



Università
Ca' Foscari
Venezia

Corso di Laurea in
Filologia e letteratura italiana
Ordinamento ex D.M. 509/1999

Tesi di Laurea

Geografie Corsare
I territori marginali nei reportage di Paolo Rumiz

Relatore

Ch. Prof. Francesco Vallerani
Ch. Prof.ssa Ricciarda Ricorda

Correlatore

Ch. Prof. Francesco Visentin

Laureanda

Maria Vittoria Luigia Novati
Matricola 835869

Anno Accademico

2015 / 2016

Non posso affermare con sicurezza che questo sia il migliore dei mondi possibili.

Posso sostenere tuttavia di aver ricevuto i migliori dei genitori possibili.

*A mio padre. Per tutte quelle volte in cui, in macchina, mi ha chiesto: «Che fiume è questo?»,
e io un giorno, finalmente, seppi rispondere.*

A mia madre. Coi che non ha bisogno di alcuna prova per avere fiducia in me.

Grazie.

Indice

Introduzione	1
1. Paolo Rumiz e la letteratura di viaggio	8
1.1. Il “reportage narrativo” come genere letterario.....	8
1.2. Il reportage narrativo in Italia: una tradizione	16
1.2.1 Guido Piovene: la fiducia nel progresso	17
1.2.2 Giorgio Manganelli: un approccio «geocritico»	24
1.3. Il manifesto di Paolo Rumiz: “Istruzioni per un viaggio perduto”. Un “breviario vagabondo”	27
2. Raccontare i luoghi: la geografia in Rumiz	35
2.1. Lo spazio nel testo letterario: il luogo e la sua rappresentazione	35
2.2. Il senso del luogo: paesaggio mentale e coscienza territoriale	42
2.3. La semiologia del paesaggio: segni e simboli del paesaggio italiano.....	49
2.4. Il paesaggio tra ibridità e frontiere.....	52
3. Amnesia del territorio: il paesaggio della Valle del Po	58
3.1. Pensare il fiume: percezioni culturali e approcci letterari	58
3.2. Gli scrittori-viaggiatori e il fiume Po	68
3.2.1. Guido Ceronetti: l’Idiota e la Bellezza	70
3.2.2. Gianni Celati: l’immaginazione nel paesaggio	74
3.2.3. Ermanno Rea: pragmatismo ambientale	81
4. Rumiz e il fiume Po: Morimondo	86
4.1. La scelta del mezzo: il “navigante” Rumiz.....	86
4.2. Dalle puntate al libro: da “Alla scoperta del Po” a “Morimondo”	92
4.3. Interruzione del fiume, interruzione della narrazione	101
5. La centralità del margine: Le case degli spiriti	111
5.1. Le fragilità del paesaggio tra memoria e ri-narrazioni.....	111

5.2. <i>Un recupero dei luoghi: “Le case degli spiriti”</i>	113
6. Un centro divenuto marginale: <i>L’Italia in seconda classe</i>	129
6.1. <i>Treni e stazioni, spazi acquisiti ma in mutamento</i>	129
6.2. <i>La “Transitaliana”: “L’Italia in seconda classe”</i>	135
Conclusioni	145
Bibliografia	149

INTRODUZIONE

Di fronte a un mondo che sviluppa incessantemente tecnologia e interconnessione, dove per “mondo” ci si riferisce all’odierna cultura occidentale – riscontrabile oggi non solo nel tradizionale continente europeo e nord americano, ma anche in tutte quelle entità geografiche, in Asia e in America Latina, che ad essi tendono sempre più, economicamente e socialmente, ad ispirarsi –, affrontare una riflessione sulla marginalità è, se non proprio doveroso, quantomeno auspicabile. Grazie alla continua e rapida evoluzione tecnologica, luoghi sempre più lontani sembrano essere sempre più connessi e collegabili; paradossalmente, al contrario, si sono venuti a creare spazi sempre più chiusi ed elitari, in contrasto con un ampio ventaglio di territori considerati ormai economicamente periferici e non rilevanti. Quando si parla di *marginalità*, ci si riferisce non soltanto a uno spazio geografico, ma anche ad uno culturale:

[...] l'atto di vedere e costruire un luogo come marginale comporta sempre, nella sua forma più elementare, l'atto di posizionarlo in relazione ad un altro luogo visto come centrale. A questa prima operazione seguono poi altre associazioni o connotazioni simboliche che finiscono facilmente per appiccicarsi a quel luogo e ai suoi abitanti. Questo significa che nella nozione di marginalità il binarismo di soggetto e oggetto, se stessi e l'altro, noi e loro, qui dentro e là fuori, è costruito come espressione di una determinata rappresentazione spaziale.¹

Ma se il luogo marginale è qui descritto da David Forgacs nella sua connotazione negativa – non solo in termini di luoghi svantaggiati perché geograficamente lontani (ai margini, appunto) rispetto ad un centro, ma anche nei termini di una «reale pratica spaziale di segregazione o espulsione»² di determinate categorie di individui –, in altri casi esso viene osservato e raccontato con il preciso scopo di “ricollegarlo” al centro, in modo tale da poter notare i difetti di quest’ultimo partendo da quel territorio situato “alle estremità”, connotato negativamente.

Molti dei reportage di Paolo Rumiz, da questo punto di vista, trovano una precisa significazione: il racconto di pratiche ormai considerate marginali, di luoghi e di percorsi di viaggio ritenuti marginali, è una forma di resistenza non violenta non solo ad un sistema economico e culturale che il giornalista-scrittore non condivide, ma è inoltre una

¹ D. FORGACS, *Margini d'Italia. L'esclusione sociale dall'Unità a oggi* (2014), trad. di L. Schettini, Roma-Bari, Laterza, 2015, pp. XIX-XX.

² Ivi, p. XXI.

resistenza alla perdita di memoria di certe pratiche in grado di ricollegare l'essere umano al proprio territorio, e tale amnesia è favorita da determinate logiche economiche.

Fuori dal mondo industrializzato e consumistico troviamo i paesaggi della emarginazione e della crisi, con i residui brandelli dell'esotismo e della ruralità [...], invasi anch'essi dai detriti della grande macchina industriale, vero cimitero d'immagini [...]. Ma ormai una fitta rete di scambi e di interessi avvolge il pianeta e tutti i paesaggi ne restano segnati. I problemi del mondo d'oggi riguardano l'organizzazione di questi scambi e la connessa utilizzazione degli spazi, ormai sempre più saturi e problematici.³

Interventi che sconvolgono il paesaggio, dettati da logiche che prescindono dal contesto storico-geografico, portano l'individuo (e le generazioni successive) a non riconoscerlo più e, di conseguenza, a non riconoscere neppure sé stesso come appartenente a quel paesaggio e alla storia che in esso si rappresenta. Se è vero che in passato la creazione di nuovi spazi abitativi è stata «il frutto di una deliberata strategia attuata dalle autorità [...] per indebolire il potenziale di protesta organizzata dalla classe lavoratrice»⁴, anche in epoche più recenti il senso di spaesamento, dovuto ad interventi edilizi attuati nel corso degli ultimi cinquant'anni, ha garantito nel nostro Paese (e garantisce tutt'ora) il silenzio/assenso della maggior parte della popolazione di fronte a nuovi interventi,

Perdere il "Luogo" significa dunque perdere la possibilità di pensare il proprio contesto, e soprattutto di pensarsi nel proprio contesto; significa subire un attacco alle proprie capacità di significazione, un attacco ai propri ordini di riferimento più basilari e più banali, di cui siamo quasi consapevoli nelle situazioni di normalità.⁵

La perdita di possibilità di intervento da parte di ciascun individuo sul proprio territorio – e l'interventismo “dall'alto” di entità estranee anche alla politica locale – impone necessariamente un cambio di prospettiva di abitudini, di usi, consumi. Il singolo è divenuto, quasi inconsapevolmente, in seguito a continue concessioni edilizie per nuovi, enormi, ipermercati, centri commerciali e di tangenziali che li colleghino fra loro, *consumatore*. Si tratta di un mutamento *inconsapevole* proprio per quel noto «ritardo formativo su tematiche territoriali»⁶ che caratterizza il nostro Paese, ma ancor più per il disinteresse quasi generale rispetto a questi argomenti, per quella «diffusa ignavia e

³ E. TURRI, *Antropologia del paesaggio*, Venezia, Marsilio, (1974) 2008, p. 21.

⁴ D. FORGACS, *Margini d'Italia*, p. 22.

⁵ F. VALLERANI, *Italia desnuda. Percorsi di resistenza nel Paese del cemento*, Milano, Ed. Unicopli, 2013, p. 42.

⁶ Ivi, p. 28.

apatia tra la gente perbene»⁷ che non li rende importanti per il dibattito pubblico. Si potrebbe dire che se persino una testata nazionale dedica spazio all'evento di apertura di un noto mobilificio (del nuovo e più ampio spazio di vendita, accanto al più piccolo edificio preesistente)⁸, il processo da individuo a consumatore (e il suo conseguente disinteresse per il territorio che lo circonda) è definitivamente compiuto. Compiuto nella misura in cui il nuovo *consumatore* ha mutato la propria geografia mentale del territorio, ha allargato il suo orizzonte – anche grazie all'intervento massiccio dei *media* (prima quello televisivo, poi quello di internet) – modificando, di conseguenza, le sue priorità e i suoi punti di riferimento:

[...]anche il montanaro che vive nel suo villaggio, anche il contadino che vive tra le risaie è partecipe, più o meno direttamente, di un'organizzazione diversa. Le strade che oggi si inseriscono violentemente in territori rurali e fino ad oggi rimasti segreti, sia pure spesso appena sfiorando i villaggi, introducono questi legami nuovi. L'abitante locale sa ormai che dipende dalla capitale o dalla grande città; anche la vecchia montanara che non è mai stata in città è potentemente legata a un «cuore» motore attraverso i *media*, il suo spazio cosciente si allarga. Dalle relazioni promosse dalla città anche il contadino non può più prescindere nel suo stesso agire nel paesaggio.⁹

È possibile pertanto che oggi una persona sia in grado di sapere come raggiungere un grande ipermercato e non, magari, come raggiungere le sponde del fiume che passa attraverso la propria città, in quanto non rientra più fra le sue priorità geografiche.

Tuttavia ci sono degli spazi in cui, fortunatamente, si ha ancora una certa libertà di manovra; spazi in cui è ancora lecito chiedersi se il sistema economico entro cui viviamo attualmente sia perfetto così com'è, se il nostro vivere sociale sia mutato in meglio o in peggio nel corso del tempo. Uno di questi è proprio lo spazio letterario, in cui Paolo Rumiz non si trova affatto – ci sia concesso il gioco di parole – fuori luogo.

In questo lavoro sono proposti tre reportage dell'autore il cui filo rosso è una resistenza al contemporaneo sistema economico, politico e sociale italiano, attraverso la scelta di alcuni percorsi marginali. Si tratta perciò di geografie «corsare», percorsi alternativi e spesso dimenticati dai più, come spesso l'autore sostiene nei suoi reportage, con una chiara eco pasoliniana nell'uso di questo termine. Il primo è marginale in quanto entità

⁷ Ivi, p. 69.

⁸ Mi riferisco ad un caso avvenuto recentemente nella provincia da cui provengo: alla notizia che il mobilificio vendeva pezzi scontati del 50% o 70%, al primo giorno di inaugurazione si sono presentate ben trentamila persone. In: http://brescia.corriere.it/notizie/cronaca/16_settembre_23/apre-el-nos-shopping-centro-commerciale-ikea-roncadelle-brescia-70c05180-815c-11e6-bb54-ccc86a7805dc.shtml?refresh_ce-cp. (Data ultima consultazione 16/09/16).

⁹ E. TURRI, *Antropologia del paesaggio*, p. 98.

geografica vera e propria, dimenticata dalla maggior parte dei suoi abitanti – limitrofi e non – (il viaggio sul fiume Po pubblicato in un volume dal titolo *Morimondo*)¹⁰; il secondo un percorso attraverso i luoghi in cui l'uomo è intervenuto, ma successivamente abbandonati da esso (*Le case degli spiriti*, reportage realizzato nell'estate del 2011)¹¹ ed infine un viaggio che ripercorre i tratti ferroviari più marginali d'Italia (*L'Italia in seconda classe*, anche quest'ultimo pubblicato in volume)¹².

Questi tre viaggi propongono degli aspetti che più di altri ci preme analizzare: il modo in cui, anzitutto, Rumiz, attraverso la sua scrittura, sia in grado di riportare alla memoria non solo una serie di pratiche e competenze (l'andare a remi, aver competenza delle correnti quando vi è una confluenza tra il Po e un suo affluente), ma anche la memoria di un paesaggio che buona parte degli abitanti delle regioni attraversate dal Po sembra aver dimenticato. La recente “dimenticanza” di questo fiume può essere considerata emblema dell'amnesia di cui buona parte del nostro Paese soffre rispetto ai corsi d'acqua: non solo per quando, nel peggiore dei casi, vi sono catastrofi naturali quali esondazioni e allagamenti, ma anche per «la scomparsa quasi totale della navigazione fluviale»¹³.

In secondo luogo, il reportage *Le case degli spiriti* presenta, attraverso l'ampia varietà di luoghi abbandonati in Italia (o dismessi, o dimenticati), molti dei problemi economici e sociali che costantemente affliggono il «paese del cemento»¹⁴. Proprio da luoghi marginali, dunque, è possibile constatare tutti i difetti e le criticità del centro, e chi meglio di un autore come Rumiz, proveniente dai margini dello Stivale (da Trieste), può osservare e esprimere un giudizio da quel punto di vista “privilegiato”?¹⁵ Attraverso le varie puntate di quel reportage del 2011 si legge di tante occasioni mancate sia da un punto di vista economico che sociale. Occasioni perdute a causa della mancanza di lungimiranza di una classe politica (e di chi l'ha votata) che non è più in grado di «riprendere contatto con il linguaggio e i simboli del territorio», sempre più «ostaggio della destra»¹⁶ in molte parti del paese. Accanto a queste, tuttavia, è possibile riscontrare esempi di riscoperta dei territori da parte della cittadinanza e delle modalità in cui questa

¹⁰ P. RUMIZ, *Morimondo*, Milano, Feltrinelli, (2013) 2015².

¹¹ P. RUMIZ, *Le case degli spiriti*, 2011. Il reportage non è stato pubblicato in volume, ma tutti gli articoli sono reperibili sul sito de La Repubblica: http://inchieste.repubblica.it/it/repubblica/rep-it/2011/06/29/news/le_case_degli_spiriti-19648032/

¹² P. RUMIZ, *L'Italia in seconda classe*, Milano, Feltrinelli, (2009) 2015⁴.

¹³ F. VALLERANI, *Italia desnuda*, p. 58.

¹⁴ Definizione in F. VALLERANI, *Italia desnuda*.

¹⁵ Cfr. T. VENERI, *I viaggi in Italia di Paolo Rumiz*, in

https://www.academia.edu/2389707/I_viaggi_in_Italia_di_Paolo_Rumiz (Data ultima consultazione: 20 ottobre 2016).

¹⁶ Ivi, p. 52.

cerca di riappropriarsi del territorio, anche creando attriti con i poteri locali, o capovolgendo totalmente la concezione stessa di questi luoghi.

Infine, *L'Italia in seconda classe* non è semplicemente un viaggio fatto sulle ferrovie più marginali d'Italia (forse per la maggior parte già dismesse, considerato che il reportage è stato realizzato nel 2001), ma tratta anche di quel passaggio, già accennato precedentemente, da individuo a *consumatore*. Il viaggio di Rumiz, in cui l'autore cerca di evitare in ogni modo le tratte più veloci, ci pone davanti agli occhi il mutamento del modo di viaggiare che è avvenuto nel nostro paese in seguito all'introduzione sempre più capillare dell'Alta Velocità: il treno non è più quel mezzo che permette la scoperta di luoghi e paesaggi nuovi, ma semplicemente il siluro che lancia il passeggero dal punto A al punto B¹⁷. L'obiettivo dell'autore è quello dunque di tornare ad essere viaggiatore, e stimolare nel lettore un bisogno, se non proprio identico, perlomeno simile. Infine, c'è un altro aspetto interessante di questo reportage che è possibile osservare, ovvero i modi in cui le piccole stazioni, da luoghi centrali e fondamentali vie di comunicazione per molte piccole località della penisola, sono divenute, col tempo, anch'esse luoghi marginali e di come ciò possa creare un certo scompensamento sociale ed economico per gli abitanti di quei paesi.

Non si tratta, tuttavia, di un'osservazione dei vari mutamenti sociali ed economici impregnata di nostalgia per una situazione che fu. Un'analisi di questo tipo dell'opera di Rumiz (nonché la scelta dei tre reportage) non vuole essere una deliberata ricerca delle origini o di mitica età dell'oro rispetto a un presente sciatto e deprimente. È indubbio che il tempo presente sia costellato da una lunga serie di aspetti che rendono molto complesso il vivere emozionale quotidiano (livelli di inquinamento di acqua, aria e suolo in costante aumento, una cementificazione che nel contesto italiano sembra tutt'altro che finita, ma anzi anch'essa in costante aumento¹⁸, una forma di capitalismo sempre più rapace e sempre più elitario, ecc...), ma avendo sempre ben chiaro che ci sono moltissimi aspetti del vivere odierno che hanno reso la nostra vita più semplice, esonerandoci da moltissime fatiche che una vita vissuta fino a cinquant'anni fa avrebbe richiesto. Tuttavia proprio l'uso indiscriminato del concetto di modernità, come fattore positivo a priori, ha portato in tanti ambiti ad una degenerazione del concetto stesso. Rendiamo nostro quanto sostenuto da Eugenio Turri:

¹⁷ Cfr. P. RUMIZ, *L'Italia in seconda classe*.

¹⁸ Cfr. S. SETTIS, *Paesaggio, Costituzione cemento*, Torino, Einaudi, 2013.

Il problema non è ovviamente quello di una tutela indiscriminata, puramente nostalgica, dei paesaggi. Ciò significa spesso immobilismo sociale, conservazione di privilegi o situazioni superate. Motivo di desolazione sono però le ferite gratuite, capricciose, evitabili, frutto di ignoranza, di abbagli, di mode effimere, di insulsi esibizionismi sociali e altro ancora, e che sostanzialmente significa mancanza di rapporto autentico con quanto già esiste, esclusione delle opere del passato come fattori imprescindibili, al pari d'altri, delle ulteriori azioni modificatrici. Si hanno così fratture violente che si ritorcono dannosamente sulla società, veri e propri traumi per chi è legato a un paesaggio che ha amato e di cui è stato artefice.¹⁹

Da questo punto di vista la scrittura di Rumiz è in grado di registrare quelle «fratture violente» della cui dannosità la società non si accorge, fino al momento in cui non sia già troppo tardi. Si cercherà anche di analizzare in che modo quella di Rumiz non sia una “voce di colui che grida nel deserto”, ma che anzi sia anticipatrice non solo di una forte sensibilità per il paesaggio e la sua tutela, ma anche di buone pratiche di sostenibilità e nuove forme di presa di coscienza del territorio che ci circonda.

Perciò questo lavoro si è sviluppato in tal forma: nel primo capitolo, prima di affrontare l'analisi dei testi di Rumiz, è stato opportuno porre una premessa su come definire esattamente la scrittura di Rumiz. Noi riteniamo che essa, ponendola anche a paragone con altri autori della seconda metà del Novecento, possa rientrare nel genere del *reportage narrativo*, una commistione di scrittura giornalistica e narrazione volta ad attrarre un ampio numero di lettori. Come tutte le categorizzazioni, anche questa va presa con le dovute cautele e non in chiave assoluta (poiché naturalmente, a seconda delle esigenze, Rumiz può essere più narrativo in un reportage e più giornalistico in un altro), ma molti degli aspetti della sua scrittura sono riscontrabili entro questo ampio ed “elastico” genere.

Successivamente si è proceduto a presentare l'approccio con cui si vuole analizzare il testo di Rumiz, ovvero quello della geografia umana e letteraria, presentando brevemente sia lo stato dell'arte, sia le ragioni per cui Rumiz può essere analizzato in questa chiave. Trattandosi di reportage di viaggio, la componente geografica è molto importante (forse fondamentale) per la sua narrazione.

Infine, previamente all'analisi dei tre testi, si è voluto dedicare un capitolo al fiume Po e alla percezione culturale e letteraria che di esso si è avuta nell'ultimo secolo; non solo come parte introduttiva al testo rumiziano, ma anche perché, trattandosi di un argomento così vasto, ci è sembrato opportuno dedicarvi un capitolo proponendo non solo le ragioni economiche e sociali della sua marginalizzazione, ma anche il modo in cui altri autori

¹⁹ E. TURRI, *Antropologia del paesaggio*, p. 133.

prima di Rumiz hanno percepito l'esclusione del grande fiume dall'immaginario collettivo nazionale.

Questo lavoro di tesi mi ha permesso di accostarmi alla letteratura in una chiave non ortodossa, ma grazie alla quale è possibile avere uno sguardo sulla realtà molto concreto e contemporaneo. Ciò mi ha consentito di appassionarmi molto al suo svolgimento, al quale tuttavia vi sono stati dei contributi di non poca rilevanza. Pertanto vorrei ringraziare Francesco Visentin per i puntuali riferimenti bibliografici e le altrettanto puntuali osservazioni ad ogni capitolo; senza il suo aiuto questo percorso sarebbe stato di gran lunga più tortuoso e accidentato. Infine vorrei ringraziare il Prof. Francesco Vallerani per il costante incoraggiamento datomi durante tutto il periodo di scrittura e la Prof.ssa Ricciarda Ricorda per la fiducia accordatami, da sempre.

1. Paolo Rumiz e la letteratura di viaggio

1.1. Il “reportage narrativo” come genere letterario

Prima di entrare nel merito dell’approfondimento che si vuole trattare in questa sede, è opportuno porre una premessa che definisca – o, quantomeno, cerchi di definire – che tipo di *oggetto letterario* sia un’opera di Paolo Rumiz.

Partendo dal presupposto che il genere odepórico è mutato molto nel corso dei secoli sia per stile sia per istanze – quasi di pari passo col mutare delle modalità di viaggio¹ –, non stupisce il fatto che nel solo secolo Novecento il genere sia mutato ulteriormente, nelle modalità di trasmissione e nello stile (alcuni esempi verranno approfonditi nei successivi paragrafi)², rendendo piuttosto vivace il dibattito riguardante la definizione della letteratura di viaggio. Il genere è mutato non solo per determinate scelte stilistiche degli autori, ma anche per varie esigenze “esterne” che possono essere di tipo sociale, economico e politico. Infatti, a seconda della variazione di interesse da parte del pubblico o del mercato editoriale, l’odeporica si è in qualche modo adeguata a tali mutamenti, apparendo così, agli occhi della cultura “alta”, un ambito il cui approfondimento e studio non pareva necessario (fino a poco tempo fa), in virtù non soltanto dell’interesse da parte di un pubblico, nel corso del tempo, sempre più di massa, ma anche della difficoltà di categorizzazione di tale genere:

[...] il testo odepórico si configura come una "formazione di compromesso" tra l'istanza descrittiva, che impone di raffigurare un mondo, e una tendenza narrativa, per cui il racconto del viaggio richiede il ricorso ad adeguate tecniche letterarie. [...] l'andamento risulta più prossimo a quello dell'opera letteraria.³

¹ Cfr. L. CLERICI, *Scrittori italiani di viaggio 1861-2000*, a cura di L. CLERICI, vol. II, Milano, Mondadori, 2013, in cui scrive: «La straordinaria diffusione della mobilità costituisce senz'altro uno dei fenomeni tipici dell'attuale società di massa "planetaria". [...] a partire dal Settecento [...] la civiltà del viaggio si è prima costituita e poi definitivamente consolidata, grazie alla realizzazione di reti infrastrutturali sempre più articolate, alla creazione di mezzi di trasporto rivoluzionari che colpiscono l'immaginario collettivo [...], premesse indispensabili al costituirsi di una sempre più fiorente industria dell'ospitalità.», p. XI.

² In questa sede mi limito a trattare della letteratura di viaggio del secolo scorso, ma per ulteriori approfondimenti storici sul tema rimando a R. RICORDA, *La letteratura di viaggio in Italia. Dal Settecento ad oggi*, Brescia, Editrice La Scuola, 2012, e L. CLERICI, *Scrittori italiani di viaggio*, a cura di L. CLERICI, vol. I-II, Milano, Mondadori, 2013.

³ R. RICORDA, *La letteratura di viaggio in Italia*, p. 19.

Un ambito letterario che appare, dunque, *ibrido*, proprio per questa necessità di descrivere da una parte il viaggio in sé e i luoghi visitati, dall'altra di esprimere la propria percezione di quei luoghi, dando un certo taglio stilistico alla narrazione, in modo tale che «un lettore possa apprezzare la letteratura di viaggio pure senza muoversi da casa».⁴ Ancor più ibrido nell'ambito della letteratura odepórica è quello che, con l'affermazione della figura del *reporter* all'inizio del secolo scorso⁵, viene definito *reportage narrativo*, ovvero una commistione tra la necessità di raccontare il reale e un'istanza narrativa in grado di coinvolgere il lettore:

Il reportage nasce proprio dalla combinazione e fusione di questi due diversi elementi, e la narrazione che ne risulta intreccia l'esperienza personale (e dunque non oggettiva) con il viaggio come circostanza esteriore al soggetto [...].⁶

Tale oggetto si differenzia dalla classica scrittura giornalistica non solo per una narrazione personale che arricchisce il semplice fatto cronachistico, ma anche per «una diversa base materiale di supporto e distribuzione»⁷; ma similmente alla tradizionale letteratura di viaggio, pur nascendo come oggetto con istanze di “cronaca” a puntate (il racconto di un paese, di un conflitto, di un certo aspetto della società ecc...), in genere ha la tendenza a diventare, successivamente, «un libro vero e proprio e come tale si inserisce nei circuiti di distribuzione di una casa editrice».⁸ Entrando dunque in questo circuito, il reportage deve tenere conto anche del pubblico, dei suoi gusti, dei suoi interessi e delle

⁴ V. BLEGINO, *Reportage dalla preistoria*, in *Camminare scrivendo. Il reportage narrativo e dintorni*, atti del Convegno, 9-10 dicembre 1999, a cura di N. BOTTIGLIERI, Cassino, Università degli Studi di Cassino, 2001, pp. 287-298, ivi, p. 288.

⁵ Dove per *reporter* si intende dire quella figura di giornalista moderno che nasce per diverse necessità pratiche, come ad esempio il reportage di guerra o la cronaca sportiva; nonostante il fine pragmatico, tuttavia, vi sono moltissimi autori che hanno assunto tale ruolo, prima o durante la loro carriera di scrittori, lasciandoci pagine che non è possibile considerare mera cronaca. Per maggiori approfondimenti rimando ai seguenti saggi: L. BRIASCO, *Imparare un paese': Hemingway e il reportage*, M. CÁNDITO, *Il reportage di guerra*, V. PICCIONI, *Il reportage sportivo al confine tra giornalismo e letteratura*, contenuti nel volume *Camminare scrivendo. Il reportage narrativo e dintorni*, atti del Convegno, 9-10 dicembre 1999, a cura di N. BOTTIGLIERI, Cassino, Università degli Studi di Cassino, 2001. Inoltre cfr. L. CLERICI, *Scrittori italiani di viaggio 1861-2000*, a cura di L. CLERICI, che nell'introduzione scrive: «la figura professionale del viaggiatore per eccellenza della modernità è quella del reporter, dell'inviato speciale. [...] Considerando che dalla fine dell'Ottocento moltissimi scrittori collaborano con i giornali raccontando a pagamento i propri tour, è facile immaginare come si moltiplichino sia i tipi di spostamento sia i generi non solo letterari che li raccontano, a partire dall'elzeviro. E con ciò il discorso si sposta dall'esperienza del viaggio alla sua "rappresentazione" scritta.», p. XIX.

⁶ R. BARONTI MARCHIÒ, *Journey without maps: il reportage narrativo*, in *Camminare scrivendo. Il reportage narrativo e dintorni*, atti del Convegno, 9-10 dicembre 1999, a cura di N. BOTTIGLIERI, Cassino, Università degli Studi di Cassino, 2001, pp. 51-60, cit. p. 53.

⁷ N. BOTTIGLIERI, *L'esperienza di viaggio nell'epoca della sua riproducibilità narrativa*, in *Camminare scrivendo. Il reportage narrativo e dintorni*, atti del Convegno, 9-10 dicembre 1999, a cura di N. BOTTIGLIERI, Cassino, Università degli Studi di Cassino, 2001, pp. 7-47, cit. p. 8.

⁸ *Ibidem*.

innovazioni tecnologiche che lo influenzano⁹. Come già accennato poco sopra, il reportage è stato sempre osservato con sufficienza dalla cultura alta, per questo suo aspetto più “popolare”, appartenente alla cultura di massa:

lo scrittore-viaggiatore è consapevole che il suo pubblico naturale è il 'lettore massa', poiché nella società contemporanea l'esperienza del viaggio non è più appannaggio di piccoli gruppi, ma attraversa tutta la società.¹⁰

A maggior ragione aderisce alla cultura di massa in virtù della sua scrittura ancor più ibrida, «che mescola insieme linguaggi diversi: il saggio, l'articolo, l'intervista, il racconto breve, la descrizione di costume, spesso anche foto o cartine geografiche»,¹¹ offrendo in tal modo un quadro più ampio e trasversale della narrazione di viaggio. Vi è da aggiungere che, proprio per quella mescolanza di diversi elementi,

il reportage narrativo è oggetto del tiro incrociato di due categorie opposte di detrattori: da una parte coloro che ritengono gli eventi meramente referenziali troppo poco sofisticati per essere ritenuti degli oggetti estetici, e viceversa chi considera gli elementi di *fiction* completamente privi di valore di verità e liquida queste opere come discorso non autentico e privo di qualunque attendibilità.¹²

Nonostante questi «detrattori», il reportage narrativo ha il pregio, a differenza di altri generi letterari, di essere sempre al passo con la contemporaneità e di rispondere alle esigenze di un'epoca sempre più legata alla velocità e all'istantaneità, senza tuttavia che questo ne infici la qualità letteraria. In virtù della sua «forma narrativa flessibile ai mutamenti, informale, cioè capace di inseguire il farsi e il disfarsi del mito, di dialogare con elementi disparati senza eluderli, ma anzi [...] comprenderli e rappresentarli»,¹³ questo tipo di reportage appare molto interessante. «Una forma narrativa imperfetta,

⁹ Cfr. E. BIANDA, *M'è dolce questo narrar. Paolo Rumiz e il nuovo feuilleton giornalistico*, in cui scrive: «Nel giornalismo moderno non solo si sono modificate le prassi e le logiche produttive ma si sono trasformati i modelli di consumo e i bisogni dei consumatori di informazione. Questo tipo di trasformazione va a incidere soprattutto sul giornalismo di approfondimento. In prima battuta perché le opportunità offerte dalla trasformazione tecnologica hanno di fatto ampliato la gamma di formati sui quali lavorare. In seconda battuta – ma si tratta di un'evoluzione di grande importanza – si è trasformato e ampliato il modello evolutivo della notizia stessa, che si presta a una serie di approfondimenti correlati a disposizione dell'utente.», versione epub scaricabile da: http://www.webgolnetwork.com/pdf/005_WN_EnricoBianda_dolcenarrar.pdf (data ultima consultazione: novembre 2016), p. 27.

¹⁰ N. BOTTIGLIERI, *L'esperienza di viaggio nell'epoca della sua riproducibilità narrativa*, p. 14.

¹¹ Ivi, p. 38.

¹² R. BARONTI MARCHIÒ, *Journey without maps*, p. 52.

¹³ A. PASCALE, *La manutenzione del personaggio secondario*, in *Camminare scrivendo. Il reportage narrativo e dintorni*, atti del Convegno, 9-10 dicembre 1999, a cura di N. BOTTIGLIERI, Cassino, Università degli Studi di Cassino, 2001, pp. 427-434, cit. p. 431.

eppure capace di sollecitare la nostra attenzione»¹⁴. Stimola la nostra curiosità di lettori proprio perché impedisce di capire quale sia il confine tra il fatto reale e la finzione creata dall'autore (o quantomeno, qualora si riuscisse ad individuare quel confine, costringe a non esserne del tutto certi).

Non è un caso che tale genere divenga interessante per vari studiosi, nel corso degli ultimi vent'anni, parallelamente ad una più generale analisi della letteratura e della cultura postmoderna, entro la quale viene negata una realtà unica e oggettiva¹⁵. In tal senso e in maniera simile:

Il reportage nasce dalla coscienza che non c'è 'una' verità dietro la storia o i fatti narrati. Ogni sua parte può essere allo stesso tempo vera e falsa. Non si può facilmente stabilire dove situare una linea divisoria tra *facts e fiction*, quando il viaggio è reale e quando immaginario, quando il narratore viaggia nei luoghi fisici che racconta e quando lo fa nei racconti o nelle voci che ha ascoltato lungo il tragitto.¹⁶

Pertanto il reportage narrativo può essere considerato non solo una commistione tra il viaggio reale e il viaggio nella mente dello scrittore-viaggiatore, ma anche un viaggio «dentro la propria mente, nel tempo, nella coscienza o nell'identità di una comunità colta in un particolare momento di crisi o di cambiamento»;¹⁷ è uno spazio letterario, dunque, che si dilata e si restringe a seconda della necessità o delle esigenze dello scrittore-viaggiatore¹⁸.

Seppur apparentemente libero da ogni vincolo strutturale, il reportage narrativo ne ha uno da cui, naturalmente, non può prescindere, cioè il percorso di viaggio:

il reportage narrativo [...] deve rispettare la strada. [...] Scrivere un reportage per uno scrittore vuol dire rinunciare alle sue prerogative per affidarsi alla strada, al bivio, all'incontro casuale, assoggettando la scrittura ad un percorso che ci si impegna a rispettare ed anche alla prospettiva che la strada delimita.¹⁹

¹⁴ Ibidem.

¹⁵ Cfr. A. CINQUEGRANI, V. RE, *L'innesto. Realtà e finzioni da Matrix a IQ84*, Milano-Udine, Mimesis, 2014, in cui, per spiegare il 'fenomeno' postmoderno, Cinquegrani scrive: «Nello spazio creativo della letteratura e del cinema [...], lo smarrimento delle certezze sociali che favorisce la deriva ontologica è aumentato in questi anni [...] dalla caduta del Muro di Berlino, che ha comportato un'accelerazione della fine delle gerarchie [...]. La fine delle certezze socio-politiche garantite dalla presenza del nemico ha portato con sé una moltiplicazione di mondi e di modi di vedere e pensare, che si è riversato nello spazio della narrazione.», pp. 150-151.

¹⁶ R. BARONTI MARCHIÒ, *Journey without maps: il reportage narrativo*, pp. 56-57 (corsivo nel testo).

¹⁷ Ivi, p. 59.

¹⁸ Della rappresentazione dello spazio, anche di quello letterario, si tratterà nel prossimo capitolo.

¹⁹ Ivi, p. 54.

Perciò l'autore deve seguire, in linea di massima, un percorso anche all'interno della sua scrittura, non solo per essere più chiaro al lettore, ma anche per una ragione pratica: «il mondo esterno del viaggio non può esistere senza la mente del viaggiatore che lo percepisce»,²⁰ perciò senza un determinato ordine mentale dell'autore non può essere chiaro sulla pagina scritta l'ordine degli eventi o dei luoghi visti.

È necessario però osservare che quest'ampia libertà dell'autore può insospettire il lettore: quanto di ciò che è stato scritto è realmente accaduto? Ci sono stati casi di letteratura di viaggio fittizi o artefatti²¹ senza che tuttavia la maggior parte dei lettori (mi riferisco a lettori generici) si ponesse la questione di cosa stesse leggendo. «Anziché sollecitato nel suo spirito critico, il lettore richiede sempre più questo genere di cibo e ne ingurgita quantità prodigiose».²² Tale aspetto è da notare in virtù di un sempre più ampio interesse da parte di vari studiosi (antropologi, storici, geografi ecc...) nei confronti della letteratura di viaggio, non senza approcci talvolta piuttosto critici. Scrive ad esempio Claudio Cerreti:

non credo che un viaggio, per il semplice fatto di essere stato realizzato e reso noto, e una relazione di viaggio, per il fatto di essere stata stesa e divulgata, siano di per sé in grado di aumentare la quantità e la qualità delle informazioni disponibili a proposito della parte di mondo conosciuto e raccontato.²³

La sua opinione parte dal presupposto che chi viaggia tende a osservare e descrivere ciò che vede secondo categorie appartenenti alla propria cultura, facendo continuamente riferimenti e paragoni con quanto conosce già, con quello che geograficamente ha nel suo territorio d'origine. Questa critica vale se il resoconto di viaggio viene pianificato dall'autore con delle premesse di indagine scientifica, ma è opportuno tenere presente alcuni aspetti. In primo luogo che nel racconto di viaggio – nella maggior parte dei casi –

²⁰ Ibidem.

²¹ Si pensi ad esempio al viaggio compiuto (forse) da Guido Gozzano in India e alla sua narrazione, pubblicata nel volume *Verso la cuna del mondo. Lettere dall'India (1912-1913)*, in cui descrive luoghi che tuttavia buona parte della critica ritiene non abbia visitato (appoggiandosi molto alle sue conoscenze pregresse di letteratura "esotica"), e perciò abbia "narrativizzato" quei luoghi cfr. l'introduzione di L. CLERICI, *Scrittori italiani di viaggio 1861-2000*, a cura di L. CLERICI: «le ricerche fatte sull'epistolario escludono assolutamente un viaggio all'interno dell'India, verso Benares e Giaipur, verso Agra o Delhi.», intr. p. 1273. Oppure si pensi anche al viaggio, sempre in India, ma già negli anni '60, di Alberto Moravia, raccontato in *Un'idea dell'India*, Milano, Bompiani, 1962, in cui, però, del viaggio non accenna se non in pochissimi punti, per dare maggiore spazio agli aspetti storici, politici e culturali del paese, quasi fosse un trattato scientifico.

²² C. LÉVI-STRAUSS, *Tristi tropici. L'avventura dell'antropologo* (1955), trad. di Bianca Garufi, Milano, Il Saggiatore, 1960⁴, p. 13.

²³ C. CERRETI, *Resoconto di viaggio e conoscenza geografica*, in *Camminare scrivendo. Il reportage narrativo e dintorni*, pp. 375-385, cit. p. 376.

non vi è questa istanza²⁴ (ma piuttosto un'ambizione più letteraria), in secondo luogo che è caratteristica della letteratura di viaggio «la tendenza a riportare l'ignoto al già noto, attraverso continui processi di comparazione, atti ad evidenziare somiglianze e punti di contatto».²⁵ In questa sede si assumerà pertanto un approccio di analisi comparata dei testi di Paolo Rumiz con una serie di categorie della geografia umanistica (saranno approfondite nel capitolo successivo).

Dunque, le opere di Paolo Rumiz potrebbero essere inserite nell'ambito del reportage narrativo in virtù dei vari aspetti che hanno in comune con quelli esposti fino a questo punto. Anzitutto, naturalmente, una predisposizione a mescolare il percorso di viaggio con riflessioni, narrazioni esterne a quella del viaggio, utili ad arricchire ancor più quanto l'autore voglia trasmettere con quello specifico reportage.

Gran parte dei suoi resoconti iniziano con una dichiarazione d'intenti (quasi tutti), sul perché abbia scelto un determinato percorso e su quali siano gli obiettivi di questa ricerca errabonda. Tipico del reportage narrativo è infatti il «bisogno di un progetto diegetico letterario, ossia di una idea narrativa forte che inglobi il materiale accumulato e lo trasformi in racconto».²⁶

Per citare un esempio:

Metti una sera d'inverno a Berlino, una locanda, una birra e una meta fantastica. Istanbul. Sul tavolo, una carta geografica con il percorso. Una linea vagabonda a cavallo dei Carpazi, fra isole chiamate Moravia, Galizia, Slovacchia, Transilvania, Moldavia, Bulgaria. Cent'anni fa quello era l'Oriente del "nostro" mondo. Oggi è solo Est, una sigla che marchia le periferie della politica e della mente. La mappa parla chiaro. Il Muro è caduto, ma un pezzo d'Europa si allontana da noi, va alla deriva in un labirinto di frontiere, secessioni, disastri bellici e ambientali. Lo stiamo perdendo. Il nostro mondo rimpicciolisce. Persino Trieste diventa un non luogo nella geografia mentale degli italiani.²⁷

In questo caso l'obiettivo di Rumiz è di restituire ai lettori italiani l'atmosfera di una parte d'Europa che per ragioni economiche, sociali e politiche sembra essere stata dimenticata dal "fronte" occidentale dell'Unione. La sua scrittura evoca una particolare

²⁴ Lo osserva lo stesso Cerreti: «Il viaggiatore non parte, generalmente, fornito di un programma di ricerca, cioè di una premessa adeguatamente 'informata': parte per vedere, per scoprire, per raccogliere qualsiasi cosa (oggetti, misure, informazioni), gli sarà dato di trovare. La sua relazione, di conseguenza, avrà l'unica coerenza consentita dallo sviluppo temporale dell'esperienza – sarà una cronaca – e per il resto conterà [...] in una serie di dati.», ivi, p. 380. Per quanto questa sia una prospettiva interessante sulla letteratura di viaggio, per tutto il saggio non si capisce esattamente a che tipo di viaggiatore (di quale epoca) l'autore si riferisca. Si cita perciò il suo saggio con le dovute cautele.

²⁵ R. RICORDA, *La letteratura di viaggio in Italia*, p. 18.

²⁶ N. BOTTIGLIERI, *L'esperienza di viaggio nell'epoca della sua riproducibilità narrativa*, p. 9.

²⁷ P. RUMIZ, *È Oriente*, Milano, Feltrinelli, (2003) 2011⁷, p. 59.

nostalgia per un altrove e per un'altra epoca; in tal senso, seguendo il percorso di viaggio, la sua scrittura ha quindi «una dimensione comunicativa e visionaria insieme»²⁸, ma non solo:

Nel contempo [è] capace di creare immagini suggestive che il lettore ricordi e racconta[...] i fatti in modo oggettivo, come se il pubblico li scoprisse per la prima volta, ponendosi [...] nella convenzione del genere, come semplice mediatore fra il fatto e il lettore.²⁹

Tale capacità creativa certamente non gli manca, poiché, già poche righe dopo, catapultata il lettore in territori ancora più distanti³⁰, creando associazioni mentali fra luoghi geografici apparentemente lontani ma culturalmente vicini:

Penso che nessun chek-in, nessun duty free mi farà entrare in quell'Europa profonda. L'aereo non avvicina un bel niente. Mi serve il treno. Ma non il calduccio di un Intercity: sarebbe come giudicare l'Italia dal Pendolino. Devo imbarcarmi su linee minori, sapendo che d'inverno il cuore del continente può diventare anche una Transiberiana, che è finito il tempo dell'*Orient Express* e delle romantiche donne inglesi.³¹

Il bisogno di esprimere il proprio progetto di viaggio non vale soltanto per i percorsi più strettamente legati ad un ambito geografico (come in questo caso, ad esempio, l'osservazione dell' "Oriente"), ma anche a quelli legati ad uno specifico personaggio o periodo storico: il reportage realizzato nel 2010 per «La Repubblica», ad esempio, ha come istanza la ricerca delle tracce di Garibaldi e della memoria del Risorgimento italiano negli italiani.

Garibaldi? Rifare l'Italia in camicia rossa? Fossi matto. Troppa retorica, celebrazioni, nefasti convegni. La gente ne ha le scatole piene. E poi, che eroe può esistere in un Paese cinico come il mio? Questo mi dicevo, meditando i sentieri possibili di un viaggio nel 2010. Poi è successo che li ho incontrati, i garibaldini; li ho visti sbucare a Perugia, dal fondo dello stradone, là dove l'Umbria si apre sulle colline di Dante, il monte Subasio e il Tupino che discende «dal colle eletto del beato Ubaldo». Li ho visti venire a suon di tamburi, sul crinale tra i palazzi trecenteschi; un rosso plotone di belle ragazze, vecchietti e bambini, a darmi una lezione di Risorgimento in musica. E ho cambiato idea.³²

²⁸ N. BOTTIGLIERI, *L'esperienza di viaggio nell'epoca della sua riproducibilità narrativa*, p. 13.

²⁹ Ibidem.

³⁰ Sul concetto di rappresentazione dei luoghi torneremo in maniera più approfondita nel secondo capitolo.

³¹ P. RUMIZ, *È Oriente*, p. 59, (corsivo nel testo).

³² P. RUMIZ, *Camicie rosse*, versione pdf scaricabile da: http://www.eticapa.it/eticapa/wp-content/uploads/2014/05/Sulle_strade_delle_camicie_rosse.pdf (data ultima consultazione: novembre 2016), p. 1.

La scelta di realizzare questo resoconto è stata dettata soprattutto dal fatto che l'anno successivo ci sarebbero state le celebrazioni per i 150 anni dalla nascita del Regno d'Italia; celebrazioni fortemente volute e sentite soprattutto, tra i vari rappresentanti istituzionali, dall'allora Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano, proprio perché (come lo stesso Rumiz scriverà nelle puntate successive del reportage) fino a quel momento tale ricorrenza appariva, nel comune sentire, qualcosa che non si volesse commemorare, non solo per gli attriti tra Nord e Sud del paese, ormai granitici e nient'affatto attenuatisi col tempo, ma anche per l'affermazione sempre più forte di movimenti autonomisti sia al Nord (la Lega ormai affermata), ma anche al Sud (con sporadiche ma presenti frange di cosiddetti *neoborbonici*). Tutto questo è stato, ovviamente, percepito dall'autore: di lì i suoi dubbi (presunti, ovviamente, all'inizio del resoconto) a realizzare una narrazione a puntate su questo tema. La scelta di un simile tema per un reportage testimonia la sua capacità (del Rumiz più "giornalista") di captare il comune sentire contemporaneo in anticipo: l'anno successivo, infatti, le celebrazioni hanno avuto tra la popolazione un riscontro migliore di quanto non ci si sarebbe aspettati, nonostante «i padani al potere».³³

Questo, stranamente, è uno dei pochi resoconti di viaggio di Rumiz che in seguito non è stato pubblicato in volume. I suoi reportage, in genere, successivamente alla pubblicazione su quotidiano, vengono raccolti in volume. Il volume *È Oriente*, ad esempio, è una raccolta di una serie di reportage (tra cui anche quello citato precedentemente)³⁴, ma anche *Morimondo* è un volume in cui sono contenute le puntate di un reportage realizzato nel 2012. Anche da questo punto di vista, Rumiz rientra nel "canone" del reportage narrativo, considerato che

Gli elzeviri più riusciti e i migliori reportage sono sistematicamente riproposti in volume, non di rado con successo: in entrambi i casi, la "forma libro" conferisce loro un valore aggiunto e un diverso significato [...].³⁵

Un «valore aggiunto» dettato dalla possibilità di rielaborare quei testi che, per ragioni di spazio e tempi, sul quotidiano assumono uno stile molto più diretto e semplice, in cui domina la chiarezza del discorso; diversamente, in volume, è possibile dare una

³³ Ivi, p. 8.

³⁴ Cfr. P. RUMIZ, *È Oriente*, in cui l'autore stesso scrive: «sia *Chiamamolo Oriente* sia *Capolinea Bisanzio* traggono spunto da lunghi reportage usciti su «La Repubblica», rispettivamente nel gennaio del 2000 e nel giugno del 1999.», p. 198.

³⁵ L. CLERICI, *Scrittori italiani di viaggio 1861-2000*, a cura di L. CLERICI, p. XXXV.

continuità narrativa a ciascuna puntata, aggiungendo parti di testo che possano fare da cerniera tra uno spostamento e l'altro.

Alla luce di queste osservazioni, l' "oggetto Rumiz" è identificabile entro il genere del reportage narrativo. Nonostante lo stile sia molto più vicino a quello giornalistico (con una prosa molto semplice, chiara e scorrevole) che non a quello di opera letteraria – nel senso più elevato del termine – ha un suo statuto letterario, in virtù di una narrazione che non si limita a riportare il mero fatto di cronaca, ma che anzi aggiunge qualcosa di estremamente personale e, in qualche modo, intimo: l'anima dell'autore, la sua visione del mondo, le sue opinioni, i sentimenti e le aspirazioni sono espressi attraverso la scelta dei percorsi di viaggio.

1.2. Il reportage narrativo in Italia: una tradizione

Poiché il reportage narrativo non è una novità nella letteratura odepórica italiana, è opportuno, ora, aprire una breve parentesi su chi ha scritto in quest'ambito, precedentemente all'autore in questione.

Nel titolo a questo paragrafo si è scritto «una» tradizione (e non «la») poiché in questa sede ci si limiterà a citare pochi esempi e in una fascia temporale piuttosto breve, cioè testi che riguardino solamente viaggi effettuati entro i confini nazionali e a partire dal secondo dopoguerra. Ciò, naturalmente, perché si ritiene in primo luogo che, per poter trattare un autore come Rumiz, è necessario che gli autori che hanno scritto in precedenza siano in un contesto storico-politico più o meno simile (autori che scrivono durante il Fascismo, ad esempio, vivono e lavorano in un contesto politico e sociale decisamente diverso rispetto all'Italia repubblicana); in secondo luogo perché – dovendo trattare nei successivi capitoli tre reportage "italiani" del triestino – a partire dagli anni Cinquanta del secolo scorso vi è in diversi autori un rinnovato interesse per il territorio nazionale e le sue specificità (locali, culturali e dialettali), molte delle quali il regime fascista aveva cercato di eliminare in virtù di una unità e uniformità "italica", ma puramente di facciata. Un ultimo criterio che è stato utilizzato nella scelta degli autori da trattare (data la vastità dell'ambito della letteratura odepórica) è la modalità di pubblicazione di questi testi: ovvero il fatto che prima di essere pubblicati in volume, i reportage siano usciti a puntate su una testata (o, come si vedrà nel caso di Piovene, a puntate in un programma radiofonico). Tale scelta, ovviamente, è determinata dalla somiglianza delle fasi di pubblicazione con i testi di Rumiz, per far sì che vi sia un'ulteriore coordinata per un

confronto che possa avere, se non proprio uguali, quantomeno simili modalità di approccio al percorso di viaggio e alla scelta dei contenuti, considerato che, sul piano stilistico, si affronteranno autori molto diversi tra loro.

Grazie a questi resoconti, è possibile oggi avere uno spaccato dell'Italia del *boom* economico e quella successiva ad esso, della percezione che se ne aveva all'epoca, e di avere infine una visione d'insieme, col senno di poi, degli effetti (economici, sociali e ambientali) che questo fenomeno ha portato con sé. A nostro avviso non è possibile infatti capire un autore contemporaneo come Rumiz senza tener presente il contesto italiano (il suo mutamento e le fasi attraverso cui è avvenuto il mutamento economico e sociale) e chi l'ha descritto prima di lui.

1.2.1. Guido Piovene: la fiducia nel progresso

Un primo autore, forse uno dei più noti e importanti in quest'ambito, da trattare è certamente Guido Piovene (1907-1974), che con il suo voluminoso *Viaggio in Italia* offre l'immagine di un'Italia molto diversa da quella contemporanea, ma i cui prodromi sono leggibili fra le righe bendisposte dell'autore. Si tratta del resoconto di un viaggio compiuto tra il 1953 e il 1956 e, elemento ancor più importante, nasceva come programma radiofonico, in onda il lunedì e il sabato sera dalle 21:00 alle 21:30.³⁶ Se Rumiz passa spesso dal supporto cartaceo a quello multimediale³⁷, Piovene, al contrario, compie il procedimento opposto: dato il successo che la trasmissione radiofonica ebbe all'epoca, l'autore fu spinto a pubblicare il resoconto in un «capolavoro dall'ambizioso titolo goethiano».³⁸ Tale operazione è raccontata dallo stesso autore nella premessa al volume:

Quest'inventario delle cose italiane fu fatto per incarico della Rai e affidato, via via che lo andavo scrivendo, alle onde radiofoniche. Le richieste degli ascoltatori mi

³⁶ Cfr. L. CLERICI, *Scrittori italiani di viaggio 1861-2000*, a cura di L. CLERICI, pp. 412-417. Tutte le puntate del programma sono disponibili sul sito della Rai: <http://www.teche.rai.it/programmi/viaggio-in-italia/>, preziosi documenti audio che permettono di osservare il modo in cui veniva proposto un programma su un tema così particolare.

³⁷ Negli ultimi anni tende a realizzare (nello specifico ad essere protagonista) documentari tratti dai suoi reportage. Si veda ad esempio il documentario tratto da *Morimondo*, dal titolo *Il risveglio del fiume segreto*, di Alessandro Scillitani, (già autore con Rumiz di un precedente documentario), disponibile gratuitamente a questo link: <https://www.youtube.com/watch?v=wLzkcXPEhNM>. Su questo, nello specifico, si tornerà a parlare nel terzo capitolo.

