

**TUTTI IN CODA** In un ferragosto del 1962 corrono sull'Aurelia i due protagonisti del «Sorpasso». Ecco come, prima e dopo il film di Dino Risi, il culto della velocità e il suo corrispettivo, la nevrosi da ingorgo, hanno influenzato cinema e romanzi

■ di Enzo Verrengia

## Sua Maestà l'Automobile dal viaggio al «crash»

### EX LIBRIS

*Il libro di poesia non è un libro normale, è un libro a pedali oppure a remi: obbliga il lettore a salirvi sopra e a fare la sua parte, muovendo i muscoli*

Ennio Cavalli

### Il libro da ritrovare

#### 1968: le profezie di Argan Dorflès e Servadio

«Uomo o automobile?» È il titolo interrogativo di un piccolo saggio collettivo uscito nel 1968. Tra le firme, quelle di Giulio Carlo Argan, Gillo Dorfles ed Emilio Servadio. Nei loro interventi si trova il rischio di una comunità che delega le sue funzioni basilari al trasporto individuale. Argan ne evidenzia il

progressivo impoverimento estetico, dovuto alla necessità di rinnovare lo stile delle automobili per giustificare la loro sostituzione, da cui dipendono crescita produttiva e posti di lavoro. Insomma, quella che Marcuse definì obsolescenza programmata. Dorfles, con la sua abituale vena anticipatrice, si spinge oltre il presente. Ipotizza un futuro nel quale il trasporto avverrà con mezzi differenti e ravvede i primi segni di culto

retrospettivo. Fin dal '68 si segnalano i collezionisti di auto d'epoca. Più inquietante la panoramica di Emilio Servadio, che applica alle modalità di comportamento - aggressività, soggezione, compromesso - le mutazioni sopraggiunte con la mobilità di massa. Perché «l'uomo si trova in possesso, quando guida, d'una potenza sproporzionata alle possibilità naturali». e.v.

L'umanità che si sposta su gomma supera i fine settimana estivi e tutti gli altri esodi obbligatori con il relativo tributo di vittime alle divinità industriali della motorizzazione. Per quelli rimasti fra le lamiere, la vacanza è stata un viaggio di sola andata. La conferma crudele di un altro aforisma di Ennio Flaiano: «Ci sono molti modi di arrivare, il migliore è di non partire». E già che nella sua nautica Pescara, dilatata e nel contempo ingolfata per il solito paradosso dello sviluppo, oggi le statistiche segnalano una media di tre morti stradali al giorno, per investimenti o collisioni.

Ma i dati di una provincia adriatica si moltiplicano per quelli di ogni territorio civilizzato, e hanno avuto i decenni dello sviluppo per accumularsi.

Le code di ferragosto del 1962 in *Il sorpasso* di Dino Risi preludono al frontale che distrugge l'amicizia nascente fra il quarantenne navigato e il ventenne appena svezzato, che resta nella carcassa dell'Aurelia. Vedono di peggio quelli di *Week End*, di Jean-Luc Godard (1967), che da Parigi si addentrano in un girone infernale di violenza che non esclude il cannibalismo. Il patto sociale finisce per congestione stradale. Come in *L'ingorgo - Una storia impossibile*, di Luigi Comencini (1979). Jacques Tati è meno apocalittico, però altrettanto pessimista, quando fa muovere *Monsieur Hulot nel caos del traffico* (1971).

Estate 2007. Alle fiamme degli incendi, sul Garga-

### «Il paesaggio si è messo in movimento» annotò Victor Hugo dopo il suo primo viaggio in treno. Era l'Ottocento

no e altrove, si aggiungono le vampate dei veicoli che esplodono raggiunti dal fuoco e disseminano nell'aria macerie di consumi. Come nell'ultima scena di *Zabriskie Point*.

«Il paesaggio si è messo in movimento» scrisse Victor Hugo dopo il suo primo viaggio in treno. Si capovolge l'impressione visiva. L'uomo che avanza ad alta velocità in un mezzo meccanico torna ad illudersi di essere immobile al centro di una totalità che gli scorre dinanzi. È il trionfo della sensazione soggettiva, che negli anni '60 del XX secolo tornerà elevato alla massima potenza con le droghe allucinogene. Non a caso, l'esperienza con l'Lsd si chiama *trip*, viaggio, eppure si fa da fermi.

L'ascesa di questo ego ipertrofico e deviante apre la via all'inner space, lo spazio interiore, che diventerà territorio privilegiato delle esplorazioni narrative dell'inglese James Ballard, autore del romanzo *Crash*, pubblicato nel 1973, da cui nel 1997 trasse l'omonimo film il canadese David Cronenberg. L'abitacolo dell'automobile costituisce il ricettacolo di una coscienza a idrocarburi, le cui espressioni esteriori sono le corse su quattro ruote, e i cui orgasmi non possono che coincidere con gli scontri. Protagonisti della vicenda sono infatti uomini e donne che raggiungono l'apice sessuale con gli incidenti e sviluppano un'estetica dell'eccitazione basata sulle protesti ortopediche. Il personaggio di Vaughan, che muore all'inizio del romanzo, viene così ricordato dalla voce narrante: «L'intrico di lame cromate e cristallo infranto rappresentava per lui la fossilizzazione eterna del tempo e dello spazio intimi di un individuo».

