

ex libris

Mi sono informato,  
c'è un treno che parte alle 7 e 40:  
non hai molto tempo,  
il traffico, lento nell'ora di punta,  
ti bastano dieci minuti  
per giungere a casa, la nostra...

«7 e 40»  
Mogol-Battisti

mostre

## BOCCIONI, UN FUTURISTA NEL MERIDIONE

Ibbo Paolucci

Catania 1899. Istituto tecnico «Agatino Sammartino». Umberto Boccioni si presenta agli esami per il diploma, ma viene rimandato in calligrafia, computeria e, cosa da non credere, in disegno. Verrà promosso a ottobre e quella «macchia» resterà come una stravaganza nella sua biografia. Come se Mozart fosse stato bocciato in musica o Leopardi in lettere italiane. Tant'è. Comunque chi voglia vedere quanto straordinario fosse il segno di Boccioni come disegnatore visiti la mostra esposta nella sede del Palazzo Arnone di Cosenza fino al 31 agosto (curatrice Nella Mari, catalogo Silvana Editoriale). La rassegna, che dopo Cosenza sarà ospitata a Roma, Lugano e negli Stati Uniti, presenta per la prima volta la raccolta di sessantacinque opere grafiche, disegni eseguiti a mati-

ta, penna, china, pastelli colorati, acquerelli, incisioni. Sono le opere del maestro acquisite nel 1996 al patrimonio dello stato e destinate alla Galleria nazionale di Cosenza.

Perché Cosenza? Perché Boccioni è nato in Calabria, a Reggio, il 19 ottobre del 1882 e, dunque, l'omaggio al maestro nella sua terra ha una tangibile motivazione, anche se, di genitori romagnoli, in quella città Boccioni è venuto al mondo per caso, essendo il padre impiegato di prefettura, assegnato a quella sede come a molte altre, Padova, Forlì, Genova, Catania. In quest'ultima città, semmai, Boccioni ha mantenuto radici più salde. È lì, infatti, che si è diplomato e che ha scritto il romanzo *Pene dell'anima* e, forse, anche un po' del lettore. Come letterato, infatti, non

risultò granchè. Nell'universo delle arti figurative, invece, resta come uno dei grandi del ventesimo secolo, pur essendo stato breve l'arco della sua vita, 34 anni in tutto. A Verona, il 16 agosto del 1916, volontario in un reggimento di artiglieria da campagna, mentre stava compiendo una normale esercitazione, venne sbalzato di sella e, calpestato dal cavallo imbrozzato, morì il giorno dopo. Moltissima, nonostante ciò, la produzione, da quando a Roma, guidato da Giacomo Balla, la sua prima strada fu quella del Divisionismo. La sua fama e anche la sua popolarità sono naturalmente legate ai dipinti futuristi, ultimo e splendido il ritratto del compositore Ferruccio Busoni. Meno noti i disegni, che meritano, eccome, di essere conosciuti.

Ma perché la Calabria e perché Cosenza? Rispon-

de Maurizio Calvesi, studioso di Boccioni sin dal 1953 quando pubblicò le prime ricerche sulla vita e sul catalogo dell'artista: «È più che giusto che una città del Meridione e in particolare della Calabria, come Cosenza, abbia deciso di assumersi il compito di testimoniare l'opera del grande pittore e di onorarne le origini. Lo dico in risposta a commenti talvolta ironici che ho percepito, considerazioni sul fatto che Umberto non trascorse a Reggio neanche tutto il primo mese di vita. Ma al di là del fattore della nascita, che pure ha un suo emblematico significato, la primissima formazione dell'artista avvenne non lontano da quello stesso luogo, al di là dello stretto, ed è un frutto di cui la cultura meridionale può andare orgogliosa, per il suo contributo sia pure cronologicamente circoscritto».

## I grandi scrittori e l'Unità

il volume  
da lunedì 11 agosto  
in edicola con l'Unità  
a € 3,30 in più

## orizzonti

idee | libri | dibattito

## I grandi scrittori e l'Unità

il volume  
da lunedì 11 agosto  
in edicola con l'Unità  
a € 3,30 in più

Matteo Pericoli

VITA IN CITTÀ

## I prigionieri di Manhattan

Il traffico di Manhattan è un fenomeno a parte, è un altro animale, direbbero qui. È un animale curioso, che può far paura alle volte, e ridere altre.

Io mi sono trasferito qui nel 1995, e ho resistito per tre anni senza moto prima di prendermene una. La moto a New York è una rarità. È così rara che cani e bambini, esseri sensibili a ciò che è inusuale, a ogni rombo mi abbaino - gli uni - e si voltano a fissarmi ipnotizzati - gli altri.

Ho comprato la moto che era novembre. Del primo inverno ricordo soprattutto il freddo indescrivibile e che in giro per la città, tra i milioni di macchine, mi pareva che a girare in moto fossimo sempre i soliti tre o quattro. Tanto che continuavo ad incrociare sempre lo stesso motociclista finché, ad ogni incontro, abbiamo iniziato a salutarci e a scambiarci il tipico pollice all'insù come a dirci «Sono ancora vivo malgrado il gelo».