³⁸ L. CLERICI, *Scrittori italiani di viaggio 1861-2000*, a cura di L. CLERICI, p. 414.

hanno indotto a raccogliere quelle trasmissioni in un libro, con pochi mutamenti e con qualche taglio.³⁹

L'operazione risulta interessante non solo per la trasversalità dei mezzi utilizzati (radio e successivamente scrittura), ma anche per il fatto che l'Italia raccontata da Piovene è, in qualche modo, cristallizzata al momento in cui la osserva e la descrive. Sarebbe stato impossibile intervenire costantemente su un testo di così ingente mole, in virtù di cambiamenti repentini del costume, della società e del paesaggio italiano. L'autore perciò specifica, poco oltre nella premessa, che non è più intervenuto, nelle successive ristampe del volume⁴⁰, su ciò che ha scritto, con buona pace dei lettori:

Mentre percorrevo l'Italia, e scrivevo dopo ogni tappa quello che avevo appena visto, la situazione mi cambiava in parte alle spalle. È vero che avevo cercato di eliminare tutto quanto pareva più evidentemente legato a circostanze transitorie. Ma lo stabile e il transitorio entrambi sono relativi, e non possono sempre dividersi con taglio netto. [...] Industrie si chiudevano, altre si aprivano; decadevano prefetti e sindaci; nascevano nuove province. Per aggiornare le mie pagine, avrei dovuto compiere il viaggio un'altra volta, e poi una terza, all'infinito. Decisi perciò di lasciare quelle pagine come stavano. Ci rappresentano le regioni d'Italia com'erano quando vi andai. La situazione di fondo resta sempre la stessa.⁴¹

Perciò la scrittura di Piovene ci catapulta in un'Italia che a sessant'anni di distanza appare notevolmente cambiata; è impossibile, tuttavia, per noi lettori inseriti nel contesto del nuovo millennio, non sorridere di fronte ad un appunto che Piovene aggiunge in un *Postscriptum* ad un'edizione di una decina d'anni dopo, nel quale ribadisce la ragione per cui non interviene sul testo scritto durante gli anni di viaggio:

L'altra via è lasciare il libro immutato, e conferirgli una specie di crisma storico: questa era l'Italia 1953-1956, veduta con la mia mente di allora. [...] Ma respingerlo nel passato, ridurlo a una semplice testimonianza di ciò che era e non è più, è prematuro ed eccessivo. Pretenzioso da un lato, autodetrattivo dall'altro. L'Italia 1953-1956, per quanto sia diversa da quella d'oggi, è ancora la nostra; il tempo di De Gasperi e del centrismo non è quello di Crispi, di Zanardelli o di Giolitti. [...] Tolta qualche eccezione, e solamente per decesso, gli stessi uomini politici, leggermente

³⁹ G. PIOVENE, *Viaggio in Italia*, Milano, Baldini & Castoldi, 1993, p. 7.

⁴⁰ Il volume ebbe un successo tale che vennero fatte diverse ristampe, cfr. l'introduzione di L. CLERICI in *Scrittori italiani di viaggio 1861-2000*, a cura di L. CLERICI, p. 413: «L'iniziativa è subito premiata: "sono felice di confermarti che è già in stampa la terza edizione del nostro *Viaggio in Italia*" confida Mondadori a Piovene, in dicembre. [...] "La seconda ristampa e la terza, già in atto, che ho confermato due giorni fa, rappresentano un vero *tour de force* che nessun editore al mondo avrebbe saputo compiere in così breve tempo".»; cfr. anche I. CROTTI, *Piovene viaggiatore della scrittura: «Viaggio in Italia»*, in *Guido Piovene tra idoli e ragione*, Atti del convegno di studi, Vicenza, 24-26 novembre 1994, Venezia, Marsilio, 1996, p. 238, nota 1: «Il volume trovò, nell'ambito della collana originaria, ben tredici ristampe [...]. La milanese Baldini & Castoldi ne ha di recente proposta una riedizione (Milano 1993), priva, tuttavia, delle significative e quasi storiche illustrazioni [...].».

⁴¹ G. PIOVENE, *Viaggio in Italia*, p. 7.

invecchiati, eseguono la loro parte sulla scena, fanno valere il loro diritto immutabile a recitarla, producono crisi tra loro. Se viene tra le mani un giornale d'allora, e lo si guarda in fretta, può capitare di scambiarlo con quello uscito stamattina. Gli stessi intellettuali, con poche sottrazioni e poche addizioni, firmano manifesti con le stesse parole.⁴²

Per quanto siano contesti storico-politici diversi, è impossibile non notare un certo parallelismo tra la situazione politica degli ultimi trent'anni e quella descritta da Piovene nel '67. Tuttavia, leggendo un testo come questo si notano molte differenze, se paragonato ad un testo più recente.

Anzitutto il viaggio di Piovene è pervaso generalmente da una certa fiducia nel progresso. L'Italia post-bellica è un paese che ha voglia di costruirsi, ri-costruirsi e darsi un senso (non solo rispetto alle vicende della Seconda Guerra Mondiale, ma anche – e soprattutto – rispetto a vent'anni di regime fascista che «pesano ancora sull'intelligenza italiana, limitandone la libertà»⁴³); l'interesse con cui l'autore affronta la rapida industrializzazione del paese è un chiaro esempio. Ci sarebbero molti esempi da citare, ma ci vorrebbe lo spazio di una ulteriore tesi, perciò ci si limiterà a proporre uno piuttosto emblematico: nella tappa piacentina (in un territorio su cui si ritornerà a parlare successivamente, con altri autori e con sguardi diversi) l'autore descrive la scoperta dei giacimenti di metano proprio in quella zona e delle modalità di estrazione (nonché dei meccanismi economici e politici ad esse sottesi). Piovene utilizza un linguaggio estremamente equilibrato, che tuttavia non nasconde un cauto sentimento di speranza per lo sviluppo industriale ed economico del paese:

Il metano è già un fatto, ed il petrolio un'ipotesi e una speranza. Cortemaggiore, a oriente di Piacenza, nelle pianure, poco lontano dalla riva meridionale del Po, è oggi l'emblema del metano; [...]. [...] Il metano italiano, scoperto e messo in valore nel dopoguerra, è il più abbondante d'Europa; [...] poiché il metano sostituisce il carbone, si risparmiano l'importazione di tre milioni e mezzo di tonnellate di carbone all'anno, ed una somma di oltre 40 miliardi. [...] Partendo dal metano sono sorte due nuove grandi centrali termoelettriche, a Tavazzano ed a Piacenza. Vi è chi vi scorge nel metano e nel vapore endogeno una delle maggiori spinte per lo sviluppo industriale italiano e per la lotta contro la disoccupazione, specie quando l'Italia meridionale potrà anch'essa fruirne; secondo il principio corrente in America, che si ha lo sviluppo industriale là dove si ha l'energia. Ne deriva anche l'immensa importanza degli organismi che detengono tale energia [...]. Onde la disputa, di natura politica, per averne il controllo, che avviene da qualche anno in Italia senza che il pubblico ne sia veramente informato.⁴⁴

⁴² Ivi, p. 867.

⁴³ Ivi, p. 864.

⁴⁴ Ivi, pp. 240-241.

A questo punto la narrazione prosegue con la testimonianza dello stesso Enrico Mattei, allora presidente dell'Eni, azienda nascente proprio in quegli anni e che diventerà importantissima per la storia politica e industriale dell'Italia (così come per, inutile dirlo, la storia politica e industriale del mondo occidentale). Piovene mantiene costante il tono giornalistico, con lo scopo di spiegare chiaramente che tipo di industria sia l'Ente Nazionale Idrocarburi, di che cosa si occupi e quali siano i suoi obiettivi:

Impresa dello Stato, ma non di Stato, come mi fu definita dal presidente, l'ENI [...] ha assorbito l'Agip due anni fa circa, assicurandosi in esclusiva i diritti per il metano e l'eventuale petrolio in tutta la Valle del Po. [...] All'Agip compete la vendita di tutti i prodotti, con un'ormai imponente rete di distribuzione; essa controlla inoltre il 5 per cento delle raffinerie di petrolio del Porto di Marghera.⁴⁵

Dietro queste poche righe è possibile leggere uno dei tanti modi in cui l'Italia cerca di superare il ventennio fascista;⁴⁶ in questo caso, Mattei ha acquisito un'azienda grazie alla quale l'Eni è potuta diventare un'azienda monopolizzante e competitiva anche sul mercato estero. Anche quando l'autore riporta le parole di Enrico Mattei non si scompone: lascia semplicemente che sia il lettore (o l'ascoltatore) ad avere un proprio giudizio su quanto viene raccontato. Eppure si intuisce fra le righe che Piovene è affascinato da questa figura di imprenditore tesa al limite tra un'etica del lavoro che aspira a un maggiore benessere per più persone possibili, e un arrivismo senza scrupoli, perché tale è la caratteristica dei suoi avversari stranieri (in particolar modo le compagnie petrolifere statunitensi) e non avercela avrebbe condannato la sua azienda a non essere presente sul mercato mondiale⁴⁷.

Ho incontrato Enrico Mattei non a Piacenza, ma a Milano; [...] è un uomo sulla cinquantina, democristiano di sinistra, in cui tutti, anche gli avversari vedono oggi una potenza. [...] Il suo è il regno dei giovani ingegneri e geometri, tecnici disciplinati, capaci [...] e, in una parola, moderni. [...] La lotta contro le difficoltà naturali (condurre i metanodotti attraverso i fiumi, o i monti [...]) non fu la più importante. Vi fu la lotta capillare contro la proprietà edilizia e fondiaria. [...] Nei primi tempi, quando le difficoltà opposte sembravano insormontabili, e prima che uscisse la legge autorizzante all'esproprio, Mattei non si peritò ad agire, mi ha detto egli stesso, di prepotenza. Gli sterratori entravano di sorpresa sul fondo dei proprietari renitenti, scavavano fossati, facevano saltare muri, protetti da squadre di ex partigiani; essendo deputato, mi dice Mattei sorridendo, ero al riparo dalla legge.

⁴⁵ Ivi, p. 241.

⁴⁶ L'Agip (Azienda Generale Italiana Petroli) venne fondata nel 1926, per la ricerca e l'estrazione del petrolio soprattutto in Emilia Romagna e in Sicilia, evitando così l'importazione di carbone dall'estero, con costi che pesavano moltissimo sul bilancio statale e impedivano lo sviluppo industriale del paese.

⁴⁷ Tale caratteristica, tuttavia, non gli è bastata di fronte a circostanze estreme e tutt'ora non risolte.

Così il metanodotto fu introdotto a Cremona quasi di forza, ho fatto «spaccare» le strade della città, mi racconta ancora Mattei, in una giornata piovigginosa...⁴⁸

Quasi per una legge del contrappasso, così come Mattei ha compiuto soprusi su chi possedeva quei terreni, espropriati con la forza, allo stesso modo le compagnie straniere tentano di espropriarlo dei terreni italiani per l'estrazione. Una lotta, la sua, il cui obiettivo è quello di gestire in autonomia (e in concorrenza) i giacimenti:

La lotta maggiore però fu condotta contro i concorrenti (le compagnie distributrici del gas) e contro le imprese private, americane e italiane, che miravano allo sfruttamento dei giacimenti ora dato in esclusiva all'ENI Mattei non nega, ed anzi si mostra orgoglioso, di aver combattuto le grosse società americane che, a suo parere, volevano impadronirsi delle ricchezze del sottosuolo padano, prima direttamente, poi servendosi come intermediarie delle nostre imprese private.⁴⁹

Una storia, dunque, di vicendevoli soprusi, ma su diversa scala. Tuttavia Piovene (il Piovene del '53-'56)⁵⁰ vi vede solo la possibilità di uno sviluppo italiano al pari di un qualsiasi paese straniero.

Sarebbe anacronistico giudicare la prospettiva di Piovene alla luce dei disastri (ambientali e sociali) che questo tipo di industrializzazione ha portato nel nostro paese (e altrove). Non solo l'industrializzazione, ma anche il fenomeno generalizzato di sviluppo affascina Piovene. Non lo si può biasimare: l'autore è portavoce di un comune sentire; la politica, la popolazione di quel periodo, tutti insomma, aspiravano ad un benessere generalizzato, senza porsi criticamente la questione di come si dovesse intervenire su un determinato contesto. È giustificabile fino ad un certo punto, poiché è difficilmente condivisibile la sua visione sull'edilizia di quegli anni:

L'opera di riscatto che lo Stato e la coscienza pubblica vanno oggi compiendo nel Sud è la parte migliore della politica postbellica e il nostro titolo d'onore. [...] È la febbre edilizia, con le città che si raddoppiano ed i borghi che spuntano; sono i nuovi alberghi (si alloggia meglio a mezzogiorno di Roma che in alcune zone del Nord), gli esordi della nuova industria, l'offensiva della Riforma agraria, le case coloniche allegre in plaghe fino a ieri selvagge e malsane. Sono quei grattacieli, quei negozi di abbigliamento, di profumi, di frigoriferi, che s'intrudono in una vita parsimoniosa.⁵¹

Va detto tuttavia che Piovene, per quanto sia a favore di questo tipo di sviluppo, nota però che se lo sviluppo materiale è molto rapido, ugualmente non è quello intellettuale,

⁴⁸ Ivi, p. 242.

⁴⁹ Ivi, p. 243.

⁵⁰ Cfr. ivi, p. 867: «Tenendo conto che, se l'Italia è mutata, è mutato anche il descrittore, i suoi occhi, i criteri con cui valuta i fatti».

⁵¹ Ivi, p. 859.

morale ed etico della popolazione italiana, la quale è «mancante di “speranze metafisiche” mentre è ricca di speranze pratiche»:⁵²

Il nostro paese non è inferiore a nessuno per il numero degli ingegni e per la qualità dell'intelligenza allo sgorgo. Ma quell'intelligenza riesce difficilmente a prendere un valore politico e un prestigio politico, e raramente emette voci che trascinano seco un interesse universale. In nessun altro paese come da noi tutto il campo sembra occupato dagli attivisti d'ogni specie; [...] è così radicata la convinzione che contino solo i problemi di danaro e di cibo.⁵³

C'è un altro aspetto, a questo punto, che va osservato. Piovene infatti non è il solo autore che, inevitabilmente, subisce il fascino dell'innovazione tecnica, dello sviluppo. Anche a Rumiz è capitato, in alcune occasioni di raccontare dello sviluppo tecnico italiano. Quando, ad esempio, ha raccontato dei lavori fatti nell'Appennino toscano-emiliano per la nuova tratta della TAV:

L'ultimo diaframma della galleria era stato abbattuto e ora ero uno dei primi a poter esplorare il tunnel della nuova “direttissima” ferroviaria destinata ad accorciare la Bologna-Firenze e a ridurre a due ore e tre quarti il viaggio tra Roma e Milano: settantotto chilometri, di cui settantatré in galleria.⁵⁴

Ciò che più l'aveva colpito di questa esperienza era stata l'operosità di chi aveva contribuito alla costruzione di questo progetto. Dall'operaio fino al capocantiere, avevano dimostrato tutti un grande senso di responsabilità e di collaborazione. Soprattutto lo aveva colpito la solidarietà tra quei «piccoli eroi sconosciuti»⁵⁵ di provenienza lontanissima tra loro e tuttavia accomunati dallo stesso obiettivo. Ne scrisse un articolo sul quotidiano «La Repubblica», esaltando non solo il lavoro degli operai, ma anche le «straordinarie montagne sconosciute agli italiani».⁵⁶

Ma pochi giorni dopo la pubblicazione di quell'articolo accadde che

[...] ricevetti delle e-mail di protesta. Avevo scritto che il Mugello si era “fatto il lifting con i soldi dell'Alta Velocità” e dalla Toscana mi risposero, con qualche insulto, che non era vero niente, in superficie i danni del traforo erano spaventosi. Fonti disseccate, torrenti vuoti, falde a secco, un salasso che in pochi anni aveva rubato all'Appennino centoventi milioni di metri cubi d'acqua, cinquecento litri al secondo. Mi parlarono di caporalato, tangenti e manodopera massacrata di lavoro. Soprattutto mi invitarono a vedere da vicino il lifting di cui avevo parlato; che era, a

⁵² Ivi, p. 865.

⁵³ Ivi, p. 863.

⁵⁴ P. RUMIZ, *La leggenda dei monti naviganti*, Milano, Feltrinelli, (2007) 2015⁶, p. 179.

⁵⁵ Ivi, p. 181.

⁵⁶ Ivi, p. 182.

dir loro, “un maquillage di quelli che si fanno alle salme prima di esporle per l’ultimo saluto”.⁵⁷

Rumiz, quindi, mette in discussione quanto sostenuto in precedenza, grazie al fatto di aver dato voce a chi, in genere, voce non può avere. I contadini espropriati da Mattei non sono neppure citati da Piovene, teso com’è ad esporre le vicende dell’Eni e delle possibilità di lavoro che quell’azienda propone per il futuro. Non si vuol sostenere che in tutta l’opera di Piovene sia necessariamente così, ma vi è una costante nei resoconti di viaggio di quell’epoca per cui (almeno fino agli anni Sessanta-Settanta del Novecento) si tende a riproporre la dichiarazione di un personaggio noto, di spicco, intellettualmente elevato o economicamente-politicamente rilevante, relegando le persone che abitano i territori visitati al ruolo di figurine, meglio se di folclore.⁵⁸ La scrittura di Rumiz si arricchisce quindi dello sguardo di chi quei territori li vive e ne conosce pregi e difetti. Proprio l’aver ricevuto quelle mail di protesta dagli abitanti dell’Appennino spinge Rumiz a rivedere la sua prospettiva su quell’intervento infrastrutturale e a pensare un viaggio più approfondito in quel territorio che, più che agli italiani, era sconosciuto a lui principalmente:

Ormai era chiaro. Dovevo tornare, navigare sull’Appennino, ancora più in profondità di quanto avessi fatto sulle Alpi. Il tunnel della Bologna-Firenze mi appariva sempre più una dantesca allegoria. Il simbolo di un paese dove le grandi reti restavano cieche rispetto al territorio. [...] Dovevo ripartire da zero, con il mezzo di trasporto più lento che ci fosse.⁵⁹

Dunque il reportage narrativo, in anni più recenti, arricchisce la propria narrazione anche della testimonianza di persone comuni. Il bravo reporter è colui che è in grado di ascoltare le persone, senza pregiudizi, cercando soprattutto di essere umile, come sosteneva Kapuściński. Benché non siano personaggi rilevanti, esse possono risultare rilevanti per la narrazione del viaggio.

⁵⁷ Ibidem.

⁵⁸ Si pensi anche, ad esempio, ai testi di Moravia e Pasolini sul viaggio in India, completamente diversi l’uno dall’altro: nel primo infatti viene esaltata la figura politica di Nehru, all’epoca Primo Ministro indiano, e ne viene raccontato l’incontro. Il secondo invece è incentrato per lo più su tutti gli indiani che l’autore incontra e con cui può avere qualche scambio. Pasolini, in generale, è uno dei primi autori che cerca di rompere questa convenzione, dando voce agli ultimi nella società neocapitalista.

⁵⁹ P. RUMIZ, *La leggenda dei monti naviganti*, p. 183.

1.2.2. Giorgio Manganelli: un approccio «geocritico»

Un altro autore su cui è interessante soffermarsi è Giorgio Manganelli. Ci sarebbero moltissimi autori da citare in questa sede, ma lui in particolare «lavora contaminando diversi generi letterari, giornalistici e saggistici con risultati difficilmente classificabili in modo univoco»,⁶⁰ caratteristica, questa, che è pertinente all'aspetto ibrido, già citato in precedenza, del reportage narrativo. I suoi reportage italiani sono stati pubblicati su varie testate nazionali dal 1971 fino al 1989⁶¹, a metà strada, in qualche modo, fra il mondo raccontato da Piovene e quello che poi racconterà Rumiz. Benché Manganelli e Rumiz siano molto diversi nello stile (a differenza della più giornalistica e diretta prosa del triestino, Manganelli si caratterizza per uno stile molto più ricercato e letterario) è possibile cogliere delle affinità tra i due autori per quanto riguarda i contenuti.

Se è vero che «un luogo si legge come un libro»⁶², la lettura che Manganelli fa di determinati luoghi italiani vuole essere più complessa e profonda di quanto non si mostri normalmente. Vi è la tendenza oggi (e ciò vale anche nel periodo in cui Manganelli scrive, nella seconda metà degli anni Settanta) ad essere così abituati a vedere il patrimonio storico-artistico e architettonico delle città italiane (il riferimento è soprattutto ai centri storici) come se fosse cristallizzato, che ci si adagia sulla convinzione che siano semplicemente «belli», senza porsi ulteriori questioni su come ci si dovrebbe approcciare a quei determinati luoghi. A partire da questa definizione superficiale Manganelli pone una riflessione che apparentemente spiega le ragioni per cui non gli piace andare a Firenze, ma su un piano ulteriore ci propone una sorta di manifesto del suo approccio al viaggio e a una città da visitare:

[...] io non credo che esistano città che si possano definire «belle». Qualunque cosa sia, una città non si lascia giudicare con un termine a malapena tollerabile per un sonetto o un quartetto. Se una città è «bella», ci deve essere del marcio. Io non ci vado. Una città è un reticolo di luoghi, percorsi, soste, angoli, include edifici ed assenze di edifici; include tutte le possibili città che sorgono davanti ai nostri occhi, a seconda dell'itinerario che percorriamo.⁶³

⁶⁰ Introduzione in *Scrittori italiani di viaggio 1861-2000*, a cura di L. CLERICI, p. 821.

⁶¹ Gli articoli sono stati raccolti nel volume, curato da Andrea Cortellessa, G. MANGANELLI, *La favola pitagorica*, Milano, Adelphi, 2005.

⁶² G. MENECELLA, *Manganelli e la geocritica*, in *Le foglie messaggere. Scritti in onore di Giorgio Manganelli*, a cura di V. PAPETTI, Roma, Editori Riuniti, 2000, pp. 131-144, ivi p. 137.

⁶³ G. MANGANELLI, *La favola pitagorica*, Milano, Adelphi, 2005, pp. 30-31.

L'autore cerca pertanto di scardinare i pregiudizi percettivi in cui si può cadere quando si visita un luogo sconosciuto. Ciò vale per un paese esotico come per una città italiana. Con «giudizio percettivo» si intende quell'impressione che si ha di un luogo quando lo si osserva per la prima volta utilizzando categorie culturali preventivamente apprese⁶⁴ che, tuttavia, non permettono all'osservatore una più profonda comprensione del luogo in cui ci si trova:

Percorrete i quartieri più fitti di una città orientale. Non ditemi che sono «tipici». Questi agglomerati di luoghi evidentemente precari sono proposizioni, immagini significanti, sono soprattutto ipotesi sul mondo, microcosmi. [...] Qui si tocca con mano qualcosa che accade spesso di sospettare: vale a dire, che la così detta estetica sia una astuzia laica per non venire a contatto con la materia mitica e violenta, il luogo dionisiaco, che abita un oggetto.⁶⁵

L'oggetto che viene percepito, la città, non è qualcosa di granitico che è possibile conoscere in toto, ma piuttosto deve spingere l'osservatore a porsi dubbi, su sé stesso in particolar modo. Per averne è necessario che quel luogo abbia qualcosa da dire, ma

Se io nego alla città che contemplo il carattere di formazione storica, o meglio mi rifiuto di leggerla secondo gli strati storici, ne viene che io non vedo più gli edifici in reciproca dialettica; o meglio, si tratta di una dialettica immobile, senza svolgimento, che non si conclude più né mai si concluderà; e questo non è l'ultimo fascino di una città.

Per tale ragione, dunque Manganelli non è affascinato da una città come Firenze: troppo compatta, troppo «geometrica» a detta dell'autore; di quel rigore intellettuale che non lascia alcuno spazio all'immaginazione. Tuttavia, proprio in virtù di questa rigidità l'autore «può divorziare il significato dal significante riducendo i luoghi a segni»⁶⁶

Considero Firenze come un modo di occupare uno spazio del mondo, limitato ma unico, e organizzarlo, come una lingua, catalogo dei possibili retorici, viene organizzata in una sintassi. Occupazione di uno spazio significa trasformazione in forma, e in un sistema di forme, di un luogo tendenzialmente neutro; [...]. Se è vero che una città è un luogo privilegiato, una segreta interpretazione del mondo, meglio, un microscopico modello di mondo, questo deve essere specialmente vero di Firenze, città che non per caso è essenzialmente una città che esige di essere guardata; ed è possibile che lo sguardo sia più oscuro e intenso di quanto non appaia, in ogni caso, non sia uno sguardo puramente estetico.⁶⁷

⁶⁴ Per maggiori approfondimenti sul concetto cfr. G. IACOLI, *La percezione narrativa dello spazio. Teorie e rappresentazioni contemporanee*, Roma, Carocci, 2008; e S. IOVINO, *Ecocriticism and Italy. Ecology, Resistance, and Liberation*, London, Oxford, New York, New Delhi, Sydney, Bloomsbury, 2016.

⁶⁵ Ivi, p. 31 (grassetto mio).

⁶⁶ G. MENECELLA, *Manganelli e la geocritica*, p. 134.

⁶⁷ G. MANGANELLI, *La favola pitagorica*, p. 37.

Anche nel caso di Firenze, quindi, l'autore non si limita a giudicare il luogo in base alla sua prima impressione, ma lo scompone, leggendo tutti i segni di quella organizzazione dello spazio e cercando di capirne gli intimi motivi (le pagine successive a questo passo, dedicate alla dialettica – o non dialettica – tra il Battistero e gli altri edifici storici fiorentini sono molto coinvolgenti⁶⁸).

L'approccio di Manganelli al luogo è quello da lui stesso definito «geocritico»⁶⁹, un'«ipotesi di un nuovo genere letterario»⁷⁰, coniato in un'intervista pubblicata su «Il caffè» del giugno 1965:

[...] un nuovo genere letterario, che io chiamerei critica geografica o geocritica, e che consisterebbe, per l'appunto, nel trattare un luogo alla stessa maniera con cui trattiamo sostanzialmente un libro. Cioè come un sistema di stimoli che agisce su di noi, e che noi possiamo, nel caso di una visita frettolosa recensire, nel caso di un soggiorno più paziente ricostruire con una critica vera e propria.⁷¹

È possibile notare alcuni aspetti che a livello contenutistico possono avvicinare Manganelli a Rumiz. Anzitutto una certa predisposizione a diffidare dei luoghi che sono definiti «belli», poiché infatti, come si vedrà anche nei reportage prescelti, anche Paolo Rumiz tende ad evitare luoghi più frequentati da masse di turisti. Non a caso i suoi sono sempre viaggi «per vie corsare», attraverso territori faticosamente raggiungibili, lentamente, e poco percorsi. Luoghi troppo ordinati, troppo razionalmente gestiti, come sostiene anche Manganelli, non hanno storie da raccontare, non hanno una dialettica, un'«ipotesi di mondo».

Altro aspetto che li accomuna è una lettura semiotica del luogo (e si tornerà successivamente sul concetto di semiologia del paesaggio), che, se per Manganelli è una scomposizione quasi sintattica (d'altronde, scrivendo nel pieno *boom* delle teorie strutturaliste, un'influenza di questa corrente è, naturalmente, ipotizzabile) degli oggetti che costituiscono quel territorio, per Rumiz è anche un'analisi in cui, per interpretare quei segni del paesaggio, mescola aspetti geografici, sociologici e antropologici.

Infine c'è in entrambi un desiderio di fuga che, appunto, li allontana dai luoghi superficialmente «belli», per la ricerca di un qualcosa più caotico, «dionisiaco», ma che,

⁶⁸ Cfr. *ivi*, pp. 37-42.

⁶⁹ Il termine viene qui citato solo in relazione a Manganelli, ma sull'argomento cfr. B. WESTPHAL, *Geocritica: reale, finzione, spazio*, Roma, Armando, 2009.

⁷⁰ G. MENECELLA, *Manganelli e la geocritica*, p. 133.

⁷¹ L. DRUDI DEMBY, *Giorgio Manganelli*, in «Il caffè», giugno 1965, p. 46, la citazione è presa da G. MENECELLA, *Manganelli e la geocritica*, pp. 133-134.

in qualche modo, ha in sé molta più verità e leggibilità di luoghi che, per esigenze di tipo turistico-economico sono oggi ripuliti e gentrificati⁷².

A conferma di ciò, si osserverà, citando direttamente Rumiz, quale sia la sua visione del viaggio «da fare» con la necessità di sfuggire al viaggio preconfezionato, rapido e per “analfabeti” dei luoghi.

1.3. Il manifesto di Paolo Rumiz: “Istruzioni per un viaggio perduto”. Un “breviario vagabondo”

La scorsa estate (agosto 2016) Rumiz, diversamente dagli anni precedenti, non ha realizzato un reportage per il quotidiano «La Repubblica», ma ha ugualmente scritto per la testata. Si tratta di qualcosa di diverso, distribuito solo in cinque puntate, ma che per il suo contenuto è molto pertinente al discorso tenuto in questa sede. È una sorta di breve vademecum su come viaggiare⁷³, ma che può essere considerato come un manifesto programmatico della poetica dell'autore e dell'approccio che ha nei confronti del suo mestiere.

In varie occasioni Paolo Rumiz ha rimarcato la sua “poetica” di viaggiatore e quanto il viaggiare sia per lui importante:

Decido che non *sono* un giornalista, io *faccio* il giornalista. È diverso. È un lavoro che non cambierei con nessun altro, ma non mi investe come una missione. Sono, invece, un viaggiatore. E fare il giornalista mi piace proprio perché mi consente di essere viaggiatore. Sono certo che un articolo viaggiato è mille volte meglio di uno stanziale. Se sto fermo, non ho idee. Se parto, i pensieri arrivano e le cose accadono. Per questo ho sempre un taccuino in tasca. Per questo quando viaggio cerco di scrivere, e quando scrivo cerco di viaggiare. Ormai la miscela non è scomponibile.⁷⁴

La sua scrittura non può prescindere da un previo movimento compiuto. Una cosa, insomma, non può escludere l'altra. La citazione qui riportata risale ormai a quindici anni fa. Un tempo brevissimo, ma nell'arco del quale sono mutate molte cose. Eventi recenti di natura politica, bellica ed economica hanno mutato molto la geografia delle possibilità di viaggio. Rumiz, alla luce di ormai quindici anni di lavoro in quest'ambito si rende conto di questo cambiamento

⁷² Cfr. G. SEMI, *Gentrification. Tutte le città come Disneyland?*, Bologna, Il Mulino, 2015.

⁷³ P. RUMIZ, *Istruzioni per un viaggio perduto*, in «La Repubblica», dal 3 al 7 agosto 2016.

⁷⁴ P. RUMIZ, *È Oriente*, p. 25.

Ora che mi hanno rubato anche Istanbul, città che ho amato più di ogni altra, capolinea di tanti miei libri e prima grande scorribanda estiva per questo giornale (era il 2001), non posso eludere una domanda. Ha ancora senso viaggiare? Questione legittima, visto che ovunque si riformano muri e reticolati, e vecchi fantasmi tornano a galoppare per l'Europa. Non è solo che il mio mondo si è ristretto e viaggiare è diventato pericoloso. [...]. È che nulla, ovunque, è più come prima e quasi niente di ciò che ho visto in quella prima avventura esiste ancora.⁷⁵

Sempre più oggi si stanno riaffermando idee di separazione e divisione. Il costante incontro-scontro con lo straniero che cerca di arrivare in Europa in numero sempre più massiccio, provoca ansia e paura nella popolazione autoctona che, invece di accogliere e conoscere, tenta di respingere, a difesa di una cultura che esiste solo come concetto, mitigata com'è da molti aspetti culturali di tipo più globalizzato. Dall'altra parte nuovi conflitti nel Medio Oriente, fino ad arrivare alle sponde del Mediterraneo, impediscono la pianificazione di percorsi che fino a poco tempo fa era possibile fare in sicurezza.

Paradossalmente, le modalità e le vie percorribili in un viaggio sono inversamente proporzionali all'aumento delle vie di comunicazione telematica (internet prima fra tutte). Questa proporzione avviene dal momento in cui la rivoluzione informatica

dilata le pareti della casa, grazie alla televisione fa vedere in modo simultaneo avvenimenti che succedono in diverse parti del mondo, trasforma in modo inquietante le secolari categorie di spazio e tempo, di centro e periferie [...]. Questo è il significato del verbo 'navigare' applicato al lavoro fatto con internet: il mio computer è centro di una rete ma anche periferia di tutte le altre reti del mondo. Ogni casa è un porto, ma allo stesso tempo non sappiamo in quale carta geografica collocare questo porto, perché il nostro porto è collocato in un mare che è mediterraneo ed oceano insieme.⁷⁶

Tutto (qualsiasi luogo vicino o lontano che sia), dallo schermo di un *pc*, *tablet* o *smartphone*, appare raggiungibile; ma poiché i primi ad avere accesso a questo tipo di tecnologie sono gli abitanti del “mondo occidentale”, anche internet si adegua a nuovi meccanismi, dettati soprattutto da esigenze di tipo economico: il nuovo *Altrove* viene creato a tavolino per rispondere ai bisogni di quel turismo di massa che tende ad appiattire e rendere simile (se non identico) qualsiasi luogo⁷⁷. In tale contesto, pare quasi che gli spazi di manovra per un viaggiatore che voglia ancora andare alla ricerca di un'esperienza autentica (senza essere manovrato – o manovrabile – da pacchetti turistici

⁷⁵ P. RUMIZ, *Istruzioni per un viaggio perduto*, in «La Repubblica», mercoledì 3 agosto 2016, p. 23 (grassetto mio).

⁷⁶ N. BOTTIGLIERI, *L'esperienza di viaggio nell'epoca della sua riproducibilità narrativa*, p. 41.

⁷⁷ Ci si riferisce soprattutto alle immagini di luoghi esotici che spesso sono “condivise” sui social network, fotografie eventualmente modificate per accentuare i colori, che ampliano in tal modo quel meccanismo di desiderio dell'esotico, ma da SPA sull'atollo “solitario”.

che offrono “l’esperienza autentica”) siano sempre più ristretti, se non in via di estinzione:

Non c’è più nascondiglio, o isola felice. Gli spazi di libertà si sono ristretti. [...] Le possibilità di viaggio dei miei figli si sono più che dimezzate rispetto alle mie. L’Europa stessa è in stato d’assedio e, quel che è peggio, si frammenta anziché serrare le file. Nel frattempo, il tritacarne della Grande Omologazione fa poltiglia delle ultime differenze tra i popoli. L’Oriente esiste o è solo un parco a tema per turisti? [...] Dall’America alla Cina vedo il trionfo di un identico mix esplosivo di primitivismo e internet che riduce il rapporto tra uomini a scontri di pensieri unici. E così, mentre il viaggio virtuale trionfa su quello reale, mentre il rapporto fra uomo e territorio si perde, ecco che anche l’irreperibilità, estrema roccaforte del viaggiatore, è violata dall’Occhio che tutto vede.⁷⁸

Non solo, quindi, gli spazi solitari sembrano non esistere perché fisicamente non raggiungibili (come ad esempio tratte ferroviarie che vengono dismesse per “calo di domanda”), ma anche perché, attraverso lo *smartphone* posseduto ormai dalla maggior parte delle persone, si è sempre reperibili e sempre raggiungibili da chiunque.

Tuttavia scriviamo «sembrano» non a caso, poiché si tratta, anche in questo contesto, di un’apparenza. Lo spazio c’è, e anzi «viaggiare necesse est. Non è mai stato necessario come oggi».⁷⁹ Proprio la creazione di percorsi standardizzati crea vie «corsare», alternative e solitarie, nella stessa maniera in cui, ad esempio, esiste un centro in virtù dell’esistenza di una periferia e viceversa.

Sì, lo spazio esiste, ed è immenso, contrariamente a ciò che appare. Ci sono ancora viaggi per Ulisse. L’Appennino non è mai stato così vuoto e il Po così selvaggio. Google maps e la banalizzazione dei flussi fanno sì che non sia mai stato così facile evitare le masse e ritagliarsi spazi propri.⁸⁰

Gli «spazi propri» sono possibili, a patto però che il viaggiatore scelga «di fare del viaggio un atto politico di resistenza, se non di anarchia».⁸¹ Non c’è bisogno infatti, sostiene Rumiz, di andare ai limiti estremi del mondo per avere un’esperienza di viaggio unica. Si può anche uscire sul pianerottolo di casa, per riscoprire che il mondo sta anche nella porta accanto:

Riprendiamoci le nostre piccole patrie – quelle che abbiamo trascurato in nome dei voli low cost – sapendo che errare, nel clima avvelenato che ci circonda, non è più evasione, ma il suo contrario. Non fuga dal mondo, ma un modo per aggrapparsi ad

⁷⁸ P. RUMIZ, *Istruzioni per un viaggio perduto*, p. 23.

⁷⁹ Ibidem.

⁸⁰ Ibid.

⁸¹ Ibid.

esso e riattivare il contatto fra uomini. Un atto di guerra partigiana contro un sistema costruito per dividere anziché unire, nel quale i rapporti si sono velocizzati e sterilizzati al punto a far esplodere continue tempeste di malintesi e rendere invivibile qualsiasi aggregazione multietnica.⁸²

Un modo di viaggiare, quindi, che ha a che fare anche con la riscoperta e il riavvicinamento al prossimo. Come in ogni cosa, tuttavia, vi sono delle regole, dei suggerimenti su come agire, che l'autore ha voluto condividere con i lettori in questa breve serie di articoli.

Un concetto fondamentale è quello, anzitutto, dell'equazione viaggiatore:narratore.⁸³ Anche se questo non è un concetto nuovo nell'ambito dell'analisi della letteratura odepórica, tuttavia è interessante osservare come anche lo stesso Rumiz sostenga questo concetto: chi viaggia è anche in grado di ascoltare (e successivamente di raccontare) storie.

Allora il vero viaggiatore non è banalmente colui che si sposta e macina chilometri, ma colui che si affaccia sul flusso della vita e ne trae delle storie. [...] il viaggio non è spostamento assoluto dal punto A al punto B, ma spostamento relativo. Dunque anche un uomo immobile può essere un viaggiatore, e di conseguenza, un narratore.⁸⁴

Di conseguenza, per ascoltare e raccontare storie non può che esserci il taccuino come attributo agiografico del viaggiatore. Tale oggetto è in grado di “regolare” il viaggio in un modo del tutto particolare, attraverso una teoria formulata dallo stesso Rumiz, della quale però, si tratterà nel prossimo capitolo, in riferimento alla rappresentazione dello spazio.

Si accennava, precedentemente, al fatto che il tipo di viaggio proposto da Rumiz permette la riscoperta dei rapporti umani, della conoscenza del prossimo. Sempre più, infatti, realtà virtuali come i *social network* ci allontanano dalle altre persone piuttosto che avvicinarci ad esse. Ciò si può constatare non appena si sale sui mezzi pubblici: ognuno di noi è orientato verso lo schermo del proprio cellulare, senza osservare chi, magari, ci siede accanto, «nei treni, la gente incollata ai tablet ignora chi ha accanto e non

⁸² Ibid.

⁸³ Cfr. M. CANNAVACCIUOLO, A. ZAVA (a cura di), *Scritture plurali e viaggi temporali*, Venezia, Edizioni Ca' Foscari, 2013, in cui, nella prefazione, Ricciarda Ricorda scrive: «la narrazione, a sua volta, si presta a essere indicata con la metafora del viaggio e le figure del viaggiatore e del narratore sono state spesso associate nel sentire popolare», p. 7.

⁸⁴ P. RUMIZ, *Quel taccuino perfetto da scegliere prima di partire*, in *Istruzioni per un viaggio perduto*, in «La Repubblica», giovedì 4 agosto 2016, p. 23.

vede più il paesaggio».⁸⁵ Come rompere quell'invisibile muro che separa il viaggiatore dal resto del mondo? L'autore cita un esempio:

Ero in treno, ricordo, fra Brescia e Bergamo. Una linea infame di pendolari. Ma i vagoni erano pieni di facce interessanti, un condensato del mondo. Russi, Lombardi, Africani, Indios del Centroamerica. Avevo voglia di attaccar bottone, ma erano quasi tutti chini sui loro cellulari. In rete col mondo e distanti fra loro. Allora rovistai nel sacco e ne trassi un Komboloi, un piccolo rosario greco che non mi abbandona mai, e cominciai a farlo volare fra le dita. Come se non bastasse, mi ero messo in testa uno zuccotto di lana volutamente equivoco, che poteva essere arabo, ebraico, ma anche di tradizione italiana. Così, per incuriosire. L'esca funzionò. Mezzo vagone mollò i telefoni e cominciò a curiosare.⁸⁶

Come lettori possiamo ipotizzare che lo zuccotto di lana sia un'aggiunta "poetica" al racconto dell'autore, ma siamo ugualmente disposti a credere all'effetto che anche il solo rosario greco abbia sortito tra i passeggeri del vagone. Siamo anche disposti a credere che le persone, per cercare di capire da che parte provenisse Rumiz (con la sua «ambiguità etnica, tutta triestina»⁸⁷) cominciasse a chiedere, ma anche a parlare di sé. In questo modo Rumiz ha avuto «il taccuino già pieno di storie». E, seppur con qualche "merletto" per abbellire il racconto, questo episodio ci dice qualcosa di molto più importante: un'idea, anch'essa, in controtendenza rispetto allo *Zeitgeist* di quest'epoca, cioè che «l'arte dell'incontro nasce dalla dichiarazione silenziosa di sé stessi».⁸⁸ In controtendenza poiché c'è un bisogno di apparire e di mostrarsi che è maniacale, e non vale soltanto perché è un'epoca fatta di atteggiamenti fortemente individualisti e narcisisti, ma anche perché talvolta si è in qualche modo influenzati dalla società che ci circonda.⁸⁹ Anche in questo senso Rumiz invita a una lotta partigiana attraverso la scelta del viaggio: la capacità di non schiacciare gli altri con il proprio ego e permettere loro di raccontarsi (e a te viaggiatore, soprattutto, la capacità di ascoltare).

Altro elemento fondamentale del viaggiatore rumiziano è la leggerezza. Imparare a viaggiare leggeri è fondamentale per essere completamente liberi da vincoli di qualsivoglia genere.

⁸⁵ Ibidem.

⁸⁶ P. RUMIZ, *Il mondo da scoprire oltre lo schermo del tablet*, in *Istruzioni per un viaggio perduto*, in «La Repubblica», venerdì 5 agosto 2016, p. 25.

⁸⁷ Ibid.

⁸⁸ Ibid.

⁸⁹ Basti pensare a quando insieme al CV i datori di lavoro cercano la pagina Facebook o Twitter del candidato (e in alcuni ambiti, specialmente nel mondo anglosassone, un proprio profilo sul social network può essere determinante nell'assunzione o meno del candidato).

Esistono due tipi di uomini. I Tir e le mongolfiere. I primi non buttano mai via niente della vita. I secondi, col passare degli anni, imparano a buttare le zavorre per poter volare. Tiziano Terzani fu Tir per gran parte della vita [...] e ridusse la casa a un museo. Quando si ammalò capì l'antifona e divenne mongolfiera. Si ritirò in una capanna con una stuoia e una teiera, a guardare il cielo.⁹⁰

L'uomo «mongolfiera» non è solo, materialmente, colui che sa fare una scelta degli oggetti da portare, ma anche colui che sa intellettualmente rinunciare a quel po' di cultura che potrebbe portare con sé, per abbracciare così, in toto, la vita che il viaggio può offrire: paesaggi, persone, storie; non è necessario portarsi un testo (magari inerente col viaggio che si sta facendo – come un *Sostiene Pereira* mentre si è a Lisbona, per esempio – , semmai quella è una fase preventiva, in preparazione al viaggio), ma anzi proprio il suo peso ne incoraggia la rinuncia per un tempo determinato. Non è, inoltre, solo questione di peso, perché anche i nuovi *e-book*, a detta dell'autore, sono una barriera fra noi e il mondo, allo stesso modo del libro cartaceo:

Apparteniamo al popolo del Libro e il Libro per noi è come un padre. Ci dà le mete e le regole. Ma per affrontare un viaggio “adulto” è necessario tagliare il cordone ombelicale. [...] Tempo di andare per il mondo incontrando ciò che il mondo offre, non ciò che sta scritto nel Libro. Liberamente. [...] Solo così il viaggio sarà “tuo”, e solo così sarà dolce tornare al Libro, a fine corsa, per confrontarsi con lui. La fregatura dell'E-book è proprio questa: ti entra nello zaino con la scusa della leggerezza. Così non stacchi mai, viaggi attaccato al cordone ombelicale. Invece di vivere, cerchi continuamente conferme nello scritto. Cosa detestabile.⁹¹

Un'affermazione forte, che tuttavia ha dei precedenti. Basti pensare ad un autore come Kapuściński che, alla sua prima esperienza di viaggio in India, giunse nel subcontinente senza saperne nulla (e senza nemmeno conoscere l'inglese), e tuttavia al suo ritorno cominciò a leggere moltissimi libri che riguardavano quel paese, imparando che prima di un viaggio vero occorre farne uno “letterario” per averne, se non proprio un'idea chiara, quantomeno una prima impressione.⁹² Non a caso cito quest'autore, che non solo Rumiz ha conosciuto, ma è colui al quale il nostro, tendenzialmente, si ispira, nei termini non solo di approccio al mestiere del giornalista, ma anche di approccio alla vita. Un

⁹⁰ P. RUMIZ, *La valigia del nomade elogio della leggerezza*, in *Istruzioni per un viaggio perduto*, in «La Repubblica», sabato 6 agosto 2016, p. 23.

⁹¹ Ibidem.

⁹² Cfr. R. KAPUŚCIŃSKI, *In viaggio con Erodoto* (2004), trad. di V. Verdiani, Milano, Feltrinelli, 2005⁴, in cui scrive: «L'India rappresentò il mio primo incontro con la diversità, la scoperta di un altro mondo. Un incontro straordinario e affascinante, ma anche una grande lezione di umiltà. Il mondo ci insegna ad essere umili. Ritornai da quel viaggio vergognandomi di non aver letto abbastanza e di essere un ignorante. Avevo scoperto che una cultura estranea non si svela a comando e che, per capirla, occorre una lunga e solida preparazione.», p. 42.

approccio che si rivela anche negli aspetti apparentemente più banali, ma che per un viaggiatore sono fondamentali: le scarpe.

Un paio di buone scarpe sono inestimabili. Nobilitano l'andatura e l'approccio col prossimo. Facilitano la scrittura e la narrazione. La prima cosa che Ryszard Kapuściński guardò in me furono le scarpe. Da esse voleva capire non solo il mio grado di comfort ma anche come affrontavo il mondo. Dal che discende: onora i tuoi piedi. Offri loro scarpe che li facciano respirare. Curali appena possibile. [...] Essi portano tutto il tuo peso e non hanno momenti di requie, come le mani. Le mani puoi metterle in tasca, i piedi no. Ma in essi si cela la più grande delle magie del viaggiare: l'andatura.⁹³

Proprio all'andatura è dedicato l'ultimo degli articoli di questo «breviario vagabondo». Un altro elemento che si è perso nel moderno modo di viaggiare è l'idea del cammino. L'*homo oeconomicus* ha perso la capacità di camminare, di percorrere lunghe distanze. Sono sempre più presenti ormai campagne del Ministero della Salute che incoraggiano a camminare almeno mezz'ora al giorno, per i benefici che ne trae il corpo, ma si tende a dimenticare di altri benefici che il camminare comporta, come ad esempio il fatto che camminare dia "ritmo" all'andatura:

Se Dante, già nel primo verso della *Commedia*, ci mette davanti la parola "cammino" è anche per farci riflettere sul legame che esiste fra passo e narrazione. Figurarsi se al liceo ce lo spiegano. I prof insegnano che gli esametri son divisi in piedi, ma poi non vanno oltre, come se i piedi fossero una parte poco nobile di noi. Eppure è così evidente: chiunque passeggia o corre con regolarità sa che il ritmo genera canto. A seconda della velocità, della falcata, del respiro e del nostro stato di forma, il passo sveglia in noi un motivo musicale. Produce metrica. [...] La poesia nasce dal cammino. Un sedentario difficilmente saprà poetare o cantare.⁹⁴

A riprova della tesi di Rumiz, in effetti, basti pensare al fatto che gli aedi della Grecia antica erano per lo più itineranti; forse la loro poesia orale si basava anche sul ritmo dei loro passi.

Chi cammina ha, inoltre, non solo maggiore percezione di sé stesso (delle reazioni del suo corpo, «perché il ritmo batte in lui come il tic-tac di un metronomo»⁹⁵), ma anche maggiore percezione degli altri. Come sostiene l'autore nel titolo dell'articolo, «dimmi come cammini e ti dirò chi sei veramente»:

⁹³ P. RUMIZ, *La valigia del nomade elogio della leggerezza*, p. 23.

⁹⁴ P. RUMIZ, *Dimmi come cammini e ti dirò chi sei veramente*, in *Istruzioni per un viaggio perduto*, in «La Repubblica», domenica 7 agosto 2016, p. 21. In maniera molto simile, sullo stesso argomento, scrive anche Le Breton, cfr. D. LE BRETON, *Il mondo a piedi. Elogio della marcia* (2000), trad. di E. Dornetti, Milano, Feltrinelli, 2002².

⁹⁵ *Ibidem*.

L'andatura è anche una formidabile dichiarazione di identità. Se un uomo che cammina è stressato, contento, aggressivo, infelice o disteso, lo capisci anche a cento metri. Ne consegue che se attraverso la terra d'altri, cerco in tutti i modi di far intendere già dal passo che il mio intento è andare in pace, senza fretta e senza arroganza. Lo faccio perché l'indigeno che mi vede arrivare deve essere in grado di capire chi sono prima ancora di essere a portata di voce. È una precauzione che smantella in anticipo molte ostilità e in certi casi può salvarti la pelle.⁹⁶

Il cammino come segnale di pace, un elogio alla lentezza che mal si associa con le modalità low-cost di questi tempi dominati dalla velocità e da paesaggi stereotipati.

Queste indicazioni di Rumiz nascono dalla sua personale esperienza, e, come si vedrà nei successivi capitoli, li applica coerentemente anche a sé stesso.

⁹⁶ Ibid.

2. Raccontare i luoghi. La geografia in Rumiz

2.1. Lo spazio nel testo letterario: il luogo e la sua rappresentazione

Come è stato sostenuto nel capitolo precedente, la scrittura di Paolo Rumiz non si limita ad una semplice descrizione della realtà, ma è costituita anche da una forma di narrazione. Si tratta di *reportage narrativi* nella misura in cui i luoghi raccontati non sono neutri, meri cataloghi di elementi che costituiscono il paesaggio, ma sono rappresentati in virtù di un percorso di viaggio (e perciò narrativo). È necessario porre una premessa sull'approccio metodologico quando, come in questo caso, ci si riferisce a concetti come *luogo* o *rappresentazione del paesaggio*.

Se si tiene presente la tradizionale applicazione della geografia alla letteratura, si nota come l'analisi sia stata, in molti casi, finalizzata a «vedere come il paesaggio descritto dal poeta o dall'artista era conforme ad un certo paesaggio naturale»¹, o che il testo letterario sia stato utilizzato «come una miniera da cui estrarre e ricostruire un fatto geografico o una topografia del passato»². Diversamente accade in tempi più recenti:

La moderna geografia umanistica invece analizza la *letteratura come fonte di conoscenza ambientale*. Non cerca più di capire il paesaggio esclusivamente in termini di manufatti (città, spazi agricoli, industrie) o di elementi fisici (montagne, pianure, laghi) ma anche (e per taluni esclusivamente) in termini di comportamento, di sensazioni, di idee, di sentimenti, di speranze, di fede.³

Il testo letterario può essere dunque utilizzato nell'ambito della geografia umana come strumento⁴ per comprendere non tanto ciò che è presente nel paesaggio, quanto il *senso* di ciò che si sta osservando, secondo quali modalità sia stato inserito un determinato

¹ Cfr. l'introduzione in F. LANDO (a cura di), *Fatto e finzione. Geografia e letteratura*, Milano, Etaslibri, 1993, p. 14, in cui inoltre si citano ad esempio alcuni studiosi che hanno applicato, come precursori di quella moderna, la geografia umanistica in questo senso: Almagià, Andriani, Caramella, Darby, Mori, Revelli.

² Ibidem.

³ Ibid., (corsivo nel testo).