Ma Ballard non si ferma al cosmo compresso, racchiuso, dell'automobile. Ne esplora i volumi che si schiudono fuori, quelli della percorrenza. In *L'isola di cemento*, con una variante che ha del kafkiano, descrive un naufragio che non si verifica lontano dalla civiltà ma nel pieno di un'arteria autostradale poco distante dal centro di Londra, dalle parti di Marylebone. L'architetto trentacinquenne Robert Maitland esce con la sua Jaguar allo svincolo di Westcott e un cedimento del pneumatico anteriore sinistro lo fa volare contro il guard-rail. A 120 chilometri orari, superato il limite di velocità, le leggi della fisica sono implacabili. L'uomo finisce in uno spiazzo triangolare incolto situato fra le direttive di asfalto che s'incro-



Un fotogramma da «Crash» di David Cronenberg tratto dall'omonimo romanzo di Ballard

ciano per smistare il traffico ininterrotto della capitale britannica. E in pochi minuti, Robert si trova escluso dall'universo conosciuto, dalle leggi che regolano la convivenza civile, dalle certezze della quotidianità. Come accade a chiunque abbia sperimentato la sgradevole sensazione di trovarsi in panne in epoca anteriore ai telefonini o anche adesso, nelle zone dove non c'è campo. Maitland scivolerà sempre più irrimediabilmente al di là dell'esistenza ordinaria, fino a rifiutarla. L'automobile l'ha condotto in un universo alieno che però si trova accanto a quello conosciuto, parallelo, come ipotizzato dalla fisica quantistica. Otto anni prima di *Crash* era uscito negli Stati Uniti il saggio di Ralph Nader *Unsafe at Any Speed*

(Pericolosa a tutte le velocità), circostanziato atto di accusa verso un'automobile vera, la Convair, della General Motors, col motore posteriore. Il tasso di incidenti che coinvolgevano la vettura era tale da richiedere interventi di tutela del consumatore. Infatti ne scaturì dapprima il movimento del «naderismo», dal nome dell'autore, poi del «consumerismo». Quanto alla Gm, perse la causa contro Nader e dovette ritirare la Convair. Tutto perché, trattandosi di un'automobile la posta in gioco riguardava praticamente il grosso della popolazione.

Che cosa aveva compreso Henry T. Ford nel 1910 se non che il paesaggio doveva mettersi in movimento per tutti, in uno spazio personalizza-

to e su misura? Nacque così la prima utilitaria di massa, il mitico Modello T, prototipo di tutti gli incubi su quattro ruote, che arriveranno alla vettura rossa in lotta di sopravvivenza contro l'auto-articolato di *Duel*, mitico film d'esordio di Steven Spielberg del 1971. Più oltre, alla demoniaca *Macchina nera* di Elliot Silverstein (1978) e alla *Christine*, di Stephen King. E tanta negatività non sarà riscattata dalla Tucker celebrata in pellicola da Francis Ford Coppola nel 1988.

Una congerie di mitologie stradali tutte accomunate dal gioco proibito con l'incidente. C'è naturalmente la corsa verso il precipizio di *Gioventù bruciata*, di un Nicholas Ray che negli Stati Uniti può osservare in anticipo l'imbarbarimento delle

tribù giovanili nella società contemporanea fin dal 1955. Da lì vengono le tragedie del sabato sera. Neanche la citazione più ammorbida che ne fece George Lucas in *American Graffiti* (1973) stempera il cupo rituale notturno della morte per strada, del paesaggio visto in movimento fino al nero dell'ultimo fotogramma. Cioè quello che cerca ossessivamente il personaggio interpretato da Brian Newman in *Punto Zero*, gioiello del New American Cinema, diretto nel 1971 da Richard Sarafian. Un ex poliziotto che ha assistito allo stupro di gruppo commesso da colleghi, deve consegnare un'auto velocissima da Denver a San Francisco. La traversata continentale acquisisce la forma di una simbiosi col mezzo, sulla cifra di una velocità in crescendo, indomita trasgreditrice dei codici stradali. Col prevedibile risultato di un'apocalisse finale che non si esaurisce nella morte del protagonista. Se per lui il paesaggio si è spento, per l'America forse il sogno si trasforma in un incubo.

In *The Program*, il film di David S. Ward uscito nel 1993 e tanto temuto per i rischi di emulazione, alcuni universitari americani si sdraiano sulle autostrade per sfidare la possibilità di restare schiacciati. Una resa dichiarata e suprema alle divinità della motorizzazione.

Perfino Herbie, il «maggolino tutto matto», non dista troppo dagli orrori di lamiera che evoca *Crash*. La macchina umanizzata degli studios di Walt Disney è forse peggio di un contenitore di coscienza: è essa stessa una coscienza. Che si manifesta con prodezze sull'asfalto dagli effetti comici ma dalle implicazioni terribili. Anche quelli che provoca Herbie sono incidenti.

