggio. Stiamo parlando di due auto che hanno attraversato la nostra storia: la Citroën Ds e la Due cavalli, di recente protagoniste sul grande schermo in *La Dea del '67* dell'hongkonghese Clara Law, e *Alla rivoluzione sulla due cavalli* di Maurizio Sciarra, vincitore dell'ultimo festival di Locarno. Entrambi due road movie, l'uno attraverso il deserto australiano, l'altro sulla strada per Lisbona, dove tre ragazzi rincorono il sogno della rivoluzione dei garofani.

A bordo di queste macchine, anche in Italia, hanno viaggiato intere generazioni. In epoche di contestazioni e battaglie politiche. Ce lo raccontano, infatti, due automobilisti doc, entrambi «nati» a l'Unità: Michele Serra ex-proprietario di una Ds e Marco Ferrari, autore del romanzo autobiografico che ha ispirato il film di Sciarra, di cui firma anche la sceneggiatura.

«La Ds è stata un'astronave in un'epoca di carriati a cavalli», attacca Michele Serra, col tono ispirato del fan, che però non ha ancora visto il film di Clara Law. «È stata la prima ad avere i freni a disco di serie, le sospensioni a gas che le permettevano di alzarsi e abbassarsi. Insomma, era rivoluzionaria sia dal punto di vista tecnologico che da quello estetico: quando uscì nel '55 fu scioccante per l'audacia e la bellezza straordinaria della linea». Lui la sua Ds l'ha «incontrata» a 25 anni. «Ancora oggi - prosegue - la ricordo come una persona non come una macchina. A lei sono arrivato alla fine degli anni Settanta per povertà. Conoscevo un meccanico che per pochi soldi rimette-

va in sesto questi «squali», come si chiamavano le Ds e allora mi decisi a comprarla. Del resto a l'Unità eravamo in sei o sette a possederne una». Quasi una «divisa», insomma. Anche perché, prosegue il giornalista, «sono sempre stato convinto che le macchine francesi fossero di sinistra, mentre quelle tedesche di

destra. So che è una teoria stupida, ma l'ho sempre pensato. Di sinistra sono soprattutto le Citroën, macchine in jeans, mentre le Mercedes sono auto in giacca e cravatta. Basta ricordare l'Ami 8, la R4 rossa, sono state auto di sinistra, macchine beatnik, anche nel lusso come la Ds, avevano sempre un tono di

anticontinismo». A bordo della sua Ds, in quegli anni di «anticontinismo», appunto, Michele Serra ricorda di aver fatto infiniti viaggi e ospitato «vagonate di amici». Una volta, dice, «è certo non me lo scordo, c'è salito persino Allen Ginsberg. Eravamo a Genova per un festival di poeti e io l'ho accompagna-

to fino a San Pier d'Arena. Certo che chi anni dopo mi rubò la macchina non può sapere che su quei sedili c'è stato il grande Allen». Ora, da «onesto padre di famiglia», come si definisce lui stesso, Serra viaggia su una monovolume, una Lancia z. «Però per me ho una coupé Fiat usata. Ma non sarà mai come la vec-

chia Ds. Oggi è tutto globalizzato e le macchine tutte uguali. Quella fu un'epoca irripetibile, pure per le automobili».