⁴ Si tratta dunque di un accostarsi al testo letterario secondo modalità «transdisciplinari», che applicano diversi piani e ambiti di studio alla sua analisi. Cfr. F. ITALIANO, *GEO- Introduzione*, in *Geopoetiche. Studi di geografia e letteratura*, a cura di F. ITALIANO, M. MASTRONUNZIO, Milano, Unicopli, 2011: «Da un punto di vista epistemologico, la dimensione transdisciplinare, ben lontana dall'essere un grumo confuso di concetti spaiati e spuri, rassomiglia piuttosto al combinarsi di lenti focali in un cannocchiale: il potenziarsi della visione [...] è dato [...] dalla combinazione delle due implementate e poste in relazione.», p. 12. Cfr. anche G. IACOLI, *Paesaggio passeggiato passages: questioni per la comparatistica letteraria*, in *Discipline del paesaggio. Un laboratorio per le scienze umane*, a cura di G. IACOLI, Milano-Udine, Mimesis, 2012, pp. 59-80.

elemento, e in che modo gli abitanti si relazionino ad esso⁵. Se si tiene presente lo sguardo di chi cerca di comprendere quel paesaggio (l'autore del testo, in questo caso), attuando i procedimenti della geografia letteraria, è possibile ottenere

una valorizzazione del ruolo attivo impersonato dallo scrittore dinanzi alla conoscenza spaziale, [...], denotando così da un lato una sinergia programmatica con i fini induttivi della letteratura generale e comparata, e dall'altro un interesse ravvicinato per il mondo poetico dell'autore, per le immagini mentali [...].⁶

Benché parlare di «letteratura» con un autore come Rumiz sia eccessivo (o meglio, non adeguato, non trattandosi di testi di finzione, ma di particolari forme di resoconto narrativo⁷), tuttavia l'approccio della geografia letteraria è quello più consono in questa sede per l'analisi del suo stile, non foss'altro perché è lo stesso Rumiz ad avere, anzitutto, una spiccata (dovendo naturalmente raccontare di luoghi e percorsi intrapresi) sensibilità per il paesaggio:

Noi non siamo attaccati al nostro antico paesaggio rurale: appena esci dalle cento città, finisci in una campagna anonima che per trasformarsi in industria ha furiosamente svenduto sé stessa, costruendo il proprio sviluppo non su un'affermazione, ma su una negazione. Sulla vergogna di un'antica condizione subalterna.⁸

Inoltre, alla voce «Literature» del *Dictionary of Human Geography*, oltre che «novels, stories and poems», viene contemplata anche la forma delle «travel narratives»⁹ in riferimento all'analisi della geografia letteraria:

[...] travel narratives have been studied for their representations of places, landscapes and nature, of regions and nations, and of geographical processes such as urbanization, migration and colonization.¹⁰

⁵ Cfr. anche M. DE FANIS, *Geografie letterarie. Il senso del luogo nell'alto Adriatico*, Roma, Meltemi, 2001: «è, quindi, simultaneamente atto fisico e mediazione intellettuale, un meccanismo che modella paesaggi partendo dalla superficie fisica della terra attraverso il filtro dell'intenzionalità umana.», p. 25.

⁶ G. IACOLI, *La percezione narrativa dello spazio. Teorie e rappresentazioni contemporanee*, Roma, Carocci, 2008, p. 20.

⁷ Bisogna tenere presente, naturalmente, che Rumiz di mestiere è anzitutto giornalista e che il suo contributo come reporter (anche di guerra, nella guerra dei Balcani in particolar modo) è notevole. Pertanto non lo si mette sullo stesso piano di un autore di finzione, ma ugualmente gli si attribuisce un particolare statuto letterario.

⁸ P. RUMIZ, *La secessione leggera. Dove nasce la rabbia del profondo Nord*, Milano, Feltrinelli, (2001) 2016³, p. 20.

⁹ D. GREGORY, R. JOHNSTON, G. PRATT, M. J. WATTS, S. WHATMORE (edited by), *The Dictionary of Human Geography*, Malden (MA, USA), Oxford & Chichester (UK), Blackwell, 2009⁵, p. 420

¹⁰ Ibidem.

Affinché la rappresentazione sia possibile all'interno del testo letterario, è necessario saper riconoscere quei segni che rendono il luogo uno specifico *territorio*, dove per territorio ci si riferisce a «uno spazio sopra cui si è esercitato un qualche lavoro umano»¹¹, ovvero l'aspetto più culturale ed emozionale del paesaggio. Nei racconti di Rumiz non solo questa capacità di lettura è presente, ma vi è anche la creazione di uno «spazio nello spazio». Nel raccontare il paesaggio spesso l'autore evoca altri luoghi, crea associazioni con territori simili; si tratta di un meccanismo che se da un lato contribuisce a rendere più comprensibile al lettore il paesaggio descritto (anche nel caso in cui non avesse mai visto né quello né il luogo posto a paragone) dall'altro riesce a rendere entro lo spazio letterario non solo il paesaggio reale, quello raccontato, ma anche un paesaggio mentale al quale l'autore fa riferimento.

Se non ci fossero i monti attorno, potremmo essere nella Polonia del Nord, in Masuria: acque, boschi, case basse, malinconia lacustre. [...] Bighelloniamo tra i villaggi della piana lubianese, ci lasciamo portare dalla corrente fino al primo ponte sulla Sava, la via maestra della Jugoslavia-che-non-c'è, ancora gonfia di acque alpine.¹²

Il giornalista si trova insieme a suo figlio nella campagna slovena, ma “manda” la mente del lettore a tutt'altro luogo – una regione nordica della Polonia – rievocato in virtù della sua somiglianza se, appunto, «non ci fossero i monti». Questo è solo uno dei molti esempi che è possibile riscontrare nella scrittura di Rumiz (e che si vedranno più nello specifico nei successivi capitoli dedicati ai reportage prescelti), il quale applica le sue coordinate culturali per rendere più chiaro al lettore ciò che egli sta osservando. Lo spazio, in qualche modo, si dilata, è «disomogeneo»¹³ ed è «in grado di sfuggire, in virtù della sua natura composita, a qualsiasi tipo di catalogazione forte»¹⁴. Si tratta di quello che Turri definisce «paesaggio artisticamente interpretato»¹⁵, poiché:

l'uomo guarda e scopre le cose secondo la mediazione e la prospettiva acquisite nel proprio ambito culturale, e valendosi quindi [...] della capacità di riscoperta che è propria dell'arte.¹⁶

¹¹ A. TURCO, *Verso una teoria geografica della complessità*, Milano, Unicopli, 1988, p. 15.

¹² P. RUMIZ, *È Oriente*, Milano, Feltrinelli, (2003) 2011⁷, p. 9.

¹³ G. IACOLI, *La percezione narrativa dello spazio*, p. 24.

¹⁴ *Ibidem*. A maggior ragione, dato che lo stesso Iacoli nel suo saggio compie un'analisi dei temi spaziali che riguardano la “tarda modernità”; la definizione può essere calzante dunque sia da un punto di vista temporale (trattandosi dell'epoca attuale o quella più recente), sia per il concetto stesso di spazio.

¹⁵ E. TURRI, *Antropologia del paesaggio*, Venezia, Marsilio, (1974) 2008, p. 68.

¹⁶ *Ibidem*.

Attraverso la scrittura l'autore è in grado non solo di raccontare il luogo, offrendo una rappresentazione che, seppur realistica – non dovrebbe, teoricamente, lasciare libero campo all'immaginazione –, diviene accattivante e interessante, ma di creare anche uno *spazio non reale* al suo interno. Al punto tale da essere in grado persino di spazializzare il tempo:

Ricordo Michele, anni fa, quando si svegliò nello zaino port-enfant e formulò così il suo primo gerundio: “Papà, dove andiamo stando?”. Quella capriola sintattica aveva in realtà una logica di ferro. L'andare non era forse conseguenza dello stare, della condizione esistenziale di essere beatamente sistemato dietro papà orso? Oggi quel vecchio gerundio si raddrizza, diventa la quintessenza del divenire, della durata, della continuità. Dico a me stesso: “Sì, stiamo andando a Vienna”.¹⁷

Un tempo (verbale) che qui diventa automaticamente percorso, la continuità tra il loro “stare” e il movimento verso la destinazione mitteleuropea; la condizione di tempo continuato è rimarcata anche dalla contrapposizione tra il movimento del padre (rappresentato dall' “andiamo”) e il bambino fermo dentro lo zaino (“stando”). È qui rappresentato concretamente il «nesso spazialità-essere», un nesso all'interno del quale viene data materialità allo spazio narrato, non più sottostante all'egemonia del tempo.¹⁸ Questa sorta di “gerundio spazializzato” è molto caro a Rumiz, tanto più che ribadisce questo concetto poche pagine dopo:

Stiamo andando, questo gerundio mi piace sempre di più. È il tempo della continuità, della durata; sconfessa la patologia del fare, l'ossessione del “continuo inizio” di questo stressato Occidente che ha paura delle cose che finiscono.¹⁹

Se nel testo contemporaneo non v'è più l'egemonia della diacronia sulla diatopia, tale strutturazione delle categorie è capovolta nella scrittura di viaggio di Rumiz, al punto tale che la diacronia interviene proprio al servizio della diatopia, dilatandola nella percezione dell'autore:

Un'altra meraviglia matematica del nomade è che – al contrario di quanto sostiene Einstein – la velocità dilata lo spazio anziché restringerlo. Lo scoprii alla fine della traversata in bici da Trieste a Istanbul [...]. Quando vidi i primi minareti sul Bosforo, anziché godere dell'impresa compiuta, dissi a me stesso «Ma come? Tutto qui?». Quei duemila chilometri erano niente, l'Europa era diventata piccola. Da dove

¹⁷ P. RUMIZ, *È Oriente*, p. 12.

¹⁸ Cfr. G. IACOLI, *La percezione narrativa dello spazio*, in cui, citando Edward Soja scrive: «in *Postmodern Geographies* aveva dichiarato le modalità del cosiddetto *spatial turn*, affermando le potenzialità dello spazio come categoria interpretativa nei confronti del presente e ridimensionando il ruolo in precedenza svolto dal tempo», pp. 22-23.

¹⁹ Ivi, p. 20.

nasceva quell'imprevista delusione? Lo capii tornando in aereo. Dal finestrino riconoscevo ogni dettaglio dell'itinerario. Locande, crocicchi, campi di frumento. Cos'era accaduto? La lentezza dello spostamento aveva fissato un pezzo di mondo nella mia memoria con più efficacia di una radiografia, e l'Europa era diventata il giardino di casa. Distanze mitiche si erano contratte. Che paradosso! Se, per accorciare la strada, avessi attraversato i Balcani in macchina, avrei ricordato solo la noia interminabile del rettilineo, dunque gli spazi si sarebbero dilatati.²⁰

Un'osservazione, quella dell'autore, che ricorda un po' quei dialoghi che in genere avvengono in lunghi viaggi in auto, per cui il passeggero chiede al conducente quanto manchi all'arrivo in termini diacronici, e il conducente risponde in termini diatopici (cioè in termini di distanza chilometrica), senza considerare eventuali imprevisti o rallentamenti sul percorso (che appunto possano dilatare il tempo e dunque dilatare la percezione della distanza); ciò a testimonianza del fatto che la percezione temporale e spaziale di chi conduce un viaggio subisce costanti mutamenti a seconda dei mutamenti della prima categoria sulla seconda.

Tale "servizio" del tempo non vale solo sullo spazio fisico, ma anche su quello letterario. In questo senso l'autore ha una sua personale formula matematica anche sulla scelta del taccuino del viaggio:

Se T è la taglia del block-notes e V la velocità dello spostamento, ecco che T è inversamente proporzionale a V , dunque V e T , moltiplicati fra loro, devono dare sempre lo stesso numero. Il che ha sorprendenti effetti collaterali. Se sbagli taccuino, e lo prenderai troppo grande, il viaggio rallenterà per obbligarti a una visione più analitica. T aumenta e V diminuisce. Viceversa, se T è troppo piccola, sei costretto ad aumentare il valore di V . Esattamente come un fotografo che attraversa paesaggi immensi e che, sbadatamente, invece del grandangolo s'è portato per sbaglio un teleobiettivo.²¹

Per l'autore il taccuino è un oggetto fondamentale, che si ritrova in quasi tutti i suoi reportage. Colpisce persino i suoi compagni di viaggio per l'uso che ne fa (in *L'Italia in seconda classe*, ad esempio, il suo compagno di viaggio si stupisce del modo frenetico e costante con cui Rumiz scrive su un taccuino, pur non sapendo bene cosa stia scrivendo, «sta bluffando» scherza il compagno di viaggio nella breve introduzione al racconto di viaggio²²). Tale oggetto diviene materialmente lo spazio letterario, la manifestazione del nesso spazialità-essere che prescinde dalla coordinata temporale: è l'oggetto che determina il dilatarsi o meno del tempo del viaggio, non viceversa.

²⁰ P. RUMIZ, *Quel taccuino perfetto da scegliere prima di partire*, in *Istruzioni per un viaggio perduto. Breviario vagabondo*, in «La Repubblica», 4 agosto 2016, p. 23.

²¹ Ibidem.

²² Cfr. P. RUMIZ, *L'Italia in seconda classe*, Milano, Feltrinelli, (2009) 2015⁴.

Nella sua rappresentazione, il confine tra la testimonianza del paesaggio reale e di uno proprio, mentale, è molto sottile: vi è nella sua scrittura un «muoversi costantemente tra testimonianza e fabulazione, senza per questo voler intendere che la fabulazione in lui sia invenzione»²³, ma anzi, proprio quella fabulazione è finalizzata a rendere ancora più concreto il paesaggio descritto. Non diviene solo più concreto, ma, attraverso questo meccanismo di associazione mentale, il lettore (quello più sensibile) può «dischiudere nuove modalità di interpretazione geografica»²⁴, avendo così una nuova prospettiva su quel luogo narrato. È l'autore stesso che, talvolta, invita il lettore a creare queste associazioni tra paesaggio reale e paesaggio immaginato:

Pensate a una città tibetana, di quelle che si raggiungono in giorni di cammino in una gola tetra. Una città di monasteri, aggrappata a una montagna, ventosa e minerale. Poi, al posto dei monasteri mettete fabbriche e al posto dei monaci uomini formiche. Decine e decine di grandi fabbriche che continuano a crescere una sull'altra, tra rumori ferrosi e il monte che sfiata vapori di siderurgia, [...]. Poi, sopra i capannoni, mettete ancora case, scuole, banche, uffici, parcheggi, condomini. Non è un sogno. Questa città esiste davvero. Non è in Tibet ma in Italia. Si chiama Lumezzane.²⁵

Il confine tra paesaggio immaginato e paesaggio reale diviene ancora più labile se si analizza brevemente il modo in cui l'autore crea le proprie mappe (cartacee e mentali).

Di per sé la carta geografica è già un paradosso, in quanto

fisicamente rappresenta dei semplici segni su fogli di carta ma, per mezzo delle sue immagini, richiama alla mente un mondo multidimensionale che contiene oggetti ed emozioni che si possono vedere o percepire direttamente dal pezzo di carta.²⁶

Una mappa cartacea evoca, in chi la osserva, immagini di luoghi lontani, o di percorsi ancora da intraprendere e da scoprire.

Il Righi apre la mappa come una fisarmonica, la stende sul tavolo, ammutolisce, si tormenta la barba. È come se scoprisse un altro pianeta. Gli svelo i segreti del viaggio e insieme navighiamo dalle inspiegabili mummie cinesi seicentesche nel museo di Ferentillo, in Umbria, alle terribili storie partigiane raccolte dall'attrice Roberta Biagiarelli nelle valli del Piacentino. Ogni curiosità, un cerchietto giallo e

²³ E. BIANDA, *M'è dolce questo narrar. Paolo Rumiz e il nuovo feuilleton giornalistico*, versione epub scaricabile da: http://www.webgolnetwork.com/pdf/005_WN_EnricoBianda_dolcenarrar.pdf, (data ultima consultazione: novembre 2016), p. 23.

²⁴ G. PETERLE, F. VISENTIN, *Performing the literary map: 'Towards the river mouth'. Following Gianni Celati*, in «Cultural Geographies», California State University, Fullerton, USA, prossima pubblicazione, (testo originale in inglese, traduzione mia).

²⁵ P. RUMIZ, *La secessione leggera*, p. 154.

²⁶ J. O. MUEHRCKE, P. C. MUEHRCKE, *Le carte geografiche e la letteratura*, in *Fatto e finzione. Geografia e letteratura*, a cura di F. Lando, Milano, Etaslibri, 1993, pp. 81-103, ivi p. 88.

una didascalia appiccicata lateralmente alla Penisola. Ecco il Monte Fumaiolo con le sorgenti del Tevere, rubato alla Toscana e annesso dal Duce alla “sua” provincia di Forlì come legame imperituro con Roma. [...] C’è di tutto, tranne i luoghi famosi e i grandi centri, che eviterò meticolosamente. Niente Assisi, l’Aquila, Perugia.²⁷

Sotto gli occhi attenti del giornalista e del suo compagno di viaggio appaiono le varie tappe del percorso, ed è come se fossero già in movimento (non a caso utilizza il verbo «navighiamo»). In una descrizione come questa si percepisce come la mappa in Rumiz sia effettivamente «rappresentazione, oggetto di mediazione tra soggettività e realtà».²⁸ Non è solo mediazione, tuttavia, ma anche una spinta, uno slancio per quel viaggio che si sta per intraprendere, tale da stimolare

l'avventura, così una persona dotata di fantasia può essere spinta ad andare oltre la sua semplice osservazione ed entrare nella stessa realtà che la carta descrive.²⁹

Nella maggior parte dei casi è l’autore stesso a disegnare la mappa del proprio percorso di viaggio. Ciò è significativo, in quanto testimonia l’arbitrarietà dell’atto di realizzare una carta geografica. Nel crearla si attua una scelta che, naturalmente, è determinata dalla soggettività dell’autore. Entro lo spazio cartografico «si scelgono dei particolari o degli elementi della complessità della realtà»,³⁰ i quali «vengono semplificati e poi enfatizzati»,³¹ garantendo così lo scopo che l’autore si era prefissato per quella mappa. Grazie al supporto della carta, nel corso dei suoi viaggi il giornalista riesce a crearsi anche una propria mappa mentale, una topografia di nomi nuovi entro i quali però è in grado di ormai di orientarsi:

Mi accorgo che la mia topografia mentale si è riempita di località minori. [...] Oggi su una carta muta dell’Italia potrei piazzare senza difficoltà paesi come Borgomanero, Montebelluna, Pizzighettone, Cantù e Casale Monferrato.³²

Ancora una volta, quindi, spazio reale e spazio rappresentato quasi si sovrappongono; si offrono così al lettore non solo le immagini del viaggio vero e proprio, ma anche quelle di una narrazione tutta intima all’autore, del suo approccio specifico con il paesaggio.

Grazie ad una tale operazione Rumiz può essere considerato simile ad uno scrittore di finzione, il quale

²⁷ P. RUMIZ, *La leggenda dei monti naviganti*, Milano, Feltrinelli, (2007) 2015⁶, p. 187.

²⁸ G. IACOLI, *La percezione narrativa dello spazio*, p. 42.

²⁹ J. O. MUEHRCKE, P. C. MUEHRCKE, *Le carte geografiche e la letteratura*, p. 89.

³⁰ Ivi, p. 98.

³¹ Ibidem.

³² P. RUMIZ, *La secessione leggera*, p. 38.

con la sua capacità di stimolare, suscitare ed anche eccitare assegna ai vari luoghi (*milieux* o *landscape*) un'attrattiva tale da farli apparire desiderabili al "lettore medio" proprio per i messaggi e le emozioni che egli stesso vi ha impressi.³³

Per riuscire ad accattivare i lettori in tal maniera, Rumiz non è, com'è già stato accennato, insensibile alla percezione del paesaggio (e anzi pone sempre ampie riflessioni su ciò che vede e sul senso dei suoi percorsi); ciò avviene grazie ad una sua spiccata capacità di cogliere il senso dei luoghi, ma al tempo stesso, grazie alla sua scrittura, di contribuire alla loro dilatazione. Del concetto di *senso del luogo* si tratterà più ampiamente in seguito.

2.2. *Il senso del luogo: paesaggio mentale e coscienza territoriale*

Risultano ancora più interessanti i resoconti di Rumiz, quando, il più delle volte, si trova a raccontare un paesaggio «postmoderno, in cui è facile scorgere stridori, ridondanze, consunzione».³⁴ Un paesaggio a cui la maggior parte di noi è ormai abituato, ma al quale tuttavia non si è più in grado di dare la giusta valenza culturale, in quanto «queste piccole dissonanze le si ignora o le si subisce come un male necessario del progresso».³⁵

Il passaggio ulteriore nell'osservazione del paesaggio è dunque quello di capire come si inseriscono i nuovi interventi entro quel determinato contesto, attraverso quali meccanismi economici, politici e sociali si siano innestati, e come tutto ciò influisca sull'uomo che vive quel paesaggio e sulla natura stessa del luogo. Se è vero che in Italia «è almeno da 150 anni che, con la rivoluzione industriale, questa idea di paesaggio come natura è entrata in crisi»³⁶, il paesaggio rappresentato nella nostra letteratura non è sufficientemente corrispondente a quello attuale da poterne restituire il *senso* al lettore. Con quest'affermazione non si intende affatto sostenere che tutta la "nostra" letteratura sia inutile nella ricerca del *senso del luogo* (*sense of place*)³⁷, che le descrizioni del Manzoni non suscitino nel lettore un'ampia gamma di «potenti implicazioni

³³ F. LANDO (a cura di), *Fatto e finzione*, intr. p. 7.

³⁴ S. IOVINO, *Ecologia letteraria. Una strategia di sopravvivenza*, Milano, Edizioni Ambiente, 2006, p. 28.

³⁵ Ivi, p. 27.

³⁶ Ibidem.

³⁷ Cfr. Y. F. TUAN, *Space and place: the perspective of experience*, London, Arnold, 1979.

simboliche»³⁸, ma che quelle stesse sono ormai entrate in quello che già Dalla Vedova nel 1881 aveva definito «sapere geografico popolare», ma «un sapere [...] fondato però sempre più sulla accettazione di stereotipi che su una conoscenza effettiva dei luoghi».³⁹

Ci si commuove leggendo l'*Addio ai monti* nei *Promessi sposi*, senza magari considerare che, proprio tra quei monti e lì dov'erano vigneti e frutteti, oggi passa una superstrada.

Ciononostante, si definisce *sensu del luogo* il connubio tra l'oggettività (fattuale-geografica) con la soggettività (culturale-umana)⁴⁰: tale connubio nasce dal continuo confronto tra l'uomo e il paesaggio che lo circonda. L'approccio dell'uomo è necessariamente influenzato dallo spazio in cui vive e in esso egli interviene per autodeterminarsi. È connaturata nell'uomo, da sempre, la ricerca del senso del luogo come conferma di sé stesso:

Da sempre, inconsciamente o meno, l'uomo ha infatti cercato conferma di sé nel paesaggio, quasi che ogni sua realizzazione avesse, oltre che uno scopo pratico e vitale, una funzione formale di testimonianza, un latente bisogno di comunicare o trasmettere con le sue opere nel paesaggio la presenza di sé, le qualità di sé: una comunicazione valida per sé, per i suoi simili [...].⁴¹

È, questo, un processo che l'essere umano ha attuato costantemente nel corso della sua storia. Fin dagli albori del genere *Homo*, la presenza umana viene sempre più comunicata, imposta, al punto tale che lo spazio su cui l'essere umano si arroga il diritto di intervento diventa sempre più ampio, fino ad occupare un'area maggiore rispetto a quella naturale:

Il processo è tanto più vitale, intimamente connesso alla biologia dell'uomo in quanto gli *input* ambientali con cui l'essere umano deve avere a che fare solo in parte, ed in parte sempre più ridotta, sono di tipo fisico-naturale; in proporzione maggiore gli *input* ambientali provengono da un universo costruito, fabbricato dall'uomo stesso: la strutturazione conoscitiva, dunque, appare come l'equipaggiamento dell'uomo destinato a vivere in un mondo di uomini.⁴²

«L'universo costruito» dall'uomo è lo specchio di ciò che egli stesso ritiene di essere. La rappresentazione di sé si manifesta direttamente sul paesaggio, e proprio l'essere umano dunque “crea” sé stesso “creando” il paesaggio:

³⁸ Intr. in F. LANDO (a cura di), *Fatto e finzione*, p. 2.

³⁹ Ivi, pp. 7-8.

⁴⁰ Cfr. ivi, p. 107.

⁴¹ E. TURRI, *Antropologia del paesaggio*, p. 28.

⁴² A. TURCO, *Verso una teoria geografica della complessità*, p. 30.

Ecco che la natura modificata o usata in un certo modo rispecchia l'uomo, le sue esperienze, le sue scelte. Il paesaggio dà la misura dell'umanizzazione in quanto riflesso, come un discorso, dell'annessione culturale di quella natura e dei suoi elementi (come lo è il linguaggio dei possibili suoni e fonemi trascelti e annessi culturalmente). Il paesaggio diventa per ciò stesso un termine necessario per cercare l'uomo e comprendere la sua azione sul pianeta.⁴³

Si tratta perciò di un'operazione autoreferenziale il cui scopo è «il mantenimento della propria identità».⁴⁴ Tale operazione si manifesta anche nella creazione letteraria. Proprio attraverso lo spazio letterario, o l'arte in genere, è possibile re-interpretare tutti quei segni del paesaggio da noi considerati ormai come sempre esistiti e irreversibili, ma che hanno avuto, anch'essi, un principio entro un contesto ove precedentemente non erano presenti (difficilmente, infatti, ci sovverrebbe di immaginare la ben nota campagna toscana senza le sue colline rivestite di filari di vigne, dovuti all'intervento massiccio della civiltà contadina in epoche passate). La letteratura dunque:

[...] quando riesce a cogliere, far propri e trasmettere gli elementi più vivi, stabili e accettati delle *esperienze vissute sul territorio*, può essere considerata una sorta di memoria storica della territorialità di un popolo.⁴⁵

Precedentemente si è citato il Manzoni come esempio contrario, ma puramente in quanto riteniamo che quello specifico *senso del luogo* sia, col tempo, andato perduto. Perduto non solo nei termini più tangibili di interventi discordanti con il paesaggio circostante, ma anche nei termini della perdita della memoria da parte dei suoi abitanti del paesaggio preesistente. Non è detto, tuttavia, che la memoria di un determinato luogo o paesaggio sia perduta per sempre. Se «il paesaggio è coerenza»⁴⁶ e quella coerenza viene a mancare per «l'inautenticità dei nuovi elementi, introdotti dal di fuori, malamente assimilati e sempre mal sposati con quelli locali»⁴⁷, la ricerca del senso del luogo costantemente si rinnova. Per far sì che ciò avvenga, l'uomo deve applicare l'atto dell'osservazione su sé stesso⁴⁸, in modo tale che:

⁴³ E. TURRI, *Antropologia del paesaggio*, p. 56.

⁴⁴ A. TURCO, *Verso una teoria geografica della complessità*, p. 32.

⁴⁵ Intr. in F. LANDO (a cura di), *Fatto e finzione*, p. 109.

⁴⁶ E. TURRI, *Antropologia del paesaggio*, p. 138.

⁴⁷ Ivi, p. 140.

⁴⁸ Cfr. A. TURCO, *Verso una teoria geografica della complessità*, ove sostiene che due sono le proprietà dell'unicità auto poetica umana rispetto al mondo animale. «La prima, consiste nell'interazione non-fisica tra organismi, possibile attraverso la generazione di rappresentazioni dei nostri insiemi relazionali: per questa via, l'uomo diventa un "osservatore". La seconda consiste nell'applicare a noi stessi l'osservazione, ed interagire con le rappresentazioni di noi stessi che siamo in grado di generare [...]», p. 32.

[...] per questa via, l'uomo entra nel dominio dell'auto-osservazione e diventa autocosciente, ossia un descrittore di sé stesso che, interagendo con le proprie rappresentazioni, può descrivere sé stesso che descrive sé stesso, in un processo senza fine.⁴⁹

L'interazione con le proprie rappresentazioni può dunque portare ad una sintesi dialettica tra l'essere umano e il più recente «paesaggio capitalista»⁵⁰ da lui stesso creato. Ci si riferisce in particolare a quello specifico paesaggio modificato nel ventesimo secolo, non solo nei termini concreti di svariati interventi umani sul paesaggio (dovuti, ovviamente, ad una serie di fattori economici, sociali, demografici ecc...), ma anche nei termini di un diverso approccio, di uno sguardo nuovo sul paesaggio, uno sguardo quasi del tutto disinteressato. Tale fenomeno non nasce recentemente, ma ha radici nei due secoli precedenti, in cui, con la prima e la seconda rivoluzione industriale e l'avvento del capitalismo, si crea una tensione nuova fra l'approccio al paesaggio e l'interesse di mercato.⁵¹ Tale tensione ha portato ad una sempre maggiore attenzione per lo spazio urbanizzato – totalmente umano –, ed una sempre minore per quello rurale, relegato al «riposo e il godimento estetico»⁵² da parte della nuova classe borghese emergente – un approccio, naturalmente, diverso rispetto a quello della popolazione contadina, che per esso, per renderlo tale, ha dovuto spesso patire soprusi e una vita di stenti⁵³ –. La campagna, dunque, quel paesaggio agricolo, frutto in ogni caso di intervento umano seppur in misura minore, diventa un «palliativo agli stress di una vita meccanizzata»⁵⁴. La

⁴⁹ Ibidem.

⁵⁰ D. E. COSGROVE, *Realtà sociali e paesaggio simbolico* (1984), trad. di M. Neve, Milano, Unicopli, 1997².

⁵¹ Cfr. ivi: «Nella Venezia del sedicesimo secolo o nell'Inghilterra del diciottesimo l'idea di paesaggi è stata in effetti colta come campo di conflitto ideologico tra una visione aristocratica, conservatrice, della proprietà e della protezione paternalistica da una parte e una visione della proprietà terriera più nuova, più dichiaratamente sfruttatrice, orientata al mercato, dall'altra.», già nei secoli citati ad esempio si percepisce lo scontro culturale rispetto a due diversi tipi di approccio al territorio agricolo, p. 240.

⁵² Ivi, p. 241.

⁵³ Cfr. S. IOVINO, *Ecocriticism and Italy. Ecology, Resistance, and Liberation*, London, Oxford, New York, New Delhi, Sydney, Bloomsbury, 2016, in cui, parlando del paesaggio delle Langhe, scrive: «[...] I observe the Langhe's scenery from the hilltop of La Morra, a small village with 2,700 residents [...]. On this hilltop [...] there is a bronze statue dedicated *To the Vinedresser*. [...] The Vinedresser – a shirtless scrawny man, bent on his knees – is not at home in any Arcadia. [...] But the really stirring part to me is the human ontology of this composition: an uncanny pre-social hybrid, this man appears to be half-beast and half-slave. His quasi-hallucinated gaze expresses pain, alienation, a state of war with history and with the land.», p. 127. Cfr. anche E. TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*, Venezia, Marsilio, 2014: «Un tempo delle campagne coltivate non si sentiva dire che erano belle se non nel significato di “buone”, che rendevano. Con ciò non si vuol dire che il contadino non desse giudizi anche estetici al paesaggio da lui costruito. Ma sicuramente il suo giudizio estetico era ben diverso da quello che ora ha portato le classi borghesi, poco avvezze alle fatiche dei campi, a scoprire la bellezza del paesaggio agrario, a capirne il suo rigore funzionale che rimanda a rapporti tra fatti naturali e fatti sociali, al di là di quella che può essere la sua pittoricità, già a suo tempo scoperta dalla pittura italiana e straniera [...]», p. 45.

⁵⁴ D. E. COSGROVE, *Realtà sociali e paesaggio simbolico*, p. 241.

campagna non è più vista come fonte di sostentamento, ma solo come paesaggio, magari «visto da lontano, dall'alto o dal finestrino di un'automobile in veloce movimento».⁵⁵

Pertanto:

La separazione di soggetto e oggetto, nella nostra concezione del mondo, è ora divenuto un fatto di senso comune, l'alienazione formale dal territorio come valore d'uso è completa.⁵⁶

La distanza dell'uomo (il soggetto) dal territorio fisico (l'oggetto) che lo circonda è ancora più forte nella cultura moderna perché si tratta di un atteggiamento diffuso, non solo nella cultura di massa, ma anche in quella più elitaria. Lo si percepisce anche nella produzione d'arte odierna:

In un tale contesto vi è poco da stupirsi del fatto che il paesaggio non sia stato un interesse della cultura moderna, né un soggetto dell'arte progressista di questo secolo. Nei suoi aspetti elitari tale cultura ha cercato di distanziarsi da un soggetto facilmente accessibile come il paesaggio, esplorando strutture puramente formali o le profondità della soggettività e dell'espressione astratta; nei suoi aspetti radicali ha condiviso con le ideologie maggiormente progressiste un interesse per la città – il logo della storia nelle società capitaliste e post-capitaliste – per la città e la tecnologia, non tanto come paesaggio quanto come condizione umana.⁵⁷

Bisogna tenere anche presente che la cultura dell'immagine, fortemente sviluppata nel corso degli ultimi cinquant'anni, ha contribuito in maniera considerevole a questo fenomeno di disinteresse del paesaggio: le immagini stereotipate di campagne bucoliche e archetipiche offerte dal cinema, dalla televisione, persino dalle cartoline, riviste, opuscoli di viaggio⁵⁸ hanno fatto sì che l'individuo non avesse bisogno di contemplare un paesaggio, perché nella sua mente ne aveva già uno preconfezionato. Concetto non nuovo, in realtà, se si pensa che un autore come Andrea Zanzotto aveva già osservato negli anni Settanta che «cinema e televisione hanno una consonanza – ma di segno negativo – con un sublime che comunque è stato demitizzato fin dall'inizio del novecento».⁵⁹

È necessario perciò che si vengano a creare nuovi riferimenti culturali nell'approccio al paesaggio, poiché «come forza attiva nella produzione culturale» il paesaggio si è

⁵⁵ Ibid.

⁵⁶ Ibid.

⁵⁷ Ibid.

⁵⁸ Cfr. Ibid.

⁵⁹ A. ZANZOTTO, *Alcune osservazioni dell'autore*, in *Gli sguardi i fatti e senhal*, Milano, Mondadori, 1990, p. 50.

«atrofizzato nel tardo diciannovesimo secolo».⁶⁰ Ed è necessario non tanto per un sentimento nostalgico di un paesaggio romantico che nell'immaginario via via sta scomparendo, quanto per l'importanza effettiva dell'influenza che il territorio ha sull'uomo. Bisogna osservare questo nuovo paesaggio, ancor più mutato negli ultimi trent'anni (quello italiano in particolar modo) come «una contraddizione da esplorare nei suoi vari contesti»,⁶¹ perché tale processo di mutamento è avvenuto in maniera rapidissima, «enfaticamente il dilatarsi a macchia d'olio delle più dinamiche polarità urbane».⁶²

Se nella concezione di *sensu del luogo* viene a mancare la soggettività culturale-umana di fronte a un'oggettività fattuale-geografica, il testo letterario può essere un valido strumento di recupero di quella soggettività. L'autore infatti:

attraverso un proprio filtro personale e culturale, produce immagini e attribuisce valori a luoghi, paesaggi e regioni: queste percezioni personali vengono poi, attraverso le opere letterarie, passate ai lettori. In seguito [...] cominciano ad influenzare le reazioni ed ancor più le valutazioni nei riguardi di quei paesaggi che da elementi reali assumono i connotati di elementi pensati, di "paesaggi della mente".⁶³

In tal misura l'opera di Rumiz può essere rilevante nella creazione di un "paesaggio della mente". Una scrittura, la sua, che non mitizza i luoghi visitati, ma anzi

indica piuttosto l'esistenza di violente fratture orografiche e idrografiche, i cui dislivelli hanno generato e generano tuttora, non senza scatenare conflitti «altimetrici», grandi correnti di cultura capaci di pervadere un mondo frammentato, costituito non solo da rocche e campanili ma anche da porti e vie di comunicazione.⁶⁴

Attraverso l'osservazione di un determinato contesto è possibile notare gli aspetti sociali e culturali dell'uomo che vive quel territorio, aspetti che sottolineano «la contraddizione da esplorare» sostenuta da Cosgrove e che Rumiz, in molti dei suoi viaggi non manca di constatare.

⁶⁰ D. E. COSGROVE, *Realtà sociali e paesaggio simbolico*, p. 246.

⁶¹ Ivi, p. 247.

⁶² F. VALLERANI, *Italia desnuda. Percorsi di resistenza nel paese del cemento*, Milano, Unicopli, 2013, p. 102.

⁶³ Intr. in F. LANDO (a cura di), *Fatto e finzione*, p. 247.

⁶⁴ T. VENERI, *I viaggi in Italia di Paolo Rumiz*, versione epub scaricabile da: https://www.academia.edu/2389707/I_viaggi_in_Italia_di_Paolo_Rumiz, (data ultima consultazione: novembre 2016), p. 53.

Cosa fa sì che proprio nel Grande Nord delle industrie, delle grandi banche, attecchiscano miti improbabili, l'imbecillità diventi talvolta ideologia e discorsi da autobus assurgano al rango di programma politico? [...] E ancora: perché la voglia di territorio cresce proprio laddove il territorio sembra disintegrato dal tritacarne del globale? Sono domande che ci obbligano a ripartire dai villaggi, a rifare la geografia del paese per non dover fare i conti, tra un po', con la geopolitica del caos.⁶⁵

Proprio la ricerca di un (rinnovato) senso del luogo spinge Rumiz a «rifare la geografia del paese»; ciò dimostra come anche in una scrittura di viaggio come la sua, «apparentemente più libera della storiografia, si avvicendino alterni paradigmi geografici»⁶⁶. In tal senso anche le opere di Rumiz possono «creare, sostenere e perpetrare una coscienza, una esperienza (anche di tipo) territoriale».⁶⁷ Tale coscienza territoriale, tuttavia:

rimane sempre nascosta, è improponibile o inesistente se non viene interpretata e non è completa ed esaustiva se non dopo essere stata espressa. Elementi tutti, questi, che scrittori e poeti, per la loro particolare sensibilità, riescono meglio di chiunque altro ad esplicitare e comunicare.⁶⁸

Anche Rumiz, a suo modo, cerca di comprendere e interpretare una coscienza territoriale in costante mutamento, perché in costante mutamento è il paesaggio italiano, e con esso vari aspetti economici e sociali. Spessissimo lo fa mescolando elementi letterari, storici, con quelli geografici:

Aveva ragione Pasolini, nessuno ascolta più le storie. I politici non sentono più le voci del paese profondo. Salvo sorprendersi, poi, quando i Serenissimi assaltano il campanile di San Marco. Il territorio è perduto, e anche l'appartenenza. Per reazione, ci si aggrappa ai punti cardinali. Ce n'è un'inflazione: Nord, Sud, Nordest, Nordovest, Grande Centro, ma sono parole vuote. Nessuno sa più cosa vogliono dire, sono surrogati dell'identità. È l'ossessione che uccide i contenuti; il *dove* che schiaccia il *che cosa*.⁶⁹

Attraverso varie coordinate (letterarie, sociali ed infine geografiche) l'autore percepisce la perdita di un qualcosa, non visibile, non concreto, ma riconoscibile nella nuova semiologia di un paesaggio postmoderno.

⁶⁵ P. RUMIZ, *La secessione leggera*, p. 40.

⁶⁶ T. VENERI, *I viaggi in Italia di Paolo Rumiz*, p. 53.

⁶⁷ Intr. in F. LANDO (a cura di), *Fatto e finzione*, p. 244.

⁶⁸ Ibidem.

⁶⁹ P. RUMIZ, *È Oriente*, p. 27.

2.3. *La semiologia del paesaggio: segni e simboli del paesaggio italiano.*

Se tutti i fenomeni di cultura si possono considerare sistemi di segni,⁷⁰ anche il paesaggio culturalmente caratterizzato può essere analizzato come un sistema di segni.

Partendo dal presupposto che la geografia umanistica si propone di studiare il *luogo* nella sua rappresentazione – dove per luogo s'intende «quell'*oggetto geografico* prodotto dalla "strutturazione soggettiva dello spazio"»⁷¹ –, questo (e il paesaggio riferito ad esso) diviene agli occhi del geografo (ma anche di un autore) una particolare forma di *testo*, con specifici attributi semiotici che lo rendono leggibile e intellegibile. Tali attributi riguardano appunto non solo gli elementi fisici del paesaggio, ma anche ciò che non è visibile ad un primo sguardo.

[...] "text" can also be something else: for example, the *material texture* of meanings, experiences, processes, and substances that make the life of places and beings.⁷²

Il paesaggio dunque contiene segni portatori di significato. Oggi tuttavia non è possibile prescindere da un nuovo tipo di paesaggio italiano che non corrisponde né ad uno cittadino né ad uno di campagna: un paesaggio ibrido, diventato tale nel giro di pochi anni – a partire dagli anni '80 del secolo scorso – (si parlerà in maniera più approfondita del concetto di «megalopoli» nel successivo paragrafo).

Senza essere catastrofisti, è necessario riconoscere che l'Italia

è mutata, che ha conosciuto un'evoluzione accelerata e sconvolgente in relazione a uno scatto storico rapidissimo e probabilmente sbagliato come «marcia ingranata», ma che proprio perciò va indagato nelle sue complesse motivazioni. Le trasformazioni, o più esattamente le mutazioni del paesaggio, vanno cioè correlate alle trasformazioni della vita politica, economica e sociale del paese, delle quali esse sono lo specchio fedele, immediato e vistoso [...].⁷³

Gli interventi di questi ultimi anni sono portatori di segni riconoscibili del mutamento economico e sociale di tale periodo. Sono riconoscibili se presi sincronicamente, ma nel momento in cui si pongono in un contesto diacronico e diatopico (in relazione, quindi,

⁷⁰ Cfr. U. ECO, *La struttura assente. La ricerca semiotica e il metodo strutturale*, Milano, Bompiani, 1994, p. 191.

⁷¹ Cfr. intr. in F. LANDO, *Fatto e finzione*, p. 1, (corsivo nel testo).

⁷² S. IOVINO, *Ecocriticism and Italy*, p. 3.

⁷³ E. TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*, Venezia, Marsilio, (1979) 2014, p. 29.

con gli elementi preesistenti del paesaggio), allora ne si percepisce la discordanza, poiché, in genere, si tratta di un edificio o un'infrastruttura che «non nasce più da intime relazioni col luogo»⁷⁴ (nella misura in cui per costruirlo non si utilizza più materiale locale, non corrisponde allo stile architettonico di quel luogo o non è legato alle dinamiche economiche di quel luogo). La discordanza nasce dalla «non leggibilità»⁷⁵ di un determinato paesaggio. Tale perdita di leggibilità dipende

dai modi non pianificati e un po' casuali secondo cui l'urbanizzazione è avvenuta. Il discorso rimanda alla persistenza di istituzioni che non sembrano più andare d'accordo con il processo di complessificazione [...]. Voglio dire che la complessificazione non significa necessariamente perdita di leggibilità se organicamente si pianifica la città: le *New Towns* inglesi sono città moderne, ricche di servizi d'ogni genere, eppure sono leggibili perché organicamente progettate, perché in esse c'è una funzionalità distributiva degli oggetti nello spazio rapportata a tutte le esigenze degli individui.⁷⁶

In Italia la perdita di leggibilità riguarda specialmente la neo-industrializzazione. La fabbrica (o il capannone industriale) costituisce uno dei nuovi elementi del paesaggio italiano: «ripetitivo, vario di dimensioni e di spicco nello spazio»⁷⁷, non più legato a un corso d'acqua per il recupero di energia, ma indipendente grazie alla disponibilità ubiqua di energia elettrica.

L'utilizzo sempre più massiccio dell'automobile ha incoraggiato lo sviluppo di autostrade ed infrastrutture (stazioni di servizio, svincoli, predelle, raccordi ecc...) ad esse connesse. Oggi si potrebbe dire che tale meccanismo è un cane che si morde la coda: le autostrade sono state costruite per l'uso maggiore dell'automobile, ma oggi non si può fare a meno di essa per la massiccia costruzione di strade ad essa dedicate.

Questi sono solo alcuni dei segni⁷⁸ del nuovo paesaggio, Turri ne elenca diversi in maniera più dettagliata nel suo saggio dedicato alla semiologia del paesaggio, a cui rimando⁷⁹. Aggiungo solo un altro elemento (che verrà approfondito nel capitolo dedicato

⁷⁴ Ivi, p. 53.

⁷⁵ Cfr. ivi, Turri specifica cosa si intende per «leggibilità», ovvero: «il grado di decodificazione dei segni, [...] l'interpretazione della funzionalità degli oggetti spaziali sulla base dei «codici» che la cultura fornisce. [...] il grado di leggibilità dipende sia dalla “cultura” impartita a scuola o dalle esperienze dirette di chi vive in quel luogo, sia da come gli oggetti si evidenziano nel paesaggio, attraverso le loro forme, il loro modo di organizzarsi ecc.», in nota, p. 48.

⁷⁶ Ivi, p. 54.

⁷⁷ Ivi, p. 50.

⁷⁸ Cfr. anche E. TURRI, *Il paesaggio degli uomini: la natura, la cultura, la storia*, Bologna, Zanichelli, 2003, in cui chiarisce, in riferimento ai segni del paesaggio, il concetto di iconema: «le parti elementari del paesaggio stesso, che sono come parole di un discorso o brani di musica che vanno a incasellarsi panoramicamente nel tutto, formando l'immagine complessiva di un paese o di una regione.», p. 30.

⁷⁹ Cfr., E. TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*, pp. 50-52.

a *Morimondo*, il reportage di Rumiz sul fiume Po) che può essere inserito nell'elenco dei nuovi segni del paesaggio, ovvero la diga. Certamente l'Italia ha esperienza secolare in fatto di chiuse o gestione delle acque⁸⁰, ma quando mi riferisco alla diga intendo indicare quella struttura che, per alimentare le turbine delle centrali idro-elettriche (da cui proviene l'energia ubiquitaria citata poco più sopra), ha fermato ingenti quantità di acque nel loro naturale flusso, mutando considerevolmente il paesaggio idrico a valle della diga.

La rapidità del nuovo sviluppo industriale mostra il modo in cui sono stati assorbiti (o non ancora) i nuovi elementi del paesaggio. La mancanza di leggibilità è dettata anche dalla questione temporale:

Le modificazioni del paesaggio in passato erano lente, erano rapportate al ritmo dell'intervento manuale, paziente, prolungato nel tempo e quindi facilmente assorbibili sia dalla natura che dagli uomini: l'elemento nuovo gradualmente si inseriva nel quadro psicologico della gente. Ma quando l'inserimento, com'è accaduto negli ultimi decenni, è rapido, violento, l'assorbimento avviene con difficoltà o è rimandato alla successiva generazione.⁸¹

Probabilmente con la generazione dei *millennials* (i nati tra gli anni '80 del secolo scorso e i primi anni 2000) sarà possibile vedere gli effetti di questo recente mutamento del paesaggio italiano. Mi riferisco soprattutto al processo di continuo inurbamento che sta subendo la pianura padana in questi ultimi anni, la Lombardia in particolar modo (come conseguenza dell'Expo di Milano nel 2015 ha subito notevoli interventi sul paesaggio, legati a questo evento di eco mondiale), ma anche il mutamento avvenuto nel Nordest, già notato da Rumiz una decina di anni fa:

Fino agli anni settanta il quadro era impressionante: contadini che non erano mai stati a Padova in vita loro. Di Venezia, neanche parlare: un altro pianeta. Padri-padroni, famiglie di nove, dieci fratelli; continue assenze da scuola per lavorare la campagna. Terre talvolta rosse o anarchiche; una povertà terribile, vissuta con rabbia. Un mondo del Quarto stato, fatto di fame, bestemmie e fatica da spezzare la schiena [...]. Oggi il grande nulla tra l'Adige e il Brenta non è più povero, ma resta grigio, triste. La sua trasformazione è stata più violenta che in qualsiasi altro posto del Nordest. Si è affacciato per ultimo alla scorpacciata dello sviluppo, ma proprio per questo sente maggiormente il benessere come fragile ed effimero. Poca cultura; il dialetto usato come un'ossessione, quasi come un'arma estrema di difesa identitaria; le prospettive incerte del domani.⁸²

⁸⁰ Basti pensare alla conformazione della pianura veneta e alla sua storia di competenza idrica, ma per un approfondimento più specifico si rimanda a M. JAKOB, *Paesaggio e letteratura*, Firenze, Olschki, 2005; M. JAKOB, *Il paesaggio* (2008), trad. di A. Ghersi, Bologna, Il Mulino, 2009.

⁸¹ E. TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*, p. 60.

⁸² P. RUMIZ, *La secessione leggera*, p. 42.

Tali mutamenti recenti hanno contribuito a formare, entro questo territorio non ancora chiaramente leggibile, un paesaggio della marginalità. Forse proprio questo aspetto può essere utilizzato come chiave di volta per interpretare i nuovi elementi del paesaggio.

2.4. Il paesaggio tra ibridità e frontiere

I reportage di Rumiz trattano in genere di contesti che difficilmente hanno a che fare con luoghi “centrali” – intesi dal punto di vista delle attuali scelte economiche e politiche del mondo occidentale –. Non è un caso che il sempre maggiore interesse del giornalista per i territori marginali sia andato di pari passo con l’affermazione sempre più forte di centri sempre più grandi, sempre più lontani e tuttavia con regole sempre più pervasive e rigide. Il consolidamento di un’istituzione come l’Unione Europea (un’unione, è ormai evidente, puramente economica) e l’affermarsi della globalizzazione quasi come modello unico di vita (sempre riferendosi al contesto di coloro che, per certi aspetti fortunati, vivono “al di qua” delle barriere imposte dal mercato globale) mostrano ormai, dopo i primi quindici anni di nuovo millennio una non ristretta rosa di difetti. Il mondo globale che, all’alba dei primi anni del ventunesimo secolo, appariva come un mondo fatto di libertà personali e frontiere aperte, paradossalmente è divenuto il «mondo della discontinuità e del divieto».⁸³ Un paradosso osservato anche dallo stesso Rumiz che, nel momento in cui il trattato di Schengen (2007) abolisce le frontiere all’interno dell’Unione, sente la necessità, un bisogno quasi fisiologico della presenza di un confine:

[...] e fu lì, nei fiumi del vino e della slivovica, mentre la sbarra diventava souvenir al suono di una fisarmonica, che l’ebreo Salomone Ovadia lanciò alla Luna il suo stridulo vaticino. “E adesso, vecchio barbagianni, questa fottuta frontiera ti mancherà” ghignò l’amico Moni [...] Diavolo, pensai, non c’era nessuna ragione per rimpiangere la frontiera. [...] Perché quella fottuta sbarra avrebbe dovuto mancarmi? Ora potevo passare dove volevo: microcosmi separati si saldavano e io ero libero, libero come il vento, di muovermi a piedi, in auto o in bicicletta, per ricomporre la topografia spezzata del mio mondo. Eppure... Sentivo che qualcosa cominciava davvero a mancarmi. [...] In breve tempo capii. Mi mancava il sogno, la linea d’ombra da valicare, il senso del proibito. La mia prima spinta al viaggio non era nata proprio dall’esistenza della Frontiera?⁸⁴

Il desiderio di oltrepassare un limite nasce da un divieto, ed è tanto più forte quanto più si crea la speranza che oltre quel confine ci sia qualcosa di diverso da ciò che ci circonda.

⁸³ M. AUGÉ, *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità* (1992), trad. di Dominique Rolland, Milano, Elèuthera, 2009³, p. 13.

⁸⁴ P. RUMIZ, *Trans Europa Express*, Milano, Feltrinelli, (2012) 2015², p. 20.

Nasce soprattutto in chi subisce un «confine claustrofobico».⁸⁵ In maniera molto simile, non a caso, si esprime un altro ben noto reporter, Ryszard Kapuściński, il quale, di fronte alla di gran lunga più ampia e invalicabile Cortina di ferro, riflette sulla sua forte aspirazione di visitare luoghi sconosciuti:

Talvolta, ma di rado, le piste mi conducevano in villaggi di frontiera. Via via che ci si avvicinava al confine, la terra si faceva deserta e la gente sempre più rara. Un vuoto che aumentava il mistero di quei paraggi e grazie al quale mi resi conto che nelle zone di frontiera regnava il silenzio. Un mistero e un silenzio dai quali ero attratto e intrigato. [...] Mi chiedevo che cosa si provasse nel varcare una frontiera. Che cosa si sentiva? Che cosa si pensava? Doveva essere un momento straordinariamente emozionante. Che cosa c'era dall'altra parte? [...] Forse non somigliava a niente di ciò che conoscevo e per ciò stesso era inconcepibile, inimmaginabile? In fin dei conti il mio massimo desiderio, quello che più mi tentava e mi attraeva era di per sé estremamente modesto: la pura e semplice azione di *varcare la frontiera*.⁸⁶

La sua è una curiosità non tanto per quello che sta *oltre* il confine, ma per l'atto in sé di oltrepassare un confine, «il mistico e trascendentale atto in sé di *varcare la frontiera*».⁸⁷ Da un lato dunque la grande Cortina di ferro, dall'altra il piccolo confine che separa l'Italia dalla Slovenia, ma che può rappresentare svariati altri confini: Europa – mondo slavo (almeno secondo la percezione contemporanea), Occidente – Oriente. Entrambe tuttavia suscitano negli scrittori-viaggiatori la stessa reazione: la curiosità per l'Altrove. Uno spazio, questo, che, con il maggiore conformismo attuato dal sistema economico e politico contemporaneo, viene sempre più a mancare agli occhi dell'autore triestino. Ed è quasi un senso di nostalgia quello che prova nel momento in cui la pratica della frontiera cade in disuso:

[...] quando cominciarono a cadere le frontiere e la retorica dello spazio globale si mise a smantellare il senso dell'Altrove, lentamente, per spirito di contraddizione, mi era cresciuta senza che lo sapessi la nostalgia di un confine vero, di quelli di una volta, con reticolati, occhiate arcigne, bagagli passati al setaccio e un silenzio teso davanti all'uomo in divisa col tuo passaporto.⁸⁸

Lo spazio della frontiera è solo uno dei vari spazi marginali che è possibile riscontrare nella scrittura di Rumiz. È tuttavia interessante osservare come “la frontiera” appaia concettualmente come un paradosso: qualcosa che nasce con l'obiettivo di separare, al

⁸⁵ Ibidem.