Poi, con l'arrivo del primo caldo primaverile, sbocciarono gli immanicabili motociclisti della domenica. Vestiti di tutto punto - pelle da capo a piedi, giacche con le frange e con scritte colorate cucite sulla schiena - rombano per le strade di New York con le loro immacolate Harley Davidson, Ducati o BMW.

La moto qui non è un semplice mezzo di trasporto, un modo per evitare il traffico e scorrazzare a destra e sinistra, come è ed è sempre stato per me, ma uno *statement*. Chi ha la moto ha qualche rotella in testa che non va, è visto con sospetto, sa di cavalcare un oggetto che tutti considerano - forse a ragione - terribilmente pericoloso, e che quindi vede la vita in modo diverso. Un ribelle (da cui la giacca di pelle con le frange). La polizia soprattutto ci detesta, purtroppo. Mi sono beccato un gran numero di prediche e rimproveri (e multe) da poliziotti che, dopo avermi visto zig-zagare tra le macchine ferme per conquistare la pole position al semaforo, mi chiamano da parte e mi dicono cosa si può e cosa non si può fare in moto, cosa significhi rispettare gli altri, e così via. In termini pratici avere una moto è come avere un'auto, dall'aspettare in coda al semaforo al parcheggio.

Il parcheggio è il vero incubo. C'è un'area immensa di *midtown* a Manhattan in cui il divieto di sosta è ovunque, non c'è un metro che non sia vietato. Parcheggiare sul marciapiede? Un sogno, un lontano ricordo dei tempi in cui lasciavo la moto sotto casa a Milano per

Per un parcheggio si è disposti a tutto:  
girare per ore attorno all'isolato  
chiedere a chiunque s'incontra se va  
a spostare l'automobile, attendere  
che passino le macchine lavastrade.  
E poi ci sono gli ingorghi, i taxi...  
Cronaca di un'ordinaria giornata  
di traffico nella Grande Mela

l'ora di pranzo per riprendermela subito dopo. Ma l'angoscia da parcheggio qui l'hanno i proprietari di automobili, noi motociclisti la moto la possiamo almeno infilare, perpendicolare al marciapiede, tra due macchine. Loro no, i proprietari di auto devono trovare un parcheggio legittimo, cioè un parcheggio in cui la macchina: 1) sia lontana almeno quattro metri e mezzo dall'idrante - e di idranti ce ne sono due per lato di ogni isolato, 2) non sfiori nemmeno la riga che delimita le strisce pedonali e 3) sia dal lato giusto del lavaggio stradale (cosa a cui tornerò tra breve).

Di sera, al momento del rientro di tutti quelli che si avventurano al lavoro

Qui le regole da rispettare sono ferree, soprattutto quelle che riguardano le distanze dagli idranti (sono dappertutto) e dalle strisce pedonali

in macchina, si può vedere la stessa macchina farsi i giri intorno all'isolato di casa per ore e ore. La disperazione porta i cacciatori di parcheggi a chiedere alla gente che vedono uscire da un palazzo se, per caso, stanno andando a prendere una macchina e liberare quindi un parcheggio. Viene chiesto persino a me, quando esco di casa alle volte con il casco già in testa: «Stai uscendo?». Io dico di sì, e così mi seguono a passo d'uomo fino alla moto.

Ma la scena che preferisco è quella del lavaggio quotidiano. Mi viene un misto di tristezza e commossa solidarietà ogni volta che la osservo. Il lavaggio della strada avviene ogni giorno a lati alterni e per un'ora e mezza - di solito di mattina. La polizia, allo scoccare dell'ora del lavaggio, procede in frotte a distribuire multe a chi non ha o non sta spostando la macchina. Le multe, salatissime da quando il sindaco Bloomberg ha deciso di raddoppiarle per aumentare le entrate nelle casse della città, sono accompagnate da un adesivone giallo (difficilissimo da staccare) appiccicato su uno dei finestrini che dice: «Questo veicolo non permette alle autorità di pulire la strada». Ma la gente non molla; pur di non abbandonare il parcheggio, i proprietari delle macchine parcheggiate sul lato sba-

Il traffico caotico di New York nei pressi di Times Square. (foto France Presse) Sotto lo scrittore Don DeLillo

## in limousine con DeLillo

È una limousine bianca e «proustata», cioè insonorizzata grazie alla tappezzeria di sughero come la camera da letto di Marcel Proust, quella che trasporta Eric Michael Parker in un ingorgo per la strada di Manhattan lungo centottanta pagine, nell'ultimo romanzo di Don DeLillo *Cosmopolis*, in Italia pubblicato da Einaudi. Nell'arco di una giornata e dentro la macchina simbolo del vip, Parker compie un'intera parabola: parte da casa propria ricca nella maniera smisurata in cui lo sono stati alcuni dei giovani finanziari baciati dalla New Economy, brucia la sua fortuna in una pazzesca competizione con lo yen in caduta libera e, a fine giornata, finisce nelle mani del suo assassino. Il pretesto per la scarrozzata in limousine è un capriccio: farsi tagliare i capelli da un vecchio barbiere che lavora all'altro capo della città. Parker ha dotato la sua limousine di ogni accessorio tecnologico possibile, dalle attrezzature per farsi fare il quotidiano check up dal suo medico agli schermi al plasma su cui segue di secondo in secondo l'andamento delle borse mondiali. Misura la sua vita su nanosecondi e gli appare antiquato ogni accessorio tecnologico, anche il più raffinato e attuale.