Ne è convinto anche Marco Ferrari che di recente, proprio per le riprese di *Alla rivoluzione sulla due cavalli*, è tornato a bordo di una di quelle storiche auto. Come fece vent'anni fa nel suo picaresco viaggio alla volta di Lisbona. E lui di questa macchina sa tutto. A cominciare da chi la progettò, prima della seconda guerra mondiale: monsieur Pierre Boulanger incaricato dalla Citroën di realizzare un'auto per i contadini francesi. Da allora la due cavalli ne ha fatta di strada. Fino a diventare la macchina simbolo del '68. «Era un'auto adatta per un sacco di cose - racconta Ferrari - . Per esempio le manifestazioni: dal tettino aperto si potevano sollevare megafoni e bandiere. Era una macchina essenziale che potevi tenere sporca come volevi. Tanto i genitori non la usavano. Perché il papà girava in Millecento e la mamma in Cinquecento». In quegli anni, prosegue Marco Ferrari, «per la mia generazione il modello comunicativo non era ancora quello hollywoodiano, ma quello francese che veniva da Parigi. Si ascoltava Jacques Brel si amava Truffaut. Ci si vestiva col giubbotto di pelle nera, la sciarpa, i pantaloni a campana. E chi amava tutto questo si comprava la Due cavalli». Soprattutto per viaggiare *on the road*. «Era un'auto, infatti, che ti consentiva una grande libertà di movimento - conclude -. E il viaggio, allora, era un simbolo di libertà. Quella libertà che per la mia generazione è passata attraverso la politica e la liberazione sessuale. Ecco per questo, invece, la Due cavalli non andava proprio bene: non aveva i sedili ribaltabili. Così viaggiando per l'Europa quando vedevi le Due cavalli ai bordi delle strade con le portiere posteriori aperte, potevi essere certo che lì dentro stava succedendo qualcosa».



“ Michele Serra: ho sempre pensato che le macchine francesi fossero di sinistra ”

Marco Ferrari: la Due cavalli era ottima per le manifestazioni. Dal tettino aperto si potevano far uscire megafoni e bandiere ”

cinemotori

Corre il mito delle quattro ruote da Cinecittà a Hollywood

Alberto Crespi

L Aurelia supercompressa di Gasman/Bruno Cortona nel Sorpasso, la Millecento che Alberto Sordi tenta di rifilare a Peppino De Filippo nel Segno di Venere, il taxi (ma che razza di macchina era?) di Mastroianni in Peccato che sia una canaglia, la Seicento che Tognazzi porta subito a fare il «vernissage» (ovvero, a caricare una passeggera sul Lungotevere) nell'omonimo episodio dei Mostri, la vettura con motore truccato che Manfredi/Piede Amaro deve preparare per la rapina a Milano in Audace colpo dei soliti ignoti. Eccoli lì, con uno sforzo mnemonico pari a zero abbiamo citato tutti e cinque i mostri della commedia all'italiana. Che è poi uno dei due universi in cui l'automobile al cinema può diventare una star. L'altro è ovviamente il cinema americano,

dove l'auto (ma spesso anche la moto, talvolta il camion) diventa lo strumento per attraversare il continente e mettersi «on the road» quando il cavallo è ormai superato dai tempi.

Ricordate il finale di quello struggente western moderno interpretato da Kirk Douglas. Solo sotto le stelle? Cowboy finito in galera per aiutare un amico, Douglas evade, va a vedere per l'ultima volta la donna che ama (una giovanissima, splendida Gene Rowlands) e poi fugge a cavallo inseguito dagli sbirri in elicottero. Riesce a dileguarsi, ma viene investito da un camion mentre attraversa una strada asfaltata. Più chiaro di così.

Per chi è ignorante di macchine e non distinguerebbe la Subaru modello base (protagonista di uno straordinario sketch di Aldo Giovanni & Giacomo) dalla McLaren di Hakkinen, le macchine dei film americani sono tutte uguali: nell'immaginario di-