⁸⁶ R. KAPUŚCIŃSKI, *In viaggio con Erodoto* (2004), trad. di V. Verdiani, Milano, Feltrinelli, 2005⁴, pp. 14-15, (corsivo nel testo).

⁸⁷ Ivi, p. 15.

⁸⁸ P. RUMIZ, *Trans Europa Express*, p. 31.

contrario non fa altro che avvicinare, instillando la curiosità in chi vive lungo quel margine, da una parte e dall'altra. Mai come oggi:

Il concetto di frontiera rimane ricco e complesso. Non significa necessariamente divisione e separazione. Forse l'ideale di un mondo egualitario non passa dall'abolizione di tutte le frontiere ma dal loro riconoscimento.⁸⁹

Obiettivo di molti reportage di Rumiz è proprio quello di recuperare una forma di riconoscimento di questo genere di territori. Le nuove generazioni nate dopo Schengen non hanno consapevolezza del confine, e in genere evitano come la peste i luoghi periferici o dove non c'è nulla, apparentemente, che possa attrarre la loro attenzione. È una nuova forma di amnesia del territorio: amnesia nella misura in cui sono luoghi non più condivisi dall'immaginario collettivo (riferendomi sempre a quello di cultura occidentale). E se, come sostiene Augé, la storia del popolamento umano è lastricata principalmente «del superamento di quelle che chiamiamo “frontiere naturali” (fiumi, oceani, montagne)⁹⁰», il processo di “perdita della memoria” potrebbe ormai definirsi compiuto, considerato che, grazie al progresso tecnologico e ingegneristico, l'uomo è in grado di travalicare qualsiasi ostacolo fisico (salvo rare eccezioni).

In qualche modo è l'eccesso di accessibilità che (anche qui, un altro paradosso) crea nuove marginalità. Un eccesso di spazio che è «correlato al restringimento del pianeta»,⁹¹ non solo grazie a mezzi di trasporto sempre più veloci, ma anche per l'infinita varietà di immagini che arrivano fin dentro le nostre case e «ci danno una visione istantanea di avvenimenti in atto all'altro capo del pianeta». ⁹² È opportuno osservare, inoltre, che i mezzi di trasporto più rapidi, che apparentemente rendono lo spazio più dilatato, in realtà lo restringono: un treno ad alta velocità permette di raggiungere il punto B dal lontanissimo punto A, escludendo però tutto quel territorio attraverso cui quel mezzo non si ferma. Così si crea nuovo spazio marginale, anche lì dove è attraversato dal mezzo di trasporto “dilatatore di spazio”. Un aspetto, questo, che si osserverà più avanti, nel trattare il reportage *L'Italia in seconda classe*.

In questo spazio sovrabbondante entra in gioco un nuovo tipo di pianificazione urbana: un paesaggio postmoderno fatto di conurbazione continua, in cui città e campagna non sono più distinte ma diviene «un'unica sterminata periferia», di cui il caso padano è un

⁸⁹ M. AUGÉ, *Nonluoghi*, p. 9.

⁹⁰ Ivi, p. 13.

⁹¹ Ivi, p. 45.

⁹² Ivi, pp. 45-46.

esempio nostrano lampante.⁹³ È quella che Turri definisce «megalopoli», ma, diversamente da altre megalopoli, quella della pianura Padana manca del «senso dello spazio vivo e partecipato, della sua unità, della sua organicità, impoverita dalla perdita dei riferimenti identitari».⁹⁴ È anche in questo genere di contesti che si muove Rumiz. Questa perdita di riferimenti lo spinge alla ricerca delle piccole *Heimat* perdute. Come sostiene Toni Veneri:

L'indagine sulle *Heimat*, che conduce a una riscoperta del paese minore, alla compilazione di una cartografia alternativa a quelle dei media e del potere istituzionale, trova il proprio corrispettivo letterario in una poetica corsara delle retrovie, retrovie in cui le cose non scorrono lente ma velocissime e dove si sente più che nei centri la forza del cambiamento.⁹⁵

Proprio dai piccoli centri marginali il giornalista capta i sentimenti più profondi, “la pancia” del Paese. Come in un viaggio dantesco Rumiz attraversa ettari ed ettari di «città indifferente»⁹⁶, piena ormai di tutti quei *nonluoghi* che

sono tanto le installazioni necessarie per la circolazione accelerata delle persone e dei beni – strade a scorrimento veloce, svincoli, aeroporti – quanto i mezzi di trasporto stessi o i grandi centri commerciali [...].⁹⁷

Sono definiti «non luoghi» anche in virtù del fatto che ad essi non è legata alcuna valenza culturale. Luoghi di passaggio, che è impossibile utilizzare altrimenti (ed esperire a misura d'uomo, poiché la maggior parte di queste strutture costringono all'uso dell'automobile). La mancanza di una coordinata culturale specifica all'interno di questa sterminata conurbazione genera, secondo Turri, una nuova «condizione di infelicità».⁹⁸

La nuova infelicità è quella di non scoprirsi figli né della città né della campagna, ma di un mondo che ancora non si sa bene come organizzare, di una megalopoli dove è spesso penoso vivere e che può ripagare il cittadino soltanto facendolo sentire figlio del proprio tempo.⁹⁹

⁹³ Cfr. E. TURRI, *La megalopoli padana*, Venezia, Marsilio, (2000) 2004², p. 24.

⁹⁴ Ibidem.

⁹⁵ T. VENERI, *I viaggi in Italia di Paolo Rumiz*, p. 53.

⁹⁶ E. TURRI, *La megalopoli padana*, p. 23.

⁹⁷ M. AUGÉ, *Nonluoghi*, pp. 45-46.

⁹⁸ E. TURRI, *La megalopoli padana*, p. 31.

⁹⁹ Ivi, pp. 31-32.

Per essere figli del proprio tempo si è disposti ad accettare questa condizione ibrida, la cui conseguenza, tuttavia, è quella di avere «l'impressione di un mondo che ha perduto l'anima».¹⁰⁰

Tale mescolanza di elementi di paesaggio urbano e campagna sono riscontrabili in due descrizioni molto simili che, se messe a confronto, propongono sì un paesaggio non chiaro (se si considerano le categorie ben definite di città e campagna), ma molto più chiaro se contemplato come effettiva megalopoli; un paesaggio che non è né l'una né l'altra cosa ma che è qualcosa di nuovo ed è ancora in fase di mutamento.¹⁰¹

Fin dalle prime ore dell'alba un mormorio continuo, lontano brusio che si diffonde tra le siepi rade, avvolge gli atti elementari all'inizio della giornata lavorativa. Qualche solitario canto di gallo proviene dai pochi pollai rimasti attivi dove l'urbanità campestre sembra diradersi, liberando l'orizzonte dalle sagome geometriche degli edifici produttivi o dei magazzini, mentre i ciuffi di verde perenne che avvolgono i posticci rilievi delle villette, delimitate dal bizzarro sviluppo delle recinzioni, sembrano sagome sfumate di un caotico arcipelago nella piatta e deprimente omologazione delle monoculture. [...] È il respiro della città diffusa, mosso da file di camion già in coda ai semafori, o che scalano le marce prima di affrontare l'ennesima rotonda e che poi riprendono velocità, [...] dai macchinari nelle officine, dalle auto che accelerano e che superano gli automobilisti più prudenti nonostante la linea continua, da ruspe già in cammino verso i cantieri, da betoniere che stanno impastando il magma di sabbie e malte nelle enormi pance rotanti.¹⁰²

La descrizione è di Francesco Vallerani, il paesaggio descritto è quello dell'entroterra veneto (un territorio, nello specifico, compreso fra la provincia di Padova e Vicenza): passato, in poco più di vent'anni, da un paesaggio di campagna ad uno di conurbazione indefinita, una megalopoli che non fa capo a nessun centro nello specifico. Dello stesso territorio offre una descrizione molto simile anche Rumiz, qualche anno prima:

Lampeggianti accesi, barrito di freni idraulici, tanfo di bestiame autotrasportato, muraglie di camion, un'ambulanza che fa slalom tra le bestemmie. L'overture delle Dolomiti si chiama "Tangenziale di Mestre". Comincia sempre alla stessa ora e sempre nello stesso luogo. Alle cinque del pomeriggio, venti chilometri a oriente del "tappo", la confluenza con la Treviso-Belluno. [...] E ogni volta mi ripeto: "Se esco, il delirio finisce". Ci provo, e finisco in un manicomio. Tre gomiti e un semaforo, tre gomiti e un semaforo, rotonda intasata e lavori in corso. [...] Percorso in automobile, l'orticello Veneto diventa grande come l'Ucraina e non sai mai dove sei. Zelarino, Trivignano e Noale non sono tre paesi ma un unico villaggio lineare a zigzag intasato di tutto, tranne che di spazi vuoti. Serre, motocicli, biancheria, allevamenti di polli, materassi, ceramiche, agenzie immobiliari, reggiseni, golf blu, hi-fi,

¹⁰⁰ P. RUMIZ, *La secessione leggera*, p. 39.

¹⁰¹ Cfr. S. SETTIS, *Paesaggio, Costituzione cemento*, Torino, Einaudi, 2013.

¹⁰² F. VALLERANI, *Italia desnuda*, p. 23.

pizzerie, acquariologia. Negozi e fabbriche, fabbriche e negozi. Solo i campanili ti dicono che qui c'era un paese e lì ce n'era un altro.¹⁰³

Il paesaggio ibrido occupa ormai la maggior parte dello spazio disponibile, ed è tanto più invasivo quanto più allontana l'abitante di quel territorio dalle sue pratiche originarie; si è di fronte ad un universo che non è più quello «semplice di Ruzante e Pasolini»¹⁰⁴, ma una «Flamingo Road» fatta di «lavoro nero e discoteca, un mix infernale di benessere, fatica e paura».¹⁰⁵ Di conseguenza anche il paesaggio naturale diviene marginale, perché schiacciato dall'incalzante avanzare della megalopoli padana. Tale fenomeno verrà analizzato in maniera approfondita nel prossimo capitolo, in cui si osserverà l'attuale stato del fiume Po, non solo seguendo il percorso di Paolo Rumiz, ma anche mostrando le varie ragioni per cui, attualmente, il grande fiume è escluso dalla cultura italiana. .

¹⁰³ P. RUMIZ, *La leggenda dei monti naviganti*, p. 60.

¹⁰⁴ P. RUMIZ, *La secessione leggera*, p. 44.

¹⁰⁵ Ibidem.

3. Amnesia del territorio: il paesaggio della valle del Po

Benché si trovi nell'area più economicamente strategica e industrialmente sviluppata del nostro paese, nonostante attraversi tutta l'area settentrionale e sia il fiume più lungo d'Italia, il Po e il suo territorio limitrofo sono una delle zone più marginali della penisola¹.

Oltre all'analisi del testo di Rumiz *Morimondo* si cercherà di approfondire le ragioni per cui quest'area è sempre stata esclusa, sia dalle dinamiche economiche, sia dall'immaginario collettivo nazionale; il perché, diversamente da altre realtà fluviali, lungo il corso del Po non sia sorto un centro importante (come può essere Londra sul Tamigi, Parigi sulla Senna o Vienna sul Danubio) e quale sia l'approccio culturale e letterario a questo fiume che non porta con sé una tradizione mitica forte come può essere per altri corsi d'acqua,² ma può essere osservato come un contenitore di molti aspetti culturali e sociali.

3.1. Pensare il fiume: percezioni culturali e approcci letterari

Com'è stato accennato poco sopra, il fiume Po, diversamente da altri importanti corsi d'acqua, non è mai stato un centro nevralgico di vita economica e politica della pianura padana. Salvo il suo utilizzo per il trasporto e commercio fluviale – fino alla fine dell'Ottocento, prima che si imponesse il trasporto su rotaia³ e, successivamente, quello su gomma, e fino al momento in cui non sono stati realizzati progetti di sfruttamento dell'energia idrica che ne hanno interrotto la navigazione lungo tutto il suo corso⁴ – il Po

¹ Cfr. E. TURRI, *La megalopoli Padana*, Venezia, Marsilio, (2000) 2004², che a proposito del Po osserva: «Non [si] riesce a rendersi conto come mai nessuno in Italia [...] senta la necessità di valorizzarlo.», p. 67.

² Si pensi, ad esempio, alla tradizione mitica legata al fiume Nilo. Per un maggiore approfondimento sul tema rimando al capitolo dedicato a questo tema in S. SCHAMA, *Paesaggio e memoria* (1995), trad. di P. Mazza, Milano Mondadori, 1997, pp. 251-312.

³ Cfr. I. GALVANI, M. PELLEGRINI, *Navigare il Po, tra passato e futuro*, in *Un Po di carte: la dinamica fluviale del Po nell'Ottocento e le tavole della Commissione Brioschi*, a cura di I. FERRARI, M. PELLEGRINI, Reggio Emilia, Diabasis, 2007, pp. 51-65: «La ferrovia, molto più rapida della navigazione fluviale, anche per la sua capillarità sul territorio, garantiva una continuità di servizio, che sui fiumi era tutt'altro che assicurata, mettendo definitivamente in crisi il trasporto fluviale che, sul finire dell'Ottocento e nel Novecento, si limitò quasi esclusivamente al trasferimento di merci sfuse [...] caricate direttamente dalle località di produzione o trasbordate da altre imbarcazioni.», p. 54.

⁴ Ancora oggi sarebbe una possibile via di comunicazione, cfr. E. TURRI, *La megalopoli Padana*, , ove osserva: «L'uso del Po come via di navigazione si ripropone oggi con notevole forza. Con le realizzazioni degli anni settanta, in particolare con la costruzione del porto di Cremona e i primi lavori per l'apertura del

a tutt'oggi «non è mai stato così selvaggio»⁵, e da sempre non è riuscito a conquistarsi la totale “fiducia” da parte dei suoi abitanti.

Da un punto di vista strettamente geografico il Po risulta essere

un fiume estroso, dagli empiti giovanili [...]; il Po è figlio di montagne giovani come le Alpi e gli Appennini, ed è soggetto ancor oggi a processi evolutivi che incidono sul suo corso nella pianura alluvionale che attraversa. «*Al Po 'al va ando ch'al vo'*», recita un antico detto della gente padana. Il Po è come un serpente vivo, cambia continuamente il suo corso, esonda ogni tanto, fa disastri. [...] Bastano i fiumi appenninici, dai bacini limitati ma dai regimi torrentizi [...] per provocare piene improvvise che si riversano nel Po facendolo traboccare.⁶

La grande alluvione del 1951, quella del '94 e, non ultima, quella dello scorso novembre⁷, giusto per citarne alcune, sono testimoni di quanto sostenuto da Turri in questo passaggio. Basti anche osservare, aprendo un atlante, come siano poche le città o i paesi disposti lungo il corso del fiume (salvo pochi casi come Torino, Cremona e Piacenza, centri tuttavia non paragonabili, in grandezza e demografia, alle grandi capitali europee disposte su un fiume) e che anzi, la maggior parte dei paesi sia sempre situata a circa una decina di chilometri dalle sue rive. Non a caso, infatti, «l'uomo padano ha sempre avuto paura delle alluvioni del fiume che bagna la sua pianura»⁸, e quando giunsero i romani a colonizzare quelle terre non furono da meno nella diffidenza verso il corso d'acqua, già memori della difficoltà di gestire il Tevere – fiume di diverso regime rispetto al Po, ma con simile approccio, tradizionalmente sospettoso, da parte dei suoi abitanti – nonostante avessero ormai pratica di tecniche idrauliche.⁹ Inoltre

il motivo dell'esclusione del Po come via di penetrazione da parte dei romani si deve al fatto che essi erano dei terrestri, dei continentali, cioè dei camminatori, e trascuravano sempre, quando potevano, le vie liquide, diversamente dai greci.¹⁰

canale destinato a collegare Milano alla rete fluviale, si è dato il via alla prima fase dei lavori. A questo punto ci si chiede se occorra costruire la via d'acqua per offrirla al traffico o se non convenga attendere che la richiesta di una via di navigazione diventi così pressante da imporre la conclusione dei lavori. Si tratta, come si capisce, di una scelta politica.», p. 80.

⁵ P. RUMIZ, *Istruzioni per un viaggio perduto*, in «La Repubblica», mercoledì 3 agosto 2016, p. 23.

⁶ E. TURRI, *La megalopoli padana*, p. 68.

⁷ Va detto però che l'ultima ha come ulteriore concausa una serie di forti precipitazioni «figlie di un cambiamento climatico cui ci siamo quasi rassegnati.», cfr. M. TOZZI, *Un paese da mettere al sicuro*, in «La Stampa», venerdì 25 novembre 2016, p. 29.

⁸ E. TURRI, *La megalopoli padana*, p. 68.

⁹ Va osservato che fino al momento in cui non appresero le tecniche idrauliche dai vicini Etruschi, i Romani non erano in grado di gestire le piene del Tevere, ragion per cui il nucleo fondativo della città era sui sette colli e non nella valle del Tevere. Cfr. P. COATES, *A Story of Six Rivers. History, Culture and Ecology*, London, Reaktion Books, 2013: «flood defence and irrigation works that the Etruscans began in the sixth century BC were resumed by the Romans [...]», p. 123. Per maggiori approfondimenti si rimanda anche al testo di A. ZIOLKOWSKI, *Storia di Roma*, Milano, Mondadori, 2006.

¹⁰ E. TURRI, *La megalopoli padana*, p. 69.

L'imprevedibilità del fiume, unita all'incapacità di gestirlo, fecero sì che l'area di maggior sviluppo si formasse, nel corso dei secoli, lungo la fascia pedemontana del territorio padano, grazie anche alla costruzione, da parte dei «camminatori», di molte delle strade che ancora oggi sono utilizzate come principali vie di comunicazione (ancora oggi si segue quel tracciato originario).¹¹ Tale organizzazione territoriale di vie di comunicazione e centri pedemontani si è mantenuta fino ai giorni nostri. Infine, come si era già accennato, con l'introduzione della rete ferroviaria e successivamente del trasporto su gomma (con la diffusione massiccia dell'automobile, promossa in particolar modo dalla Fiat) il processo di marginalizzazione del Po e del territorio limitrofo può definirsi definitivamente compiuto.¹²

Se è vero che «ogni fiume possiede proprie peculiarità culturali, perché le popolazioni [...] gli attribuiscono simboli che rappresentano le relazioni tra la loro esistenza e le acque»¹³, un aspetto che di questa esclusione del fiume Po incuriosisce molto è il fatto che sia marginale non solo da un punto di vista economico e geografico, ma anche da un punto di vista culturale. Più nello specifico: nonostante sia uno dei fiumi che nella cultura letteraria e cinematografica italiana è stato più rappresentato (almeno recentemente, aspetto su cui si ritornerà) non porta con sé una tradizione mitica tale da essere nota a livello nazionale (specialmente a livello nazional-popolare). Ciò può essere dovuto a quella marginalizzazione geografica ed economica di cui sopra, ma anche alla «competizione» con altri corsi d'acqua italiani più brevi ma con maggiore preponderanza storica e culturale: in primo luogo il Tevere, il fiume su cui i due gemelli vennero abbandonati e sulle cui sponde vennero poi ritrovati dalla lupa, per fondare uno dei più grandi imperi dell'antichità. Mito non nuovo, quello dei bambini abbandonati alle acque (si pensi anche al racconto biblico di Mosè), ma che ha una valenza culturale e «magica» ancora più forte se si tiene presente quanto sostenuto da Bachelard, che «avendo attraversato le acque, avevano attraversato la morte. Potevano allora fondare città, salvare

¹¹ Cfr. *ivi*: «Anche se città fluviali di fondazione romana non mancarono, come Piacenza, Cremona e, più ancora, Pavia, giusto collocata presso una delle principali confluenze fluviali padane. Ma la loro importanza non fu mai tale da competere con le città nodali della rete stradale. Cosicché quando, nell'alto medioevo, ebbe luogo la riorganizzazione territoriale padana, nonostante la navigazione fluviale assumesse importanza in una terra andata soggetta al disordine idraulico dopo il crollo dell'impero romano, le poche città fluviali non decollarono.», p. 70.

¹² Per un maggiore approfondimento sulle dinamiche storiche che hanno portato a questo processo, rimando sempre alle pagine di Turri che trattano l'argomento, *ivi*, pp. 67-98.

¹³ A. VALLEGA, *Geografia culturale. Luoghi, spazi, simboli*, Torino, UTET, 2003, p. 103.

popoli, ricreare il mondo».¹⁴ La leggenda della fondazione di Roma ha avuto inoltre molta più eco non solo per la cultura scolastica d'impostazione classica, ma anche per l'utilizzo della cultura latina da parte del governo fascista per legittimare il proprio operato (o la propria "predestinazione").

In secondo luogo l'Arno, il fiume che scorre per Firenze decantato da diversi "padri" della lingua italiana: da Dante («l' fui nato e cresciuto / sopra 'l bel fiume d'Arno a la gran villa,») ¹⁵, fino al manzoniano gesto metaforico di «sciacquare i panni in Arno», come simbolo di "risciacquo" e pulizia della lingua troppo milanese. In qualche modo diviene, dunque, il fiume putativo come "culla" della lingua letteraria italiana. Infine non ci si può dimenticare della eco che porta con sé il Piave, teatro delle tragiche vicende della Prima Guerra Mondiale (appartiene ormai a gran parte dell'inconscio collettivo quel noto motivo *Il Piave mormorava*, forse una delle più celebri personificazioni di un fiume nostrano).

Siano essi miti fondativi (come nel caso del Tevere) o immaginario culturale creato successivamente (come l'Arno dal punto di vista letterario o il Piave da quello storico), il Po è un po' orfano di entrambi. Nonostante talvolta compaia in qualche mito di tradizione greca con l'antico nome di *Eridano*¹⁶, come ad esempio nel mito di Fetonte¹⁷, non risulta mai essere protagonista assoluto di un qualche racconto che, nella cultura popolare, possa

¹⁴ Il passaggio del fiume corrispondente al passaggio della morte è in riferimento al *complesso di Caronte*, in G. BACHELARD, *Psicanalisi delle acque. Purificazione, morte e rinascita* (1942), trad. di M. Cohen Hemsì, Como, Red Edizioni, 1987, p. 54.

¹⁵ *Commedia*, Inf. XXIII, vv. 95-96, citazione presa da:
<http://www.danteonline.it/italiano/opere.asp?idope=1>

¹⁶ Cfr. P. COATES, *A Story of Six Rivers. History, Culture and Ecology*: «The ancient Greeks, who knew the lower Danube as the Istros, were just as familiar with the lower Po, which they called the Eridanus; [...]. *Eridanus* probably derived from *danu*, Proto-Indo-European for 'river', which features in river names across Europe, not least the Danube itself, and the Don in Scotland and Russia. A somewhat generic name, Eridanus has been associated with other rivers too.», p. 119.

¹⁷ «Il Sole, dio della luce, aggiogava ogni mattina i suoi cavalli di fuoco al cocchio d'oro e, sotto lo sguardo ammirato dei figli, partiva sulla strada del cielo per dare agli uomini la luce e la vita. Il dio aveva infatti un figlio e moltissime figlie, il figlio si chiamava Fetonte e le figlie Eliadi. [...] Egli guardava e sospirava, sognando di guidare anche lui quel carro e di schiacciare la frusa sul capo dei cavalli divini. [...] ne parlò al padre con tanta insistenza che questi concesse al figlio di guidare, per un giorno, il suo carro. Il ragazzo, pazzo di gioia, salì sul cocchio e subito fece schiacciare la frusta, ma lo fece in malo modo e così i destrieri si eccitarono tanto che, invece di percorrere la solita strada, salirono sempre più in alto cosicché la terra, senza più calore, gelò insieme ai fiumi e ai mari. Allora il ragazzo tirò forte le redini e i cavalli, ubbidienti, frenarono la loro corsa e tanto si abbassarono che le piante e tutti gli esseri viventi cominciarono a bruciare. Giove [...] decise di fermare la quella corsa pazza e lanciò sul ragazzo il suo fulmine mortale. Fetonte cadde dal carro e precipitò come una palla di fuoco nel Po. Le sue sorelle [...] piansero e pensarono tanto che Giove si commosse e volle che il loro compianto durasse per sempre; perciò le trasformò in pioppi che, con le tremule foglie, ad ogni soffio d'aria sospirano dolcemente il loro eterno dolore [...] e le loro lacrime divennero ambra [...].», questa versione del mito è tratta da D. FELISATI, *In principio era il Po. Storia, cultura, ambiente*, Venezia, Marsilio, 1998, p. 43. Anche Rumiz propone una versione ovidiana del mito, cfr. P. RUMIZ, *Il carro del Sole domina il fiume*, in *La scoperta del Po*, in «La Repubblica», venerdì 10 agosto 2012, p. 35, ripresa poi in P. RUMIZ, *Morimondo*, Milano, Feltrinelli, (2013) 2015², pp. 101-102.

giustificarne alcuni fenomeni. Salvo il mito di origine greca, che cerca di spiegare, attraverso l'invenzione poetica, i colori che è possibile vedere al tramonto sul fiume (il sole come una palla di fuoco sulle sue acque¹⁸), in altri il Po risulta avere uno spazio ancor più ridotto, limitato soltanto ad un breve tratto di racconto, come luogo in cui i personaggi giungono, stabilendosi per poco tempo, ma non in maniera duratura.¹⁹

C'è un altro aspetto, inoltre, che marginalizza il Po: benché sia il fiume più lungo della penisola, esso deve confrontarsi non solo con altri corsi d'acqua nostrani, ma anche con fiumi stranieri, di maggiore portata e di maggiore eco culturale e religiosa; specialmente in epoche passate, in cui una certa ritualità legata ai corsi d'acqua si conserva nel passaggio dalla cultura pagana a quella cristiana. Di fronte a questi grandi fiumi, persino i nostri autori ne subiscono il fascino e guardano con tenerezza ai nostri corsi d'acqua, di portata e d'importanza ben minore, come ci viene raccontato da Schama in un breve passaggio:

Indipendentemente dalle specifiche associazioni con il Nilo, riti semipagani di propiziazione e sacrificio sopravvissero lungo le rive dei fiumi in tutta l'Europa fino al tardo Medioevo. Il giorno di San Giovanni del 1333, per esempio, Petrarca vide le donne di Colonia sciacquarsi braccia e mani nelle acque del Reno, di modo che «ogni incombente sventura venisse rimossa per tutta l'annata lavandosi in quel giorno nel fiume». Coloro che abitano presso il padre Reno sono davvero fortunati, se esso lava via tutte le loro miserie. «Mentre le nostre» aggiunge il poeta «mai non valse a lavare il Po e il Tevere.»²⁰

I fiumi nostrani, per Petrarca, non bastano a lavare l'ingente onta dei propri peccati. Se il Reno ha maggior forza purificatrice (tale da spingere le donne a immergersi nelle sue acque) ciò è probabilmente dovuto ad un sostrato culturale legato al fiume (pre-romano) molto più forte rispetto alla tradizione in Italia – ma anzi né le popolazioni pre-romane della pianura Padana, né i romani stessi furono dei grandi estimatori di un fiume imprevedibile che ad ogni esondazione lasciava attorno a sé territori acquitrinosi e

¹⁸ Per quanto riguarda questo aspetto va notato anche che non è nuovo nella tradizione mitica il connubio tra elementi contrari, cfr. G. BACHELARD, *Psicanalisi delle acque*, in cui sostiene: «L'acqua e il fuoco forniscono forse l'unica contraddizione veramente sostanziale. [...] Non è raro che acqua e fuoco si trovino associati nella leggenda. Anche se le immagini sono rozze, lasciano comunque intravedere i loro tratti sessuali. [...] Di fronte alla virilità del fuoco, la femminilità dell'acqua è irrimediabile.», pp. 80-82.

¹⁹ Cfr. D. FELISATI, *In principio era il Po. Storia, cultura, ambiente*, sempre nello stesso testo si fa riferimento anche al mito degli Argonauti, pp. 43-49.

²⁰ S. SCHAMA, *Paesaggio e memoria*, p. 271.

difficilmente praticabili –, inoltre il primato maggiore, al di qua delle Alpi, è sempre stato attribuito al fiume Giordano²¹, fiume per eccellenza della cristianità.

In mancanza pertanto di miti fortemente evocativi e in assenza di una valenza religiosa altrettanto forte, va osservato che il fatto che il Po non abbia mai avuto connotazioni tali ed efficaci l'ha reso facile preda della costruzione di un nuovo immaginario. Una mitologia costruita quasi a tavolino per giustificare l'unità territoriale di un partito politico che, nei primi anni '90, ancora nascente, doveva cercare un simbolo forte della propria geografia regionale, entro il quale riconoscersi. Già Rumiz aveva osservato questo fenomeno e, già all'epoca, aveva constatato l'esclusione del grande fiume dall'immaginario collettivo nazionale:

Ma non è strano che il cuore del grande capannone del Nord, il baricentro dello sterminato cantiere fra le Alpi e gli Appennini, proprio la bisettrice del triangolo dello sviluppo sia uno spazio così sorprendentemente quieto, integro, persino selvaggio? Perché [...] il Grande Fiume monosillabico non ha prodotto grandi città come il Nilo, il fiume Giallo, il Danubio e l'Eufrate? [...] Perché il più grande fiume d'Italia, [...] è anche così appartato, schivo, al punto da sparire quasi dall'immaginario nazionale? Ci voleva un separatista come Bossi per costringere gli italiani a pensare al Po?²²

Tali domande si poneva l'autore all'inizio del nuovo millennio, rendendosi anche conto che l'appropriazione simbolica da parte di un partito politico di questo elemento geografico agiva in modo efficace sul suo elettorato – orfano, come quel fiume, di qualcuno che si facesse portavoce delle sue istanze ed esigenze al governo nazionale –, in virtù di una *ri*-costruzione di senso per le comunità schiacciate tra un forte provincialismo (non necessariamente negativo di per sé) e l'avanzamento sempre più rapido di meccanismi globalizzanti, concretizzatisi nell'aumento esponenziale di iper-mercati e centri commerciali a scapito dei piccoli centri.

Ecco dunque che, nella riproposizione del Po come simbolo unificante, avviene una sorta di *epifania del paesaggio*, di riconoscimento di una sua bellezza e pregnanza culturale, lì dove la pianura muta in maniera sempre più rapida e incontrollata, dal

²¹ Cfr. *ivi*: «Il fatto che il Giordano nascesse dalle vette innevate del Libano e sfociasse negli abissi del Mar Morto accresceva il senso di una sua direzione provvidenziale. Aveva dissetato eremiti, evangelisti, profeti, uomini che fuggivano la comune argilla umana e i suoi vizi [...]. Fu dunque la tipologia del Giordano [...] a fornire probabilmente i rudimentali riti di purificazione e redenzione che in seguito si evolsero nel battesimo cristiano.», p. 270.

²² P. RUMIZ, *La secessione leggera*, Milano, Feltrinelli, (2001) 2016³, p. 81.

momento che «il paesaggio accede allo statuto di esteticità solo quando si diano contemporaneamente determinate rappresentazioni di esso»²³; in tal senso Rumiz osserva:

[...] l'idea di usare politicamente il Po era geniale. Era una grande leggenda, un mito capace di esprimere vita autonoma, di moltiplicare la visibilità di qualsiasi messaggio. Un'icona, anche; un simbolo araldico – quello delle acque scorrenti – adattissimo a unificare le tante diversità interne alla Lega [...]. L'idea, soprattutto, coglieva la spaventosa povertà mitica e simbolica del nostro immaginario nazionale. Di questo enorme territorio assolutamente vergine e privo di concorrenti, Bossi sceglieva intuitivamente una delle parti meno esplorate, quella fluviale. Si sa che l'Italia rimuove i suoi fiumi, li ha espulsi dalla vita e dall'economia. Ma proprio simboli costretti a dormire troppo a lungo nell'inconscio sono quelli che riemergono con forza e capacità ipnotica maggiore. [...] attraverso il Po, il Gran Lombardo contava di arrivare al grumo ventrale della massa, di parlare direttamente ai semplici attraverso la porta spalancata dell'istinto.²⁴

Da lì, si ripropongono tutti i riti “celtici” di battesimo nel grande fiume, pensati per amplificare questo senso di appartenenza, con «uno sforzo teso a definire una nazione come un fatto psico-geografico».²⁵ Ed era tanto più efficace, inizialmente, proprio perché il simbolo era costituito da acqua, l'elemento che più di tutti gli altri si carica di «immagini remote» e al quale tutti i sensi sono in grado di collegarsi, facendo così scaturire sensazioni legate alla parte più inconscia di noi stessi.²⁶ Ragion per cui anche chi non è nato in un territorio legato all'acqua, tende ad accoglierlo subito come elemento caratterizzante della propria cultura

Non era affatto casuale che – come nel caso dei “patrioti serenissimi” che l'anno successivo avrebbero occupato il campanile di San Marco – l'investimento simbolico avvenisse su un glorioso mito d'acqua. Il Po era come la Laguna: un formidabile contenitore d'identità. [...] Sul fiume, come a Venezia, sono genti “esterne” che occupano uno spazio che non appartiene loro. È periferia che cerca un baricentro: i valligiani bergamaschi calano sul Po esattamente come i villici del profondo Veneto sbarcano sulla Riva degli Schiavoni. Ovviamente i miti adottati restano, in entrambi i casi, estranei ai “foresti”. Con limpidezza, è proprio l'acqua a rivelare le pulsioni autentiche dei cercatori di simboli.²⁷

È un tentativo, questo, di creare un *geosimbolo*, cioè uno sforzo teso a trovare, in un determinato paesaggio quel valore espressivo e quel contenuto di senso che ne

²³ L. BONESIO, *Geofilosofia del paesaggio*, Milano, Associazione culturale Mimesis, (1997) 2001², p. 25.

²⁴ P. RUMIZ, *La secessione leggera*, p. 87.

²⁵ P. COATES, *A Story of Six Rivers*, p. 147, (inglese nel testo, traduzione mia). Il concetto di ‘fatto psico-geografico’ viene ripreso da Coates citando M. HROCH, *National Self-determination from a Historical Perspective*, in *Notion of Nationalism*, Budapest, Sukumar Periwal, 1995, p. 70.

²⁶ Cfr. G. BACHELARD, *Psicanalisi delle acque*, pp. 36-41.

²⁷ P. RUMIZ, *La secessione leggera*, p. 88.

determinano la valenza culturale.²⁸ Tuttavia un tale riconoscimento semiotico all'interno del paesaggio «presuppone uno spettatore colto o competente: l'incultura o l'inconsapevolezza costituiscono un immediato pericolo per la sua stessa esistenza»²⁹; quello che doveva essere un simbolo unificante per le "genti padane" paradossalmente, in poco tempo, si dimostra essere un simbolo che divide, che delinea una differenza netta tra chi abita una sponda e chi l'altra del fiume:

[...] nel caso del Po, l'idea era perfetta in teoria. Ma in pratica, accadde altro. Bossi indicò loro il "grande fiume del Nord" che accomunava tutti i padani: ma ove possibile i suoi seguaci preferirono attestarsi sulla riva sinistra. Quelli che si spinsero sull'altra, a sud, ebbero la chiara percezione di stare in un avamposto in terra ostile. Non era perché l'Emilia era rossa. Accadeva perché essi stessi travisavano il senso del fiume. Non lo sentivano come spazio d'incontro, ma come confine, una protezione dai detestabili influssi del Sud. [...] Il simbolo prescelto a dimostrare l'esistenza di un'etnia rivelò così l'esatto contrario.³⁰

Il simbolo diventa controproducente non solo per mancanza di reale conoscenza di quel paesaggio, ma anche per le premesse artefatte da cui nasce l'idea del fiume "unificatore":

Chi seppe leggere, vide che il Nord non esisteva. E non era mai esistito, nemmeno come comune sentire. Forse neanche la Lombardia esisteva davvero. [...] Se l'identità lombarda era una finzione, figurarsi quella celtica, con le ampolle e i druidi del Po. Al primo collaudo, l'etnia nordista si rivelava un mito da pizzeria, nato nella testa del capo e non da un comune sentire, un espediente inventato al solo scopo di allargare la base geografica dei consensi. Un espediente per uscire dalla "disperazione claustrofobica" di una politica ancora valligiana, un modo per schiodare il voto leghista dalla sua inamovibile geografia pedemontana. La rozza coreografia dell'omaggio alle acque rappresentò non la riscoperta di un mito ma l'invasione di un territorio altrui.³¹

Non a caso tale mito viene creato da chi proviene da quella fascia pedemontana che è centrale (come motore economico e politico) rispetto alla pianura in cui il Po scorre, quasi come se un'area "centrale" imponesse una determinata identità, un certo ruolo, a quella periferica, non conosciuta così a fondo. L'appropriazione di quel simbolo non è stata efficace anche perché non ne è stata capita la natura intrinseca: i modi con cui il Po "agisce" spingono necessariamente le persone ad avere un approccio alla vita che non corrisponde a quello proposto dal partito appropriatosi del mito del fiume. Lì dove infatti

²⁸ Cfr. L. BONESIO, *Geofilosofia del paesaggio*, pp. 26-27.

²⁹ Ivi, p. 24.

³⁰ P. RUMIZ, *La secessione leggera*, p. 89.

³¹ Ibidem.

si vuole creare una differenza (tra il Nord che lavora e “Roma ladrona”, per dirne una), il grande fiume tende invece a unificare:

[...] tra le piene torrentizie degli affluenti padani e le esondazioni del Grande Fiume quasi non c'è spazio intermedio. Ecco cosa vuol dire, forse, “essere di qua del Po”. Significa che mentre a nord prevale il mondo delle acque “divise”, qui dominano le acque “condivise”. [...] È il parere di Roberto Finzi, professore di Storia dell'economia dell'Università di Trieste. “Nelle zone a instabilità idraulica” dice, “si deve lavorare tutti allo stesso argine, i particolarismi sono insensati. Funziona solo la mobilitazione collettiva.” [...] “Dagli argini, ai canali, ai fossi, al tenere ‘chiare’ le acque delle valli, c'è tutta una gamma di lavori che impone collaborazione reciproca.”³²

Se un “rivo” crea “rivalità”, non può essere il caso di questo grande fiume, che anzi, da un lato unifica tutti coloro che lo vivono quotidianamente, mentre divide chi vuole appropriarsene indebitamente con operazioni culturali artefatte e prive di fondamento storico. Tuttavia è innegabile che, proprio grazie allo sviluppo e affermazione della Lega Nord, oggi il Po sia effettivamente entrato nell'immaginario collettivo nazionale, seppur in chiave negativa, come elemento di confine, quasi come barriera culturale tra un Nord sempre più orientato economicamente e culturalmente verso l'Europa continentale e una penisola italiana che si protende verso il Mediterraneo³³. Va dato atto inoltre che

The Northern League's passionate cooptation of the Po clearly shows, though, that despite the spate of references to the Po as the mighty river over the past half-century, it has not acquired a secure position within the territorialized ethnoscape of Italian National consciousness comparable to that occupied by the Thames or Rhine within their English and German counterparts. It 'seems as if [the Po] had never existed for the Italians' mused Luciano Ghelfi. The reason for this failure to become the locus of group identity, he suspected, is that the Po has never ceased to threaten those who live in its valley.³⁴

Infatti mai come nel secolo Novecento, il Po ha avuto un notevole potenziale evocativo, considerato il fatto che è stato presente in tanta parte della letteratura e della cinematografia del secolo scorso. Presente, ma al contempo sfuggente, perché, trattandosi di finzione (si tratti di romanzo o di opera cinematografica), l'“epica” ha prevalso su una riflessione sul territorio stesso, nella misura in cui «l'epos è fondamentalmente una

³² Ivi, p. 105.

³³ Cfr. anche P. COATES, *A Story of Six Rivers*: «the Po elude a strongly regional flavour befitting its transitional position between Central Europe and the Mediterranean.», p. 125.

³⁴ P. COATES, *A Story of Six Rivers*, p. 148. Coates riprende la citazione di Luciano Ghelfi da L. GHELFI, U. BONAFINI, *Le città di destra e di sinistra: dove la Padania ha cuore (e testa)*, Milano, Diabasis, 1999.

rappresentazione immobile, cristallizzata in un destino immutabile».³⁵ Per quanto opere come *Il mulino del Po* di Bacchelli³⁶ possano dare un'ampia idea di opera «ontologicamente fluviale»³⁷ – offrendo anche quell'idea di ciclicità attraverso «lo scorrere eterno del fiume, strettamente correlato al succedersi delle diverse fasi storiche»³⁸ –, nella maggior parte dei casi il fiume è relegato allo sfondo delle vicende narrate, e anzi talvolta non viene neppure associato alla storia; ci si ricorda della sua presenza solo in alcuni episodi in cui sono coinvolti direttamente i protagonisti nell'approccio al fiume (come avviene in alcuni episodi di Don Camillo e Peppone raccontati da Guareschi³⁹ e poi riportati sul grande schermo nella felicissima serie di film). Un esito simile avviene nel cinema: molti si ricordano di capolavori come *Ossessione* di Visconti (1943), *Deserto rosso* di Antonioni (1964) o *Novecento* di Bertolucci (1976), ma difficilmente, nell'immaginario popolare, sono direttamente associati all'ambientazione fluviale.⁴⁰ Salvo rare eccezioni (come ad esempio *Lungo il fiume* – 1992 – e *Centochiodi* – 2007 – di Olmi) il grande fiume ha subito per quasi tutto il secolo questo destino di grande sfondo. Lì dove si è cercato di raccontarlo, anche tramite documentari, testimonianze preziose di un'epoca, si è preferito dedicare l'attenzione agli aspetti sociali e antropologici di quel territorio (le dure condizioni di vita delle persone, la povertà e la miseria della vita dei pescatori sul Delta), molto cari alla cinematografia documentaristica degli anni '50 e '60.⁴¹ «Il fiume è stato inondato di letteratura, ma studiato pochissimo»⁴². In tale condizione, per molto tempo si è dato per scontato che anche il fiume avesse delle sue necessità. Il fiume che leggiamo in Bacchelli o Guareschi non corrisponde ad una descrizione delle attuali condizioni ambientali del

³⁵ S. IOVINO, *Restoring the Imagination of Place. Narrative Reinhabitation and the Po Valley*, in *The Bioregional Imagination: Literature, Ecology, and Place*, edited by C. Glotfelty, T. Lynch, University of Georgia, University of Georgia Press, 2012, pp. 100-117, ivi p. 107, (inglese nel testo, traduzione mia).

³⁶ Viene qui citata solo la punta di un iceberg ben più vasto. Cfr. D. PAPOTTI, *Il fiume Po e le sue letterature: appunti per una collezione geografica di testi letterari emiliano-romagnoli contemporanei*, in , *Atlante dei movimenti culturali dell'Emilia Romagna: 1968-2007*, vol. II *La Narrativa*, a cura di P. PIERI, C. CRETELLA Bologna, CLUEB, 2007 pp. 11-36.

³⁷ A. BERTONI, *Fiume*, in *Luoghi della letteratura italiana*, a cura di G.M. ANSELMINI, G. RUOZZI, Milano, Mondadori, 2003, pp. 191-200, ivi p. 194.

³⁸ Ibidem.

³⁹ Cfr. ivi pp. 195-196.

⁴⁰ Qui si sono citati pochi casi, ma ce ne sarebbero molti altri; per un approfondimento sulla cinematografia e il Po cfr. B. SOLLAZZO, *Una piena cinematografica lunga decenni*, in «Il Sole24Ore», 25 febbraio 2010, <http://www.ilsole24ore.com/art/SoleOnline4/Tempo%20libero%20e%20Cultura/2010/02/Cinema-sul-Po-una-piena-lunga-decenni.shtml?uuid=27ea9f76-222a-11df-bc23-7e37ad467041&DocRulesView=Libero&correlato>, (data ultima consultazione: 15 gennaio 2017).

⁴¹ Cfr. P. COATES, *A Story of Six Rivers*, pp. 140-141.

⁴² P. RUMIZ, *I pionieri di un fiume misterioso*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», lunedì 30 luglio 2012, p. 25.

Po. «A vederlo oggi appare come un vecchio malato. Fra buste di plastica e bolle saponose già a Cremona le sue rive sanno di rancido»⁴³. Da questo piano, quello di una nuova consapevolezza ecologica e ambientale, deve passare la riscoperta e il riconoscimento del Po e del suo territorio; una riscoperta che diviene ancor più pregnante per i suoi abitanti. Si tratta di un meccanismo che Iovino⁴⁴, riprendendo la definizione di Berg e Dasmann,⁴⁵ indica come *reinhabitation*, ovvero:

not only a mode of ecological restoration and planning, but — and primarily — an ethical-educational practice. In areas that have been “disrupted and injured,” like the Po Valley, reinhabitation means *learning to live-in-place*. Since we normally live in our places without a prior education to live-in-place, this task entails both awareness and commitment.⁴⁶

Tale pratica etico-educativa si deve dunque manifestare anche nell’ “apprendimento” a vivere in un determinato contesto, evitando in tal modo, nel caso della valle del Po, inutili tragedie provocate dalle alluvioni, «perché se ci ostiniamo a vivere nei territori di loro pertinenza, i fiumi prima o poi se li riprendono»⁴⁷. L’amnesia rispetto a questo territorio può essere proprio la chiave di volta per riavvicinarsi ad esso. Vi sono una serie di autori (tra cui riteniamo possa essere inserito anche Rumiz) che, sfruttando il fatto di non conoscere questo territorio (o di conoscerlo e riscoprirlo, come si vedrà successivamente) presentano ai lettori una realtà che vale la pena di rivalutare e riguardo alla quale poter creare un nuovo immaginario.

3.2. *Gli scrittori-viaggiatori e il fiume Po*

Un contributo all’apprendimento del Po può essere dato da un particolare genere di narrazione dei luoghi, poiché il disconoscimento di un luogo coinvolge non solo il suo stato ambientale nel concreto, ma anche la mente di chi lo abita. Più nello specifico: nel

⁴³ S. BIOLCHINI, *Da Plinio a Guareschi, sul Po scorre la letteratura*, in «Il Sole24Ore», 25 febbraio 2010, <http://www.ilsole24ore.com/art/SoleOnLine4/Tempo%20libero%20e%20Cultura/2010/02/po-letteratura-guareschi-bacchelli-brera.shtml?uuid=79d2c69e-222d-11df-bc23-7e37ad467041&DocRulesView=Libero>, (data ultima consultazione: 15 gennaio 2017).

⁴⁴ Cfr. S. IOVINO, *Restoring the Imagination of Place. Narrative Reinhabitation and the Po Valley*.

⁴⁵ Cfr. P. BERG, R. DASMANN, *Reinhabiting California*, in «The Ecologist», 7.10, London, 1977, pp. 399-401.

⁴⁶ S. IOVINO, *Restoring the Imagination of Place. Narrative Reinhabitation and the Po Valley*, p. 104, (corsivo nel testo).

⁴⁷ M. TOZZI, *Un paese da mettere al sicuro*, in «La Stampa», venerdì 25 novembre 2016, p. 29.

perdere il senso del luogo si perde anche l'*immaginazione*⁴⁸ di quel luogo. Si tratta di un processo che potrebbe continuare all'infinito, poiché

If a society becomes alienated from the land, it is because its imagination of the land has become disconnected from its natural referent, resulting in a worldless dimension and in potential self- destruction.⁴⁹

Di conseguenza se l'immaginario non è più rispondente a quel territorio, aumenta ancor più lo scollamento dal territorio stesso. Si tratta di dinamiche in riferimento alle quali solo il tempo potrà dirci in che modo gli abitanti di un territorio si possano riconciliare col territorio stesso in seguito a mutamenti notevoli e irreversibili.

Pertanto, prima di affrontare il reportage di Rumiz, *Morimondo*, ci si soffermerà su alcuni scrittori che non solo possono essere confrontabili con il triestino – in quanto anch'essi autori di reportage sul Po –, ma anche perché, in tempi non così distanti tra loro, hanno osservato, con occhio attento ed etico, i disagi ambientali e umani di quel territorio. In un'ampia rosa di nomi noti (autoctoni e non) che hanno raccontato il fiume percorrendolo, si è preferito sceglierne tre, basandosi su un criterio temporale: tutti e tre agiscono e scrivono tra anni '80 e '90, periodo cruciale di ulteriori cambiamenti nel costume e nell'economia del nostro paese, successivo al *boom* degli anni '50-'60. Riteniamo sia un periodo cruciale, poiché se nel primo *boom* economico gli intellettuali (registi e scrittori) ponevano ancora un certo interesse alla realtà fluviale padana, negli anni del nascente liberismo, poco prima del *revival* leghista, quello del fiume Po è un territorio relegato quasi totalmente ai margini ambientali (date le descrizioni delle condizioni del fiume, quel processo di marginalizzazione della valle del Po sembrerebbe essere al suo culmine), economici e sociali, in cui la popolazione tenta di darsi un senso cercando di adeguarsi alle ideologie correnti, senza tuttavia trovare una giusta conciliazione con il territorio circostante.

Si tratta di resoconti che potrebbero essere considerati anti-epici,⁵⁰ data la loro inclinazione a non esaltare ciò che viene osservato, ma anzi a descrivere, problematizzando, la situazione umana e ambientale lungo il corso del Po.

⁴⁸ Cfr. S. IOVINO, *Restoring the Imagination of Place. Narrative Reinhabitation and the Po Valley*: «If mind is a “medium”—a middle place where the inside and the outside meet—then there is nothing merely subjective in place imagination, and to imagine a place is never an abstract activity, nor a monological one. To imagine a place is always to imagine *with* a place, in the same way to dream of something is to dream *with* something [...]», p. 105.

⁴⁹ Ibidem.

3.2.1. Guido Ceronetti: l'Idiota e la Bellezza

Un primo autore su cui ci si soffermerà brevemente è Guido Ceronetti (1927). Sebbene sia autore non di un viaggio sul Po, ma di *Un viaggio in Italia*, vale la pena analizzare alcune pagine che l'autore dedica al grande fiume. Si tratta di un viaggio compiuto tra il 1981 e il 1983 (il volume viene poi pubblicato in quell'anno per Einaudi⁵¹) e, consapevole che molti prima di lui hanno compiuto viaggi in Italia, modestamente lo titola "Un" viaggio in Italia. Se la sua narrazione dei luoghi entrerà nel corollario della letteratura di viaggio in Italia, l'autore ritiene tuttavia che, in quei tempi così mutati, ci voglia un approccio differente al paesaggio italiano:

L'intenzione, in principio, era di un pellegrinaggio iniziatico, senza itinerario prestabilito, che avesse per barlume il pensiero di Frithjof Schoun che «l'abolizione della bellezza è la fine dell'intellegibilità del mondo, [...]. La bellezza abolita, il mondo è un blocco freddo che agghiaccia la conoscenza, e la ragione può continuare il suo volo, però non producendo che mostri, perché la conoscenza è paralizzata. [...] La passione per l'Italia, testimoniata da tanti classici libri con questo, sempre piaciuto, titolo *Viaggio in Italia*, c'è ancora, ma va raddrizzata, resa più severa, più dolorosa, più sdegnosa. I suoi amanti dovranno riconoscersi da qualche segno segreto e infallibile di patimento.⁵²

Ceronetti viaggia, dunque, come un amante sdegnoso, meticoloso nella sua riflessione rispetto al paesaggio e alle persone che osserva. Se la bellezza aiuta a comprendere il mondo (e quindi a salvarlo), lo spettacolo che si propone all'autore quando giunge presso Isola Serafini (luogo che verrà descritto non da lui solo) suscita nell'autore un'idea di paesaggio morente, un *necroscape*⁵³ determinato però non dalle azioni umane, ma dal fiume che si lascia morire in seguito alle scelte compiute dagli abitanti circostanti:

Presso a Monticelli è Isola Serafini, dove il Po forma un lungo gomito e c'è da oltre vent'anni una piccola Centrale idroelettrica con rombo e diga. Vicinissima è quella di Caorso. Scendo lungo l'argine, un omino, vecchio, [...] discende in acqua una larga rete, la tira su, la ributta, non pesca niente... – Pesce ne resta poco... è tutto avvelenato... oggi ha piovuto, l'acqua è meno sporca... pesco per me, si capisce – [...] Non è un cambiamento, se non nel senso che è un cambiamento morire; il fiume, intelligenza profonda, ha interpretato così il repentino mutarsi, a lui

⁵⁰ Cfr. ivi: «I believe that stories should be privileged that suggest an "open vision" of this complex bioregion—"open," in terms of critical perspectives, of acting figures, of values, of imagination. The most suitable narrative dimension is that of a genre that could be called an "anti-epos"», p. 107.

⁵¹ G. CERONETTI, *Un viaggio in Italia*, Torino, Einaudi, 1983.

⁵² Ivi, pp. XI-XII.