Però la sua limousine, in quella giornata a Manhattan, va meno che a passo d'uomo: a bloccare il centro sono la visita del Presidente, il funerale di un rapper e una manifestazione no global. Eventi «straordinari» ma che gli automobilisti, come lui, imbottigliati nel traffico, sembrano subire come se fossero avvenimenti naturali, un'alba, un tramonto, la nebbia, un acquazzone.

m.s.p.



gliato finiscono per trascorrere tutto il periodo del divieto in macchina. Durante quest'ora e mezza se ne vedono di tutti i colori: genitori che intrattengono i figli, gente in giacca e cravatta che al telefono lavora o litiga, persone che leggono libri, scrittori al computer; tutti col tazzone di caffè a fianco, e pronti a prepararsi a partire se passa la polizia o a lasciare il passo al veicolo con gli spazzoloni rotanti che lava la strada. Appena passato, zacc!, si riinfilano nello stesso po-

La congestione è dovuta anche alla struttura urbanistica a reticolo e le moto a New York sono una rarità guardata con sospetto

sto e attendono il rintocco della fine del divieto per abbandonare la macchina. Sono i veri prigionieri dell'auto.

E poi c'è il traffico di Manhattan, l'altro animale di cui sopra, cioè il movimento di possenti fiumi di macchine, che ogni giorno entrano ed escono dall'isola attraverso i ponti che la circondano e i tunnel che la penetrano. La rivoluzione della rete stradale fu iniziata da Robert Moses nella prima metà del Novecento, con la costruzione di autostrade, viadotti e ponti, nel tentativo di organizzare il traffico. Il risultato fu invece di aumentarlo e renderlo più caotico, non riuscendo a consolidare (impresa forse impossibile) un sistema stradale di quasi 10.000 chilometri. Gli immensi ingorghi a Times Square, gli autobus che vanno a passo d'uomo e che, quando vanno, bloccano il traffico, sono scene quotidiane. Le grandi vie di accesso a corsie multiple, che dall'esterno dell'isola cercano di infilarsi a Manhattan, finiscono in molti casi per scontrarsi contro la trama fitta del traffico locale. Come un fiume che non trova sfogo, la massa allora si intoppa, e trabocca nelle strade secondarie.

In mezzo a tutto ciò ci sono poi i taxi che complicano la situazione. Il loro tipico colore giallo punteggia il traffico a qualsiasi ora del giorno o della notte. Zigzagano pericolosamente per le strade in cerca di un braccio alzato, o volano se invece trasportano un cliente. Sembrano essere ovunque. Ma come mai allora pare che proprio all'ora di punta, verso le cinque del pomeriggio, quando ce n'è più bisogno, scompaiano? I turni dei tassisti sono regolamentati da una legge che fa sì che il cambio di turno (di dodici ore) avvenga alle cinque del pomeriggio. In questo modo, sia che uno lavori a quello della mattina o a quello del pomeriggio/sera, ogni taxista può usufruire di almeno una parte dell'ora di punta.

Chiunque abbia sperimentato Manhattan sia con un taxi o con un mezzo pubblico si sarà accorto di un'altra caratteristica: gli spostamenti in direzione nord-sud sono molto più facili e rapidi di quelli est-ovest. È il risultato dell'espansione storica della città (dalla più vecchia estremità sud fino a quella opposta) e della sua forma, stretta e lunga. Nel cercare di coprire e servire la distanza lunga, ci si è scordati dell'altra. Persino Bloomberg ha tentato di risolvere questo problema designando, alla fine dell'anno scorso, una serie di strade che attraversano Manhattan in orizzontale dalle quali non si può svoltare finché non si sia arrivati dall'altra parte. Ma l'esperimento non ha funzionato. Anzi, ha aumentato gli ingorghi. E così, mentre continuo a zigzagare in moto tra le macchine, tra il caos dei taxi che mi tagliano la strada, la polizia che mi insegna come guidare, e le buche profonde che mi fan saltare dalla sella, alla fine quello a cui penso più spesso è quanto Manhattan somigli alla nostra penisola. Il West Side e l'East Side di Manhattan sono come le due coste, quella adriatica e quella tirrenica, separate, invece che dagli Appennini, dagli immensi grattacieli di *midtown* e, un po' più in su, dal verde e dai colli di Central Park.