Una scena del film di Maurizio Sciarra «Alla rivoluzione sulla due cavalli». Qui accanto la storica Aurelia ne «Il sorpasso»

ventano tutte Buick o Mustang o Chevy o Cadillac, come quella reclamata da John Belushi all'inizio dei Blues Brothers («La Cady! Dov'è la Cady, la Bluesmobile? Voglio dire, io esco di galera e il mio unico fratello viene a prendermi con una macchina della polizia!»). Altro esempio: «I got a '69 Chevy with a 396, fuelie heads and a Hurst on the floor», cantava Bruce Springsteen in Racing in the Street, vecchio classi-

co sui matti che si guadagnano da vivere con le corse clandestine. Che avesse una Chevrolet del '69 era chiaro, ma cosa fosse il 396, lo Hurst e le «fuelie heads» non l'abbiamo mai saputo, e la canzone era bellissima lo stesso (poi lui incontrava un «dude from L.A.», un fighetto di Los Angeles con una Camaro, lo spazzava via dalla strada e gli fregava la ragazza: che uomini!). Le corse clandestine fanno parte dei riti di passaggio

della gioventù americana di provincia: in tanti film americani, da Gioventù bruciata ad American Graffiti, c'è sempre un luogo oscuro ai margini della città (si, quel disco di Bruce si chiamava Darkness on the Edge of Town) dove i ragazzi si trovano la notte per vedere chi è più veloce nel mettere la vita in gioco.

Il mito è talmente vivo che nel giugno di quest'anno è uscito in America un filmetto, Fast and the Furious, che è costato 38 milioni di dollari e alla fine di luglio ne aveva già incassati più di 130, diventando il vero «caso» dell'estate Usa. Diretto da Rob Cohen, il film non schiera un divo che è uno (a differenza dell'altro film automobilistico dell'estate 2001, Driven con Sylvester Stallone e Burt Reynolds, che guarda caso è stato un fiasco nonostante parli di uno sport molto popolare negli Usa come la formula Indy), ed è talmente spudorato da avere nel cast un attore che si chiama Vin Diesel. Le vere star di Fast and the Furious sono le auto, tutte rigorosamente giapponesi: questione di sponsor ma anche di gusti del pubblico, perché il film si basa su un'inchiesta giornalistica che rivelava come le Honda fossero ormai protagoniste assolute di questi pericolosi GP notturni nelle periferie.

Naturalmente Cohen non ha alcuna ambizione sociologica: il filmetto ha psicologie azzerrate e preferisce concentrarsi sulle auto, esplorate e vivisezionate dalla macchi-

na da presa: grazie agli effetti speciali elettronici, l'immagine entra letteralmente «dentro» i motori, mostrandocene il funzionamento mentre sono al massimo sforzo. Dalla soggettiva del pilota (ormai infelicitata anche nelle riprese tv della Formula 1) alla soggettiva dell'auto: parafasando McLuhan, l'automobile non è più il mezzo, ma il messaggio (e l'unico personaggio che abbia un cuore, per quanto metallico).

Al confronto le gloriose macchinette della commedia all'italiana erano trattate di sociologia. Tutti i citati film italiani non sarebbero gli stessi senza la macchina giusta al posto giusto. Peccato che, come dicevamo, la nostra competenza in materia si ferma all'incontrovertibile fatto che 007 guida l'Aston Martin e Paperino la 313. Possiamo capire l'importanza di un'auto in un film ma di fronte a richieste più tecniche siamo come il villico caricato da Gasman nel Sorpasso, che chiede in ciociaro-abruzzese «ma che nun core 'sta macchina?». Qualunque trattato di motorismo si esaurisce per noi nella folgorante sintesi che il meccanico Piede Amaro, nell'Audace colpo, fornisce al figliolo che non distingue una quaglia da un'allodola. Anch'egli in mezzo ciociaro, spiega: «L'Ardea è più piccola dell'Aprilia che l'allodola è più piccola della quaglia. Tu basta che ti ricordi che la quaglia è grossa come l'Aprilia». E noi questo non l'abbiamo dimenticato; ma chi le ha viste mai, una quaglia e un'Aprilia?