⁵³ Cfr. S. IOVINO, *Restoring the Imagination of Place*, che definisce la valle del Po come una *necro-region* (p. 102), pertanto il neologismo non ci sembra fuori luogo.

incomprensibile, dei modi di vita degli esseri umani sulle sue rive, come un ordine imperiale di darsi la morte. Se l'è data: questa che guardiamo, e dove qualcuno getta ancora le reti, è la sua lenta, impressionante decomposizione. Un giorno, alla vista del Po, troveremo appropriati i versi dolorosi e sublimi di *Une charogne*.⁵⁴

Il fiume tradito, quindi, deliberatamente non si ribella a quanto gli viene inflitto, ma anzi assorbe i mali del mondo quasi fosse una *figura Christi*. È quasi un rapporto religioso, infatti, quello che Ceronetti instaura col fiume nel corso della narrazione. Spesso, lungo il suo viaggio tornerà sul grande fiume ad osservarne tutti i disastri, impunemente compiuti, e gli «viene come un accesso di soffocazione al pensiero di essere *uno di loro*, [...] uno che lega i suoi peccati alle corna di questo stremato fiume».⁵⁵ Con sguardo severo osserva il fiume come la rappresentazione del peccato originale della nostra epoca; l'acquisizione di nuovi stili di vita e comodità a scapito tuttavia dell'entità fluviale, quasi come se la negazione del fiume andasse di pari passo con la negazione di una religiosità in generale e, dunque, di una morale e un'etica che regolino l'umanità:

L'uomo del fiume ha cessato di vivere quando ha cessato di faticare, di tremare per le piene e di benedire i doni grami e vitali del dio acquatico; e degli uomini venuti dopo, con le macchine, la potenza e l'indifferenza, il Po non poteva capire né la novità della pena, né le ragioni, né i gesti strani. Darsi il cancro è lo sbocco di questi franamenti malinconici; il male è chiamato, richiesto, fabbricato dall'anima; il fiume rattristandosi si è abbandonato agli scarichi avvelenati, all'imbrattamento delle rive, non si oppone se le centrali elettriche, fino alle nucleari, facciano di lui un rematore abbruttito, frustato a morte. [...] Se si crea un vuoto nella vita agricola, gli sottentra un orecchio, un'unghia dell'Estensione industriale, deserto molle, zuccherato, che piace. La Bestia porta denaro; s'instaura la paura... Così l'espiazione per la colpa di essere nati non ha mai fine... È l'enigma morale del mondo.⁵⁶

Benché il suo sia un giudizio piuttosto netto rispetto allo sviluppo e al mutamento sociale nella popolazione italiana⁵⁷, non è possibile relegarlo a quella cerchia di intellettuali meramente nostalgici di un mitico passato. È opportuno semmai insistere sul suo approccio religioso-morale all'entità fiume, che in qualche modo problematizza le

⁵⁴ G. CERONETTI, *Un viaggio in Italia*, p. 38.

⁵⁵ Ivi, p. 289.

⁵⁶ Ivi, pp. 38-39.

⁵⁷ Successivamente infatti ribadirà il suo disprezzo per quella fascia di popolazione che rinuncia alla millenaria vita contadina per abbracciare una prospettiva di vita più agiata proposta dal neocapitalismo, cfr. ivi: «E di colpo, dopo tanta chiusura e miseria, hanno avuto accesso a tutto: [...] era prevedibile che menti povere non reggessero e si guastassero. La Bestia li tiene in pugno: li va assuefacendo all'annichilimento interiore, alla perdita della bellezza, alla distruzione di un profondo e tragico passato. Riempiendoli di denaro, li satura di crimini. [...] Quel che era un popolo di vinti, di piegati con dignità, è ora d'incurabili cretinizzati.», pp. 118-119.

condizioni e l'esistenza stessa di tale entità, perennemente presente, a futura memoria dell'incuria di chi è intervenuto nella seconda metà del secolo Novecento:

[...] vi spiego io che cos'è il Po: è un «uomo di dolori», un Dio di luce che va laggiù a prostituirsi santamente tra le febbri, le garze insanguinate, i deliri; a distribuire la luminosità e la gioia e a ricevere in cambio nient'altro che escrementi...⁵⁸

Ed è tanto più potente il Po nel momento in cui può “competere” con la presenza industriale sul suo corso. Il fiume continua a scorrere, noncurante dell'edificio artificiale presente sul suo tracciato, e tuttavia l'autore ritiene che si sia già arrivati ad un punto di non ritorno: quell'edificio (dell'Enel, in questo caso) è in grado ormai di vivere di vita propria senza bisogno di un'umanità che lo gestisca. Lo scompenso tra l'immagine della naturale potenza delle acque e quella della centrale è talmente forte che sembrano quasi due paesaggi paralleli, non facenti parte di un unico contesto paesaggistico:

Il Po di Tolle è generoso, immenso, misterioso, fantastico. Dall'acqua si alzano voci antiche, lontane e pie. Alle spalle ho il terzo scomparto di un trittico di Bosch: la smisurata Centrale ENEL di Ca' Dolfin. Sono due silenzi, due misteri paralleli. Il fiume ha le sue voci, la Centrale il suo sibilo triste, di materia condannata. La bellezza del fiume e il brutto massacrante della Centrale l'occhio se vuole li separa: se mi volto su un lato è la luce del fiume, sull'altro è un mistero d'iniquità; una sapienza e un delitto; [...]. Due forze, due potenze che potrebbero esistere senza l'uomo: il fiume può farne senza tranquillamente [...]; la Centrale c'è da dubitare che dentro i suoi bronchi d'acciaio si muovano piedi umani. Ma in quanto Potenze, ciascuna a suo modo sono indipendenti dall'uomo.⁵⁹

«Campo di lotta tra Bene e Male è dappertutto, dove c'è un uomo capace di pensare».⁶⁰
Gli uomini, non più paghi della divinità fluviale, contenente in sé il Bene e il Male, hanno creato un idolo, un bue d'oro falso e portatore di disastro. Eppure il fiume continua ad emanare una sua luce, un suo splendore ormai languido sul Delta. Proprio sul Po, non a caso, l'autore “dona luce” ad uno straniero, un venditore ambulante di passaggio, a dimostrazione del fatto che, come è già stato accennato, il Po è un fiume che spesso unisce, piuttosto che dividere gli uomini:

Girano per Crissolo due marocchini con il loro carico di tappeti e di coperte invendibili. [...] Il Po mi scorre sui piedi, [...]. Questi neppure cinque metri di largo di un torrente alpino oggi in rigoglio sono il Po. Ma poco fa, finalmente, è accaduto qualcosa. Il marocchino stava per andarsene. Lo chiamo e lo prego di leggermi, trascritto sul mio quaderno, il Versetto della Luce: *Allah-u nûr es-samawât ua l-ard.*

⁵⁸ Ivi, p. 156.

⁵⁹ Ivi, p. 243.

⁶⁰ Ivi, p. XII.

Non lo conosceva, ma è come se lo ritrovasse di colpo nella memoria. [...] – Hai un foglio di carta? Vorrei copiarmelo! – [...] Arriva il compagno [...] gli fa leggere il versetto in un braciere di parole arabe, ma sull'altro non ha effetto. Infatti: *Dio guida alla sua luce chi vuole* (sura 24, 35). – Vedi –, gli dico, – oggi non hai venduto niente, ma hai guadagnato lo stesso, e molto –. Lo sa bene e approva.⁶¹

Nonostante tutte le brutture compiute sul fiume («dov'è l'Enel è la devastazione»⁶²) specialmente in punti che risultano sì strategici per l'approvvigionamento energetico, ma anche di maggior impatto per bellezza («proprio dov'è l'Enel il Po è più splendido: con isole, grandi rive in movimento, un dolcissimo lago»⁶³), Ceronetti non è del tutto preso dallo scoramento lungo il suo tragitto. Da un lato, in via più pessimista, sostiene in varia misura che «Dio guida alla sua luce chi vuole», che non tutti quindi siano in grado di comprendere la bellezza:

L'Idiota dice che la Bellezza salverà il mondo, [...]. Dai segni che vedo, dalle tracce che scopro, da quel che indovino nell'ombra del perduto, la Bellezza è un Messia venuto; e il mondo non è stato salvato [...]. Ora nessuno l'aspetta più, se non è Idiota; [...].⁶⁴

Dall'altro invece esiste ancora quella figura dostoevskijana che attende un Messia e aspira ancora alla Bellezza per poter comprendere il mondo. Molti di noi si sentono dei principi Myškin alla ricerca del senso di ciò che vedono e percepiscono. In egual modo si sente Ceronetti, il quale confida ancora in una buona novella diffusa attraverso gli sparuti sprazzi di bellezza che il mondo che ci circonda può ancora offrire e grazie ai quali si può ancora comprendere, se non tutto, almeno una piccola parte di esso:

Finché esisteranno frantumi di bellezza, qualcosa si potrà ancora capire del mondo. Via via che spariscono, la mente perde capacità di afferrare e di dominare. Questo grande rottame naufrago col vecchio nome di Italia è ancora, per la sua bellezza residua, un non pallido aiuto alla pensabilità del mondo.⁶⁵

La ricerca della Bellezza, per Ceronetti, corrisponde anche ad una più generale ricerca del sacro, e vede nel Po l'epilogo di ciò che è stato fatto alla cultura e alla storia dell'Italia pre-capitalista. Grazie alla sua descrizione minuziosa delle condizioni del Po in quel periodo è possibile fare un passo ulteriore: la ricerca, in quel paesaggio degradato, i prodromi di un nuovo immaginario e di una forma nuova di pensarsi e ripensare il fiume.

⁶¹ Ivi, pp. 157-158.

⁶² Ivi, p. 241.

⁶³ Ibidem.

⁶⁴ Ivi, p. 78.

⁶⁵ Ivi, p. 39.

3.2.2. Gianni Celati: l'immaginazione nel paesaggio

Un secondo autore su cui vale la pena soffermarsi è certamente Gianni Celati (1937). Nato a Sondrio, ma da considerare come nativo vero e proprio del Polesine: oltre che ad esser lui stesso cresciuto e vissuto in provincia di Ferrara, anche i suoi genitori sono originari di quella zona – la madre era di un paese del Delta, Sandolo, mentre il padre era originario di Bondeno, vicino a Ferrara –. Diversamente dagli altri autori qui trattati, dunque, egli ha il peculiare sguardo da *insider*, e nel suo volume, *Verso la foce*, raccoglie quattro reportage di viaggi effettuati tra il 1983 e il 1986, che offrono una descrizione ad ampio spettro di un territorio vasto e complesso, nonostante la sua apparente condizione di vuoto; un “vuoto” tale nella misura in cui egli stesso, pur essendo vissuto in territorio simile, nel percorrere il suo tragitto lungo il Po percepisce un senso di solitudine straniante:

Viaggiando nelle campagne della valle padana è difficile non sentirsi stranieri. Più dell'inquinamento del Po, degli alberi malati, delle puzze industriali, dello stato d'abbandono in cui volge tutto quanto non ha a che fare con il profitto, e infine d'una edilizia fatta per domiciliati intercambiabili, senza patria né destinazione – più di tutto questo, ciò che sorprende è questo nuovo genere di campagne dove si respira un'aria di solitudine urbana.⁶⁶

Quasi come in un'*overture* da opera, Celati, alla prima pagina, ci introduce già a tutti gli elementi di cui parlerà nei reportage: lo stato ambientale del luogo, la nuova edilizia abitativa ed infine l'atteggiamento delle persone. Se tuttavia nei suoi scritti questo territorio appare come «un deserto di solitudine» è pur vero che «un'intensa osservazione del mondo esterno ci rende meno apatici».⁶⁷ Proprio l'osservazione di questa realtà rende Celati non apatico, ma anzi dalla sua scrittura emerge quasi stupore per ciò che vede e per gli incontri che fa con le persone. Stupisce anche noi lettori, già dopo poche pagine, la testimonianza di un abitante, che viene definito «un esperto della vita nella valle padana»⁶⁸ (da lì in poi l'autore lo chiamerà sempre “esperto” senza mai dichiararne il nome), il quale, tuttavia, nega questa esperienza e sembra anzi che nulla sia più interessante per lui:

⁶⁶ G. CELATI, *Verso la foce*, Milano, Feltrinelli, (1989) 2002³, p. 9.

⁶⁷ Ibidem.

⁶⁸ Ivi, p. 22.

Dice che lui non ha nessun interesse per i posti e i paesaggi, anche se deve sempre parlarne in quanto esperto. Preferirebbe stare a casa sua e non dover sempre andare per conferenze e convegni, che sono tutte stupidaggini fatte solo per sprecare miliardi che non si sa dove buttare. Andando in giro da solo, lui s'è reso conto che non c'è niente da vedere e un posto vale l'altro. Mi ha spiegato: “Andando a visitare poniamo chiese antiche o mura antiche, che sono indubbiamente opere d'arte, se uno è da solo si accorge che queste cose non dicono niente a nessuno. Si vanno a vedere con la moglie e i figli, sì, tanto per mostrare che ci si interessa a qualcosa, e allora bisogna sempre fotografare e dire che è interessante. Anche i paesi e le città sono ormai cose noiose che non dicono niente a nessuno. Ma pochi hanno il coraggio di confessarlo!”⁶⁹

Il processo di svuotamento di senso viene applicato dall'esperto non solo rispetto al suo luogo d'origine – sul quale viene, oltretutto, chiamato a tenere conferenze –, ma anche rispetto ai luoghi in generale. Il paradigma per cui la valle del Po «da luogo è ritornato a mero spazio»⁷⁰ ai fini della produzione agricola e industriale, vale per molte altre località d'Italia, tra anni '80 e '90.

È opportuno tenere presente il contesto storico in cui scrive Celati: per quanto l'influenza culturale del postmodernismo in Italia giungerà solo tra gli anni '90 e i primi anni 2000, tuttavia quel senso di incertezza, di incapacità a percepire epistemologicamente la realtà che ci circonda, è già in atto, forse inconsciamente, nelle parole dell'autore:

Quand'ero giovane leggevo sempre, avevo paura di perdermi qualcosa, e adesso ho l'idea che il perso e il trovato vadano nello stesso alveo. Forse l'unica cosa da capire è quanto siamo estranei e inadatti alla “vita piena di pena”, l'unica che c'è (calamità, dolore, morte). E come tutto lavori a dismemorarci, ci aiuti a mettere degli argini, per poter dire “ha i suoi lati buoni” [...]; insomma per dire e mostrare sempre e dovunque che è una cosa tutta diversa da quello che è.⁷¹

L'incerto futuro delle centrali nucleari in Italia (uno dei resoconti di Celati ha come sfondo il disastro di Černobyl'), unito alla paura dell'arrivo delle scorie tramite le più svariate modalità – senza notizie chiare, ma anzi, come avviene spesso in questi casi, con la diffusione di informazioni false e mistificanti⁷² – suscitano in questo primo reportage

⁶⁹ Ivi, p. 24.

⁷⁰ S. IOVINO, *Restoring the Imagination of Place*, p. 102, (inglese nel testo, traduzione mia).

⁷¹ G. CELATI, *Verso la foce*, p. 44.

⁷² Cfr. ivi: «Quel sapore d'incertezza che resta in bocca, dipende dall'effetto inconsulto che produce il terribile quando viene calato nel frigido frasario delle notizie giornalistiche. [...] Pochi giorni fa ho sentito una signora che si lanciava come una povera pazza a dire che il pericolo sta nei “nano curie” piovuti giù dal cielo (l'aumento della radioattività valutato in “nano curie”, ma nessuno sa che roba sia). Dal pescivendolo un cliente sosteneva, col tono di persona molto informata, che i pesci sono “tutti contaminati all'80 per cento”; e una anziana signora gli ha risposto serenamente: “Basta che li cuocia bene con l'aglio, e non c'è più pericolo.», p. 16.

del volume (viaggio compiuto nel 1986) un'atmosfera da apocalisse imminente. Tuttavia il chiacchiericcio concitato sul disastro nucleare e sulle scorie è compensato da un'assordante quiete del paesaggio. Anche lì dove il luogo, a detta dei più, non avrebbe nulla da dire, Celati vuole immergersi e tentare di scardinarne un senso⁷³, cercando di comprendere quel silenzio. Se il costruttore edile interviene su un dato territorio per costruire nuove case, senza averne concezione storica o culturale,⁷⁴ è pur vero che quel senso del luogo, col tempo, viene ricreato dai nuovi abitanti delle villette; sia gli edifici sia il senso che gli abitanti hanno loro attribuito, incuriosiscono molto Celati che, osservando uno di questi nuovi quartieri (o strada sulla quale si affacciano le villette), ne individua alcuni segni netti⁷⁵, ma non del tutto codificabili:

Visita a una stradina di villette a forma di modellini, con tinteggiature acriliche o rivestimenti in piastrelle, bugnato o finta roccia. Tutte squadrate allo stesso modo, cassoni a due piani con tapparelle di plastica e corto spiovente del tetto. I giardinetti attorno con sedie a sdraio o panchine sul prato all'inglese, falsi pozzi in scagliola, fiori troppo grandi e troppo colorati nelle airole, e molto spesso i nani di Walt Disney ai lati della porta. In uno di quei giardini c'era un carrettino siciliano pieno di vasi di fiori, in un altro due oche in gesso sul prato, in un altro la statua della madonna in un cespuglio di magnolie. E quando in quella stradina deserta (ora del pranzo, sentivo rumori di stoviglie, echi di radio e televisione) è uscito un uomo ed è salito in macchina, il sentimento d'essere un estraneo è stato tanto forte da mettermi in fuga.⁷⁶

Il silenzio di quella strada, secondo l'autore, è «un silenzio residenziale, [...] tutto diverso da quello degli spazi aperti»,⁷⁷ così come le case «non sembrano case, piuttosto dimostrazioni di un'idea di casa»⁷⁸ da contrapporre alle strade intasate di traffico di camion. Il senso che gli abitanti attribuiscono a quel luogo, dunque, potrebbe essere una proiezione ideale di un bisogno di quiete, che, se una volta poteva essere rappresentato

⁷³ Cfr. S. IOVINO, *Restoring the Imagination of Place*: «He seems almost to wait for those places and stories to reveal themselves, in spite of the residents' apparent aphasia.», p. 108.

⁷⁴ Cfr. E. TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*, (1979) Venezia, Marsilio, (1979) 2014: «Ma cerchiamo di capire il processo mentale che porta un costruttore o un impresario a decidere che proprio là, in quel luogo [...] si debba edificare e lottizzare. [...] Un uomo che, ovviamente, non sente la sacralità della natura e che attribuisce meriti sacri all'imprenditorialità, qualunque essa sia, ignara degli effetti sociali discriminatori e molto egoistica. [...] Uomo in gamba secondo una certa logica, tuttavia uomo che ignorava tutto di quel luogo [...].», pp. 132-133.

⁷⁵ «Netti» nella misura in cui rientrano in un corollario delle caratteristiche della villetta, cfr. ivi: «Ma scendiamo ora a vedere la casetta-villino. Com'è fatta? [...] Ci sono il cancello d'ingresso (qualche volta ci sono i leoncini o i nanetti dipinti), un vialetto, un giardinetto ben curato, poi la casa con la scaletta esterna, un terrazzo, le seggiole in ferro dipinte di bianco, il sofà ad altalena, il garage con la macchina: tutto in ordine...», p. 53. Anche se le descrizioni di Celati e Turri non sono perfettamente coincidenti, sono ugualmente sovrapponibili per caratteristiche simili.

⁷⁶ G. CELATI, *Verso la foce*, p. 30.

⁷⁷ Ibidem.

⁷⁸ Ibid.

nel paesaggio di campagna,⁷⁹ oggi anche quel paesaggio (quel poco che ne è rimasto, intervallato da elementi antropici – strutture dell’alta tensione, strade, capannoni ecc... –) è permeato dai suoni della modernità. All’epoca in cui Celati scrive, è probabile che un tale scempenso fosse più netto. Tutti quei simboli esposti nei giardini di quelle «cassette incantate»⁸⁰ sono testimoni anche del cambiamento culturale in atto nella popolazione di quel periodo. L’esposizione di una serie di oggetti per “abbellire” il giardino «denuncia uno *status* attraverso elementi architettonici che l’industria consumistica, i *magazines* per la casa e la moda [...] mettono a disposizione»⁸¹; ai simboli che si potevano riscontrare nelle case di campagna (a partire dalla loro struttura portante fino agli oggetti più minuti) si sostituiscono simboli importati da un’altra cultura – talvolta «forme di kitsch, che è sottocultura»⁸² (come ad esempio i nanetti di Walt Disney) –, ben abbracciata e condivisa dalle persone; lo si nota nel momento in cui l’autore osserva da vicino alcuni abitanti di un paese:

Raggiunto San Daniele Po [...]. Sbarcato nel bar centrale [...] ho voglia di starmene per conto mio. [...] Accanto a me una ragazza punk molto grassa, jeans stracciati e giubbotto di cuoio, beve CocaCola in lattina; un vecchio contadino dalle guance rubizze la guarda; un bambino anche lui molto grasso si succhia in solitudine un enorme gelato; il barista, giovane, baffuto, arriva con scritta sulla maglietta: FROM THE EAST COAST OF AMERIKA.⁸³

Quasi come dei figuranti, queste persone si prestano indifferenti allo sguardo di Celati. Al di là dei facili riferimenti che si potrebbero fare rispetto al fenomeno dell’«americanizzazione»⁸⁴, va tuttavia osservato che, se confrontate con l’oggi, quelle persone si trovano da una parte alla conclusione di un processo di mutamento culturale e antropologico su cui vari intellettuali si sono soffermati tra anni ’60 e ’70⁸⁵, dall’altra al principio di quel consolidamento culturale per cui la cultura anglosassone è entrata a pieno titolo nell’immaginario collettivo nazionale (grazie anche ad una serie di innovazioni tecnologiche che hanno reso ben più rapido questo processo⁸⁶).

⁷⁹ Cfr. E. TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*, il paragrafo *Nuovi rumori, nuovi odori*, pp. 92-101.

⁸⁰ G. CELATI, *Verso la foce*, p. 30.

⁸¹ E. TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*, p. 53.

⁸² *Ibidem*.

⁸³ *Ivi*, pp. 30-31.

⁸⁴ Cfr. E. TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*, pp. 84-92.

⁸⁵ Pasolini in primo luogo. Cfr. P. P. PASOLINI, *Il vuoto del potere*, in «Corriere della Sera», 1 febbraio 1975, (consultabile anche al link: <http://www.corriere.it/speciali/pasolini/potere.html>, data ultima consultazione: 18 gennaio 2017).

⁸⁶ Attraverso la televisione e i film di genere *mainstream* in particolar modo.

Tale aspetto viene notato anche da Rumiz, molti anni dopo. Vi sono in *Morimondo* pochi passaggi (come si osserverà anche successivamente) in cui l'autore esce dal fiume per praticare un poco la terraferma, ma ogni volta che si allontana dall'acqua, subito ne è pentito, a causa dello scompenso eccessivo tra il paesaggio fluviale e il paesaggio moderno che gli sta intorno. Mentre Celati osservava tutto questo con rassegnata mortificazione, diversamente Rumiz assume un tono più concitato ed enfatico. In queste pagine, quasi di stampo celatiano per il contenuto, è possibile constatare non solo la persistenza di questo scompenso (e la continua esclusione del fiume dal territorio), ma anche l'aumentare del disagio urbanistico e collettivo di questo territorio:

Lì tra Rimini e Milano, ero finito sul gran paracarro intermedio della più famosa strada dell'antichità. [...] Ci tornai anche dopo il viaggio fluviale, e lo feci apposta in un inverno di pioggia, la seguii dall'inizio alla fine per gustare, proprio sul ponte della SS9 di Piacenza, lo scontro finale tra la logica dell'Impero e quella serpentiforme, millenaria, di Po. [...] Nelle 197 miglia romane che percorsi da Rimini a Piacenza, incontrai solo immaginari finti. In questa osteria passava il tale scrittore, in quella strada il tal altro andava in bicicletta, lì suonava un cantante rock... Scenette da film muto per coprire una realtà deprimente. [...] Com'era possibile? L'Emilia era l'unica regione al mondo ad aver preso il nome da una via, eppure vi leggevo una distrazione simile al fastidio nei confronti del secolare manufatto, [...]. Viaggiavo in una regione in crisi di nervi. Al capolinea delle corriere a Imola vidi un bambino grasso che parlava da solo, una donna disperata con un sacchetto di pesci rossi, tre silenziose badanti dell'Est e un africano ben vestito che cantava. E nessuno di loro sentiva di essere su una strada planetaria, ciascuno ne viveva solo il suo personale, abitudinario segmento. Sul bus per Bologna [...] mi persi in un caos di rotaie, insegne luminose, argini, fabbriche, canali, fari accesi nelle pozzanghere, per concludere che persino la terra delle vie dritte, persino la regione-guida del paese, aveva perso la bussola. [...] In pochi decenni secoli di storia erano stati annichiliti. Le oasi non erano più le ville o le osterie isolate tra i campi, ma i campi medesimi quando aprivano qualche residuo varco nella muraglia di calcestruzzo e insegne luminose.⁸⁷

Alla luce di quanto descritto da Rumiz, si potrebbe sostenere che ciò che Gianni Celati descrive è solo l'inizio di un'ennesima trasformazione del paesaggio. «A fronte del fiume Po, rimasto nelle retrovie dei paesaggi defilati, la Via Emilia afferma la propria convulsa vitalità nell'ininterrotta metropoli postmoderna che anima i suoi bordi».⁸⁸ Nella scrittura di Celati il grande fiume rimane spesso in secondo piano, ma non perché l'autore non ne voglia parlare, ma perché la cacofonia urbana che gli sta intorno spesso gli impedisce di raggiungerlo (soprattutto in quei tratti in cui l'autore preferisce andare a piedi). Quando

⁸⁷ P. RUMIZ, *Morimondo*, Milano, Feltrinelli, (2013) 2015², pp. 142-144.

⁸⁸ D. PAPOTTI, *Il fiume Po e le sue letterature. Appunti per una collezione geografica di testi letterari emiliano-romagnoli contemporanei*, in *Atlante dei movimenti culturali dell'Emilia-Romagna 1968-2007*, a cura di P. PIERI e C. CRETELLA, Bologna, CLUEB, 2008, pp. 11-36, ivi p. 28.

l'autore però riesce a percorrere dei tratti lungo gli argini, anch'egli non può non notare le tossicità che il fiume trascina con sé:

Ore 15. Verso Ficarolo lungo l'argine. [...] Dal punto in cui siamo si osserva bene il corteo di rifiuti portati dal fiume, e quelle bolle color del pane rimangono impigliate qui sotto in una sporgenza piena di arbusti. Quando le bolle si arenano hanno l'aspetto di spugne con una bava grigia, e quando si seccano sembrano creta, non si distinguono dal suolo su cui si depositano. Certe volte le bave grigie, seccate su un cespuglio, vengono smosse dal vento e rotolano sull'acqua come una sabbia finissima che non va a fondo.⁸⁹

Diversamente da Ceronetti o Rumiz, la scrittura di Celati è molto piana. Dalle sue descrizioni sembra non trasparire alcuna emozione. Il desiderio di cronaca è più forte dell'emotività. L'autore però è ben consapevole del fatto che anche la sua testimonianza sia, nonostante lo sforzo tendente all'oggettività, inevitabilmente soggettiva. «Noi siamo guidati da ciò che ci chiama e capiamo solo quello; lo spazio che accoglie le cose non possiamo capirlo se non confusamente».⁹⁰ Il suo reportage narrativo è infatti costellato di riflessioni dedicate alla sua percezione del paesaggio o in generale alle modalità in cui ci si approccia alle cose nuove:

A momenti la voglia di scrivere mi passa, ho l'impressione che sia inutile annotare ciò che vedo, perché questa è una finzione come le altre. Ma poi mi vengono in mente quelli che sistemano tutto con la loro saputezza, credono solo a ciò che hanno letto nei loro libri e giornali, e trattano tutto questo mondo con sufficienza perché odiano sentirsi smarriti, esposti alla casualità delle apparenze. Se hai la sensazione di capire tutto, passa la voglia di osservare.⁹¹

Perciò anche il reportage di Celati «tenta di essere letteratura senza che questo gli impedisca di parlare del mondo».⁹² Non è forse un caso che, prima di pubblicare questi reportage in volume, Celati abbia scelto di pubblicare un volume di racconti⁹³, di storie che gli sono state raccontate nel corso dei suoi viaggi nella Pianura Padana; a riprova del fatto che la rappresentazione di un paesaggio, di un territorio, si manifesta anche attraverso narrazioni di finzione. La realtà mostrata da Celati è coincidente sia nei racconti sia nei reportage, nel segno di paesaggi desolati e comportamenti delle persone

⁸⁹ G. CELATI, *Verso la foce*, p. 74.

⁹⁰ Ivi, p. 55.

⁹¹ Ivi, p. 95.

⁹² R. BARONTI MARCHIÒ, *Journey without maps: il reportage narrativo*, in *Camminare scrivendo. Il reportage narrativo e dintorni*, atti del Convegno, 9-10 dicembre 1999, a cura di N. BOTTIGLIERI, Cassino, Università degli Studi di Cassino, 2001, pp. 51-60, ivi, p. 54.

⁹³ G. CELATI, *Narratori delle pianure*, Milano, Feltrinelli, 1985.

giustificabili solo in virtù di un bisogno impellente di riempimento di un vuoto quasi cosmico:

In questo viaggio per le campagne abbiamo visto un abbandono generale del mondo esterno: aggregati di case in cemento con l'aria d'essere appena sorte e subito abbandonate, fattorie dove non si riconoscono forme di vita, cave di sabbia anch'esse deserte [...]. Il vuoto è riempito da nomi di località inesistenti, non luoghi ma solo nomi messi sui cartelli stradali da qualche amministrazione dello spazio esterno. Da un'ora percorriamo l'argine del Po senza aprire bocca, sempre un cielo nero e fermo di nuvole basse. Anche l'acqua del fiume sembra immobile, e nella pianura fin dove posso vedere non c'è nessuno. Né macchine né moto o biciclette, per i viottoli che si snodano su quei gradini erbosi che formano la costa interna degli argini.⁹⁴

Il fiume nella scrittura di Celati è presente, ma sembra quasi anch'esso far parte del riempimento di quel vuoto. La narrazione in qualche modo viene in soccorso dell'autore nel colmare quella desolazione, lì dove

Anche l'immaginazione fa parte del paesaggio: lei ci mette in stato d'amore per qualcosa là fuori, ma più spesso è lei che ci mette in difesa con troppe paure; senza di lei non potremmo fare un solo passo, ma lei poi porta sempre non si sa dove. Ineliminabile dea che guida ogni sguardo, figura d'orizzonte, così sia.⁹⁵

Se l'immaginazione è in grado di portarci verso mete ignote, così come in *Narratori delle pianure* sembra quasi di essere trasportati nelle atmosfere statunitensi di Carver, anche nei reportage talvolta il paesaggio è associabile all'immaginario statunitense, ed è persino l'autore ad osservare tale aspetto:

Mi stupisco che questi paesi siano tanto grandi, che ci siano tante case e tante strade e industrie e abitanti. Ma quanti posti del genere ci sono dappertutto, di cui ben pochi hanno sentito parlare. Pensa a quelli che vedevi viaggiando in America, come ti apparivano perduti. Nomi strani, l'idea d'un piccolo stanziamento, e poi invece sempre luoghi complessi che ci vorrebbero mesi per conoscere un po'. Ogni volta è una sorpresa, scopri di non saper niente di preciso sul mondo esterno.⁹⁶

Il paesaggio mentale dell'autore ci porta appunto in quello spazio marginale che è proprio della valle del Po. Se infatti la presenza del fiume è ben più narrata nell'ultimo reportage sul Delta (che peraltro dà il nome alla raccolta, appunto *Verso la foce*), negli altri si può dire che sia un grande "presente-assente": «l'agonia del fiume corrisponde qui all'agonia di una cultura secolare di interdipendenza tra persone e luoghi, che sta

⁹⁴ G. CELATI, *Verso la foce*, p. 81.

⁹⁵ Ivi, p. 103.

⁹⁶ Ivi, p. 104.

scomparendo».⁹⁷ Di fronte al vuoto che tale scomparsa lascia, l'autore non può far altro che dare un senso a ciò che vede, anche attraverso l'uso dell'immaginazione e della narrazione. Eppure quel vuoto così fedelmente registrato da Celati, potrebbe rappresentare semplicemente una fase di transizione tra la cultura "uscente" e quella "entrante"⁹⁸. Bisognerà attendere ancora una decina d'anni perché anche nella popolazione locale si formi una sensibilità ambientale tale da poter anche trovare soluzioni che concilino benessere economico e benessere ecologico.

3.2.3. Ermanno Rea: pragmatismo ambientale

Un ultimo autore che ha dedicato pagine di letteratura di viaggio lungo il Po è Ermanno Rea (1927-2016), ed è tanto più interessante la sua testimonianza non solo per il suo sguardo esterno (essendo napoletano, ha un approccio molto diverso a questo territorio rispetto agli autori trattati in precedenza), ma anche per la scelta di percorso: dal Delta fino alla sorgente, in senso dunque contrario al naturale scorrere del fiume. La motivazione di questa scelta, sostiene l'autore, sarebbe quella di «impattare subito con le "conseguenze", cioè con la matassa dei problemi ("caso Po") ormai all'estremo stadio di degradazione».⁹⁹ Come lettori siamo subito introdotti alla questione ambientale del Po, e tuttavia il problema viene presentato quasi in contemporanea alle possibili soluzioni da attuare. Rea è soprattutto affascinato dall'approccio pragmatico che gli autoctoni tendono ad avere rispetto ai problemi, e alle proposte innovative che provano a mettere in atto. Sul Delta, ad esempio, vi è una possibile via di conciliazione tra sviluppo economico e ambientale: l'allevamento del pesce in stabilimento e in "valle", o l'allevamento delle vongole a Goro; un «eden tecnologico»¹⁰⁰ in cui tuttavia vi è sempre la minaccia incombente che una tale improvvisa ricchezza possa finire da un momento all'altro, a causa delle incerte condizioni ambientali sul Delta:

Ecco il punto: riuscire a determinare questo equilibrio o corrispondenza fra natura e tecnologia senza che né l'uno né l'altro presenti «macchie» di alcun genere. A quanto pare, per quel che riguarda il processo riproduttivo non ci sarebbero eccessive

⁹⁷ S. IOVINO, *Restoring the Imagination of Place*, p. 110, (inglese nel testo, traduzione mia).

⁹⁸ Va precisato, tuttavia, che in alcuni punti, seguendo il tracciato dell'autore e "sperimentando" i luoghi narrati, è possibile ancora trovare spazi desolati in cui la percezione di vuoto è ancora molto forte, cfr. PETERLE, F. VISENTIN, *Performing the literary map: 'Towards the river mouth'. Following Gianni Celati*, in «Cultural Geographies», California State University, Fullerton, USA, prossima pubblicazione.

⁹⁹ E. REA, *Il Po si racconta. Uomini e donne, paesi e città lungo le rive di un fiume sconosciuto*, Milano, Il Saggiatore, (1996) 2004², p. 24.

¹⁰⁰ Ivi, p. 50.

difficoltà [...]. Totalmente diverso invece il discorso per quel che riguarda il risanamento della grande valle. Innanzi tutto a causa della sua estensione [...] e dello stato di usura dovuto agli anni di abbandono; poi per la necessità di avere un sistema molto efficiente di comunicazioni idrauliche costanti; infine per la qualità delle acque di alimentazione della laguna [...]. A tutto questo si aggiunga la novità dell'operazione, mai tentata prima d'ora su una simile scala di grandezze, che ne fa un vero e proprio esperimento pilota.¹⁰¹

Attraverso le testimonianze di molte persone, abitanti, lavoratori, amanti del Po, Rea presenta una realtà «multiforme e composta identità del Po».¹⁰² È una realtà in mutamento e, diversamente dalla situazione degli anni '80, in movimento. La spinta propulsiva dell'imprenditoria locale raccontata da Rea sembra talvolta sfuggirgli di mano e pare quasi a lui stesso di trovarsi all'interno di una storia di finzione:

Paesanti è tornato dalla Spagna e mi aspetta allo stabulario: finalmente saprò che titolo dare a questa *vongola-story* che un po' mi incanta e un po' mi mette addosso un velo di angoscia. [...] Chiedo a Paesanti di parlarmi di sé e lui mi dice per prima cosa che è un gorrese «verace»: come la «Tapes semidecussatus», anzi la «Tapes decussatus», che è la vongola naturale, spontanea [...]. «Sono figlio di un pescatore. Quanto a mia madre, ha fatto per quarant'anni la pescivendola. [...] Come vede, avevo quasi l'obbligo morale di restare in questo campo». Non è la prima volta che a Goro sono assalito da una forte sensazione di irrealtà, come se mi trovassi a camminare dentro a una storia inventata di sana pianta, una di quelle favole [...] sfacciatamente inverosimili. In più d'un'occasione, lungo le strade di questa cittadina-paradosso, mi sono scoperto che dicevo a me stesso: ma la vita è un'altra cosa. [...] Perché nella vita vera non succedono miracoli, mentre qui c'è un paese che impazzisce, che cambia pelle, che mette su pancia [...] grazie all'alzata d'ingegno di un biologo, un tal Paesanti, figlio di una pescivendola e di un pescatore, che una bella mattina si alza e dice: adesso in questa sacca faccio crescere un tesoro, chi mi dà una mano?¹⁰³

Agli occhi del napoletano ha un che di miracoloso l'iniziativa del biologo dell'avvio della riproduzione delle vongole nella sacca di Goro; miracoloso poiché è stato il primo a sostenere la “semina” artificiale in ambiente naturale. Tuttavia, come spesso capita in situazioni di ricchezza acquisita molto rapidamente, agli abitanti di Goro sfugge la situazione: tutti desiderano avere una fetta della torta e, di conseguenza, iniziano rivalità che fino a poco tempo prima non vi erano, e casi di corruzione all'interno del Consorzio, ente creato, inizialmente, proprio per tutelare tutti i pescatori. L'autore racconta tutto questo in poche pagine alla fine del capitolo dedicato al Delta, in cui racconta di esser tornato sui luoghi visitati esattamente sei anni dopo il primo viaggio. Tutto il volume è strutturato in tal maniera (capitolo – epilogo dopo sei anni) ed è naturale che nel testo

¹⁰¹ Ivi, p. 51.

¹⁰² S. IOVINO, *Restoring the Imagination of Place*, p. 110, (inglese nel testo, traduzione mia).

¹⁰³ E. REA, *Il Po si racconta*, p. 84.

scritto sei anni dopo molte delle cose auspiccate e sperate durante il primo soggiorno non siano avvenute. Non si tratta, noi crediamo, di una questione di pessimismo da parte dell'autore (forse può anche esserlo in parte, considerato l'entusiasmo che si percepisce nella scrittura del primo viaggio), ma piuttosto di un suo auspicio, ancora, nonostante alcune delusioni, che ci possa essere possibilità di miglioramento, e che anzi bisognerebbe sempre tendere a quell'obiettivo; non per un fattore meramente economico (che anzi, alla luce di quanto viene descritto dall'autore, spesso è più dannoso che altro¹⁰⁴) ma soprattutto per un fattore ambientale, poiché il Po, – continuiamo a ribadirlo – in nome dello sviluppo è costantemente

sottoposto a un impatto mostruoso. Il Po, detto fuor di perifrasi, sta diventando la grande fogna della Padania. Qui si riversano il 47% dei fertilizzanti agricoli utilizzati nel nostro paese, il 55% dei fitofarmaci, il 67% dei diserbanti. Sulle sue rive sorgono a decine le centrali termoelettriche dell' Enel, che riversano nel fiume le acque surriscaldate. I liquami degli allevamenti lo trasformano in un febbrile laboratorio biologico, una provetta lunga quasi seicento chilometri destinata a produrre mostri.¹⁰⁵

Eppure, come Rea racconta (dando voce agli autoctoni che hanno a cuore quel territorio) nel suo reportage, i modi per risolvere questi problemi ci sarebbero tutti, basterebbe seguire la direzione giusta, la via che indichi le modalità per un equilibrio tra tecnologia e ambiente; forse non a caso l'autore, per tutto il suo viaggio a bordo della sua Citroen, cerca costantemente l'argine maestro del Po, «quella sorta di barriera creata per stratificazioni secolari dagli uomini per difendersi da inondazioni e bizzarrie dell' unico grande fiume italiano»,¹⁰⁶ un connubio di ambiente e tecnica. Il suo sforzo di rivolgere uno sguardo nuovo sul grande fiume non lo esenta tuttavia da un certo sgomento alla conclusione del suo viaggio, quando ormai ha quasi raggiunto la sorgente sul Monviso:

Mi guardo intorno; cerco di imprimermi nella mente ogni dettaglio del paesaggio. [...] Mi sento addosso quel vago senso di disperazione che in genere ti coglie al termine della lettura di un bel libro: e adesso? Penso con sgomento ai dieci quaderni di appunti che ho in valigia: dovrebbero racchiudere il mistero del fiume; ma il mistero del fiume, si chiami dannazione o resurrezione, sta altrove. Si identifica col

¹⁰⁴ Si ricordi, peraltro, che la descrizione di Goro negli anni '90 come un paese rapidamente diventato avido ed egoista, ha come sua naturale prosecuzione i fatti di respingimento migratorio avvenuti lo scorso ottobre, cfr. *Goro e Gorino dopo le barricate contro i migranti*, in «La Repubblica», 25 ottobre 2016, http://bologna.repubblica.it/cronaca/2016/10/25/news/ferrara_la_protesta_spinge_i_migranti_fuori_da_gorino_e_goro-150528576/. (Data ultima consultazione: 19 gennaio 2017).

¹⁰⁵ F. PRATTICO, *Si fa presto a dire Po*, in «La Repubblica», 22 settembre 1990, <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/1990/09/22/si-fa-presto-dire-po.html>. (Data ultima consultazione: 19 gennaio 2017).

¹⁰⁶ Ibidem.

più vasto mistero che incombe sul nostro destino di uomini forse troppo avidi per riuscire a risparmiare ai nostri pronipoti un futuro da «arance meccaniche». I quali pronipoti, chissà, i fiumi se li costruiranno miniaturizzati in miracolosi alambicchi. Fabbricheranno pesci, uccelli, piante che racchiuderanno, assieme al Po, in una bottiglia. Penseranno a noi con commiserazione e ironia.¹⁰⁷

Come dalla sorgente di un fiume è impossibile vedere la foce, allo stesso modo è impossibile per l'uomo vedere le conseguenze delle proprie azioni. Può solo cercare di prevedere e prevenire.

I tre autori qui presentati, in un certo qual modo, mostrano tre differenti modi di accostarsi al fiume. Si potrebbe dire che, facendo un parallelismo hegeliano, nell'ordine in cui sono stati brevemente analizzati (che peraltro corrisponde anche ad un criterio cronologico), rappresentino una forma di *tesi*, *antitesi* e *sintesi*. “Tesi” nella misura in cui Guido Ceronetti, in maniera quasi assoluta, descrive il Po come irrimediabilmente compromesso dall'economia capitalista e rapace e non sembrerebbe vedere alcuna soluzione in merito. “Antitesi” in Celati, in cui il fiume sembrerebbe essere negato, sia da tanta parte della popolazione locale, sia dalle logiche economiche e urbanistiche (nella cacofonia di elementi urbani, come prodromi di quella “megalopoli padana” scrupolosamente osservata da Turri¹⁰⁸ e tuttavia tra le righe dell'autore si percepisce già il principio di un mutamento culturale. Tale mutamento viene presentato nella “sintesi” di Rea, che descrive il modo in cui buona parte delle persone cerchino soluzioni per salvare quel territorio così a lungo bistrattato. Il testo di Rumiz contiene in sé, seppur in varia misura, tutti questi aspetti, ma ci si soffermerà, naturalmente, su quelli che finora non sono stati ancora trattati.

I prossimi tre capitoli saranno dedicati all'analisi dei tre reportage di Rumiz e alle varie caratteristiche che l'autore sottolinea rispetto ad un territorio marginale: se infatti in *Morimondo* è possibile leggere di un elemento geografico marginalizzato (la Valle del Po), ne *Le case degli spiriti* Rumiz viaggia in luoghi in cui vi è stato l'intervento dell'uomo, ma che in poco tempo sono divenuti (per varie ragioni) marginali. Infine ci si soffermerà su *L'Italia in seconda classe*, meno recente rispetto a questi due primi reportage (realizzato nel 2002), ma che tuttavia sembra poter chiudere il cerchio: un elemento umano inserito nel paesaggio (la stazione ferroviaria e la ferrovia, ultimi

¹⁰⁷ E. REA, *Il Po si racconta*, p. 277.

¹⁰⁸ Cfr. E. TURRI, *La megalopoli padana*.

4. Rumiz e il fiume Po: *Morimondo*

Diversamente dagli autori trattati in precedenza, Rumiz compie il suo viaggio non “lungo” il Po, ma dentro il fiume stesso, offrendo in tal modo una diversa prospettiva del grande fiume. È un viaggio che compie nell’estate del 2012, realizzando un reportage a puntate sul quotidiano «La Repubblica»¹, successivamente raccolte in volume.² Facendo un confronto fra l’opera in volume e le varie puntate del quotidiano, si cercherà di esporre vari aspetti che caratterizzano questo reportage. Essendo un’opera piuttosto ampia, si è preferito procedere per tematiche piuttosto che per ordine della trama (cercando in ogni caso, per ciascun concetto, di seguire il percorso naturale, geografico e narrativo, da ovest verso est), con la volontà inoltre di considerare il Po come un’entità unica, senza troppo soffermarsi su quelle differenze culturali e paesaggistiche di minore entità fra un territorio e l’altro. Con ciò non si vuol sostenere che non vi sia alcuna differenza lungo le sponde del fiume, ma si vuole solo specificare una modalità metodologica di approccio all’analisi del testo rumiziano.

4.1. *La scelta del mezzo: il “navigante” Rumiz*

Non a caso Rumiz sceglie (insieme ad altri compagni di viaggio³) di percorrere il fiume dal suo interno, poiché se di per sé il Po è poco frequentato sulle sue sponde, ancor meno lo è nel momento in cui si decide di percorrerlo in barca:

Ho trovato, sì, centinaia di pescatori sulle sponde, ma quasi tutti [...] si meravigliavano che noi venissimo da così lontano, come se il fiume nella sua interezza fosse inconcepibile e l’idea di navigarlo una demenza. Per questo abbiamo viaggiato così da soli nel Grande dimenticato [...]. È un fatto che quasi nessuno fa il

¹ P. RUMIZ, *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», si distribuisce in 26 puntate dal 29 luglio al 28 agosto 2012.

² P. RUMIZ, *Morimondo*, Milano, Feltrinelli, (2013) 2015².

³ Cfr. *Il vaggio. Istruzioni per l’uso*, in P. RUMIZ, *Alla ricerca dei tesori segreti del Grande Dimenticato*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», domenica 29 luglio 2012, pp. 23-25: «Oltre che da Rumiz il viaggio è stato compiuto integralmente dal regista Alessandro Scillitani [...] e dall’esploratrice Valentina Scaglia. A bordo si sono succeduti come nocchieri il canoista di lungo corso Flavio Mainardi, il costruttore di barcè Angelo Bosio e il proprietario del cat-boat Paolo Lodigiani, seguito dallo skipper Fabio Fiori. In varie tratte si sono imbarcati nell’ordine Pierluigi Bellavite, Irene Zambon, Valerio Varesi e Andrea Goltara. Nel finale sono entrati anche Gianni Coen Sacerdoti, Fulvia Sbrozzi e Roberto Brunelli, che hanno dato una svolta imprevista alla storia. Impossibile nominare tutte le belle persone che hanno nutrito i viaggiatori di racconti e delizie di ogni tipo. Una su tutte: Francesco Guccini, passeggero mancato ma infine trovato risalendo un affluente scomparso.», *ivi*, p. 25.

Po via acqua: il passaggio di qualche matto che lo scende o lo risale viene ricordato per anni, tanto è raro.⁴

Se attualmente – nel paese noto per i “santi, poeti e navigatori”– «l’Italia se ne fotte di chi naviga»,⁵ vi è a maggior ragione una necessità impellente di esplorare il fiume con una prospettiva dall’acqua, soprattutto perché «non esiste una carta che lo rappresenti nella sua interezza, con ponti, locande, musei, isole, strade, affluenti, dighe, insidie e accessi da terraferma».⁶ L’autore si rende ben conto, a viaggio concluso, che quel fiume l’ha scoperto davvero solo percorrendolo dal suo interno, lasciandosi trasportare dalla corrente, constatando da vicino come possa essere un contenitore vastissimo di tante bellezze e al contempo di tanti mali della nostra epoca. Già una decina di anni prima l’aveva osservato ne *La Secessione leggera* (notandone alcuni aspetti di cui si è già accennato in precedenza in questo capitolo) e tuttavia si rende conto che quell’approccio non gli è bastato nella scoperta del fiume:

L’avevo corteggiato, letto, studiato, immaginato, circumnavigato seguendo il semicerchio della sua linea pedemontana, per raccontare i mali di pancia del profondo Nord. [...] Ne avevo contato i venerabili ponti, ascoltandone le vibrazioni al passaggio dei camion e dei treni. L’avevo guardato con l’acqua alla cintola durante le magre e costeggiato sull’argine a piedi o in bicicletta nel corso delle piene. L’avevo scavalcato in automobile, sorvolato in aereo in infiniti atterraggi e decolli; [...]. Credevo di conoscerlo, e invece non ne sapevo ancora nulla. Un fiume lo conosci solo se lo navighi.⁷

Si tratta di una riflessione non solo successiva alla conclusione del viaggio, ma anche successiva alla pubblicazione in volume, poiché questo passaggio non è presente nella puntata corrispondente pubblicata sul quotidiano.⁸

Nel corso del viaggio non vi è un solo mezzo di navigazione, ma ve ne sono diversi⁹, e, a seconda di quello utilizzato, cambia anche la percezione del viaggiatore rispetto al fiume. Nel primo tratto di viaggio, ad esempio, a bordo di una canoa, l’autore diventa un

⁴ P. RUMIZ, *Morimondo*, p.18.

⁵ Ivi, p. 20.

⁶ Ivi, p. 18.

⁷ Ivi, p. 19.

⁸ Poiché la prima puntata del reportage è una presentazione del reportage stesso, cfr. P. RUMIZ, *Alla ricerca dei tesori segreti del Grande Dimenticato*, pp. 24-25.

⁹ Cfr. *Il vaggio. Istruzioni per l’uso*, in P. RUMIZ, *Alla ricerca dei tesori segreti del Grande Dimenticato*: «Il viaggio è stato compiuto con tre diversi tipi di imbarcazione. Canoe biposto da Staffarda (Cuneo), primo punto navigabile, fino a Casale Monferrato; un barcè (antica scialuppa a fondo piatto con vogata alla veneziana) di nove metri da Casale al ponte della Becca presso Pavia; un cat-boat di nome “Gatto chiorbone”, piccola vela con albero reclinabile, motore ausiliario e bicicletta pieghevole a bordo, dalla Becca fino al Delta.», p. 25.

tutt'uno sia con il proprio mezzo sia con il paesaggio circostante, ed è come se il mondo moderno non esistesse più:

Non eravamo noi che entravamo in acqua, era l'acqua che entrava in noi e ci prendeva. Il rumore dei Tir sopra il ponte scomparve e cominciò il mondo del silenzio. Il Piemonte ci scivolò di fianco come in un film: salici, ontani, argini muschiati, pali nerastri di vecchie pescaie. [...] Io andai con Pier nella barca dei principianti, e imparai in fretta che in un fiume non serve vogare troppo, basta correggere la rotta. Un chilometro dopo l'altro, il colpo di pagaia si faceva meno muscolare; l'acqua andava solo accarezzata. Ed era lì la cosa più bella: essere trasportati, ascoltare e guardare senza far nulla. Diventare fiume.¹⁰

Diventare un tutt'uno con l'elemento implica tuttavia una serie di rinunce. La prospettiva dalla canoa impedisce di vedere oltre gli argini (negando quindi la visione e la memoria del paesaggio fluviale circostante), così come il dover pagaiare impedisce all'autore di poter annotare nel suo taccuino tutto ciò che vede:

Il mio taccuino era vuoto. Col remo in mano scrivere è impossibile e il taccuino, chiuso nella sacca stagna, è troppo complicato da estrarre. Scoprivo la fregatura: su un fiume bisogna tenere a mente tutto quello che si è visto e aspettare le soste per stendere il diario. A Villafranca buttai giù poche righe, e mi parvero un elenco insulso di argini, alberi, ponti. Per uno abituato a catturare al volo le immagini, quella scrittura in differita era una fregatura. Si lasciava sfuggire troppi dettagli.¹¹

Dovendo tenere i suoi taccuini chiusi in una sacca interna alla canoa, per evitare che si bagnino, l'autore è «narrativamente in trappola».¹² La complessità di narrare il fiume passa anche dalla materiale difficoltà nel recuperare il taccuino per appuntarsi le impressioni lungo il tragitto. Il bisogno di scrivere è così impellente e il motivo di impedimento è talmente particolare che in pochi altri reportage Rumiz dedica così ampio spazio alla descrizione dell'atto dello scrivere:

Scese la sera color amaranto e, mentre vogavo in silenzio, mi vennero mille idee. Il bisogno di scrivere aumentò, divenne irresistibile. Ci provai, ma fu di nuovo una pena. Dovevo mollare da capo il remo, estrarre il taccuino dalla sacca impermeabile, rovistare nel marsupio in cerca della penna, scrivere in precario equilibrio sulla corrente, riporre il taccuino e la penna, sigillare la sacca, assicurarla con un moschettone, riprendere il remo. Era troppo.¹³

Stanco di questo processo macchinoso, decide di rischiare e tiene perciò il taccuino in tasca, senza riporlo nuovamente nella sacca impermeabile. È ancora l'inizio del viaggio,

¹⁰ P. RUMIZ, *Morimondo*, p. 33.