Per non dire di un simbolo automobilistico nel quale ancor di più si intrecciano voyeurismo, feti-

### Nel 1997 Cronenberg ci presenta uomini e donne identificati col loro mezzo. Per loro l'orgasmo coincide con lo scontro

cismo e violenza. L'Aston Martin di 007 alla quale tutto è possibile, dall'uccidere con mitra incorporati al provocare incidenti mortali con getti di olio e cortine fumogene, nonché, col famoso sedile eiettabile, liberarsi di passeggeri molesti.

In un romanzo dalle pretese più modeste di *Crash*, *Il ponte di quattro giorni*, di George Henry Smith, la crescita degli scontri dipende da un risveglio della vita nelle macchine. Dopo essere state troppo a lungo guidate, decidono che possono fare a meno degli uomini.

Una demonizzazione piuttosto facile, didascalica. Un allarme più articolato contro i pericoli e le distorsioni da eccessi automobilistici viene da Ray Bradbury in *Fahrenheit 451*, dove, oltre a bruciare i libri, l'uomo oblitera se stesso in folli corse su veicoli a reazione. Clarissa, una ragazza che coltiva il dissenso dal mondo, afferma: «A volte mi coglie il dubbio che gli automobilisti non sappiano cosa sia l'erba, o come siano i fiori, perché non li hanno mai visti passandoci vicino con lentezza». Ecco a cosa di può arrivare dopo che il paesaggio si è messo in movimento.

### CLASSICI IN VALIGIA/8

## Che pacifista il Ruzante targato Busi

ROBERTO CARNERO

**B**ravo Aldo Busi! Dopo aver tradotto diversi classici inglesi e tedeschi (da Goethe a Carroll, da Schiller ai fratelli Grimm) e anche il *Decamerone* di Boccaccio «da un italiano all'altro» (cioè dal volgare trecentesco a una lingua più vicina alla nostra), il noto scrittore ora ci dà una versione in italiano contemporaneo di un capolavoro della letteratura rinascimentale. Si tratta dei

*Dialoghi* del Ruzante, pseudonimo (dal nome del suo personaggio più famoso, uno zotico dalla parlantina vivace) di Angelo Beolco (1496 ca - 1542). Figlio illegittimo di un medico padovano, visse per lo più nella città del padre e soprattutto nelle campagne circostanti, dove ebbe modo, lui letterato, di conoscere l'ingenua e salace spontaneità del mondo contadino. Grazie alla munificenza di un mecenate, Alvise Cornaro, ebbe modo di comporre commedie e dialoghi, testi che spesso recitava in prima persona.

Scriveva in dialetto «pavano», la lingua in cui sono composti anche i due dialoghi che Busi ha tradotto. Nel primo, *Parlamento de Ruzante che iera vegnù de campo*, il protagonista torna dalla guerra e trova la moglie accasata con un uomo d'arme che è in grado di garantirle un tenore di vita più alto. Lui protesterà per riavere la legittima consorte, ma in cambio incasserà dal ganzo una solenne bastonata. Anche nel secondo dialogo, dal titolo *Bilora*, troviamo un contadino che reclama il

possesso della moglie, la quale, pure in questo caso, ha trovato una sistemazione più comoda.

Nella scoppiettante traduzione di Busi, i testi riacquistano una freschezza vicina, evidentemente, a quella di quando furono pubblicati per la prima volta (il testo originale a fronte consente di operare, volendo, il confronto). Soprattutto si trattava di rendere il ritmo del parlato popolare, reso dal Ruzante attraverso il ricorso a un dialetto radicato nel territorio padovano sin dal Trecento. Una lingua e una sintassi veloci e teatrali. Non a caso Angelo Beolco è considerato uno dei massimi autori di teatro del suo secolo, il XV.

Passando dalla «forma» al «contenuto», il traduttore - nota Marco Cavalli in una premessa all'edizione - ha colto «con esattezza il battito isocrono dei due cuori che albergano nel corpo della lingua di Ruzante: la protesta contro il mondo che discrimina tra il ricco feudatario e il servo della gleba e

condanna quest'ultimo a combattere, perdendolo, le guerre decise dal primo; l'impazienza del servo non di azzerrare finalmente i privilegi economici e di ceto, ma di subentrare al posto del padrone nel loro godimento».

Particolarmente forte questa cifra pacifista *ante litteram*, sin dall'inizio del primo dialogo, dove Ruzante inveisce pesantemente contro chi l'ha mandato in guerra: «Che gli venga un canchero anche al campo, alla guerra, ai militari, e ai militari e alla guerra e al campo! Col cacchio che mi acciappi un'altra volta partiam-partiam-partiam! Ma parti te e la vaca che t'è caga!».

### I Dialoghi



traduzione di Aldo Busi  
pagine 154, euro 8,40

Ruzante

Oscar Mondadori