Nel Salento la quarta edizione del festival dedicato a questa antichissima «musicultura». Sul palco i nuovi alfieri del tamburello pronti a scatenare il pubblico nelle danze

Nella notte della taranta in tremila al ritmo della pizzica

Mauro Zanda

MELPIGNANO Terra magica il Salento. Non esitano a definirla tale i festosi e accoglienti abitanti di questa porzione di Puglia, tacco d'Italia a sud della linea che collega Taranto a Ostuni. Massimo Manera, presidente del consorzio dei comuni della Grecia salentina, che assieme all'istituto Diego Carpitella e alla Provincia di Lecce organizza la quarta edizione del festival «La notte della Taranta» non ha dubbi in tal senso: «Anche i Santi sono magici da queste parti. Il nostro, San Giuseppe da Copertino, è un monaco rissoso che vola tra gli alberi». E forse c'è un'ancestrale consapevolezza nell'uso di un aggettivo che ricorda le origini pagane del

tarantismo: in principio malessere sociale che si manifestava attraverso un culto di possessione; poi sincretismo cattolico dove l'improbabile figura di San Paolo ha parzialmente rimosso quella del ragno: *Santu Paulu meu de le tarante pizzichi le caruse mmenz all'anche* («San Paolo mio delle tarante pizzichi le ragazze in mezzo alle gambe»), recita una delle pizziche più popolari della tradizione locale, ponendo il santo nell'ambigua veste di male e rimedio.

Terra magica il Salento, perché attraverso «La notte della Taranta» ha voluto e saputo dettare i tempi per un'evoluzione compatibile con le sue radici culturali. Parte del merito di questo rinascimento, oltre che all'inesauribile vena creativa dei suoi musicisti, va ascritta ad un pugno di giovani sinda-

ci che da anni si adopera affinché il recupero della tradizione non sia solo folklore. Sergio Blasi, «sindaco rock» di Melpignano, amico fraterno di Giovanni Lindo Ferretti e Gianni Maroccolo dei Csi, nonché promotore della leggendaria tournée sovietica dei Cccp, ama a tal proposito citare una frase di Franco Cassano: «Una tradizione è viva se riesce a parlare non solo a chi la custodisce e venera, ma a tutti gli uomini». Questo in luce l'imperativo fatto proprio dal festival, che dopo aver assegnato nelle passate edizioni i galloni di «maestro concertatore» a figure del calibro di Daniele Sepe e Joe Zawinul, è tornato quest'anno a collaborare per la seconda volta con Piero Milesi: la sua capacità di muoversi lungo il crinale della musica di frontiera (ha coprodotto *Anime Salve*

di De André ma ha anche realizzato progetti in ambito sperimentale) deve aver convinto gli organizzatori sulla giustezza dei suoi requisiti artistici. E il maestro milanese non è stato avaro di fronte a tanta attenzione, ipotizzando un ambizioso incontro tra musica classica e popolare. E così dopo dieci giorni di concerti sparsi per il Salento in cui si sono esibite vecchie e nuove glorie locali, si è arrivati sabato sera alla suggestiva conclusione tenutasi nel Comune di Melpignano, al cospetto delle antiche mura dell'ex Convento degli Agostiniani.

Dinanzi ad un pubblico numeroso ed appassionato (si calcolano circa trentamila presenze), Milesi ha messo assieme un ensemble di musicisti popolari e l'orchestra sinfonica Tito Schipa di Lecce; quaranta per-

a progetti musicalmente «eretici», dove la tradizione salentina sposa quella occitana e si lascia accompagnare dal basso elettrico e gli «scratch» del dj.

Alla fine però non c'è competizione tra i due, buoni amici, entrambi capaci di accendere la scintilla che rende davvero speciale la pizzica tarantata: il ritmo, il ballo. Un ballo adatto tanto al corteggiamento che a regolare i conti, come annotava anche Gramsci sui *Quaderni dal carcere* (ieri coi coltelli, oggi con la mimica). Ma soprattutto un ballo libero e liberatorio, forte di quell'energia che proviene dalla terra e ci avvicina al cielo.

E se la terra e il cielo sono quelli del Salento, la scintilla prima o poi è destinata a trasformarsi in magia.