¹¹ Ivi, p. 37.

¹² Ibidem.

¹³ Ivi, p. 37.

nel tratto di Po in Piemonte, e Rumiz non è un esperto canoista. Neppure a farlo apposta, poco tempo dopo compie una serie di errori con la canoa e si capovolge. Nessun oggetto è andato perduto in quel ribaltamento, ma

Solo allora capii che il diario era finito sotto, perché l'avevo appena tolto dalla custodia impermeabile. Lo estrassi dalle braghe: grondava acqua e inchiostro. Era illeggibile, ma non me ne fregava niente, tanto non avevo scritto niente di speciale. Sapevo che non è sempre un dramma perdere gli appunti, anzi, a volte può essere utile a rileggere una storia. Ma stavolta il segnale di sfiducia verso la parola scritta era troppo forte. Dovevo tenerne conto in qualche modo.¹⁴

In qualche modo tutto ciò che l'autore si era appuntato fino a quel momento viene "respinto" dal fiume stesso. Se Rumiz, poco prima di rovesciarsi con la canoa, intuisce che «la rotta stessa era scrittura»¹⁵ e che questa «tracciava senza saperlo una narrazione nuova sulla pergamena della corrente»,¹⁶ si può riconoscere in questo caso, attraverso la metafora utilizzata dall'autore, quella rappresentazione dello spazio, sia reale sia letterario, di cui si era accennato nel precedente capitolo. Il Po è una realtà sfuggente e al contempo ne è difficile la descrizione (al punto tale da essere cancellata, nei suoi primi tentativi); tuttavia proprio il suo essere "fiume", un archetipo geometrico di linearità,¹⁷ diviene esso stesso narrazione, lo scorrere dell'acqua è paragonabile allo scorrere della scrittura. Il nesso «spazialità-essere»,¹⁸ anche in questo caso, prescinde dal tempo: è l'entità fluviale che determina non solo il tempo del viaggio fisico, ma anche le "tempistiche" di scrittura, un viaggio che «ha ritmi tutti suoi»¹⁹. Successivamente la narrazione diviene tanto più forte quando sorge in Rumiz un'epifania: giunto a Torino, nel contemplare il «grande dimenticato» in mezzo al cemento, alle dighe e alla «bruttezza della conurbazione metropolitana»,²⁰ si rende conto che proprio quell'essere sostanzialmente invisibile del Po al mondo moderno lo rende ancor più selvaggio, ancor più da scoprire, pur essendo lì, pur attraversando una città come Torino, e soprattutto:

¹⁴ Ivi, p. 44.

¹⁵ Ivi, p. 43.

¹⁶ Ibidem.

¹⁷ Cfr. A. VALLEGA, *Geografia culturale. Luoghi, spazi, simboli*: «v'è una differenza di fondo tra la simbologia del fiume e quella della montagna: la prima conduce a significati di movimento, ritmo e cambiamento, [...]. Da qui una profonda differenza nelle figure geometriche di riferimento. [...] il cerchio e il segmento costituiscono gli archetipi del fiume [...]», p. 115.

¹⁸ Cfr. G. IACOLI, *La percezione narrativa dello spazio. Teorie e rappresentazioni contemporanee*, Roma, Carocci, 2008.

¹⁹ P. RUMIZ, *In trappola nella diga di Casalgrasso*, in *La scoperta del Po*, in «La Repubblica», mercoledì 1 agosto 2012, p. 31.

²⁰ Ivi, p. 60.

Mi resi conto che non me ne fregava niente di “spiegare” il fiume. A quello scopo erano già state spese parole a milioni. Indagini, ricerche scientifiche, inchieste di giornali. Io cercavo la leggenda.²¹

Il suo reportage non deve essere perciò teso alla descrizione minuta degli elementi fisici, idrogeologici del fiume (già fatto da molti altri prima di lui e ben più esperti del settore), ma del modo in cui l’umanità si relaziona ad esso, e più nello specifico del modo in cui lui e i suoi compagni di viaggio si avvicinano a tale elemento.

Nel procedere della narrazione, e nel sostituire alla canoa altri mezzi di navigazione, anche le iniziali difficoltà si appianano. Appena montato sul *barcé* (una barca a fondo piatto con vogata alla veneta) l’autore ha potuto constatare come bastasse «quel metro in più di altezza per sfuggire alla prigionia della visuale»²² e già può contemplare un paesaggio che, in una giornata limpida, porta lo sguardo fino ad un orizzonte molto lontano rispetto al fiume:

Fu allora che a poppa, sopra la linea verde dei salici e degli ontani, oltre le risaie e le morene del Biellese, emerse la Montagna bianca. Immacolata e rotonda come una granita al limone, la parete est del Rosa esplorava l’immenso. Quattromilacinquecento metri più in basso, a bordo di un guscio di noce perso nella pianura su un rigagnolo di carta stagnola, regnava il silenzio.²³

Lo spazio da contemplare diviene ora ben più ampio, ma il tempo trascorso sul *barcé* è più breve rispetto a quello passato sul *Gatto chiorbone*, il *cat-boat* di uno dei membri di questa spedizione rumiziana. Sul Gatto ogni azione dell’autore viene ulteriormente semplificata, e ciò gli garantisce di captare maggiori dettagli al servizio della narrazione. Le piccole comodità acquisite (non dover remare, essere in una posizione privilegiata di contemplazione) sono tuttavia offerte a scapito di alcune sensazioni provate in precedenza: fino a quel momento l’autore ha lentamente appreso come ascoltare la voce del fiume, dialogando in qualche modo con essa. Con il ritorno al motore ci si accorge del forte scopenso tra il suono meccanico e quello naturale:

Lodigiani tirò ripetutamente la maniglia dell’accensione, poi il motore scattò fumo azzurro e prese a ronzare con forza. Fu un trauma, dopo una settimana di silenzio fluviale: la voce del fiume [...] si era messa a tacere. La vibrazione, poi, era un micidiale anestetico. Senza più la vogata a tenermi sveglio, ebbi voglia di buttarmi

²¹ Ibidem.

²² Ivi, p. 78.

²³ Ivi, p. 79.

sottocoperta. Ma cominciava per noi qualcosa di assolutamente nuovo. Ora Po profumava di America, Louisiana e Mississippi.²⁴

Il paesaggio, fino a quel momento, era stato determinato anche dai suoni naturali, facendo riscoprire ai naviganti il piacere di essere immersi nel silenzio del fiume. Un silenzio per modo di dire, visto che l'ambiente naturale è pieno di suoni che lo caratterizzano, a partire principalmente dal rumore dell'acqua che scorre:

Un fiume non è un luogo, ma una persona, e in questo viaggio mi è accaduto di sentirlo cantare. Stavo vogando in piedi sul barcè assieme al grande Angelo Bosio, quando avvertii improvvisamente sotto la chiglia un canto di cicale, o di grilli. “Che roba è?” chiesi stupefatto. “Il rotolare della ghiaia”, rispose Angelo, “è il letto del fiume che cammina”.²⁵

La riscoperta del paesaggio fluviale passava anche per la riscoperta dei suoni di cui la maggior parte di noi, abitanti di città e contesti urbanizzati, ha perso completamente percezione.²⁶ Perciò il ritorno al motore ha un iniziale effetto straniante nei viaggiatori.

Tuttavia, per contro, la piccola imbarcazione a vela garantisce il dialogo con gli abitanti rivieraschi, che, incuriositi da quella strana ciurma, sono più propensi al dialogo, e al contempo sono anche più fiduciosi nell'approccio, perché una barca a motore risulta sempre essere meno “stramba” di una qualsiasi imbarcazione a remi (dato che, appunto, con le canoe prima e col barcè poi, gli scambi con le persone sono stati molto rari, se non inesistenti²⁷). La barca a motore incoraggia anche l'ascolto di altri suoni, come la chitarra folk di Alex (il regista del documentario) o l'uso del grammofono per ascoltare l'opera quando il gruppo attraversa i territori verdiani bagnati dal fiume.²⁸ Sulla barca a vela quindi lo spazio si arricchisce anche paradossalmente, nonostante il motore, di suoni e di incontri, ragion per cui il tratto di fiume compiuto con quest'ultimo mezzo è quello più lungo, ed è la parte di narrazione più ricca di dettagli e di contenuti in *Morimondo*.

²⁴ Ivi, p. 115.

²⁵ Ivi, p. 12.

²⁶ Cfr. E. TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*, il paragrafo *Nuovi rumori, nuovi odori* pp. 92-101, in cui osserva: «Se è vero che la predisposizione a urlare o manifestare rumorosamente la propria personalità è molto diffusa tra gli italiani [...], è anche vero che è stata l'immissione di una società rurale negli schemi del grande e piatto consumismo a rendere tanto rumorosi e spesso insopportabili gli sfondi sonori delle nostre città e delle nostre campagne.», p. 96.

²⁷ Cfr. P. RUMIZ, *Morimondo*: «La gente di terra non si aspetta, forse non può nemmeno concepire, che qualcuno possa arrivare dall'acqua. Imparammo che esiste una divisione netta fra “terricoli” e “acquatici”.», p. 34.

²⁸ Cfr. ivi, pp. 170-171.

4.2. Dalle puntate al libro: da “Alla scoperta del Po” a “Morimondo”

Come molti altri reportage di Rumiz anche *Morimondo* proviene da un resoconto a puntate pubblicate su un quotidiano. Avendo l’opportunità di confrontare le diverse puntate con il testo in volume, è interessante osservare una serie di aspetti che possono accomunare o differenziare i due prodotti editoriali.

Si partirebbe anzitutto dalla scelta del titolo: per quale ragione l’autore ha scelto di dare all’opera in volume un titolo differente rispetto a quello del reportage sul quotidiano, utilizzando peraltro il nome di un paese che non si trova nemmeno sulle sponde del Po?²⁹ La spiegazione costituisce una delle tante digressioni che si possono riscontrare all’interno della narrazione in volume.

Non vi è infatti, diversamente dalle puntate sul quotidiano, la necessità di raccontare il «qui» e «ora» di ciò che si è osservato in una determinata tappa del viaggio – non per niente molti passaggi, sostanzialmente identici nel contenuto tra quelli in puntata e nei paragrafi del libro, si differenziano quasi esclusivamente, nella maggior parte dei casi, nel solo uso del diverso tempo verbale, dal presente all’imperfetto o passato remoto³⁰ –, ma anzi, approfittando del maggior spazio consentito dall’oggetto “libro”, l’autore si concede di inserire molti passaggi che nel reportage a puntate non erano così pertinenti, o non vi era lo spazio necessario per inserirli. Tali passaggi hanno anche lo scopo di far da “cerniera” tra i vari eventi raccontati nelle puntate e inseriti nel libro, perciò sono tanto più pregnanti in quanto arricchiscono la narrazione già esistente.

In uno di questi (un paragrafo dal titolo *Il nome*)³¹ l’autore racconta di come è stato battezzato il barca (poiché il suo proprietario, Angelo, non gli aveva dato un nome, in quanto «le barche di mare hanno tutte un nome, quelle di fiume niente»³²). Con una forte

²⁹ Morimondo (MI) è una località che si trova a una decina di chilometri dalla riva sinistra del fiume Ticino.

³⁰ Solamente per citare un caso, basti confrontare il momento in cui Rumiz a Torino chiede indicazioni a un signore su come raggiungere la sponda del Po: «Che ipocrisia facilitare il movimento ai disabili, se non c’è nulla per i sani. Non trovo accessi alla riva destra, non so come fare, chiedo aiuto a un nonno in bici col nipotino. Il dialogo è surreale. Scusi, come si arriva al Po? “Non lo so, non ci sono mai andato.” Ma lei è di qui? “Sì ma non vado mai sul Po.”», in P. RUMIZ, *Pedalando alla ricerca di un varco*, in *La scoperta del Po*, in «La Repubblica», venerdì 3 agosto 2012, p. 37; mentre in volume risulta essere: «Che ipocrisia, pensai, facilitare il movimento ai disabili, se non c’è nulla per far passare i sani. Non trovavo accessi alla riva, non c’era una breccia che fosse una. Così chiesi aiuto a un nonno che passava in bici col nipotino addormentato sulla seggiola posteriore. Il dialogo fu surreale. Scusi, come si arriva al Po? “Non lo so, non ci sono mai andato.” Ma lei è di qui? “Sì, ma non vado mai sul Po.”», in P. RUMIZ, *Morimondo*, pp. 58-59.

³¹ P. RUMIZ, *Morimondo*, pp. 103-105.

³² Ivi, p. 104.

suggerione letteraria Rumiz racconta di come, in qualche modo, il nome gli sia stato suggerito dal fiume stesso:

“Be’, bisognerà pur chiamare in qualche modo questo barca’,” insistette il buon Lodigiani, e si mise a pensare tirando la pipa. Pensammo tutti, ma non ci venne in mente nulla. [...] Angelo capì la difficoltà: non stavamo cercando una parola qualunque. Lì era in gioco un battesimo. “Il nome esiste già,” dissi “e la barca lo sa benissimo. Si tratta solo di trovarlo. Mettere il legno nella condizione di dircelo. Non dobbiamo inventare nulla.” [...] Da quel momento a bordo si fece un gran silenzio, perché tutti si erano messi ad ascoltare. Ma la barca non parlava. O forse noi eravamo sordi. “Certo che almeno il Po potrebbe dircela, questa parola,” disse Alessandro [...]. “Pezzo di merda!” urlai al fiume. “Potresti almeno parlare una volta tanto. È una settimana che ti ascoltiamo e non ci hai ancora detto niente.” Maledissi Po, e fu come bestemmia. Ma in quella bestemmia c’era il riconoscimento di un rapporto. Po era uno di noi. Po doveva parlare.³³

Dopo questo tentativo di approccio, in cui tuttavia le acque risultano silenziose, improvvisamente all’autore sovviene un nome, insieme a una lunga concatenazione di immagini e sensazioni:

Poi mi venne il nome, Morimondo, e ricordai. Venne all’improvviso e non lo dissi a nessuno. C’era una volta in un villaggio tra le risaie sulla riva sinistra del Ticino, una locanda con un fuoco acceso e una donna in nero che mi guardava con occhi abissali. Aveva il profilo caucasico e mi era già apparsa in tanti viaggi. L’avevo riconosciuta dal finestrino di un treno per Vienna, [...] in mezzo al ponte Brankov di Belgrado [...]. L’avevo incrociata nel bazar di Kabul, al bar di una stazione d’autobus a Baltimora, in mezzo alle brughiere della Slovenia e vestita da sguattera nella cucina di un ristorante di Trastevere. [...]. L’avevo incontrata per caso anche lì, in quel paesino lombardo che aveva il nome dello sperdimento, e avevo sentito nel diaframma una deflagrazione simile a un’aurora boreale. Mi aveva aspettato, ne ero certo, e mi aspettava ancora. Conoscevo bene il volto della mia morte, e sapevo anche il nome della barca che mi avrebbe traghettato oltre la linea d’ombra. Il fiume indicava la mia fine con la serenità di un ormeggio disciolto. Avrei aspettato di essere solo con Angelo, per svelargli il segreto.³⁴

Da lì, successivamente, l’idea di dare questo titolo al reportage in volume. Ed è curiosa la modalità con cui ha suggerito questo nome al proprietario del barca’:

Andai in cerca di una busta, ci misi dentro in stampatello il nome del barca’, e dissi ad Angelo di aprirla solo a Valenza. Se il nome gli fosse piaciuto, avrebbe potuto scegliere se esporlo o tacerlo. Forse, gli dissi, non era il caso di gettare in pasto a chiunque le chiavi dell’anima di quell’imbarcazione capace di volare sulle acque anche in salita. Di questi tempi in cui le parole perdono senso, un nome segreto poteva essere meglio di un nome gridato agli infedeli.³⁵

³³ Ibidem.

³⁴ Ivi, p. 105.

³⁵ Ivi, p. 114.

Un nome segreto, che tuttavia noi lettori conosciamo; una storia in cui l'autore ha voluto coinvolgerci e che può essere il segno sotto cui viene esposta tutta la narrazione. «Fa pensare allo sperdimento»³⁶ sostiene Angelo al telefono con l'autore, compiaciuto di quella particolare scelta onomastica. Poiché il nome è piaciuto al proprietario del barcè, l'autore si deve essere sentito libero di condividerlo con tutti i suoi lettori. E se *Morimondo* rievoca l'idea dello sperdimento, potrebbe valere pure come insegna del racconto, dedicato all'acqua come «il nascondiglio perfetto dell'uomo adulto, lo spazio di fuga ideale proprio perché precario e insicuro»,³⁷ ma soprattutto dell'acqua come «anarchia, narrazione».³⁸

La prima visione della donna in nero, di grande forza evocativa e immaginativa, spinge inevitabilmente a porre alcune osservazioni in merito. Il fatto che l'autore, proprio nella navigazione su un fiume, rievochi l'immagine della morte, ci ricollega subito a un quesito di bachelardiana memoria: «la Morte non è forse stata la prima navigatrice?»³⁹, più nello specifico:

molto prima che gli esseri viventi si affidassero ai flutti, non hanno forse affidato la bara al mare, la bara al torrente? La bara, in questa ipotesi mitologica, non sarebbe *l'ultima barca*. Sarebbe la *prima* barca. La morte non sarebbe *l'ultimo* viaggio. Sarebbe il *primo* viaggio. Rappresenta per il sognatore profondo il primo vero viaggio.⁴⁰

In tal senso l'idea della morte associata alle acque è insita nell'inconscio collettivo dell'essere umano, proprio perché, prima di intraprendere un viaggio in vita, l'umanità ha iniziato a viaggiare abbandonando alla corrente i defunti, come atto culturale. La donna in nero, il nome evocativo di *Morimondo* (evocativo per un'inevitabile associazione linguistica, entrata ormai anche nella storia popolare dell'etimo⁴¹) e il fiume come simbolo del primo e nuovo viaggio verso la morte: tutti questi elementi rendono spontaneo e naturale il riferimento dell'autore alla donna in nero. «Del resto, quale

³⁶ Ivi, p. 131.

³⁷ Ivi, p. 139.

³⁸ Ibidem.

³⁹ G. BACHELARD, *Psicanalisi delle acque*, p. 53.

⁴⁰ Ibidem, (corsivo nel testo).

⁴¹ Cfr. G. GASCA QUEIRAZZA, C. MARCATO, G. B. PELLEGRINI, G. PETRACCO SICARDI, A. ROSSEBASTIANO, *Dizionario di toponomastica. Storia e significato dei nomi geografici italiani*, Torino, UTET, 1990, alla voce "Morimondo": «Ha tratto origine dalla presenza in loco della celebre abbazia fondata, nel 1136, dai monaci cistercensi venuti da *Miremont* (corrispondente di 'mira monti') in Francia e di cui *Morimondo* è un adattamento (v. Olivieri cit.). Ma per l'etimologia popolare *Morimondo* è un equivalente di "muori mondo" che sarebbe un motto ideato dai monaci, con allusione al loro isolamento dal mondo (Olivieri cit.; Boselli 1977, 190).», p. 430, (corsivo nel testo).

migliore metafora del Fiume, per rappresentare il trascorrere lento del tempo e della vita?». ⁴² Si aggiunga inoltre che tale immagine evocativa viene proposta nel tratto di percorso compiuto con il barcè, e il suo proprietario, Angelo Bosio, viene descritto da Rumiz come «il nostro Caronte» ⁴³, a testimonianza del fatto che «l'acqua rappresenta il movimento nuovo che invita a un viaggio mai compiuto». ⁴⁴ In maniera personale, anche Rumiz subisce una forma di *complesso di Caronte*. ⁴⁵ D'altronde, poiché il viaggio della morte sull'acqua viene considerato come un viaggio «che ci sottrae alla materia della terra» ⁴⁶ e che spesso lungo il suo percorso l'autore ribadisce la sua distanza dai «terricoli», un'associazione con il concetto di Bachelard non sarebbe del tutto fuori luogo. Dunque *Morimondo* diviene «il filo rosso del racconto, nient'altro che la Morte». ⁴⁷

Se «la Morte è un viaggio e il viaggio è una morte», ⁴⁸ non stupisce il fatto che successivamente questa immagine ricompaia nella mente (o nei sogni) di Rumiz durante il tragitto. Altro elemento di “cerniera” tra una puntata e l'altra all'interno dell'opera in volume è proprio il racconto dei sogni. Sogni, o visioni ad occhi aperti: il confine è molto sottile, ma, riprendendo ancora Bachelard, si potrebbe dire che la donna in nero sia la personale *rêverie* ⁴⁹ di Rumiz.

L'acqua era popolata di ombre: una flotta rugginosa di chiatte, pontoni e draghe in disuso sostava a ridosso del muro in calcestruzzo; fantastiche creature munite di bocche, proboscidi e antenne. Ma, anche lì, nessun rumore. Nemmeno lo sciacquio sentivi: era come se qualcuno avesse tolto l'audio alla navigazione. Tutto era

⁴² E. FRABETTI, *Morimondo*, in «L'eco del Po», 14 luglio 2013, <http://www.lecodelpo.info/morimondo/>. (Data ultima consultazione: 15 gennaio 2017).

⁴³ P. RUMIZ, *Il varo del Barcè*, in *La scoperta del Po*, (8) in «La Repubblica», lunedì 6 agosto 2012, p. 27; è interessante confrontare i due passaggi e il modo in cui Rumiz ha leggermente modificato la sequenza: «Ma che fa il barcaiolo? Gira a sorpresa la prua verso monte, e col palo ferrato spinge verso una rapida. Sembra una sfida impossibile per un uomo di 71 anni. È un'immagine dantesca, gli manca solo un satanico tabarro. [...] Rapido infila gli scalmi (“vugaroli”) sulle fiancate, afferra un remo e inizia a spingere. È felice il nostro Caronte. Giornata da urlo, fresca e serena. Sento il traghettatore che mi dice “prendi”».

In *Morimondo* invece: «E li vedemmo l'incredibile: Caronte parti da solo, girò a sorpresa la prua verso monte e col palo ferrato spinse verso una rapida. Sembrava una sfida impossibile per un uomo di settantun anni. Era un'immagine dantesca, al traghettatore mancava solo un satanico tabarro. [...] Rapido, mollò il ramp, infilò gli scalmi (vugaroli) sulle fiancate, afferrò un remo e iniziò a spingere. Giornata da urlo, fresca e serena. Il traghettatore mi disse “prendi”», cit. p. 78. Dovendo parlare della donna in nero nelle successive pagine è probabile che l'autore abbia preferito porre l'immagine di Caronte non così in preminenza, forse per non dare un'aria troppo cupa alla narrazione.

⁴⁴ G. BACHELARD, *Psicanalisi delle acque*, p. 55.

⁴⁵ Cfr. *ivi*, pp. 51-60.

⁴⁶ *Ivi*, p. 55.

⁴⁷ E. FRABETTI, *Morimondo*, <http://www.lecodelpo.info/morimondo/>. (Data ultima consultazione: 15 gennaio 2017).

⁴⁸ G. BACHELARD, *Psicanalisi delle acque*, p. 54.

⁴⁹ Cfr. *ivi*: «[...] indica infatti un particolare atteggiamento dell'Io che, dimentico di un momento di grazia della propria identità contingente, si abbandona all'immaginazione fantastica con una libertà simile a quella del sogno (*rêve*), pur restando tuttavia in stato di veglia», in nota, p. 49.

immerso in un silenzio liquido, forse la pianura era di nuovo il fondale marino che era stata. [...] Stavo captando la mortuaria immobilità di un'acqua invelice, un'acqua cui era stato proibito di cantare. Fu allora che la vidi, immobile su una chiatta. La donna di Morimondo era di nuovo lì, pallida, duri zigomi persiani e grandi occhi blu. [...] La regina nera era tornata come a Kabul, Belgrado e Baltimora. [...] Sembrava un martin pescatore in attesa di tuffarsi, ed era eretta e sottile come il fuso di un arcolaio. Come sempre non disse nulla e, come le altre volte, io sentii nel diaframma qualcosa di simile a una deflagrazione. Provai a gridare "Chi sei", ma dalla gola non uscì che un soffio. [...] Quel soffio bastò a rompere il silenzio.⁵⁰

La «forza poetica, che era insensibile in una poesia dei riflessi, appare all'improvviso; l'acqua diventa più pesante, più scura, più profonda, si materializza».⁵¹ Come uno spettro, la donna accompagnerà l'autore lungo tutto il percorso sul fiume e ricomparirà ancora.⁵² Mentre in volume viene così ben definita questa presenza (che silenziosamente accompagna l'autore per tutto il viaggio), negli articoli su quotidiano vi è un solo riferimento a lei, nell'ultima puntata, a conclusione del viaggio sull'isola di Sànego:

E mentre Dinka se ne andava sola soletta con la borsa della spesa, vidi ai murazzi del porto un'altra donna, pallida, sulla quarantina e completamente in nero. Aveva un viso familiare e salii sugli scogli per vederla da vicino, ma quando arrivai al frangiflutti non c'era più. Non era la prima volta che sfioravo una Fatamorgana fra Dalmazia e Danubio.⁵³

Dinka è una signora di ottant'anni che vive su quell'isola, figlia di emigranti, nata in America, ma fermamente decisa a morire lì, nella terra da cui proveniva la sua famiglia. La prima ed unica volta in cui l'autore racconta sul quotidiano di questa apparizione, ci può suggerire che l'idea del titolo *Morimondo*, e tutto ciò che ad esso concerne (implicazioni psicologiche, mentali ed emozionali), fosse già in fase di sviluppo all'epoca delle singole puntate, o, direttamente al momento in cui l'autore ha compiuto questo viaggio. Naturalmente questo passaggio viene ripreso anche nel volume, come occasione per concludere la narrazione di questo viaggio, ribadendo, ancora una volta, la presenza femminile associata all'acqua:

La bella vecchia se ne andò soletta, e io rimasi solo davanti al mare increspato. Fu subito dopo che vidi passare, a una trentina di metri, una donna in nero molto più giovane e senza fazzoletto in testa. Percorreva leggera il muro frangiflutti a protezione della diga; era eretta e aveva il fianco ben rastremato dei vecchi remi di Dalmazia. Era greca, caucasica e persiana nello stesso tempo. Ne conoscevo i

⁵⁰ P. RUMIZ, *Morimondo*, pp. 156-157.

⁵¹ G. BACHELARD, *Psicanalisi delle acque*, p. 24.

⁵² Cfr. P. RUMIZ, *Morimondo*, pp. 241-242.

⁵³ P. RUMIZ, *L'ultima traversata degli Argonauti*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», martedì 28 agosto 2012, p. 33.

lineamenti a memoria. Mi accorsi improvvisamente che Dinka poteva essere stata simile a lei, un tempo. Sentii come una chiamata. Mi alzai di corsa e andai dietro all'apparizione. Seguì fino in fondo la piattaforma in pietra bianca, ma quando arrivai al limite trovai solo il vento della sera. Lei non c'era più. [...] non c'era anima viva. Chi era quella donna? [...] L'anima femminile della corrente? Il volto della mia fine? Si chiamava forse Dinka la donna di Morimondo [...] che avevo tanto cercato? Di una cosa ero certo: era un gran bel nome.⁵⁴

A conclusione del viaggio dunque, l'epifania dell'autore è la visione di questa donna, che potrebbe essere la divinità del fiume, o un'entità ugualmente collegata alle acque; «non era Po ma un'altra, la donna cercata: e quando il fiume finisce, il Giasone narratore trova un'altra barca per andare oltre la foce, nell'Adriatico aperto, [...] per rincorrerla, incontrarla, capirla».⁵⁵ Dal momento che l'acqua è femminile⁵⁶ e che il Po diviene *lei* (come del resto avviene per moltissimi fiumi, di essere di genere femminile⁵⁷) nel corso della narrazione, il «grande Monosillabo» maschile diviene un bisillabo femminile, perché l'autore, forse, ne ha finalmente conoscenza.

Oltre ai sogni e alle visioni, l'autore si concede anche grande spazio per narrare ricordi personali. Non solo riferimenti a incontri fatti in altri viaggi, ma anche ricordi della sua infanzia, come può essere il paragrafo *La soffitta di Alice*⁵⁸, in cui l'autore racconta un piccolo pezzo della sua infanzia e il modo in cui la sua «fantasia aveva cominciato a volare – o forse a navigare – in libertà e a prendere le prime misure del mondo».⁵⁹ Era una mansarda che si trovava in cima allo stabile in cui aveva abitato da bambino e spesso, quando i suoi genitori non erano in casa, saliva a giocare nella soffitta di questa donna che tutti i giorni faceva le pulizie nell'appartamento dei suoi genitori. Pur essendo uno spazio chiuso, Rumiz lo ricorda come uno spazio di assoluta libertà e porta per un mondo esterno immenso e infinito agli occhi di un bambino, perché «Oscar [marito di Alice ndr] era scaricatore di porto e, siccome la merce non viaggiava sui container sigillati, lui tornava dalle navi con le tasche piene».⁶⁰ Da lì la scoperta dei «profumi del mondo»⁶¹ e la

⁵⁴ P. RUMIZ, *Morimondo*, p. 314.

⁵⁵ M. SMARGIASSI, *Biografia liquida del Po. Il grande monosillabo*, in «La Repubblica», 28 maggio 2013, http://www.repubblica.it/cultura/2013/05/28/news/biografia_liquida_del_po_il_grande_monosillabo-59802185/. (Data ultima consultazione: 15 gennaio 2017).

⁵⁶ Cfr. G. BACHELARD, *Psicanalisi delle acque*, pp. 98-118.

⁵⁷ Si pensi ai fiumi francesi che mantengono l'articolo femminile, ma anche nelle varietà linguistiche italiane si conserva il genere femminile per indicare i fiumi. Persino nel dialetto bresciano, in alcune zone, per indicare il fiume generico, si usa dire *la mèla*, in riferimento anche al fiume che attraversa la città, ovvero il Mella.

⁵⁸ Ivi, pp. 187-189.

⁵⁹ Ivi, p. 187.

⁶⁰ Ivi, p. 189.

⁶¹ Ibidem.

conseguente curiosità per i territori di provenienza di tutti quei prodotti. È interessante osservare come questo passo, pur essendo completamente estraneo per contenuto dal resto della narrazione, si ricollegli ad essa per quella immaginazione malinconica che scaturisce dalla contemplazione dell'acqua.⁶² Ed è in sintonia con il resto della narrazione per quel contrasto tra lo spazio chiuso della mansarda e lo spazio aperto in cui si trova l'autore mentre rievoca quel ricordo, e, al contempo il contrasto tra lo spazio infinito della mente dell'autore che rievoca quel ricordo (e diversi altri nel corso della narrazione), e quello finito della linea dell'orizzonte nel contemplare il paesaggio fluviale.

Dai ricordi alle riflessioni, il passaggio è quasi obbligato. Tanti sono infatti gli *excursus* di Rumiz sui temi più svariati lungo il percorso di viaggio. Uno su tutti – che ha sempre a che fare con una osservazione attenta dello spazio – quello sull'approccio alla casa, che nasce dal confronto con l'abitare in uno spazio minimale come quello all'interno del Gatto, che costringe a un mutamento radicale di abitudini:

Là sotto, lo spazio era talmente poco che, per non trasformarlo all'istante in un porcaio, eravamo obbligati a un ordine perfetto. Quel campo base navigante era una magnifica scuola di economia domestica. [...] Ciascuno doveva stivare le sue cose in modo chiaro, per evitare affannose ricerche dell'ultimo minuto. E poi si era obbligati al risparmio. L'assenza di frigorifero ci portava spontaneamente a consumare per prime le cose deteriorabili, a fare acquisti oculati e a non produrre troppi rifiuti. Insomma, ci si abituava a vivere del minimo. La barca non ammetteva il superfluo.⁶³

Questa particolare modalità abitativa spinge l'autore a fare una breve digressione sulla sua casa e sul modo in cui lui “convive” con essa, concludendo con un'esaltazione della “filosofia della chiocciola”. Se «l'importante è arrivare a un armistizio con l'abitacolo»,⁶⁴ ciò non avviene con la sua casa fissa, a Trieste, “porto” dell'autore tra un viaggio e l'altro: un porto lasciato nel caos ad ogni partenza, e tale rimane ad ogni ritorno. Il rapporto con quello spazio, il tentativo di intervento da parte dell'autore per dare ordine a quel luogo, diviene «una guerra, un micidiale corpo a corpo»⁶⁵, quasi come se si trovasse di fronte ad una creatura vivente, perché

La casa mi resiste, scalcia, mi ostacola, diventa contundente. Vuole restare selvaggia com'era. Ho bisogno di giorni per avere ragione di lei. [...] Ma alla fine [...] la casa si è arresa [...]. Ora la riconosco in ogni parte del corpo e sento il brivido del

⁶² Cfr. G. BACHELARD, *Psicanalisi delle acque*.

⁶³ P. RUMIZ, *Morimondo*, p. 123.

⁶⁴ *Ibidem*.

⁶⁵ *Ivi*, p. 124.

possesto. [...] Ma dura poco. “Lei” mi chiede impegno, dedizione. Tende a rinchiudermi in una prigione dorata. Allora ecco che un lieve disordine creativo si infiltra tra le quattro mura finché un giorno mi scopro a spiare l’agenda in cerca di scuse per andare, specie se è autunno o primavera [...]. Così un giorno infilo la porta, alla chetichella, perché lei non debba trattenermi. Parto, respiro l’aria libera, e il ciclo maledetto ricomincia. È per questo che la barca è forse la più perfetta delle case perché non c’è mai il rischio che ti sopraffaccia. Ma soprattutto tu viaggi con lei, te la porti dietro come una chiocciola e non puoi ridurla a un letamaio.⁶⁶

Se la teoria di Rumiz dell’*uomo mongolfiera* riguarda l’essere leggeri in viaggio, ciò può valere anche per la casa, il luogo in cui bisogna pernottare. La barca diventa una sorta di *casa mongolfiera* poiché impone che si abbia con sé il minimo indispensabile e che vi sia un’organizzazione ferrea all’interno dell’abitacolo. Di necessità, virtù. Anche in questo caso risalta il contrasto tra uno spazio chiuso e minimo e quello del più vasto orizzonte del grande fiume.

Infine è opportuno soffermarsi su un ultimo passo che è stato aggiunto in volume rispetto agli articoli. Dovendo dare un taglio più narrativo – meno di resoconto cronachistico – all’opera in volume, Rumiz “gioca” col lettore, proponendo, prima ancora dell’inizio del reportage, una breve introduzione firmata dall’ “editor” che ha curato la pubblicazione del racconto, come se fosse un vero e proprio romanzo d’avventura rinvenuto in un qualche scaffale polveroso, senza che il curatore sappia indicare la datazione di questo manoscritto,

La datazione di questa discesa fluviale ci è ignota. Il manoscritto che la narra è giunto nelle nostre mani nel dicembre 2012, ma non vi sono certezze sui tempi della sua stesura e nemmeno su quelli del viaggio. L’Autore non dichiara mai il tempo della partenza. [...] C’è chi, con ragioni valide, mette in dubbio anche l’anno dell’avventura. Dopo il 2000? In verità, la presenza di dighe e sbarramenti costruiti dopo la metà del Novecento sembra accreditare una data anche di molto anteriore. [...] c’è chi pensa di poter retrodatare il viaggio al tempo tra le guerre mondiali. Un’ipotesi, questa, contraddetta dalla data di nascita dell’Autore, ma avvalorata dalla scarsità di riferimenti letterari più recenti; [...].⁶⁷

Né possa affermare con certezza che esso sia avvenuto proprio sul fiume Po, date le particolari descrizioni che rievocano tutt’altri luoghi:

A ben guardare, nemmeno i luoghi appaiono certi. Per alcuni geografi il viaggio si è compiuto altrove, a grande distanza dal Po e in terre diversissime tra loro: uno dei fiumi gemelli della Mesopotamia, lo Hudson o il San Lorenzo in Nord America, lo Zambesi in terra d’Africa o i tortuosi meandri della Lena, nella Siberia orientale. Le

⁶⁶ Ibidem.

⁶⁷ Ivi, p. 7.

variazioni climatiche descritte accreditano tutte queste possibilità, e le continue citazioni di fiumi [...] sembrano fatte apposta per confondere il lettore.⁶⁸

Come se non bastasse, l'oggetto che dovrebbe chiarire il percorso effettuato dall'autore, cioè la mappa, risulta di difficile lettura perché non solo disegnata da lui stesso, ma anche per indicazioni che non corrispondono allo standard della cartografia:

La complicatissima mappa che l'Autore ci ha lasciato, e che qui abbiamo potuto riprodurre solo in parte, è meticolosamente calata nella geografia della Pianura Padana sul filo del 45° parallelo, ma sembra indicare toponimi più mitologici che reali, come Spiaggia di luce, Diluvium, Alberi vaganti o Guado dell'armata perduta. Lunga tre metri e simile a un guizzante storione, essa riporta con cura particolare il tracciato curvilineo di meandri estinti [...] accanto ai quali l'Autore scrive spesso in corsivo le parole *Salto del meandro*, come per indicare [...] forse anche una scorciatoia del pensiero, qualcosa capace di far luce negli oscuri labirinti della sua mente.⁶⁹

Se in genere il termine "mappa" viene «usato per trasmettere idee di semplificazione, di agevolazione e di chiarificazione»,⁷⁰ non è questo il caso; ma al contempo risponde alla necessità dell'autore di annotare alcuni fatti e fenomeni per lui di maggior importanza. «Dal momento che è impossibile riprodurre esattamente una situazione geografica, le mappe vanno considerate come metafore»,⁷¹ ed è questo anche il caso della mappa di Rumiz. Il fatto che l'autore segnali i salti di meandro e il fatto che l'editor voglia specificare che forse "meandro" allude a una metafora narrativa, ci suggeriscono qualcosa di più su questo particolare incipit del volume. La negazione di certezze nel manoscritto, la mancanza di dati certi, di luoghi definiti, è un modo per dichiarare fin dal principio la distanza dal reportage fatto per «La Repubblica»; che anzi, il volume è un oggetto completamente diverso dagli articoli. Se i primi sono articoli di un reportage effettivamente giornalistico, il volume diviene un vero e proprio reportage narrativo. Già in queste prime pagine, con la presa di distanza dell'editor rispetto al testo e con il fatto che non si comprendono esattamente il luogo e la datazione di questo viaggio, pongono il lettore in un'atmosfera di romanzo d'avventura, quasi picaresco nel presentare la ciurma di naviganti che accompagnano l'autore in questo viaggio. Rumiz vorrebbe suggerire, tra le righe, l'importanza maggiore che una narrazione può avere per comprendere un determinato territorio, anche a scapito di elementi scientifici e dati certi.

⁶⁸ Ivi, p. 8.

⁶⁹ Ivi, pp. 8-9.

⁷⁰ J. O. MUEHRCKE, P. C. MUEHRCKE, *Le carte geografiche e la letteratura*, in *Fatto e finzione. Geografia e letteratura*, a cura di F. LANDO, Milano, Etaslibri, 1993, pp. 81-103, ivi p. 83.

⁷¹ Ibidem.

E davvero non c'è niente di peggio che una vita tirata col righello, priva di paure, incidenti, errori e ritorni. Ma il fiume è anche narrazione: e poiché, nel discorso, meandro è sinonimo di tortuosità, digressione e intrico, ecco che censurare i meandri di una discussione equivale a castrarla del suo meglio. Sono le digressioni delle favole la cosa che piace di più ai bambini. E sono sempre i meandri a farci penetrare un romanzo con maggiore efficacia.⁷²

Perciò una tale introduzione del finto editor è un sottile «avviso ai naviganti»⁷³ che ciò che stanno per andare a leggere non è la presentazione del fiume Po in tutti i dettagli più tecnici della sua storia idrogeologica, ma è l'avventura di un gruppo di persone in un territorio “sconosciuto” nel cuore della Pianura Padana. Si tratta dunque di una differenza sostanziale, quella tra articoli e volume, che passa non solo per le più ampie digressioni che qui sono state presentate, ma anche per i dettagli più minuti, indicazioni utili nell'articolo di giornale, ma non nel volume ai fini della narrazione;⁷⁴ «partito con l'idea di riscoprirlo, di raccontarlo, come giornalista, cosa che poi ha fatto nei reportage di viaggio che uscirono su «La Repubblica», solo più tardi Rumiz ha capito che il Po gli chiedeva, e meritava, altro: di cantare ancora la sua leggenda».⁷⁵

4.3. Interruzione del fiume, interruzione della narrazione

Un aspetto importante del reportage di Rumiz è la difficoltà di navigazione in diversi punti del percorso. Tali impedimenti sono dovuti ad una serie di fattori, per lo più legati all'intervento umano sul territorio: dighe, ponti, sbarramenti, rifiuti emergenti dalle acque; fermate obbligate che in qualche modo fermano anche la narrazione – ammirata e contemplativa – del grande fiume, per raccontare le discordanze della terraferma attorno ad esso. Come si è già osservato, Rumiz non è il primo ad avere una visione ecologicamente critica di questo territorio, ma la sua prospettiva, direttamente dal fiume, esalta ancora di più i diversi aspetti di questa regione morente da un punto di vista

⁷² P. RUMIZ, *Morimondo*, p. 126.

⁷³ Titolo, tra l'altro, di questa introduzione, ivi p. 7.

⁷⁴ Per citare un esempio, uno fra i più eccessivamente minuti; in P. RUMIZ, *La prua verso l'isola di sabbia*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», lunedì 27 agosto 2012, p. 37 scrive: «ripariamo nel bar “Paradiso”, un antro piratesco sul Canale Lombardo dove Andrea Segre ha girato il film “Io sono Li”, storia d'amore di una giovane banconiera cinese e un maturo pescatore dalmata.»; mentre in volume è: «Infine attraccammo sul Canale Lombardo nella città vecchia, davanti alla trattoria Paradiso, un antro piratesco pieno di pescatori in libera uscita. Vi avevano girato un film: la delicata storia d'amore tra una giovane banconiera cinese e un maturo pescatore di Dalmazia.», in P. RUMIZ, *Morimondo*, p. 299.

⁷⁵ M. SMARGIASSI, *Biografia liquida del Po. Il grande monosillabo*, http://www.repubblica.it/cultura/2013/05/28/news/biografia_liquida_del_po_il_grande_monosillabo-59802185/. (Data ultima consultazione 15 gennaio 2017).

ambientale.⁷⁶ Già dopo poco tempo, ancora al primo giorno di viaggio, Rumiz e i suoi compagni incontrano il primo sbarramento sul fiume, la diga di Casalgrasso (CN), ove lo stato di degrado e incuria si palesa subito agli occhi dei naviganti:

La diga ci risucchiava veloci, e l'orrore si fece annunciare da una cava di ghiaia occupata da rugginose scavatrici abbandonate. Erano i resti fossili di un cataclisma. Le benne giurassiche erano state fulminate nell'atto di addentarsi fra loro. [...] Oltre il ponte vecchio di Casalgrasso, l'acqua si fermò di colpo: lo sbarramento della malora ci chiudeva la strada come una cerniera lampo. Smettemmo di remare per studiare la situazione. Era davvero dura: una scarpata di massi sulla destra, una cascata sulla sinistra, invalicabili entrambe, e a pelo d'acqua ferri e ponteggi mai sgomberati dai padroni dell'energia. Come uscirne? [...] A due passi da Torino, nel cuore di una delle pianure più popolate del globo, entravamo in uno spazio bianco dell'atlante.⁷⁷

L'impossibilità di oltrepassare questo sbarramento va di pari passo con la grande difficoltà ad uscire dal fiume. Tutto in quel breve tratto sembrerebbe abbandonato a sé stesso da molto tempo:

Uscire dall'acqua per studiare il terreno fu un affar serio. Sulla riva destra, dove l'approdo pareva più facile, le sponde erano una viscida medusa in putrefazione, una plastilina collosa che inghiottiva fino al polpaccio risucchiando anche i sandali. Eravamo in un aborto idroelettrico, una centrale mai nata, demolita da una piena ancora in fase di costruzione, un'oscenità contro natura, desertificata dall'incuria e calcificata dal sole come le petraie della Dancalia. Pietroni scardinati, pozze d'acqua marcia color cobalto e, al culmine dello sfacelo, un ponte scosso da incessante passaggio di camion. Un costo ambientale apocalittico per pochi kilowatt.⁷⁸

Lo spazio adibito ad interventi di questo genere (dighe, centrali idroelettriche) diviene quasi in automatico un non luogo, un territorio puramente di transito o non fisicamente accessibile ai più. Si manifesta in questo caso quella *hybris* idraulica – di gestione e controllo delle acque a scopi energetici – favorita da «una retorica vetero-modernista che molto ha attecchito» in Italia nel corso degli anni Cinquanta e Sessanta⁷⁹, di cui, tuttavia, si constatano solo recentemente i dannosi esiti. Il senso di straniamento e disorientamento non è solo nei naviganti, incerti nella direzione da prendere, ma anche in altre creature, che, al pari dell'autore, provano la stessa istintiva angoscia per questo tipo di intervento

⁷⁶ Cfr. S. IOVINO, *Restoring the Imagination of Place*, pp. 101-102.

⁷⁷ P. RUMIZ, *Morimondo*, pp. 40-41.

⁷⁸ Ivi, p. 41.

⁷⁹ Una retorica che attualmente viene abbracciata dai governi di molti paesi emergenti, cfr. F. VALLERANI, *Paesaggi d'acqua e controllo umano: dagli approcci adattivi alla tracotanza della modernità*, in *Hybris. I limiti dell'uomo tra acque, cieli e terre*, a cura di A. Camerotto, S. Carniel, Milano-Udine, Mimesis, 2014.

Grida di disperazione da qualche parte in alto, sui piloni. Era un piccolo gatto, intrappolato nell'orrore come noi. Ci misi tempo a individuarlo: il batuffolo era in bilico tra il guardrail e le arcate, a sette-otto metri di altezza, avvinghiato a un tubo d'acquedotto fissato sotto il battistrada. Non occuparsene sarebbe stata omissione di soccorso. [...] Il micio urlava come un'aquila, chissà dove trovava tutta quella voce. Pier lo individuò, gli tese le braccia e quello s'arrampicò con la forza della disperazione per buttarglisi addosso appena in tempo per non essere schiacciato dai camion.⁸⁰

Il parallelismo con il gattino non solo è uno stratagemma per dare maggior enfasi alla narrazione, ma contribuisce a comprendere come questo spazio artificiale non sia conciliante (lì dove, a maggior ragione, non sia nemmeno utile ai fini dell'approvvigionamento energetico) per esseri umani e animali al contempo. È il «vedere l'animale non umano come interprete di un universo più ampio di cui ci manifesta l'esistenza e la complessità»⁸¹ la chiave di volta per comprendere «quel senso di insicurezza, di impaccio (e come di angoscia) che si prova a vivere nel non finito, dove mancano i riferimenti»⁸² culturali, ambientali e paesaggistici. Vi sono diversi riferimenti agli animali nel corso della narrazione: è tale confronto con l'approccio animale, nel «suo essere indifes[o] davanti all'umano» che «ci invita a un riconoscimento in cui ne va [...] della nostra responsabilità».⁸³ Tuttavia, essendo ormai questo uno spazio difficilmente accessibile e non praticabile, capita raramente che tale senso di responsabilità nasca nella maggioranza delle persone. Si può dire che vi sia una sorta di circolo vizioso: non si crea sensibilità ambientale se quel luogo non viene praticato (anche nella misura di una semplice osservazione più ravvicinata della situazione corrente), ma al contempo per mancanza di sensibilità ambientale quel luogo non è accessibile e praticabile. A nessuno verrebbe in mente di osservare da vicino un luogo se ciò implicasse anche dei rischi per la propria salute (per condizioni di degrado dovute a scarti industriali, oggetti taglienti o prodotti tossici dispersi nell'ambiente).

Rumiz ha potuto constatare questo luogo di disagio grazie ad una prospettiva “dalle acque”, ma dalla terraferma è, probabilmente, fisicamente inaccessibile. Sembrerebbe un principio senza fine, salvo appunto la testimonianza dell'autore sul campo, come via di sensibilizzazione ai più. Nonostante tutti i tentativi di «svicolar[e] una volta per tutte dalle vie terrestri»⁸⁴ foriere di questo spettacolo di degrado, questo è solo il primo di

⁸⁰ Ibidem.

⁸¹ S. IOVINO, *Ecologia letteraria. Una strategia di sopravvivenza*, Milano, Ed. Ambiente, 2006, p. 88.

⁸² E. TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*, p. 58.

⁸³ S. IOVINO, *Ecologia letteraria*, p. 99.

⁸⁴ Ivi, p. 42.

diversi sbarramenti che incontrerà l'autore lungo il suo percorso. Già poco oltre, sempre in territorio piemontese, vi è «il tratto più complicato del viaggio»⁸⁵: cinque dighe di Torino, fino a Chiavasso. Lo sconforto dell'autore cresce mano a mano che si avvicina agli sbarramenti, «e l'orrore venne incontro con chilometri d'anticipo».⁸⁶

Po era torbido, pigro e surriscaldato da una cappa di afa. Se il viaggio è il collaudo dei nostri sogni e di questi ultimi la mia mappa era la fedele rappresentazione, tutto in quel momento ne differiva. Salii sull'argine e non vidi che campi e vapori. [...] Annaspavamo nel nulla e faticavamo il triplo: mancavano il vento, il canto delle acque, la spinta, la gioia. Anche il pensiero si svuotò. Uno svasso prese il volo a pelo d'acqua, poi si immerse. Udimmo spari, forse un poligono di tiro al piattello. Le rive deserte rimandarono i colpi, e l'eco rese il vuoto ancora più spettrale. Era chiaro: gli italiani avevano rinunciato al fiume, ignoravano il Dio che li sfiorava.⁸⁷

L'inaccessibilità di cui sopra impone (ma ormai è comune percezione) un disinteresse per il fiume, che è – in parte – causa del suo stato ambientale, non garantendone fruibilità. Il disinteresse per il Po perché inquinato, perciò, è radicato nell'immaginario comune. Il fatto inoltre che il fiume subisca continui interventi di contenimento o di blocco ne impedisce una visione più ampia, e incoraggia la presa di distanza della popolazione circostante a questo elemento.⁸⁸

In molte delle nostre città attraversate da fiumi spesso si possono trovare dei tratti del loro corso che, per necessità urbanistiche, sono stati intombati o deviati: il non vederli del tutto provoca spesso una forma di amnesia nella popolazione locale che va dal non avere più esatta nozione su dove scorra il fiume nella città, fino ad una conseguente discesa del fiume dalla scala delle priorità di una comunità. Quasi inconsapevolmente «i terricoli non avevano imbrigliato il fiume ma sé stessi».⁸⁹ Se è vero che il riconoscimento, il senso di appartenenza a un luogo, passa anche per una narrazione di questo (ciò vale anche per un luogo della mente),⁹⁰ il paesaggio di fronte a cui si trova Rumiz, con continue violazioni di esso, sembra apparentemente muto, non portatore di alcun tipo di narrazione

In mezzo a una cornice unica di vette dentate, anche il Po aveva tutti i numeri per essere uno spazio di leggenda, ma la leggenda dov'era? Navigavamo alla cieca in una sequenza di ostacoli senza storia, e non era mai il fiume a darci dei problemi, era sempre l'uomo. Il mio taccuino era di una vacuità deprimente. L'acqua non si

⁸⁵ P. RUMIZ, *Torino segreta vista da una canoa*, p. 33.

⁸⁶ P. RUMIZ, *Morimondo*, p. 51.

⁸⁷ Ibidem.

⁸⁸ Cfr. S. IOVINO, *Restoring the Imagination of Place*: «If a society becomes alienated from the land, it is because its imagination of the land has become disconnected from its natural referent.», p. 105.

⁸⁹ P. RUMIZ, *Morimondo*, p. 59.

⁹⁰ Cfr. S. IOVINO, *Restoring the Imagination of Place*.

dispiegava nella sua naturale grandiosità, era acqua in ostaggio, e noi lo eravamo con lei.⁹¹

E tuttavia proprio il racconto del paesaggio degradato può essere una nuova forma di narrazione, come visione più ampia della complessità di questa bioregione,⁹² poiché i problemi che sorgono lungo il tragitto non sono costituiti soltanto dagli sbarramenti, ma anche dalla presenza di ponti e dalla loro cattiva manutenzione (o del tutto inesistente) all'interno del fiume:

Dopo il cavalcavia dell'autostrada, ci venne incontro l'ennesimo ponte con i piloni affondati in un basamento di rovine. Ma stavolta c'era di peggio: carcasse di lavatrici e automobili. Sulla riva sinistra, sotto il primo pilone, torreggiavano cataste di lavandini e materassi. Ci toccò passare a guado, attenti a non ferirci sui ferri arrugginiti, con le barche al guinzaglio e l'acqua al ginocchio, finché Flavio non trovò la giusta sequenza di rapide e ci tolse d'impaccio.⁹³

«La sua capacità illimitata di farsi carico, come il Cristo, di tutte le nostre immondizie, colpe, stoltezze»⁹⁴ è qui manifesta nel segno di una generale incuria.

Quando Rumiz e i compagni giungono a Torino, sorge una discussione fra i naviganti se sia il caso o meno di fare il tratto di Po da Torino fino a Chiavasso, in virtù della presenza di una serie di sbarramenti e di difficoltà («Flavio, il migliore dei canoisti [...] ci dipinse una geografia di gorgi, trabocchetti, idrovore, massi acuminati e ferri a pelo d'acqua»⁹⁵). Non avendo notizie chiare sulla situazione del fiume («ci sembrava inverosimile che anche a Torino brancolassimo nell'assenza di notizie fresche»⁹⁶) si decide di comune accordo di mandare qualcuno in avanscoperta lungo il corso del fiume per valutare la situazione. Rumiz coglie l'occasione per prendere una bicicletta e avere così una prospettiva ancora diversa del fiume, che ne garantisce solo a tratti la visuale, a causa di una serie di impedimenti urbanistici che gli impediscono di viaggiare sempre accostato al fiume;

⁹¹ P. RUMIZ, *Morimondo*, p. 52.

⁹² Cfr. R. L. THAYER Jr., *LifePlace. Bioregional Thought and Practice*, Berkeley, Los Angeles, London, University of California Press, 2003: «A bioregion is literally and etymologically a "life-place" – a unique region definable by natural (rather than political) boundaries with a geographic, climatic, hydrological, and ecological character capable of supporting unique human and nonhuman living communities. [...] Most importantly, the bioregion is emerging as the most logical locus and scale for a sustainable, regenerative community to take root and to *take place*.», p. 3, corsivo nel testo.

⁹³ P. RUMIZ, *Morimondo*, p. 53

⁹⁴ Ivi, p. 57.

⁹⁵ Ivi, p. 55.

⁹⁶ Ibidem.

Una zona militare deserta (limite invalicabile) mi allontanò dalla riva impedendomi l'esplorazione, ma ce la feci a uscire dal labirinto in tempo per assistere all'ingresso della Stura. E fu sorpresa anche lì: pure il fiume delle valli di Lanzo arrivava stracco alla confluenza. La contropinta della diga poco a valle era micidiale, fermava tutto, generava uno spazio lugubre sotto un cielo color topo. Un luogo, anche, di mattanza, per via dei branchi di pesci intrappolati nello sbarramento. Lo intuì da una folla di cormorani grassi e dal volo planato degli aironi grigi, gli spazzini del Po.⁹⁷

La diga è un elemento di morte per i pesci che naturalmente dovrebbero seguire il corso del fiume. Se «l'animale è [...] il segno della trascendenza della realtà naturale rispetto a un sistema di riferimenti antropocentrico»,⁹⁸ la diga torinese manifesta anche qui quella *hybris* che corrisponde a quel «voler a tutti i costi capovolgere il segno di quest'ordine [orizzontale] e introdurre un principio gerarchico, l'assurgere dell'uomo a padrone e dominatore». ⁹⁹ Tale squilibrio (l'interruzione netta delle acque) ha portato alla scomparsa di alcune specie ittiche che basavano gran parte della loro esistenza sul risalire e lo scendere il fiume, aspetto sul quale si ritornerà.¹⁰⁰ Gli impedimenti per raggiungere il fiume, o persino vederlo, sono presenti anche in altri punti del suo corso, nell'indifferenza generale degli abitanti di quella località:

Ma era nulla rispetto a quello che mi aspettava a San Mauro Torinese, dove arrivai all'ora della fiera, in mezzo a salamini e barattoli di acciughe, folle di massaie e automobilisti dal clacson facile. Il paese, nato sul fiume, ne era stato separato da uno sbarramento invalicabile di cinque guardrail, un sovrappasso sull'argine, un tunnel, una diga e un gigantesco canale dal brutto nome di Cimeno, che si portava via gran parte dell'acqua e faceva del Po un illustre moribondo.¹⁰¹

Quelle barriere che impediscono la fruizione del fiume si sono ormai sedimentate nel paesaggio circostante, tanto da non essere, per gli abitanti di quel paese, motivo di novità o di disagio, ma anzi entra in gioco un'abitudine, diremmo quasi acritica, a quell'elemento del paesaggio. Si potrebbe dire che gli abitanti descritti da Celati trent'anni prima abbiano ormai consolidato il distacco dall'elemento fluviale.

⁹⁷ Ivi, p. 58.

⁹⁸ S. IOVINO, *Ecologia letteraria*, p. 88; dove per "trascendente" intende dire: «il senso di una complessità che non finisce con l'umano, ma grazie alla quale l'umano si determina come tale: il cosmo [...] di cui l'animale ci insegna il linguaggio.», ibid.

⁹⁹ Ivi, p. 97.

¹⁰⁰ Aspetto che verrà raccontato a Rumiz successivamente nel corso del viaggio. Va detto anche che la sparizione di alcune specie è compensata dall'arrivo di specie nuove, cfr. il servizio fotografico di E. VITALIANO, *Le specie aliene nel fiume Po*, in «La Repubblica», 22 agosto 2016, <http://www.repubblica.it/ambiente/2016/08/22/foto/le-specie-aliene-nel-fiume-po-146450478/1/?ref=search#1>. (Data ultima consultazione: 9 gennaio 2017).

¹⁰¹ Ivi, p. 58

Ancora più netta rispetto alle precedenti è la diga di Isola Serafini (Monticelli d'Ongina, PC), edificata nei pressi della ex centrale nucleare di Caorso (di cui si è già accennato nel precedente paragrafo). Così come Ceronetti, anche Rumiz ha una sola parola per descrivere questo luogo: «orrore».¹⁰² Uno spettacolo che si preannuncia già una decina di chilometri prima dell'impianto idroelettrico:

Ai meandri vivi accadeva qualcosa di strano. Avevano cambiato forma, si erano fatti più stretti e nervosi. La Madre rimbalzava invece di ancheggiare, si dibatteva anziché disegnare morbide parentesi. Un grande cambiamento era nell'aria. [...] Al gomito di Roncarolo, dove Po si avvitava su sé stessa tornando bruscamente a nord sulla spinta del Nure, ci accolse un gorgo immane, un mälström di ramiglie e di rifiuti, segno che Lei rallentava ancora, ma stavolta non era un rallentamento naturale. Era l'effetto del lago morto che a una decina di chilometri si stendeva a monte di Isola Serafini, dove era stata costruita l'ultima grande diga.¹⁰³

Un trauma ambientale che per fattori energetici ha garantito da una parte, a monte, «l'intrappolarsi di pesci, ghiaie, sabbie, alberi e rifiuti»,¹⁰⁴ dall'altra, a valle, «lo svuotamento, l'erosione, lo sprofondarsi, la degradazione a colon discendente».¹⁰⁵ La mancanza di un utilizzo equilibrato delle risorse porta a uno scompenso notevole tra la situazione a monte e a valle della diga:

Nemmeno i pesci passavano, li vedevi a valle e a monte girare in tondo come pazzi, sorvolati da aironi assassini. Si incaponivano a risalire quell'utero infinito che non portava da nessuna parte [...]. Molte specie si erano estinte, gli storioni soprattutto, abituati a transumare come le trote o le anguille. Ma il peggio era che mezzo milione di metri cubi all'anno di sedimenti restavano a monte, a intasare un lago morto, impoverendo a valle il letto di un fiume che già sprofondava di suo, mangiato dalle escavazioni di ghiaia e dagli argini che avevano ristretto l'alveo e velocizzato la corrente. La quale scavava furiosamente invece di dilagare in libertà. Solo l'Adda portava un po' di ghiaie, ma subito le draghe gliele toglievano, perché c'era molta meno acqua di una volta e bisognava garantire il dislivello alle turbine di Isola Serafini. Un disastro.¹⁰⁶

L'intervento umano, dunque, ha condannato all'estinzione diverse specie fluviali, creando profondi squilibri nell'ecosistema del fiume. Anche i naviganti si trovano di fronte a non poche difficoltà: per tale dislivello diviene complicato il trasbordo del

¹⁰² P. RUMIZ, *Morimondo*, p. 146.

¹⁰³ Ibidem

¹⁰⁴ Ibid.

¹⁰⁵ Ibid.

¹⁰⁶ Ivi p. 159.

“Gatto” da una parte all’altra della diga («non ci restava che la gru. Un braccio meccanico che sollevasse il *Gatto* e lo deponesse a valle, calandolo nel vuoto».¹⁰⁷

Si potrebbe osservare che l’estinzione di varie specie ittiche vada di pari passo con la più lenta estinzione dei naviganti sul fiume.

Dopo aver presentato gli elementi di interruzione più grandi (più complicati da oltrepassare) è opportuno osservare un aspetto importante di questo grande fiume, sostenuto da Rumiz. Paradossalmente, sono proprio gli interventi umani «i reticolati, le transenne, le sbarre ed i guardrail»¹⁰⁸ ad essere «la garanzia di un fascino selvaggio che fa[...] di quelle rive e di quell’acqua l’ultimo spazio d’avventura in Italia»,¹⁰⁹ anzi è «proprio lo squallore, la bruttezza della conurbazione metropolitana a garantire la languida bellezza del fiume».¹¹⁰ In qualche modo la percezione negativa comune che si ha del Po ne tutelerebbe molte delle sue parti “incontaminate” da turismo di massa e speculazioni edilizie. Solo pochi “eletti” sarebbero perciò in grado di apprezzare la sua intima bellezza. Non riteniamo ci si possa accontentare di questo premio di consolazione; anzi ci si chiede se non sia possibile una via di conoscenza diffusa di questi territori fluviali senza che ciò vada a scapito dell’ecosistema. In nome dell’approvvigionamento energetico sono stati creati notevoli scompensi ambientali lungo il corso del Po, ed è tale lo scompensamento fra i territori “danneggiati” e quelli “incontaminati” che viene notato anche dall’autore:

Pulito, persino smagliante su ghiaie e arenili, Po svelava in posti come quello le sue orrende digestioni. Accadeva nei gorghi, all’imbocco delle lanche, [...] oppure contro ostacoli come dighe, piloni di ponti, grandi alberi cresciuti sulle sponde o abbarbicati alle isole. Dopo le piene quei punti ipersensibili diventavano cimitero di rifiuti, denunciavano il modo in cui l’Italia onorava la regina delle acque. Anni prima, cento chilometri a valle, avevo visitato una sponda appena investita da una piena eccezionale e in una selva di salici avevo trovato montagne di bottiglie di plastica, fustini, frigoriferi, bombole di gas, lavandini, cucine economiche, scarpe, carcasse di automobili, carogne di animali, il tutto in un marciume di legname. Era lo stupro di un mondo incantato, quello delle golene, segnato dai colpi a raffica del picchio solitario. Col rischio alluvioni, Po proteggeva quell’ultimo spazio comunitario dalle speculazioni più selvagge, ma vi scaricava montagne di rifiuti che, in assenza di ostacoli, sarebbero invece finiti in mare.¹¹¹

¹⁰⁷ Ibidem.

¹⁰⁸ Ivi, p. 59.

¹⁰⁹ Ibidem.

¹¹⁰ Ivi, p. 60.

¹¹¹ Ivi, p. 146.

Perciò nonostante i luoghi siano esenti da turismo di massa e speculazione, non si salvano tuttavia dall'indifferenza generale per il grande corso d'acqua¹¹², sostanzialmente percepito come una discarica a cielo aperto da molti dei suoi abitanti; va anche notato che, nel corso della narrazione di Rumiz, spesso compaiono abitanti del fiume che attribuiscono colpe generiche a “quelli di Milano” o “quelli che stanno sulla sponda lombarda”, che, diversamente dagli emiliani, non sarebbero veri amanti del fiume, a dimostrazione del fatto che «la delega totale di responsabilità rappresenta di per sé un rischio, in quanto allontana l'uomo dalla consapevolezza del suo agire, rendendo ogni sua azione scissa dagli effetti che produce».¹¹³

Nonostante le molti parti pure del fiume (con acque limpide in cui anche l'autore fa il bagno), vi è ancora molto da fare per ridare un assetto bilanciato ad un corso d'acqua che per moltissimi anni si è fatto “cuscinetto” (ma anche, riferendoci a Ceronetti, come vittima sacrificale) del rapido e incontrollato sviluppo industriale italiano. Solo per questo varrebbe la pena di dare maggiore attenzione ad un'area che, in questa sede, si è cercato di osservare sotto varie sfaccettature, attraverso varie opinioni, ma tuttavia ancora molto sfuggente nell'immaginario collettivo nazionale (e spesso sfuggente agli autori stessi), sia per la sua vastità geografica, che per le naturali caratteristiche del fiume (frequenti esondazioni ed imprevedibilità) associate a uno stato ecologico «lungamente e profondamente compromesso».¹¹⁴

Eppure

la natura seguiva il suo corso. C'erano di nuovo le lucciole, e la notte l'argine si riempiva di usignoli. Nonostante i dissesti, erano tornate le albanelle reali, piccoli rapaci che l'inquinamento aveva messo in fuga. Nelle campagne la volpe faceva la tana ovunque, i caprioli erano scesi al fiume e qualcuno di essi l'aveva pure attraversato a nuoto. C'era anche qualche nuovo venuto come il gruccione, un bell'uccello azzurro che nidifica sulle scarpate in erosione.¹¹⁵

Rumiz non ci racconta solo di un fiume in una condizione di disagio ambientale. Il suo racconto è testimone del corso che la natura compie incurante dell'agire umano: se lasciata a sé stessa, dimostra tutta la sua capacità di resilienza. È un mondo morente,

¹¹² Il Po, attualmente, è appannaggio di piccoli gruppi civici che si aggregano separatamente per la loro tutela; paradossalmente il piccolo gruppo attivista diviene più noto rispetto alla causa da tutelare, se diventa persino oggetto di parodia in video di You Tube, cfr. Il Terzo Segreto di Satira, *Natale col PD 3*, <https://www.youtube.com/watch?v=ZJ9oU3JRink&feature=youtu.be>. (Data ultima consultazione: 16 gennaio 2017).

¹¹³ M. BASTIANI (a cura di), *Contratti di fiume. Pianificazione strategica e partecipata dei bacini idrografici*, Palermo, Flaccovio, 2011, p. 7.

¹¹⁴ S. IOVINO, *Restoring the Imagination of Place*, p. 102.

¹¹⁵ P. RUMIZ, *Morimondo*, pp. 238-239.

quello di *Morimondo*, ma facendo nostra la massima di Lavoisier, per cui “nulla si crea, nulla si distrugge, ma tutto si trasforma”, è possibile affermare che il racconto di Rumiz ci dice anche che sì, c’è una cultura del fiume che sta scomparendo – nella misura in cui tanti abitanti del fiume, ormai anziani, rimpiangono la vita e gli usi di un tempo –, ma non del tutto. È una cultura che sopravvive ancora nella sua gastronomia; infatti «quale miglior sunto [...] dei saperi tradizionali di una popolazione se non un cibo o un vino che sanno condensare sinesteticamente, attraverso gusto, olfatto, vista e tatto i paesaggi di una particolare area?»¹¹⁶ Il racconto di Rumiz ci parla anche di culatelli, lambruschi, frittelle di paranza di fiume, di ebbrezza dei commensali che suggeriscono una sorta di sensazione di moto ondoso, di scorrere delle acque e di come, infine, anche l’opera di Rumiz, può rientrare nel corollario della letteratura di Po, «visto che [...] è di norma una letteratura piuttosto ‘godereccia’, che indugia spesso e volentieri negli assaggi e nelle libagioni»¹¹⁷. Una cultura, quella del Po, dunque, in trasformazione, ma che in questi ultimi anni si sta, lentamente, sempre più riscoprendo e apprezzando.

¹¹⁶ D. PAPOTTI, *Il fiume Po e le sue letterature*, p. 12.

¹¹⁷ *Ibidem*.

5. La centralità del margine: *Le case degli spiriti*

5.1. *Le fragilità del paesaggio tra memoria e ri-narrazioni*

Dopo aver osservato le modalità con cui un elemento geografico viene escluso dalla percezione e dall'immaginario collettivo, per poi essere culturalmente trasformato e ri-percepito sotto diversa prospettiva, è opportuno ora soffermarsi su tutti quegli elementi del paesaggio che, sebbene costituiscano una parte del più generale intervento umano sul territorio, sono divenuti nel corso di breve tempo luoghi marginali, caduti in rovina o in rapido disuso¹.

Il territorio nazionale è costellato di spazi modificati dalla mano dell'uomo che tuttavia assumono rapidamente connotati d'inutilità e mancanza di senso. Nel tentativo di osservarli in maniera lucida ed oggettiva, possono essere occasione di riflessione sull'approccio contemporaneo a questi elementi. Come si vedrà successivamente, analizzando gli articoli di Rumiz, si tratta per lo più di edifici abbandonati o caduti in disuso, infrastrutture i cui lavori non sono mai terminati (o addirittura mai iniziati), paesi completamente disabitati, cave dismesse o archeologia industriale; una serie di elementi, dunque, accomunati da aggettivi con prefisso *dis-*, indicante negazione. Eppure, proprio a partire da questa negazione, è possibile constatare come questo abbandono vada di pari passo con la perdita di memoria di un luogo, che non necessariamente deve essere vista come un'azione di solo segno negativo, poiché «l'oblio [...] non è pura perdita [...] ma un elemento fisiologico della dinamica del ricordare»². Di fronte a un paesaggio italiano ormai riempito di elementi nuovi, quasi in una sorta di ansia da *horror vacui*, il nostro occhio, la nostra mente, devono necessariamente registrarli tutti e darne nuovo senso. Si tratterebbe, dunque, di un'operazione di rinnovamento delle coordinate culturali e spaziali, attuata da chi vive quotidianamente il territorio (come si è potuto accennare anche nel caso del territorio della Valle del Po). Non si tratta tuttavia di un processo facile, in quanto

¹ Cfr. A. TARPINO, *Il paesaggio fragile. L'Italia vista dai margini*, Torino, Einaudi, 2016, da cui è stata ripresa la terminologia per il titolo di questo paragrafo.

² A. TARPINO, *Geografie della memoria. Case, rovine, oggetti quotidiani*, Torino, Einaudi, 2008, p. 11; l'autrice, citando lo storico statunitense Yerushalmi, osserva anche: «La memoria è dunque strettamente legata all'oblio. [...] il dimenticare è costitutivo, se non in senso stretto della memoria, d[el]la reminescenza, o l'anamnesi: cioè il "ricordo di ciò che si è dimenticato"», ivi, p. 10.

È uno spazio, quello della memoria contemporanea, sconvolto, segnato da una continua ridisposizione dei suoi perimetri. Locale, certo, e globale ma insieme costantemente in bilico tra fuori e dentro [...].³

Nel momento in cui, a costruzioni moderne (magari della prima “ondata” edilizia tra anni '50 e '60⁴) se ne sovrappongono altre più recenti, la nostra mente non ha ancora sedimentato gli elementi moderni e difficilmente li concilia con quelli “contemporanei”. Ciò provoca una mancanza di percezione storica negli elementi che è possibile osservare nel paesaggio; non è un caso infatti se oggi, di pari passo con il costante mutamento del paesaggio, si abbia la sensazione di vivere in un eterno presente⁵. E non solo «anche il Nuovo che ci circonda [...] diventa[...] vecchio»⁶, ma anche

quel paesaggio che chiamiamo «moderno» [...] oggi si va drammaticamente a sua volta spegnendo: gli edifici ferrosi orfani del lavoro, le voragini dei vuoti industriali che un tempo hanno attirato come calamite gli abitanti dei margini, le palazzine non finite che aggrediscono le coste, ci parlano ormai con la lingua indecifrabile (quasi un'età del ferro) delle macerie.⁷

Il solo fatto di associare, riprendendo quando sostenuto da Le Goff, il sostantivo “paesaggio” all'aggettivo “moderno”, denota di per sé un già rapido decadimento di quello stesso⁸. Basti anche pensare, più semplicemente, al fatto che viviamo nell'epoca cosiddetta *post-moderna*, per suggerirci l'idea di “moderno” come di qualcosa già “invecchiato”. Partendo però dall'assunto che «il moderno tende anzitutto a negarsi, a distruggersi»⁹, il meccanismo di perdita della memoria di un luogo, in virtù di questa autodistruzione, tende a giustificarsi non solo nei termini di una negazione dell'antico rispetto al moderno, ma anche (ed è ciò che più ci preme osservare in questa sede) in quelli della negazione del moderno rispetto a un contemporaneo che è ancora *in fieri*.

Perciò anche quella «lingua delle macerie» non è del tutto indecifrabile. Ci dice, anzi, molto di più sull'attuale situazione contemporanea, sotto il profilo economico, sociale e,

³ Ivi, p. 19.

⁴ Cfr. E. TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*.

⁵ “Eterno presente” a partire dal 1991, con la caduta dell'URSS. Cfr. E. J. HOBBSAWM, *Il secolo breve. 1914-1991 l'era dei grandi cataclismi* (1994), trad. di B. Lotti, Milano, Rizzoli, 1997.

⁶ A. TARPINO, *Il paesaggio fragile*, p. 10.

⁷ Ibidem.

⁸ Cfr. J. LE GOFF, *Storia e memoria* (1977), Torino, Einaudi, 1982⁶: «[...] ‘moderno’ è confrontato con ciò che rientra nel campo del ‘progresso’. Finché questo termine, [...] resta un sostantivo, esso trascina più o meno ‘moderno’ nella sua scia. Il ‘recente’, opposto al ‘passato’, prende così posto in una linea d'evoluzione positiva; ma quando, nel XIX secolo, il sostantivo genera un verbo e un aggettivo – ‘progredire’, ‘progressista’ – ‘moderno’ si ritrova in un certo senso escluso, svalutato.», pp. 138-139.

⁹ Ivi, p. 161.

volendo, anche politico. Proprio un'indagine basata su «un metodo interpretativo imperniato sugli scarti, sui dati marginali»¹⁰ (e quindi, sui luoghi marginali) permette di poter osservare le criticità del “centro” dalla posizione privilegiata del margine; privilegiata nella misura in cui è possibile osservare più da vicino i mutamenti economici e sociali dettati dal centro stesso. Infatti questo «paesaggio fragile»¹¹, marginalizzato, è

l'emblema di un abitare spaesato che ha consumato fino in fondo, nella nostra società non a caso definita «liquida», una crisi radicale nella pratica dei luoghi. Nelle immagini vulnerate e insieme gravate da un di più accumulato nel tempo che ci sfugge [...] denuncia [...] una ferita e insieme invita però a tentarne una sutura, un rammendo plausibile.¹²

La sutura si deve creare, attualmente, attraverso un «lessico post-ideologico»,¹³ che vada oltre la sola constatazione del paesaggio degradato e che anzi re-interpreti quello che vede secondo i canoni della propria epoca. Si cercherà pertanto di osservare, partendo dal reportage di Rumiz *Le case degli spiriti*, varie modalità in cui un paesaggio degradato riassume riconoscibilità da parte dei suoi abitanti, e le varie risposte che essi danno a partire da quella condizione del paesaggio.

5.2. Un recupero dei luoghi: “Le case degli spiriti”

Il reportage di Rumiz *Le case degli spiriti* è uscito in 27 puntate nell'estate del 2011 per il quotidiano «La Repubblica»¹⁴. Si tratta di uno dei pochi casi nella scrittura di Rumiz in cui, a conclusione del reportage, non è conseguita una pubblicazione in volume. Evidentemente per gli editori poteva risultare di minor interesse un viaggio dedicato a “non-luoghi”¹⁵ e, per quanto sia stato tratto un documentario da questo percorso,¹⁶ è uno dei reportage meno noti dell'autore. Tuttavia, per quanto possa risultare sottotono rispetto ad altre opere di Rumiz, questo resoconto ha il pregio di captare un sentire, una necessità di osservare i luoghi e riflettere sulla loro storia e sull'approccio contemporaneo che se ne

¹⁰ C. GINZBURG, *Spie*, in *Miti, emblemi, spie*, Torino, Einaudi, (1986) 2000³, p. 164.

¹¹ Cfr. A. TARPINO, *Il paesaggio fragile*.

¹² Ivi, p. 8.

¹³ Ivi, p. 24.

¹⁴ P. RUMIZ, *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», da lunedì 31 luglio a mercoledì 31 agosto 2011.

¹⁵ Si tende qui ad utilizzare il termine di M. AUGÈ, *Nonluoghi*, per convenzione, poiché, va specificato, alcuni dei luoghi narrati da Rumiz non rientrano nella casistica “classica” considerata dall'antropologo (come ad esempio edifici o paesi abbandonati).

¹⁶ Cfr. il documentario di A. SCILLITANI, *Le dimore del vento. Un viaggio di Paolo Rumiz nei luoghi abbandonati d'Italia e dintorni*, «La Repubblica», 2011.

potrebbe avere; «bisogna fare i conti con la storia profonda e sotterranea, bisogna ascoltare e decifrare le voci di quelli che hanno raccontato e inventato i luoghi, occorre cercare un nuovo modo di relazionarsi con loro»¹⁷. In diversi casi descritti dall'autore nel 2011, infatti, vi sono i prodromi per una nuova consapevolezza e, in qualche modo, un riutilizzo dei luoghi. Ed è tanto più interessante per il solo fatto che – per quanto non dia soluzioni (d'altronde non è compito del giornalista trovarne) – il proporre tale questione su un quotidiano nazionale può scuotere dal torpore una cittadinanza che, generalmente, tende ad abituarsi acriticamente a ciò che le sta intorno. La narrazione dei luoghi è fondamentale per restituirne il senso, per dare loro una direzione di riuso, sotto il segno di una consapevolezza, di un mutamento del nostro sguardo su determinati interventi sul paesaggio; un «ritorno» che va inteso come «un'operazione mentale, culturale, sperimentale in avanti a cui è urgente educarsi»,¹⁸ ma è anche «[...] il lavoro di uno sguardo non nostalgico, semmai eversivo, implica una torsione, come mostra la stessa etimologia del termine che viene [...] da “girare il tornio”».¹⁹

Per avere tale movimento di torsione, è necessario, come primo passo, che il luogo venga raccontato. La testimonianza, in questo genere di operazione, è un punto di partenza fondamentale nella descrizione dei luoghi. Inizialmente può essere nostalgica: spesso Rumiz dà voce a chi ricorda ogni singolo dettaglio del luogo vissuto, nel bene o nel male; un caso ad esempio è quello in cui l'autore, trovandosi nella cava di zolfo dismessa di Gessolungo, in Sicilia, si lascia trasportare dal racconto di un ex-minatore che ha lavorato lì per più di un quarto della sua vita:

Chi non aveva scordato niente era Angelo Di Maria, anni 86, di cui 36 e mezzo nei pozzi. Mi si presentò l'indomani davanti alla miniera di Tallarita con giacca e cravatta, occhi ardenti e corpo da ballerino di tango. Un cappello a visiera da marinaio e un bastone da passeggio gli conferivano autorevolezza. Subito ghignò: “Un busto di zolfo ci fecero a Mussolini, per la visita in miniera. Ma la prima notte già lo squagliaro”. Si fregò le mani al ricordo della burla e cominciò a muoversi come una lucertola tra le ombre del suo mondo finito. Ne additava i pezzi col bastone, li chiamava all'appello uno per uno. “Cà c'era la fonte, cà lo furnu, cà la mensa delli ingegneri, cà la scola delli picciriddi, cà c'era la cassa, dove ci pagavano”. [...] Ogni tanto gli montava la rabbia e agitava il bastone al cielo. “Guarda ‘sti disgraziati come hanno lasciato distruggere tutto. ‘Ste case per i cristiani potevano essere.” [...] Poi di colpo l'orgoglio si sostituiva al furore: “Qui il più pigro faceva 365 giornate l'anno [...]”²⁰

¹⁷ V. TETI, *Il senso dei luoghi. Memoria e storia dei paesi abbandonati*, Roma, Donzelli, (2004) 2014², p. 8.

¹⁸ A. TARPINO, *Il paesaggio fragile*, p. 189.

¹⁹ Ivi, p. 190.

²⁰ P. RUMIZ, *Le memorie dello zolfo*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», giovedì 5 agosto 2011, p. 41.

Ma lì dove invece è avvenuta una tragedia e il luogo viene letteralmente cancellato (un edificio non più esistente, ad esempio), il testimone porta il ricordo direttamente sul proprio corpo. La sua stessa presenza vivente diviene testimonianza di un luogo e delle vicende avvenute in esso. Così tende a «divenire depositario di una sorta di corpo pubblico sopravvissuto ma insieme memore dei tanti che non possono più parlare».²¹ È il caso, ad esempio, di una signora triestina sopravvissuta alle torture dei fascisti nel '44. Rumiz si sofferma sulla sua testimonianza per raccontare del modo in cui anch'egli abbia creato una propria personale geografia dei luoghi abbandonati, partendo proprio dalla sua città natale, Trieste:

La mia prima casa degli spiriti la trovai cinquant'anni fa a Trieste, a due passi da casa. Per andare a scuola, scendevo a piedi lungo una via di nome Bellosguardo. Un mattino c'era un bel sole e io [...] mi misi a osservare con attenzione le case intorno. Subito mi accorsi che alla strada mancavano alcuni numeri pari. Fra il 6 e il 12 c'era un vuoto e i segni di una casa abbattuta. [...] al ritorno chiesi ai miei se ne sapevano qualcosa. "C'era una villa di ebrei, abbandonata con le leggi razziali" dissero. [...] Solo anni dopo risolsi l'enigma, quasi per caso. In guerra l'edificio era stato requisito dai torturatori fascisti per i loro interrogatori. [...] La famosa "Villa Triste" che sembrava far rima con Trieste. [...] Dei sopravvissuti alle torture nessuno si occupava [...]. Quell'amnesia mi divenne col tempo insopportabile e un giorno decisi di cercare per conto mio.²²

La deliberata cancellazione dell'edificio spinge Rumiz a cercare la storia di quella casa, non più esistente. Dopo diverse ricerche, l'autore è riuscito a trovare una superstite degli orrori avvenuti in quell'edificio. Se in genere «gli edifici di pietre e mattoni conservano [...] il pathos di una memoria attiva»,²³ nel caso in cui non vi sia la materia a testimonianza, come in questo, la presenza stessa della donna assume la concretezza di ciò che è accaduto:

Le telefonai. Rispose con voce ferma "Venga domani" e io fui subito in ansia per quell'incontro. [...] quando la vidi, lì ad aspettarmi sul pianerottolo dell'ultimo piano, rimasi senza fiato. Appoggiata alla ringhiera c'era una regina, dal portamento eretto di una cinquantenne sana, gli zigomi forti e gli occhi verde-foglia pieni di luce. Tutto in lei diceva una cura meticolosa di sé. [...] Era quella la sua rivincita. "Non si fidi dell'apparenza", disse. "Per darle la mano devo sollevare il braccio destro con la mano sinistra". Il suo corpo, apparentemente perfetto, era tenuto in piedi da cure assidue, quattro mesi d'ospedale all'anno. Aveva tredici cicatrici nei

²¹ A. TARPINO, *Geografie della memoria*, p. 15.

²² P. RUMIZ, *I numeri mancanti*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», lunedì 22 agosto 2011, p. 31.

²³ A. TARPINO, *Geografie della memoria*, p. 230.

polmoni e una tubercolosi passata alle ossa. Avevo scolpita davanati a me l'immagine stessa del Secolo Breve.²⁴

Successivamente Rumiz riporta direttamente il racconto della donna che, seppur breve, è di grande forza e turbamento. Al di là di ciò che racconta (le torture subite per tre mesi, quotidianamente, nel '43), questa sola iniziale presentazione le attribuisce un ruolo di «figura cardine della memoria perché con la sua stessa miracolosa presenza, attesta ciò che le parole da sole, disgiunte dal corpo di chi le pronuncia, non possono dire»²⁵.

In questo caso l'edificio in cui sono avvenute le torture è scomparso («“è rimasta viva solo una vite secolare. Tutto il resto è andato.” Tutto, pensai, tranne quei numeri mancanti in via Bellosguardo»²⁶). Diverso invece è l'approccio quando si tratta di interi paesi abbandonati: la loro presente desolazione è chiara ed evidente testimone di storie di (stra)ordinario sopruso fra esseri umani. Primo fra tutti quello dell'esodo istriano, fatto storico dimenticato da tanta parte della cultura italiana; dimenticato in primo luogo perché si tratta di una popolazione che, appena giunta entro i confini nazionali, era considerata o come ancora fascista o come non del tutto italiana (ma già “slava”), facendo sì che l'Italia non sentisse (e non senta tutt'ora²⁷) questo episodio come parte della sua storia. In secondo luogo perché, come osserva Rumiz, «altri abitanti erano entrati nelle case vuote, alcuni paesi erano stati restaurati e altri comprati da stranieri. Il vecchio equilibrio si era alterato, il vuoto si era riempito e spesso il passato non era più leggibile»²⁸, dunque non sembra esserci luogo che possa testimoniare concretamente l'assenza degli italiani. In realtà Rumiz si dirige proprio in uno dei pochi paesi ancora completamente disabitato dopo settant'anni, vera e propria testimonianza dell'esodo:

Vergnacco. Era da un po' che andavo a caccia di un posto simile. Nella mia Mappa dei Luoghi Perduti non poteva mancare qualcosa che fosse il simbolo intatto e indiscutibile dell'Esodo anni Ciquanta, ma non riuscivo a trovarlo. [...] Io volevo [...] un luogo dove niente fosse cambiato, qualcosa che comunicasse la tragedia con tutta la sua forza. Cercai, finché un giorno mi dissero di Vergnacco, microcosmo sperduto nella galassia dell'abbandono.²⁹

²⁴ P. RUMIZ, *I numeri mancanti*, p. 31.

²⁵ A. TARPINO, *Geografie della memoria*, p. 15.

²⁶ P. RUMIZ, *I numeri mancanti*, p. 31.

²⁷ Salvo, va detto, sporadiche testimonianze, anche in forma più romanzata, non solo saggistica. Cfr. A. M. MORI, *Nata in Istria*, Milano, Rizzoli, 2006.

²⁸ P. RUMIZ, *La frontiera rubata*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», sabato 20 agosto 2011, p. 45.

²⁹ Ibidem.

Insieme ad un esule che aveva abitato in quel paese prima dell'abbandono, l'autore ricostruisce un mondo. Così come la «Mappa dei Luoghi Perduti» di Rumiz si arricchisce, allo stesso modo la mappa della memoria dell'esule Nicolò Novacco (cognome chiaramente italianizzato in seguito alle leggi fasciste³⁰) si ricostruisce mano a mano che percorre le strade ormai deserte della sua infanzia:

Millenovecentoquarantaquattro. Quasi settant'anni per fare settanta chilometri da Trieste. È lunga da passare la linea d'ombra. «Eccola la nostra vecchia casa... era l'unica a due piani», disse l'uomo in giacca blu di fronte a un edificio coperto d'edera e spolpato dalle pietre più belle. «Ecco» ripeteva Nicolò piantando le bandierine sulla mappa della sua memoria. Ecco il centro del paese, ecco la strada per Collalto, ecco lontana Cuberton. La fontana c'era ancora, dentro vi abitava una famiglia di tritoni. La cisterna aveva ancora il tetto e intorno una nuvola di farfalle color carta zucchero. In cima a una rampa di ghiaia c'era la chiesa col cimitero e i cipressi che guardavano la valle; era il posto più panoramico del paese. [...] Settanta chilometri. Pensai che per l'esule è meglio avere la patria lontana, almeno uno si rassegna. Quelle colline a due passi dall'Italia, visibili anche dal mare di Trieste, erano un tormento, una fata morgana.³¹

La mappa dell'esule dunque è costituita da «dei particolari o degli elementi della complessità della realtà, [che] vengono semplificati e poi enfatizzati».³² Un tale processo di enfattizzazione potrebbe essere dettato dalla distanza temporale tra l'uomo e il luogo in cui ha vissuto, una via per «comprendere non solo il significato ed il senso del luogo ma anche il loro [...] mutare nel tempo»³³. Diverso, dunque, è il caso di un luogo che più recentemente è stato abbandonato: è impossibile non pensare alle condizioni sociali e urbane (ancora correnti³⁴) di una città come l'Aquila, in seguito al terremoto del 2009. Il senso di desolazione che suscita il capoluogo abruzzese è tale, nonostante siano già passati due anni (all'epoca in cui scrive Rumiz) dal sisma, che l'autore decide di dedicarvi ben due puntate del reportage, per raccontare la «combinazione di agonia

³⁰ Cfr. P. PAROVEL, *L'identità cancellata*, Trieste, Parovel, 1985: «'Novak', ora 'Novacci', 'Novacco', 'Novaco', 'Novari', 'Novato'», p. 98.

³¹ P. RUMIZ, *La frontiera rubata*, p. 45.

³² J. O. MUEHRCKE, P. C. MUEHRCKE, *Le carte geografiche e la letteratura*, in *Fatto e finzione. Geografia e letteratura*, a cura di F. Lando, Milano, Etaslibri, 1993, pp. 81-103, ivi p. 98.

³³ Introduzione agli articoli di D.J. PORTEOUS, *Il paesaggio olfattivo*; A. McCLEERY, A. McCLEERY, *La personalità del luogo nel romanzo regionale*; S. J. SQUIRE, *Wordsworth e il turismo nella Regione dei Laghi: una ricostruzione romantica del paesaggio*, in F. LANDO (a cura di), *Fatto e finzione. Geografia e letteratura*, Milano, Etas libri, 1993, ivi, p. 113.

³⁴ Una situazione che non si è ancora del tutto assestata, cfr. il reportage a cura di L. PRONZATO, D. MONTI, M. L. AGNESE, S. ULIVI, *L'Aquila sette anni dopo il sisma*, in «Corriere della Sera», 7 aprile 2016, <http://www.corriere.it/extra-per-voi/2016/04/06/aquila-sette-anni-il-sisma-sparita-un-intera-generazione-se-ne-sono-andati-ex-adolescenti-32c17080-fc19-11e5-a926-0cdda7cf8be3.shtml>. (Data ultima consultazione: 27 gennaio 2017).

politica e sociale, e le persistenti rovine della città».³⁵ È necessario raccontare lo stato dell'Aquila proprio per osservare nel concreto il meccanismo di abbandono di un luogo: spesso infatti, osserviamo paesi abbandonati o case ormai divenute ruderi come dati di fatto, come eventi temporali sincronici (quelli dell'abbandono) di cui non siamo stati partecipi, ma di cui vediamo soltanto "l'epilogo". Il caso dell'Aquila è emblematico, al contrario, nella sua diacronia, delle dinamiche di costruzione della memoria e dei modi in cui l'umanità cerca a tutti i costi di non perdere il senso del luogo:

[...] ora transumavano stressati gli uomini, pendolari senza un centro, brandelli di un tessuto sociale disgregato [...]. "Siamo spaccati in due tra chi vuole andarsene e chi si ostina a restare" mi aveva detto a Balsorano Paolo Rosati, esule della città vecchia. "Ci mancano tutti i punti d'incontro – aveva spiegato – e ormai comunichiamo solo via face book o ritrovandoci al supermarket. Questo fa crescere un disagio impalpabile, impossibile da descrivere. Se tu mi chiedi dove abito, non so rispondere." [...] In un bar poco fuori dalla zona rossa ci ritrovammo accanto al tavolo di due signori maturi, intenti a contare animatamente [...] le sillabe di un verso. [...] Erano poeti dilettanti, si chiamavano Camillo Berardi e Augusto Barsotti ed erano entrambi esuli nella loro città. Il primo aveva composto un commovente inno alla ricostruzione che iniziava con "Me tengo a recordà che scì renata" e sospirò: "Il dolore fa scrivere meglio". L'esigenza del poetare e del ricordare si mostrò subito più importante del cibo, per gli esuli.³⁶

In questa «sospensione narrativa»³⁷ – che tuttavia racconta di un disagio non solo materiale ma anche psicologico³⁸ – il bisogno di raccontare per mantenere viva la memoria dei fatti accaduti è tale che non viene neppure posto in prosa, ma in versi, in una sorta di struggente epica della catastrofe. Non si tratta di un meccanismo solo degli aquilani, ma anche di altre popolazioni costrette ad abbandonare il proprio territorio di origine (ciò anzi, dimostra che certe pratiche, da Omero in poi, non sono mai andate perdute). Quando Rumiz viaggia in Calabria, ad esempio, per cercare Africo, il paese abbandonato in seguito ad un'alluvione del '51 (stesso anno e periodo della grande alluvione nel Polesine, com'è stato accennato nei capitoli precedenti), non trova una narrazione in prosa, ma una memoria di quel luogo introdotta da un canto:

La memoria di Africo era scesa a valle, e a Bova Marina si incarnò in un'anziana tabaccaia che dormicchiava su una poltrona presso il bancone. Angela Bruzzaniti si chiamava, e il figlio Pasquale che badava ai clienti, la scosse dal torpore spiegando

³⁵ S. IOVINO, *Ecocriticism and Italy. Ecology, Resistance, and Liberation*, London, Oxford, New York, New Delhi, Sydney, Bloomsbury, 2016, p. 112, (inglese nel testo, traduzione mia).

³⁶ P. RUMIZ, *Sciacalli di pietre*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», venerdì 12 agosto 2011, p. 39.

³⁷ S. IOVINO, *Ecocriticism and Italy*, p. 113.

³⁸ Cfr. *ibidem*: «They talk about the fact that here, after the quake, the consumption of psycho-pharmaceutical drugs as well as the selling of PlayStations has increate to unmatched levels».

che uno del Nord era sceso fin lì per sentire le storie del paese. Angela si stropicciò gli occhi, sorrise, poi invece di parlare cantò. Si fece dare una chitarra, la accordò meticolosamente, poi pigolò: “Nina ti vitti all’acqua che lavavi / e lu me cori si ‘nchiu d’amuri”. Era il ritratto di un’innocenza silvestre. Disse: “Era bello lassù. C’era musica e ballo. Nella banda suonavo l’armonium. Eravamo poveri e allegri”.³⁹

Il territorio calabrese non è costituito solo da paesi abbandonati (che dalla montagna sono “scesi” verso la costa), ma è costellato anche di moltissime case non finite, costruzioni lasciate a metà (e in taluni casi, poi definitivamente abbandonate), un male endemico che tuttavia non è dettato, in tutti i casi, da mala-economia o mala-politica:

[...] capii di essere entrato in un capitolo nuovo della storia. L’abbandono delle costruzioni non finite. La Calabria era la capitale mondiale del non finito; già attraversando la Locride avevo visto una foresta vergine di ferri e piloni abusivi sopra le case. Logico che anche quella anarchica edilizia generasse ombre e abbandoni. [...] feci in tempo a intercettare un altro personaggio-chiave della Calabria partigiana, l’etno-fotografo Angelo Maggio. Proprio attorno al non finito, mi era stato detto, Maggio aveva costruito un archivio pazzesco di immagini. Mi trovai di fronte a un uomo giovane e febbrecitante di passione, capace di sdegno e al tempo stesso di clemenza. Mi stupì spiegando che il non finito faceva parte del paesaggio calabro e non andava giudicato solo negativamente. Era anche il segno di un popolo che pensava ai figli, e non aveva ancora bruciato il futuro come la gente del Nord.⁴⁰

Grazie alle osservazioni di Maggio, si percepisce già uno sguardo diverso, dettato anche dalla diversa prospettiva generazionale, tra l’autore e il giovane fotografo. E se per l’autore quel paesaggio del “non-finito” calabrese è ancora foriero di solo sdegno, per il giovane è ormai consolidato, e anzi proprio attraverso quei segni è in grado di comprendere meccanismi sociali ed economici che, in fondo, non sono solo un primato calabrese. A conferma di questo nuovo approccio basti, ad esempio, anche un’opera cinematografica come *Anime nere* del giovane regista calabrese Francesco Munzi⁴¹, in cui l’ambientazione in Aspromonte è quasi totalmente costituita da case non finite: tale sfondo è ormai considerato come un dato di fatto, con uno sguardo privo di giudizio su questo genere di situazioni.

Se la costellazione di edifici incompiuti e abbandonati è dunque diventata abitudine nel paesaggio calabrese, nondimeno subisce un simile destino percettivo la costellazione

³⁹ P. RUMIZ, *La tana dei briganti*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», sabato 6 agosto 2011, p. 41, la canzone cantata dalla signora è una ballata popolare dal titolo *Calabrisella*.

⁴⁰ P. RUMIZ, *La foresta dei piloni di cemento*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», martedì 9 agosto 2011, p. 37.

⁴¹ F. MUNZI, *Anime nere*, con P. Mazzotta, B. Bobul’ovà, M. Leonardi, F. Ferracane, Good Films, 2014.

delle isole abbandonate della Laguna Veneta, spesso con la presenza su di esse di recenti interventi di rilancio, ma del tutto fallimentari:

[...] Sacca Sessola, un'isola ospedale trasformata in un albergo che però non era mai entrato in funzione. E di conseguenza era già popolato di spiriti. [...] L'apertura era prevista per il 2013, il centesimo anno dopo l'inizio della Grande Guerra. Ma il mega-hotel era stato già inaugurato, dieci anni prima, con una mega-festa in maschera sulla terrazza con vista. Poi la baracca era fallita per un miliardo di euro e il vento era divenuto unico ospite di quelle lussuose stanze, fino all'arrivo dei nuovi padroni. Ora quella magnifica cosa deserta, tenuta in sterile efficienza con un encomiabile atto di fede, comunicava egualmente il suo vuoto.⁴²

Si tratta di una delle tante storie, simili fra loro, che riguardano la laguna (ma non solo, se si considera la messa in vendita dei vari monumenti storici e del patrimonio artistico-culturale italiano da parte dello Stato⁴³), e la difficoltà di gestione di questa da parte degli enti locali. In tal modo viene fotografata la condizione di Venezia che, negli ultimi anni è venuta ad acuirsi con sempre maggiore insistenza. Come osserva lo stesso Rumiz:

[...] alla vita vera di uno spazio legato al territorio si era sostituito il disegno asettico di un potere lontano e incommensurabile, un potere apolide che con decisioni prese altrove determinava nascite e abbandoni di isole e interi territori. Venezia con il troppo pieno di turisti era solo una finzione, la fata morgana di un mondo estinto. La verità era Sacca Sessola, l'albergo vuoto dal lindore farmaceutico e un po' megalomane delle banche straniere, simbolo di un'Italia sotto tutela.⁴⁴

Se Venezia è una città che lentamente ma costantemente perde la memoria di sé, Sacca Sessola è la manifestazione concreta di questo fenomeno, ma non è sola nel panorama lagunare a rappresentare «l'oblio di sé»:⁴⁵ Rumiz dedica alla laguna (come nel caso dell'Aquila) due puntate del reportage, per poter osservare con più attenzione le isole della laguna un tempo importanti e oggi dimenticate.

L'indomani partimmo per Poveglia, un altro isolotto-ospedale deserto [...]. Il campanile sorgeva da una foresta impenetrabile e nella palazzina maggiore lo scalone d'ingresso era crollato per metà. Dovetti arrampicarmi sui ferri, camminando a passi felpati. Tutto era prossimo al collasso e ovunque erano visibili segni di vecchi festini, bottiglie rotte, bicchieri, brandelli di vite altrui. I muri sbrecciati erano coperti di scritte del tipo "Kill", "Die", "Fuck". Esplosioni di nichilismo

⁴² P. RUMIZ, *L'isola senza ricchi*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», giovedì 18 agosto 2011, p. 39.

⁴³ Cfr. S. SETTIS, *Se Venezia muore*, Torino, Einaudi, 2014: «[...] la *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* e il sito dell'Agenzia del Demanio hanno impudicamente cominciato a diffondere sterminati elenchi di beni pubblici con relativo cartellino del prezzo. L'elenco del Demanio datato 9 dicembre 2010 enumera e prezza 75 proprietà nel solo Comune di Venezia [...].», p. 44.

⁴⁴ P. RUMIZ, *L'isola senza ricchi*, p. 39.

⁴⁵ S. SETTIS, *Se Venezia muore*, p. 7.

monosillabico. Intorno all'isola, motoscafi immobili, esausti al sole, timorosi di attraccare. E ancora segni di morte, di quarantene e pestilenze. Lessi su una lapide: "Ne fodias vita functi contagio requiescunt MDCCXCIII".⁴⁶

È un'altra isola dimenticata, quella di Poveglia, che aveva rischiato, nonostante l'incuria in cui è stata lasciata per molto tempo, di subire un destino simile a quello di Sacca Sessola, qualche anno dopo. A differenza però di quest'ultima, in via quasi miracolosa, Poveglia sta assumendo un ruolo diverso: è di qualche anno fa ormai (2014) la nascita di un'associazione di cittadini che, nel scoprire che l'isola era stata posta all'asta dall'Agenzia del Demanio, decide di parteciparvi e tentare così di restituire alla cittadinanza, attraverso progetti condivisi, l'isola e l'edificio abbandonato posto su di essa. Un progetto nato con l'istanza di impedire «che Poveglia finisca come le tante altre isole della laguna sud, vendute a privati e trasformate in luoghi d'élite inaccessibili, spesso a vocazione esclusivamente alberghiera, spesso ad epilogo fallimentare»⁴⁷. Sebbene l'esito di questa vicenda sia ancora incerto,⁴⁸ va dato atto che la cittadinanza ha preso coscienza della presenza di un bene – l'isola – sul proprio territorio a cui non ha voluto rinunciare. Non è questa la sede per osservare e giudicare l'operato delle associazioni locali (che naturalmente agiscono mosse dalle migliori intenzioni), ma anzi sottolineiamo come in questo caso è possibile constatare un'evoluzione dal mero prendere atto di una situazione all'azione vera e propria su territorio. Riprendendo quanto sostenuto da Settis:

[...]la memoria storica delle nostre città non richiede la stasi, esige movimento. Non predica l'imbalsamazione, esalta la vita. Una vita però, un movimento, che rispetti il codice genetico delle città, che ne favorisca una crescita armonica e non la distruzione violenta; che vi innesti delicatamente nuove architetture o ricomponga le antiche, e non ne violi brutalmente la forma e l'anima.⁴⁹

Bisogna considerare, inoltre, un altro aspetto della perdita di memoria di un luogo, ovvero la modalità di trasmissione della memoria stessa. Su quale supporto è possibile

⁴⁶ P. RUMIZ, *Il pranzo delle ossa*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», venerdì 19 agosto 2011, p. 45.

⁴⁷ Associazione Poveglia per Tutti (a cura di), *Poveglia per tutti. Da sogno a realtà, da utopia a progetto*, consultabile al sito: <http://www.povegliapertutti.org/wp/chisiamo/>. (Data ultima consultazione: 28 gennaio 2017).

⁴⁸ L'associazione ha partecipato all'asta (che partiva da 0 euro) proponendo un proprio prezzo, a cui ha controbattuto la Humana Holding, di proprietà dell'attuale sindaco di Venezia, l'imprenditore Luigi Brugnaro, per la cifra di 513.000 euro, vincendo l'asta. Tuttavia lo Stato ha ritenuto la cifra non consona al reale valore dell'isola. Si attende ancora la risposta da parte della Commissione di Congruità del Demanio. Per maggiori info cfr. <http://www.povegliapertutti.org/wp/> e A. D'ESTE, *Venezia, l'isola di Poveglia venduta a imprenditore, sconfitti i cittadini*, in «Il Fatto Quotidiano», 13 maggio 2014, <http://www.ilfattoquotidiano.it/2014/05/13/venezias-isola-poveglia-venduta-imprenditore-vince-lastaperdono-i-cittadini/984314/>. (Data ultima consultazione: 28 gennaio 2017),

⁴⁹ S. SETTIS, *Se Venezia muore*, p. 53.

trasmettere l'importanza (o la gravità) di un determinato contesto alle generazioni successive? Se è vero che molte città «muoiono» per mancanza di riconoscimento di sé stesse⁵⁰ è pur vero che, paradossalmente, ciò che noi stessi creiamo grazie all'innovazione scientifica, è destinata a durare ben più a lungo di quanto non sia in grado la memoria umana. Si prospettano scenari in cui, fra secoli, forse gli abitanti di un territorio non saranno consapevoli che il relitto di una centrale nucleare è portatore di tossicità perenne (se confrontato con la vita umana). Tale questione viene posta a Rumiz dal prof. Giorgio Nebbia, nel momento in cui l'autore visita la centrale nucleare dismessa di Saluggia. Sebbene non più in funzione, le centrali nucleari portano con sé, costantemente, il problema dello smaltimento delle scorie:

Annotai parole terribili. “Se fra secoli questi siti avranno delle perdite, come faremo a intervenire? Saremo come un idraulico chiamato a tappare uno spandimento in una vecchia casa di cui non sa nulla... Il nucleare resta attivo per migliaia d'anni, e noi come comunicheremo ai posteri il piano delle nostre centrali dismesse? In che lingua parleremo di cesio e plutonio? Con che sistema di scrittura? In Word, magari?[...]” Mi bombardò di evidenze sconvolgenti. “Dove scriveremo il nostro messaggio ai figli dei nostri figli? [...]” Spiegò che uno dei punti forti contro il nucleare era proprio questa impossibilità di avvertire i posteri sul contenuto delle centrali. Disse ancora: “Bisognerebbe istituire una casa, in pratica delle vestali, obbligate a tramandarsi i codici di questo nostro passato”.⁵¹

Paradossalmente, quindi, lì dove da un *cosmos* naturale viene generato *caos*⁵², l'essere umano – il professore – ipotizza l'applicazione (e restituzione) di un senso del sacro ad un ordine desacralizzato (come ad esempio si è potuto osservare nei capitoli precedenti con le centrali nucleari poste lungo il fiume Po). Ma se in alcuni contesti «la conquista del paesaggio si realizza culturalmente con la consacrazione dello spazio e dei suoi oggetti con una mediazione di tipo mitico e religioso»⁵³ in altri pare invece che l'esigenza di cancellare totalmente la storia più recente sia più forte – in nome di meccanismi economici devia(n)ti – della conservazione e sacralizzazione di una memoria che, sulla carta, è fonte di grande vanto, ma nei fatti è ben poco valorizzata.

⁵⁰ Cfr. Ivi.

⁵¹ P. RUMIZ, *Il pentolone nucleare*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», lunedì 29 agosto 2011, p. 47.

⁵² Cfr. F. VALLERANI, *Italia desnuda. Percorsi di resistenza nel Paese del cemento*, Milano, Ed. Unicopli, 2013: «L'angoscia si rafforza in chi assiste impotente al passaggio dal Cosmos dell'identità al Caos del pensiero unico prodotto dall'economia globale, che rende inutili e superati i legami tra comunità e ambiente, e di conseguenza le referenze paesaggistiche tradizionali si riducono a semplici e indifferenziati supporti euclidei catturati dal mercato immobiliare, da destinare alle funzioni più redditizie.», p. 40.

⁵³ E. TURRI, *Antropologia del paesaggio*, Venezia, Marsilio, (1974) 2008, p. 124.

È il caso di una città industriale come Brescia, a cui Rumiz dedica una puntata nella speranza di trovare relitti industriali, fantasmi di un'operosità che è sempre stata associata alla città. Grande è la delusione dell'autore nel constatare lo smantellamento materiale e simbolico di una storia così strettamente legata all'etica del lavoro:

Arrivai [...] sognando una Manchester italiana, un arcipelago di capannoni vuoti, tuono di lamiere sotto la pioggia e castelli di ruggine percorsi dalla folgore come le alberature del Pequod nella tempesta. Invece non trovai nulla, perché Brescia, scoprii, odiava i fantasmi. La Lombardia era allergica alle rovine ed era anche in questo l'opposto della Calabria. [...] A Brescia, mi spiegarono, ciò che non produce diventa all'istante rottame e zavorra. [...] Brescia capitale del tondino, Brescia con un millennio di metallurgia alle spalle, Brescia caso unico di contiguità fra casa e fabbrica, non aveva alcun orgoglio delle sue radici operaie.⁵⁴

Negli ultimi anni gli edifici bresciani che potrebbero essere considerati "archeologia industriale" sono posti a un bivio: o vengono completamente abbattuti, per dare spazio a nuovi edifici, o vengono sventrati e "riqualificati" come centri commerciali, uffici, aree gentrificate il cui esito in termini urbani e sociali è spesso piuttosto incerto.

Del Birrificio Wührer [...] non era rimasta nemmeno una botte, nemmeno un calderone di rame. L'Atb, Acciaieria Tubificio Bresciano, era diventata ipermercato e parcheggio senza che nulla fosse salvato di quella piccola Ansaldo d'élite. L'Ansaldo stessa aveva sbaraccato tutto. La malattia era lombarda, anzi padana.⁵⁵

Attualmente ciò che è rimasto del birrifico è stato riqualificato in quartiere residenziale ("Borgo Wührer"), i cui edifici, come capita spesso in questo genere di operazioni, sono rimasti invenduti e vuoti. Per un breve periodo è stata zona di movida e ciò può aver sfavorito indubbiamente l'acquisto e lo stanziamento di una certa fascia sociale (anziani e famiglie in primis), ma così come è stata di moda, improvvisamente non lo è stata più, e oggi è ancora possibile contemplare la desolazione di quel quartiere⁵⁶. Da altri edifici industriali sono stati ricavati centri commerciali: oltre che «capitale del tondino» Brescia può vantare di essere anche la capitale degli *shopping centre*⁵⁷. È un caso curioso quello bresciano: una città che vanta una ferrea etica del lavoro e che al contempo ne cancella la

⁵⁴ P. RUMIZ, *Il macero degli ingranaggi*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», martedì 23 agosto 2011, p. 43.

⁵⁵ Ibidem.

⁵⁶ Cfr. A. TRONCANA, *Wührer, il Borgo dimenticato prima la movida, oggi ladri e deserto*, in «Corriere della Sera», 29 ottobre 2014, http://brescia.corriere.it/notizie/cronaca/14_ottobre_29/wuhrer-borgo-dimenticato-prima-movida-oggi-ladri-deserto-adfef748-5f4b-11e4-a7a8-ad6fbfe5e57a.shtml. (Data ultima consultazione: 28 gennaio 2017).

⁵⁷ Ma pare che questo non sia il suo unico primato. Cfr. F. D'ABBRACCIO, A. FACCHETTI, E. GALESI, F. MINELLI (a cura di), *Atlante dei Classici Padani*, Brescia, Krisis Publishing, 2015: «La provincia col maggior numero di cantieri è Brescia, 2715 dichiarati nel 2014, seguita da Milano con 2550.», p. 45.

memoria più manuale e minuta. Si è instaurato un rapporto complesso fra la cittadinanza e la propria storia industriale: oggi paga le conseguenze di un'industrializzazione senza alcun controllo per quanto concerne lo smaltimento dei rifiuti tossici delle industrie locali (in particolare quelle riguardanti l'industria pesante, acciaierie in primis), divise tra ingenti spese sanitarie⁵⁸ e altrettanto ingenti preventivi per opere di bonifica la cui data d'inizio dei lavori è molto incerta⁵⁹. Ciò tuttavia sembrava non toccare in maniera pregnante le amministrazioni locali, che anzi nel corso degli ultimi anni (in particolare negli anni pre-Expo) hanno garantito concessioni per diverse opere di intervento: dalla nota BreBeMi, alla costruzione di nuovi centri commerciali e ipermercati. Un fenomeno che Rumiz stesso constata e fotografa nel suo divenire, fatto di spazi desolati e incertezza degli esiti territoriali:

Andammo al “Comparto Milano”, che nella pioggia appariva più desertico di Ground Zero a Manhattan. Non era un vuoto solo fisico. Lì tra le ruspe percepivo il fallimento della finanza creativa rispetto al mondo del “fare” dei nostri padri. L'angosciante non era tanto il vuoto, quanto l'incapacità di riempirlo con qualcosa di altrettanto valido e di non effimero. Le strutture portanti del laminatoio Lucchini – destinato a diventare ipermercato – erano ancora in piedi e un'ultima ciminiera resisteva nel cielo di quella che era stata una città fumante di nubi industriali. Il laminatoio, dove si era consumata l'epopea post bellica del tondino, mostrava fondamenta possenti e labirintiche come scavi pompeiani. [...] E io pensai che quello era forse l'ultimo cemento sano, prima che iniziasse l'epoca del calcestruzzo della malavita.⁶⁰

La descrizione di Rumiz è solo una parte, osservata più da vicino, del più generale fenomeno avvenuto nella pianura padana: i più recenti interventi sul paesaggio hanno contribuito a modificarlo ulteriormente, modificando anche l'approccio delle generazioni più giovani abitanti quel territorio che è stato definito “megalopoli padana”⁶¹. Ciò che

⁵⁸ Per quanto non ci sia una certa correlazione tra lo stato ambientale e l'incidenza dei tumori, è indubbio che la provincia di Brescia può “vantare” uno dei più alti tassi di casi tumorali in Italia. Cfr. A. TORNAGO, *Tumori a Brescia, è record italiano*, in «Il Fatto Quotidiano», 14 maggio 2014, <http://www.ilfattoquotidiano.it/2014/05/14/tumori-a-brescia-e-record-italiano-lepidemiologo-ora-via-i-vertici-dellasl/984771/>. (Data ultima consultazione: 28 gennaio 2017). Cfr. P. GORLANI, *Tumori, l'oncologo: «Temo l'aumento tra i nati negli anni Settanta»*, in «Corriere della Sera», 10 ottobre 2016, http://brescia.corriere.it/notizie/cronaca/16_ottobre_10/tumori-l-oncologo-temo-l-aumento-nati-anni-settanta-5541d722-8f0c-11e6-85bd-f14ac05199eb.shtml. (Data ultima consultazione: 28 gennaio 2017).

⁵⁹ Tra i lavori di bonifica più importanti ci sarebbe quello del sito della Caffaro, industria chimica alle porte della città (ma da considerarsi già nel centro cittadino); le fasi di organizzazione di messa in opera sono tuttavia piuttosto lente, visto che il sito è stato dismesso negli anni '80, cfr. P. GORLANI, *Brescia, bonifica Caffaro, cinque imprese rispondono al bando*, in «Corriere della Sera», 3 novembre 2016, http://brescia.corriere.it/notizie/cronaca/16_novembre_03/brescia-bonifica-caffaro-area-inquinata-impresebando-moreni-c06cd458-a19e-11e6-9c60-ebb37c98c030.shtml. (Data ultima consultazione: 28 gennaio 2017).

⁶⁰ P. RUMIZ, *Il macero degli ingranaggi*, p. 43.

⁶¹ Cfr. E. TURRI, *La megalopoli padana*.

infatti per la generazione di Turri o Rumiz è stato un mutamento irreversibile delle proprie coordinate spaziali e culturali, per i cosiddetti *millennials* (i nati fra gli anni '80 e i primi 2000) il paesaggio della pianura padana è assunto come dato di fatto. Per quanto possano aver sentito i discorsi delle generazioni precedenti sulla “cementificazione” e averli fatti propri, si tratta di argomenti per loro svuotati di senso, in mancanza di un confronto concreto con il paesaggio precedente (un confronto, noi crediamo, che non può limitarsi alla sola osservazione di fotografie d'epoca). Tuttavia, la nuova ondata di interventi sul paesaggio, precedentemente all'inaugurazione dell'Expo 2015 a Milano, deve aver scatenato qualcosa nelle coscienze degli abitanti della pianura padana, se da ciò è stato dato via a progetti editoriali come l' *Atlante dei classici padani*⁶². Nato quasi per gioco, con la creazione di una pagina Facebook dal titolo *Padania Classics*⁶³, il progetto fotografico di Filippo Minelli veniva pubblicato e condiviso sul *social network*, con foto di brutture del paesaggio padano. Successivamente gli autori si sono accorti che, riguardando tutte le immagini, vi sono dei *leitmotiv* costanti nella raccolta: i piloni di cemento, le strade in costruzione, le rotonde, i capannoni ormai in disuso, i centri commerciali e i parcheggi; tutto ciò sembra ormai diventato inconema⁶⁴ riconoscibile e caratteristico di quel territorio. Il nuovo approccio (diversamente dalla semplice denuncia di un paesaggio sconvolto) è quello dissacrante, di un rovesciamento comico nel contenuto ma in una veste seria e credibile, in una mescolanza di linguaggio retorico e altisonante con quello da pubblicità, tale da rendere una «iperrealtà linguistica che sfocia nel grottesco»⁶⁵. Nel progetto editoriale (realizzato grazie ad una campagna di *crowdfunding*⁶⁶) ad ogni fotografia è associata una breve didascalia che ne dovrebbe suggerire il senso, lì dove tuttavia il tono stesso e la scelta dello stile suggeriscono che non vi è senso in ciò che si sta vedendo. La “Macroregione” del Nord Italia, propugnata da una certa area politica, viene così smontata e mostrata in tutto il suo malessere, senza tuttavia evitare di riderci sopra. Ed è tanto più interessante in quanto «racconta i comportamenti umani attraverso le loro azioni sul paesaggio, da quelle più private a

⁶² F. D'ABBRACCIO, A. FACCHETTI, E. GALESI, F. MINELLI (a cura di), *Atlante dei Classici Padani*, Brescia, Krisis Publishing, 2015.

⁶³ Cfr. <https://www.facebook.com/padaniaclassics/>.

⁶⁴ Cfr. E. TURRI, *Il paesaggio degli uomini*.

⁶⁵ C. SALA, *Ideologia per immagini. Viaggio nei paesaggi ibridi della Macroregione*, in F. D'ABBRACCIO, A. FACCHETTI, E. GALESI, F. MINELLI (a cura di), *Atlante dei Classici Padani*, p. 9.

⁶⁶ Cfr. *Atlante dei Classici Padani*, p. 718-719.

quelle collettive e pubbliche [...] esaltandone l'irreparabile miseria, la paradossale grandiosità, la tragica ridicolaggine».⁶⁷

Si tratta dunque di un approccio legato a una nuova narrazione del territorio, che tuttavia non nega una consapevolezza rispetto a quanto avvenuto in termini di interventi edilizi, ma anzi proprio il ribaltamento grottesco esalta tutta la mancanza di senso del paesaggio e lo stile di vita che ad esso è legato⁶⁸.

Se la generazione di Rumiz è «la prima generazione d'Italia che guarda agli oggetti della sua infanzia come ad archeologia»,⁶⁹ quella degli autori dei "Classici Padani" (nati tra anni '80 e '90 – e cresciuti, peraltro non a caso, nel contesto bresciano –) osserva sì con sgomento⁷⁰, ma pur sempre con sguardo "nuovo", una modernità che diviene già essa stessa archeologia, che invecchia rapidamente – in pochi anni –, e che viene altrettanto rapidamente soppiantata da qualcosa di ancor più nuovo per rispondere a logiche di mercato ed edilizia che "facciano girare l'economia".

Proprio questo contesto in così costante mutamento ci pone di fronte al quesito di un nuovo approccio al paesaggio italiano. Facendo nostro quanto sostenuto da Vito Teti:

[...] cosa può esservi di più pervicacemente postmoderno di una terra, pure antica e arcaica, che viene frequentemente distrutta e sconvolta, rifatta e ricostruita ininterrottamente? Come non pensare a un luogo (o a un non-luogo) della surmodernità, a proposito di una regione dove le costruzioni si realizzano spesso in ambiti «deserti» e nascono già come rovine?⁷¹

Sebbene la riflessione di Teti sia in riferimento all'attuale paesaggio calabrese, ciò può valere più in generale anche per l'attuale paesaggio italiano. Per quanto il nuovo paesaggio contemporaneo invecchi così precocemente

⁶⁷ E. GALESI, *Il nome delle cose*, in F. D'ABBRACCIO, A. FACCHETTI, E. GALESI, F. MINELLI (a cura di), *Atlante dei Classici Padani*, p. 7.

⁶⁸ Per citare un esempio all'interno del volume, ivi, p. 144: «L'uomo della Piana coglie nel parcheggio la trascendenza quotidiana, a lui si rivolge commosso con inni di giubilo e devozione. Per questo diciamo grazie parcheggio per essere così ampio, per darci la possibilità di scegliere dove stare con la certezza di un approdo sicuro. Grazie parcheggio perché ci sei nei giorni feriali e in quelli festivi, [...] perché dentro di te non ci può capitare alcun male. Tu conosci i nostri cuori, guidi le tue genti e le raduni a lisca di pesce o in serie di file speculari. In te noi crediamo, perché ci hai disposto in modo ordinato a tua immagine e somiglianza. [...] Grazie parcheggio per farci sentire importanti, amati, richiesti, grazie per tutte le volte in cui ci fai capire con i tuoi modi discreti e magnanimi che anche per noi c'è un posto su questa terra. Grazie perché sei a raso, sotterraneo o multipiano e grazie perché in caso di acquisto o di consumazione le prime due ore sono gratis.»

⁶⁹ P. RUMIZ, *Il macero degli ingranaggi*, p. 43.

⁷⁰ Lì dove naturalmente v'è consapevolezza e sforzo di non abituarsi al paesaggio, considerato che per la maggior parte degli autoctoni si tratta di «un orizzonte disarticolato, quotidiano e conosciuto, rimosso [...] forse per la mancanza di una definizione.», in E. GALESI, *Il nome delle cose*, in *Atlante dei Classici Padani*, p. 7.

⁷¹ V. TETI, *Il senso dei luoghi*, p. 15.

[...] la geografia della memoria lavora dall'interno il territorio – ne rifunzionalizza ogni volta il passato – ma lo fa sempre più saldandosi ai flussi del globale. Così, nel paesaggio del presente, i *ressorts* storico-geografici (per dirla con Pierre Veltz) si mescolano allo scenario neutralizzato della «città infinita» sovvertendo i perimetri tradizionali: città e campagna, centro e periferia, abitati e vuoti industriali.⁷²

Nell'opera attuata dalla memoria dunque

È opportuno interrogarsi se i cosiddetti non-luoghi siano, pure nella loro anomia e a volte invivibilità, davvero spazi indefinibili, incontrollabili, spersonalizzati o invece non impongano all'individuo itinerari per costruire una diversa identità, per affermare una diversa presenza. [...] La sensazione è che invece negli spazi di transito e di passaggio il viaggiatore faccia i conti con la propria condizione e affermi diverse forme di riconoscimento.⁷³

L'uomo, posto in un qualsiasi contesto, necessariamente ne ricerca un senso; «il luogo continua ad affermare la sua esigenza sul non-luogo»,⁷⁴ ed è opportuno chiedersi dunque come – nel futuro più prossimo – i non-luoghi di Augé⁷⁵ saranno culturalmente caratterizzati, lì dove, a tutt'oggi, i centri commerciali sono costantemente pieni di persone. Non si tratta di giustificare un determinato stile di vita, ma piuttosto di comprendere che «il non-luogo è forse solo una bella immagine antropologica e letteraria, ma non corrisponde alla vita delle persone che, dovunque, sono impegnate in una ricerca di centro».⁷⁶

Il pregio di questo reportage di Rumiz consiste, dunque, nell'osservare come, a distanza di pochi anni da quel viaggio, luoghi marginalizzati ed esclusi sono stati pian piano riassorbiti culturalmente (nei modi, come si è potuto accennare, più svariati) dagli abitanti stessi. Tale processo è solo all'inizio e non in tutti i luoghi visitati da Rumiz è avvenuto:

[...] io mi staccavo dalla storia con la sensazione di essere solo all'inizio. I fantasmi dell'Italia dell'incuria erano un'infinità. La mia mappa traboccava di luoghi ancora da vedere. Ovunque andavo, la gente mi diceva “Venga a vedere”, e mi indicava miniere, tonnare, acciaierie, manicomi, ponti, fortezze, pale eoliche già dismesse e orrendamente immobili nel vento d'Appennino. E ancora porti, isole, funivie, depositi di scorie tossiche, baraccamenti militari, relitti. Paesi interi come Fadalto in

⁷² A. TARPINO, *Geografia della memoria*, p. 179.

⁷³ V. TETI, *Il senso dei luoghi*, pp. 19-20.

⁷⁴ Ivi, p. 19.

⁷⁵ Cfr. M. AUGÈ, *Nonluoghi: introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano, Elèuthera, 2009.

⁷⁶ V. TETI, *Il senso dei luoghi*, p. 19.

Veneto, abbandonato perché schiacciato dalla mole di un'autostrada in cima a piloni di cento metri.⁷⁷

Ogni situazione, naturalmente, è a sé, e tuttavia vi è un filo rosso che unisce l'una all'altra, per il quale «i luoghi e gli spazi, i luoghi e i non-luoghi nella società concreta si compenetrano reciprocamente, si oppongono o si evocano»;⁷⁸ un processo inevitabile di sintesi della memoria territoriale per ripensare il territorio stesso.

Diverso è il caso, nel paesaggio italiano, delle piccole stazioni ferroviarie, altri luoghi marginalizzati e ai quali si dedicherà attenzione nel prossimo capitolo.

⁷⁷ P. RUMIZ, *Lo sguardo parallelo*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», mercoledì 31 agosto 2011, p. 43.

⁷⁸ V. TETI, *Il senso dei luoghi*, p. 19.

6. Un centro divenuto margine: *L'Italia in seconda classe*

6.1. *Treni e stazioni, spazi acquisiti ma in mutamento*

Un ultimo reportage a cui si vuole dedicare attenzione in questa sede è *L'Italia in seconda classe*, un viaggio compiuto sulle tratte ferroviarie minori della penisola. Ci preme in particolar modo trattare questo reportage poiché se Rumiz, nel raccontare tale viaggio, è riuscito a fotografare l'inizio di un cambiamento, oggi è possibile metterlo a confronto col mutamento definitivamente compiuto, sia dirigenziale sia gestionale, avvenuto all'interno delle Ferrovie dello Stato negli ultimi dieci anni. Prima di addentrarsi nell'osservazione del resoconto rumiziano, ci sembra opportuno porre una premessa sull'approccio culturale che si è sempre avuto in Italia nei confronti della ferrovia e come, a partire da ciò, la forbice con lo stato attuale sia ancora più larga.

Benché la ferrovia non sia sempre esistita, e che anzi la sua introduzione, in Italia in particolar modo, abbia costituito un notevole cambiamento dell'assetto urbanistico di buona parte della penisola¹, nell'attuale percezione comune «il treno, la ferrovia, la stazione sono così fortemente presenti nel nostro immaginario che possiamo essere indotti a pensarli come un elemento permanente dell'esperienza umana».² Bisogna invece tener presente che nell'assetto del paesaggio c'è stato un “prima” e un “dopo” l'introduzione della ferrovia. Per quanto riguarda l'Italia, è possibile affermare che la ferrovia sia uno dei pochi casi di opera ingegneristica che viene vissuta a tutt'oggi con uno sguardo storicizzato, tenendo anche presente, proprio in virtù di ciò, che

Le modificazioni del paesaggio in passato erano lente, erano rapportate al ritmo dell'intervento manuale, paziente, prolungato nel tempo e quindi più facilmente assorbibili sia dalla natura che dagli uomini: l'elemento nuovo gradualmente si inseriva nel quadro psicologico della gente. [...] L'assorbimento delle modificazioni del paesaggio ha ordini di tempo diversi a seconda che riguardi il paesaggio in sé, le

¹ In particolare nel centro e nel sud Italia, cfr. E. TURRI, *Antropologia del paesaggio*, Venezia, Marsilio, (1974) 2008: «I vecchi centri dell'Italia centro-meridionale sono stati per secoli gli elementi coagulanti della vita locale, fulcri del paesaggio con le loro case aggruppate, tenute insieme sulle alture da ragioni antiche. Dopo l'unificazione le ferrovie e le strade hanno rotto il vecchio tessuto umanizzante e hanno precipitosamente fatto germinare nuovi centri in basso, accanto alle nuove vie di comunicazione. In alto i vecchi centri sono rimasti, quasi melanconici ruderi, spesso disabitati e impoveriti, inadatti alle nuove relazioni economiche con cui l'Italia meridionale si è, malamente, aperta al Nord.», p. 135.

² R. CESERANI, *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Genova, Marietti, 1993, p. 9. Si rimanda anche al più recente, ma di grande forza evocativa, R. VECCHIET, *Binari d'Europa. Viaggi in treno fra biblioteche e stazioni*, Pasian di Prato (UD), Campanotto, 2013.

sue forme [...]. Ma il tempo di assorbimento dipende dal tipo di intervento, dal grado di consapevolezza dell'uomo rispetto ai risultati che vuole raggiungere³

È indubbio che, come tutti i nuovi interventi, in particolar modo quelli riguardanti innovazioni di questo calibro, abbiano generato nei primi decenni non pochi disequilibri nelle popolazioni che si accostavano a questo nuovo mezzo.⁴ Tuttavia si può affermare che non vi è più memoria collettiva di quel trauma tecnologico, proprio perché la società è mutata con esso (di pari passo o in conseguenza del nuovo mezzo) in maniera definitivamente compiuta. Se infatti inizialmente la ferrovia ha rotto un equilibrio urbanistico (specialmente nei paesi del centro o Sud Italia arroccati sulle montagne) in poco tempo quell'assetto è mutato, e il paese si è "avvicinato" alla ferrovia, spostando il centro in modo da essere più facilmente raggiungibile dal nuovo mezzo. Con ciò non si vogliono giustificare meccanismi di speculazione edilizia o minimizzare la gravità di un fenomeno come l'abbandono degli antichi borghi, ma da un altro punto di vista, in una visione diacronica, è possibile notare come, anche in questo caso, la popolazione si sia adeguata al nuovo intervento sul paesaggio. Facendo un confronto con la più recente edificazione della rete autostradale si potrebbe dire che tale processo di adattamento da parte della società, avvenuto con la ferrovia, non è ancora risolto (non del tutto almeno, perché, come si è visto, è ancora in fase di mutamento e di ulteriori aggiunte). Riprendendo quanto sostenuto da Turri:

³ E. TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*, Venezia, Marsilio, (1979) 2014, p. 60.

⁴ Cfr. R. CESERANI, *Treni di carta*: «In tutti i paesi in cui fu introdotta la ferrovia [...] la reazione generale, soprattutto nei primi anni e nei primi contatti con il nuovo mezzo, fu una reazione di shock. Questo provocò, sul piano psicologico così come nella sensibilità, forti divaricazioni interiori e una netta polarizzazione nelle prese di posizione ideologica. Si contrapposero, o alternarono bruscamente, le espressioni di entusiasmo, di orgogliosa affermazione delle potenzialità tecniche ed economiche della nuova scoperta e di utopica fede nelle capacità dell'uomo di dominare la natura e risolvere molti dei mali sociali, ma anche espressioni di forte timore, di angoscia per le dimensioni nuove dell'esperienza (e in particolare di quelle del tempo e dello spazio) che il nuovo mezzo portava con sé. L'impressione che lo strumento meccanico, veloce e rumoroso, potesse mettere in difficoltà l'equilibrio biologico interno del corpo umano e il suo sistema sensoriale, con vere e proprie alterazioni di carattere patologico, o che potesse violentare la natura o sfuggire con la sua potenza alle forze umane chiamate a guidarlo e dirigerlo, fu molto forte e diffusa.», p. 20. Per la percezione oltreoceano cfr. anche G. P. BRUNETTA, *In viaggio per Trenolandia*, in *Un treno lungo un sogno*, a cura di G. P. BRUNETTA, San Giovanni in Persiceto : Comuni di San Giovanni in Persiceto, Crevalcore, Sant'Agata Bolognese, 1987: «In genere, dal suo primo apparire il treno provoca traumi e ferite profonde nell'habitat ideale della cultura americana. La sensazione più forte e immediata, che rimbalza in modo ossessivo nelle pagine di molti letterati, è quella della profanazione dello spazio edenico, dello sconvolgimento di modelli di vita tesi a conservare intatti i nuclei di un'utopia bucolico pastorale mantenuta per secoli. Dagli scritti di Hawthorne, Emerson, Thoreau, Withman, fino a quelli di Hemingway, l'ingresso della locomotiva nel paesaggio ha il fascino e la terribilità del manifestarsi di una creatura ctonia e produce lacerazioni simili a quelle di una lama di un'accetta sul legno degli alberi del bosco.», p. 9.

Se si considera invece il tempo di assorbimento delle modificazioni rispetto all'uomo che nel paesaggio modificato deve vivere, il discorso si fa ovviamente più vago ma anche più crudele, allorché modificazione vuol dire sradicamento, inadattabilità al quadro mutato. L'autostrada che passa accanto all'antico villaggio del Sud sarà assorbita nel paesaggio socio-economico solo quando si trasformerà, nei modi sottintesi dall'autostrada (che è espressione di un modo di vita e di produzione industriale), la società che in quel borgo vi abita.⁵

Per tale ragione la ferrovia è percepita come un elemento ormai integrato nel paesaggio, diversamente dall'autostrada, proprio perché siamo figli di una società industrializzata e viviamo quel mezzo di trasporto come se fosse sempre esistito. A suo favore vi è anche il fatto che «la ferrovia segna l'ultima alleanza tra funzionalità ed estetica»⁶: vedere edifici in mattoni rispetto al più recente cemento armato li rendono più concilianti con gli elementi circostanti, ma in tal caso non si tratta più di un discorso sulla velocità del mutamento ma sulle sue modalità⁷. Se inizialmente – una volta assestatosi lo sguardo sulla ferrovia – essa è stata vista come un'opportunità per incrementare non solo l'economia, attraverso il trasporto delle merci su rotaia, ma anche come occasione per ridurre le distanze tra vari luoghi (favorendo in tal modo un incremento del turismo⁸, molto fortunato nel nostro paese), successivamente è entrata come elemento costante non solo nella letteratura, ma anche e soprattutto nel cinema e nei testi di musica leggera. Non a caso infatti, dall'unità d'Italia fino alla prima metà del Novecento vi è stato un incremento notevole della rete ferroviaria della penisola:

Nel 1861 l'Italia unita aveva 2.189 km di ferrovia contro i 9.439 della Francia e i 14.595 dell'Inghilterra. Dopo l'unità ci fu un forte balzo in avanti, con impiego di capitali statali ma ancor più di capitali privati, su iniziativa e pressione dei gruppi politici e degli interessi economici locali. Ecco le tappe: 8.000 km nel 1870, 12.000 nel 1885, 18.500 nel 1905.⁹

⁵ E. TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*, p. 61.

⁶ P. RUMIZ, *L'Italia in seconda classe*, Milano, Feltrinelli, (2009) 2015⁴, p. 74.

⁷ Cfr. E. TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*, p. 62.

⁸ Cfr. P. BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo*, Bologna, Il Mulino, 2001: «Importantissima fu la costruzione delle ferrovie, le quali fornirono uno stimolo immediato alla crescita delle stazioni balneari sia nei centri già esistenti sia in quelli di nuova formazione, portando nelle città di villeggiatura la classe media e, in un secondo tempo, quella operaia. Ovviamente i piani di sviluppo della rete ferroviaria avevano come obiettivo quello di collegare i vari porti commerciali con le attività minerarie e industriali e non quello di incoraggiare il traffico dei bagnanti, anche perché il turismo era un'attività con caratteristica stagionale molto marcata [...]. Ma proprio la vicinanza fra le città del lavoro, fra cui i centri portuali e quelle delle vacanze [...] permise un duplice utilizzo della rete ferroviaria e consentì soprattutto alle seconde di giovare di tale infrastruttura ben prima di avere la forza economica per finanziarla.», p. 108.

⁹ R. CESERANI, *Treni di carta*, p. 12.

Ed infine «nel 1940 si raggiunse l'apice: 42mila chilometri di rete»,¹⁰ a testimonianza di come, e a che livelli, la rete fosse capillare.

Si diceva, appunto, che la ferrovia è entrata nell'immaginario anche grazie a tanta letteratura, cinematografia e musica nel corso del Novecento. Vi sarebbe molto da dire sull'immagine che queste forme d'espressione hanno restituito del treno, ma in questa sede ci limitiamo ad accennare al fatto che il treno è sempre stato luogo di incontro, di sviluppo di storie e accadimenti e che ha rappresentato una parte consistente della storia sociale e politica non solo del nostro paese, ma dei paesi industrializzati in generale¹¹.

Oltre alla ferrovia vera e propria, anche la stazione ferroviaria ha ormai assunto statuto di storicità: basti pensare, ad esempio, che buona parte delle stazioni tra Lombardia e Veneto sono state progettate ed edificate durante la dominazione austriaca a cui poi sono subentrati ulteriori interventi durante il periodo fascista¹².

Eppure anche la stazione, come la ferrovia, per quanto ormai siano spazi consolidati entro il paesaggio italiano (urbano e non), negli ultimi anni sta subendo un nuovo processo di modificazione, che ha a che fare con la recente introduzione (da circa una decina d'anni o poco più) dell'Alta Velocità. Facendo un'equazione si potrebbe dire che la strada stia alla ferrovia come l'autostrada all'alta velocità; si tratta perciò di un intervento di portata, se non proprio epocale, piuttosto incisiva sul paesaggio e sui modi di utilizzo della ferrovia. Basti pensare al solo fatto che in alcune parti d'Italia la costruzione della Tav è stata oggetto¹³ (e in altre aree lo è tutt'ora) di proteste e

¹⁰ P. RUMIZ, *L'Italia in seconda classe*, p. 115.

¹¹ Per maggiori approfondimenti sul tema in ambito cinematografico rimando al volume, già citato, curato da G. P. Brunetta, *In viaggio per Trenolandia*, in *Un treno lungo un sogno*. Per quelli in ambito letterario invece cfr. P. PELLINI, M. POLACCO, P. ZANOTTI, *Strade ferrate. La tematica del treno e della ferrovia nei testi di Jules Verne, Gabriele d'Annunzio, Gabriel García Márquez e parecchi altri scrittori*, Pisa, Nistri-Lischi, 1995. In particolare l'introduzione di Ceserani, ove scrive: «Non pochi sono i testi che rappresentano il treno come simbolo del progresso, del cammino ormai diritto e accelerato delle società umane, con l'aiuto della tecnologia, verso nuove frontiere e conquiste della modernità. Di qui una tradizione culturale e letteraria, anch'essa consistente, di connotazioni positive del treno, della ferrovia, della velocità dei viaggi, delle arditezze delle linee che attraversano le pianure e i monti d'Europa e poi di quelle transcontinentali e transiberiane, del lusso e dell'avventurosità esotica dell'Orient-Express, dell'eroica operosità dei macchinisti, dei fuochisti, dei costruttori di massicciate e posatori di binari [...]. Poesie entusiastiche di scrittori di chiara adesione democratica e progressista, storie e canzoni del West, mitologia futurista, musei della scienza e della tecnica, collezionismo, canzoni sovietiche della rivoluzione intitolate *Locomotiva nostra non ti fermar*: è tutto un patrimonio culturale e testuale che rientra in questa tradizione.», ivi, p. 10.

¹² Le stazioni di Milano e Venezia ne sono due chiari esempi, per maggiori approfondimenti si rimanda a E. COLLENZA, *L'architettura della stazione ferroviaria*, Roma, Officina Edizioni, 2007.

¹³ Cfr. F. VALLERANI, *Italia desnuda. Percorsi di resistenza nel Paese del cemento*, Milano, Unicopli, 2013: «Il caso del collegamento veloce tra Bologna e Firenze è davvero emblematico e può essere sintetizzato nell'icastica definizione "la guerra tra la Velocità e l'Appennino", in cui gli infiniti orizzonti, con valli, boschi, pascoli e ruscelli, che apparivano a milioni di viaggiatori dai finestrini dei convogli lungo la vecchia linea, oggi sono scomparsi dentro un unico tunnel [...].», p. 77.

contestazioni da parte della cittadinanza locale, nel timore (giustificato) che un intervento di simile portata provochi non pochi squilibri al territorio circostante.

Tale processo non riguarda soltanto le tratte ferroviarie – il cui mutamento comprende, principalmente il taglio (e in taluni casi lo smantellamento) di molte tratte minori a vantaggio della linea più veloce che unisce i grandi centri, collegando molto più rapidamente e in maniera più efficiente i secondi ma rendendo totalmente marginali ed esclusi i primi dalla geografia economica del paese – , ma anche le stazioni stesse che, nel programma di pianificazione dell’alta velocità è stato previsto che circa in un centinaio di esse si dovesse intervenire con un piano di *re-styling* dei locali della stazione stessa. È il cosiddetto progetto “Centostazioni”¹⁴, che prevede «un restyling in chiave moderna, [con] un’accurata scelta dei materiali e delle finiture».¹⁵ Queste cento stazioni infatti hanno subito tutte una riqualificazione molto simile tra loro, in modo tale da essere piuttosto uniformi nell’aspetto. Se da un lato tale rinnovamento (che comprende principalmente l’introduzione di nuovi negozi, per lo più marchi internazionali) fa sì che «i luoghi s[ia]no più accoglienti e rassicuranti»,¹⁶ dall’altro muta il rapporto che le persone hanno con la stazione ferroviaria. A guardarle oggi, infatti, le stazioni parrebbero quasi degli aeroporti, con l’unica differenza che non vi sono metal detector e che almeno negli aeroporti vi sono le panchine.¹⁷ Già Rumiz, come si vedrà, ha constatato questo fenomeno di mutamento ancora nel 2002, periodo di particolare transizione nell’assetto della gestione e della tecnologia della ferrovia, la cui unica spia per gli utenti delle ferrovie erano una serie di disagi e incidenti sulle tratte¹⁸.

Detto ciò non si vuole in questa sede denigrare in toto l’iniziativa dell’alta velocità, che in molti casi anzi ha permesso di collegare più rapidamente il Nord e il Sud del paese; tuttavia ci si chiede perché, per la Tav, debba essere sacrificata (con disagi continui in termini di ritardi e mezzi ormai vecchi e sporchi) la rete regionale e locale. Non ci è

¹⁴ Per maggiori approfondimenti è possibile visitare il sito ad esso dedicato: www.centostazioni.it. (Data ultima consultazione: 8 febbraio 2017).

¹⁵ Ivi, <http://www.centostazioni.it/cst/Azienda/Mission/Riqualificazione,-valorizzazione-e-gestione>. (Data ultima consultazione: 8 febbraio 2017).

¹⁶ M. PAOLINI, *Premessa*, in P. RUMIZ, *L’Italia in seconda classe*, p. 9.

¹⁷ Anche se va detto che da qualche anno in alcune stazioni, a Milano Centrale o Roma Termini per esempio, sono stati posti dei tornelli che separano il resto della stazione dallo spazio d’accesso ai binari, cfr. http://milano.repubblica.it/cronaca/2014/08/06/news/milano_in_stazione_centrale_tornano_le_transenne_per_arrivare_ai_binari-93202764/. (Data ultima consultazione: 8 febbraio 2017)

¹⁸ Cfr. M. GABANELLI, *Puntuale come un treno*, in *Report*, puntata del 07/10/03, Rai Tre, <http://www.report.rai.it/dl/Report/puntata/ContentItem-c232c69b-9b14-4a77-b6b8-7379f6eb497f.html>. (Data ultima consultazione: 4 febbraio 2017).

ancora possibile avere una risposta da questo punto di vista. Ci vorrà del tempo prima di capire il modo in cui ci si accosterà a questo mezzo e allo spazio delle stazioni del tutto modificato. Per ora si può affermare che, se il piano delle Centostazioni prevede, presumibilmente, di modificare quello spazio di attesa dei treni in «punti nevralgici della vita cittadina e cornice ideale per eventi culturali e di intrattenimento, campagne pubblicitarie o promozionali»,¹⁹ a noi suggerisce l'idea di uno spazio puramente commerciale, di passaggio, simile o pari ad uno *shopping centre*, un non luogo a cui dev'essere ancora data un'identità. Nel frattempo, le altre migliaia di stazioni che non rientrano nel programma dell'alta velocità vengono chiuse, subiscono tagli del personale e lentamente e inesorabilmente vengono abbandonate al loro destino. In compenso vi è, dall'altra parte, il tentativo di creare un'immagine, piuttosto retorica, dei treni ad alta velocità come la naturale prosecuzione "evolutiva" della ferrovia italiana, mischiando forme di *amarcord* con l'immagine dei nostri nonni con la valigia di cartone, fermi nella loro piccola stazioncina, con scenari di lusso ed efficienza che è possibile trovare sui treni ad alta velocità.²⁰

Infine, in tal mutamento, va sottolineato un altro aspetto che ci differenzia dagli altri paesi europei: mentre le piccole stazioni sono lasciate a sé stesse, il progetto dell'alta velocità comprende non solo la riorganizzazione delle stazioni esistenti, ma la costruzione *ex novo* di stazioni adibite soltanto all'alta velocità: Torino Porta Susa, Firenze Belfiore, Roma Tiburtina, la Mediopadana di Reggio Emilia²¹, e infine la più grande – dagli esiti urbanistici piuttosto incerti, poiché alquanto scollegata sia dalla città di Napoli che dai centri limitrofi, già densamente edificati – quella di Napoli-Afragola.²² Nonostante le perplessità che potrebbero sorgere rispetto a questo tipo di iniziativa,

l'Italia è il primo ed unico paese al mondo ad avere concepito e realizzato stazioni "dedicate" al servizio Alta velocità, decentrate rispetto a quelle storiche. I progettisti scelti sono però nomi eccellenti, quasi sempre star internazionali, che consentono di

¹⁹ In <http://www.centostazioni.it/cst/Azienda/Mission/Riqualficazione,-valorizzazione-e-gestione>. (Data ultima consultazione: 8 febbraio 2017).

²⁰ Un esempio, in tal senso, è riscontrabile in uno spot pubblicitario realizzato pochi anni fa per l'azienda statale dal noto regista Pupi Avati, dal titolo *Frecciarossa 1000, così bello che non vorresti scendere mai*, visibile a questo link: <https://www.youtube.com/watch?v=khM10Wd1ATI>. (Data ultima consultazione: 8 febbraio 2017).

²¹ Cfr. I. CICCONI, *Il libro nero dell'Alta Velocità. Ovvero il futuro di Tangentopoli diventato storia*, Roma, Koinè, 2011, p. 87.

²² Cfr. O. LUCARELLI, R. SIANO, *Ecco la stazione dell'Alta velocità di Napoli-Afragola, aprirà entro fine maggio 2017 e sarà la più bella d'Italia*, in «La Repubblica», 2 febbraio 2017, (data ultima consultazione: 8 febbraio 2017), http://napoli.repubblica.it/cronaca/2017/02/02/foto/ecco_la_stazione_dell_alta_velocita_di_napoli-afagola_aprira_a_giugno_2017_e_sara_la_piu_bella_d_italia-157414437/1/#1.

spostare l'attenzione mediatica sul progetto del famoso architetto e nascondere l'assurdità della dislocazione delle stazioni stesse e la loro scarsa utilità ai fini dell'effettivo miglioramento del servizio ferroviario.²³

Sono, dunque, ulteriori interventi sul paesaggio, strettamente legati al mezzo ferroviario che pareva ormai consolidato nella percezione collettiva. Di per sé lo è ancora, considerato il ridotto numero di cittadini che manifestano il proprio dissenso rispetto a questo tipo di opera che «devasta un paese che Dio ha costruito per regalare al mondo il lusso della lentezza», ma intanto «il paese [...] senza indignazione e senza rabbia, tace e sta a guardare»²⁴. In tal senso il reportage di Rumiz inquadra sotto vari aspetti i prodromi di questo fenomeno di cambiamento, il cui esito è tutt'ora in divenire.

6.2. La “Transitaliana”: “L'Italia in seconda classe”

Rispetto ai due reportage affrontati precedentemente, *L'Italia in seconda classe* risale a circa una decina di anni prima. Si tratta di un reportage realizzato nel 2002 sulle tratte ferroviarie minori della penisola (viaggiando rigorosamente in seconda classe), pubblicato a puntate per «La Repubblica»; solo diversi anni dopo (nel 2009) ne è stata tratta una pubblicazione in volume, in seguito al grave incidente ferroviario avvenuto alla stazione di Viareggio nel giugno dello stesso anno²⁵. Rumiz non compie questo viaggio da solo: insieme a lui c'è il misterioso compagno di viaggio 740 (soprannominato così in onore de «la Sette e quaranta, la più straordinaria locomotiva italiana»²⁶) che solo nel corso della narrazione si scoprirà essere Marco Paolini. Scelta non casuale, poiché Paolini infatti è

Figlio di un “muso nero”, un macchinista su locomotive di linea. Un marchio genetico. I bambini comuni adorano automobiline, betoniere e scavatrici. Lui no, il suo giocattolo è il demone con il fuoco dentro. La sua donna è la macchina nera che respira: la locomotiva.²⁷

²³ I. CICCONE, *Il libro nero dell'Alta Velocità*, p. 88.

²⁴ P. RUMIZ, *L'Italia in seconda classe*, pp. 12-13.

²⁵ Cfr. <http://www.inmarcia.it/processo-di-viareggio>. Un incidente ferroviario il cui epilogo giudiziario sembrerebbe giungere soltanto ora, cfr. <http://www.internazionale.it/notizie/2017/01/31/strage-viareggio-condannati>. (Data ultima consultazione 7 febbraio 2017).

²⁶ P. RUMIZ, *L'Italia in seconda classe*, pp. 19-20.

²⁷ Ivi, p. 19.

Non a caso, già dalla premessa di Paolini a inizio volume, il lettore percepisce nelle sue parole un senso di nostalgia²⁸ per un certo tipo di viaggio, di treno e di stazione:

[...] 4. Controllo visivo al tabellone elettromeccanico delle partenze con sobbalzo emotivo al cambio fruscianti delle destinazioni, degli orari e dei binari indicati. [...] 7. La campanella Leopolder comincia a suonare, quasi tutti sanno che il treno arriverà solo dopo che avrà smesso: ancora qualche secondo, forse in silenzio o forse coperto da un altro annuncio dell'altoparlante, poi il treno riempirà campo visivo e campo sonoro e infine si fermerà di fianco a noi sul marciapiede, ma mai o quasi mai proprio dove pensavamo. Comincia così, di solito, un viaggio in treno. O forse dovrei dire "cominciava": prima di internet, della prenotazione obbligatoria, quando la ferrovia era "servizio pubblico", termine obsoleto e fuori mercato.²⁹

Si può dire che, attualmente, quasi nessuna stazione italiana (almeno tra quelle più grandi) possiede più il tabellone elettromeccanico (sono stati tutti sostituiti da quello elettronico) e che il passeggero non sente più da molto tempo la campanella Leopolder.

Tutto il viaggio è pervaso, quindi, da questo senso di nostalgia per un mezzo che sia Rumiz che Paolini hanno la sensazione stia per scomparire (nella sua essenza, non nella materialità), di fronte all'incalzante avanzata della rete per l'Alta Velocità (all'epoca in cui Rumiz scrive si è solo all'inizio di quel processo di mutamento in cui comparvero i primi treni veloci, all'epoca i cosiddetti *Eurostar*, poi diventati successivamente *Frecce*). Lo stesso Rumiz sente di avere un rapporto molto stretto (seppur non in egual misura a Paolini) con la ferrovia

Non ho locomotive nella genealogia, ma so di venire da una città di grandi ferrovie perdute: Trieste, quella dell'Orient Express, dei treni pieni di fumo per Sofia e Vienna. Oggi è quasi un binario morto, eppure le sue linee restano le più belle d'Italia. Volano tra le vigne e il mare, tra Alpi e Danubio. Treni di frontiera, dove basta uno scambio per incontrare l'Altrove.³⁰

Poiché Rumiz proviene da un luogo "di frontiera" anche questo reportage (come molti altri dell'autore triestino) è permeato dal richiamo dell'Altrove, a partire dalla stessa impostazione del viaggio: «un'idea corsara. Percorrere 7480 chilometri, come la Transiberiana dagli Urali a Vladivostok»³¹. Questo paragone con la Transiberiana è costante, al punto tale che alla conclusione di ogni tappa viene rigorosamente indicato

²⁸ Lo si percepisce anche guardando il suo spettacolo su questo tema, successivo al viaggio con Rumiz, *Binario illegale*, cfr. https://www.youtube.com/watch?v=1HO_JjMe6o4. (Data ultima consultazione: 4 febbraio 2017).

²⁹ P. RUMIZ, *L'Italia in seconda classe*, pp. 5-6.

³⁰ Ivi, p. 20.

³¹ Ivi, p. 18.

quanti chilometri mancano alla fine del viaggio;³² non solo: spesso l'autore tende a fare paragoni con quello che accadrebbe se davvero fossero sulla Transiberiana:

A quest'ora, se fossimo davvero sulla Transiberiana, un'inserviente tettona con i capelli raccolti a bulbo ci porterebbe una vodka. 740, il compagno sconosciuto, fa il conto dei chilometri percorsi: oltre duemila, con i traghetti. Come dire che abbiamo passato Novosibirsk e ci avviamo gloriosamente verso Krasnojarsk e le prime montagne dell'Asia.³³

In diversi punti del reportage si trova questa creazione di “spazio nello spazio” (di cui si è già accennato nel secondo capitolo) in cui l'autore, nel descrivere un determinato contesto, propone un suo paesaggio mentale: rievoca luoghi (soprattutto a Oriente) che gli sembrano coincidere, anche se apparentemente nulla sembrerebbe poter coincidere tra un paesaggio secco e luminoso della Sicilia con quello delle lande infinite del continente asiatico; o anche quello di un viaggio fatto in precedenza:

Scende la notte e mi appaiono una mezzaluna turca, una bici e una birra imperlata. È il paradigma della Trieste-Istanbul. Quel viaggio su due ruote del 2001 mi perseguita, ne vivo il confronto in ogni riga del mio notes. Mi dico che non poteva esserci viaggio più perfetto. Ma è un attimo, perché la meraviglia dell'attimo presente vince sul ricordo: oltre la penombra delle colline [...] immensa, fosforica nel cielo viola, compare un'altra fantastica icona. L'Etna, il Dio Vulcano.³⁴

Anche il compagno di viaggio non è esente da una fuga verso l'Altrove: sebbene sia fisicamente lì, accanto all'autore, la sua mente è a migliaia di chilometri di distanza. Anche qui la categoria del tempo non domina, ma è dominata dallo spazio, sia esso in percorrenza durante una tratta, o in punti fermi tra un treno e l'altro

Paolini è più felice di un bambino; ha trovato il “muso nero” che è in lui. Quando lo chiamo, non risponde. È lontano, sta viaggiando dalle parti del Lago Bajkal, a nord delle montagne del Sinkiang. Sta viaggiando: è entrato in quel misterioso gerundio dell'anima che è l'eterno presente del viaggio.

Solo verso la fine, dopo aver percorso quasi tutta la penisola, i due viaggiatori si rendono conto di essere completamente liberi dal dominio del tempo. L'unica variante che muta è lo spazio: la distanza o il tipo di treno. Tuttavia sembra essere uno spazio infinito, perché privo di una meta precisa. Diversamente dalla Transiberiana, la *Transitaliana* di Rumiz non ha scopo, se non quello di percorrere gli stessi chilometri

³² Ad esempio: «[Mancano 3068 chilometri]», *ivi*, p. 93.

³³ *Ivi*, p. 42.

³⁴ *Ibidem*.

della tratta russa, in un modo o nell'altro. Al punto tale che proprio questa riflessione, sulla sua libertà dal tempo, avviene su una tratta improvvisata, non prevista nel percorso originario, ma ugualmente possibile nel rispetto del giusto chilometraggio, ovvero l'espatrio: la tratta Verona-Monaco di Baviera, per vedere «come funziona l'Altro mondo, quello dove il capotreno si chiama Zugführer»

[...]il tempo sembra fermarsi. Ed è strano. Viaggiamo da diciannove giorni appesi alla tirannia di un libretto orario, ma le ore non hanno più senso per noi. È da parecchio che le nostre giornate si dilatano, ma solo oggi ne comprendiamo il motivo. Il nostro non è un viaggio, è un vagabondaggio. Non ha il risucchio della fine, l'accelerazione terminale che travolge. [...] Me ne accorgo sul treno per Monaco. L'assenza di una meta, il ritmo sincopato, [...] ci ha portato fuori dal tempo. Pedalando verso Istanbul, ogni tappa era una corsa verso la mezzaluna turca. Qui no. Ogni giornata, ogni treno, sono un viaggio a sé. Uno spazio che si apre al mattino con la mitragliata dell'obliteratrice sul biglietto e si chiude la sera con il rumore delle scarpe buttate sul pavimento d'una stanza d'albergo.³⁵

Nell'infinito spazio del viaggiare, le giornate non sono scandite dal tempo, ma proprio dallo spazio che intercorre tra l'utilizzo di un treno rispetto a un altro. Il tempo diviene puramente secondario. Anche in questo caso il confronto con il ricordo di un precedente viaggio sembra inevitabile. Lì dove invece non si sovrappone un ricordo o un luogo della mente dell'autore, il riferimento al paesaggio descritto viene reso attraverso esempi letterari

Il trenino per Sassari mette in fuga fagiani e pernici, infila l'onda lunga della prateria [...] sotto nubi basse, nere, quasi atlantiche, entra in solitudini peruviane, sfiora alberi di sughero, sembra la locomotiva di García Márquez che spaventa gli indios in *Cent'anni di solitudine*.

Lo spazio si dilata enormemente, restituendo al lettore un fascino ancora maggiore del luogo descritto dall'autore. Ancor più interessante diviene questo approccio allo spazio, se si tiene presente che Rumiz scrive quasi sempre in movimento: la locomotiva si muove e il paesaggio scorre, ma è come se l'autore restituisse, nella scrittura, dei fotogrammi immobili di ciò che contempla. Va notato anche che il più delle volte Paolini e Rumiz riescono a viaggiare in cabina di guida insieme al macchinista e che quindi la percezione è ancora diversa rispetto a quella di un normale viaggiatore («in cabina di guida realizziamo che nessun passeggero al finestrino saprà mai la magnificenza di questa penetrazione frontale del paesaggio»³⁶).

³⁵ Ivi, pp. 126-127.

³⁶ Ivi, p. 48.

Se è vero che il treno «è una visione laterale della vita»,³⁷ questo reportage permette di scoprire come effettivamente la ferrovia (diversamente dalla nuova Alta Velocità che cerca di passare sempre in modo rettilineo, a prescindere da qualsiasi oggetto gli si pari davanti) abbia sempre seguito la conformazione orografica di ciascun territorio. Proprio la visione laterale fa notare come, essendo la maggior parte del territorio nazionale di carattere montuoso, sia importante il posto in cui ci si siede per contemplare il paesaggio:

Sei in un labirinto che ti disorienta: credi di avere il paese sulla destra, poi entri in galleria e quando ne sbuchi te lo ritrovi a sinistra. Scopri che dentro la montagna la talpa ha fatto un giro interno su se stessa per guadagnar quota e in un attimo si ritrova sull'altro versante della montagna.³⁸

In maniera quasi sensuale il treno talvolta diviene una mano che accarezza il profilo della montagna o gli elementi che si trovano presso la ferrovia. Il contatto con il treno sembra talmente spontaneo da poter giustificare il perché quest'opera di ingegneria non sia discordante col paesaggio; anzi spesso tende a conciliarsi con esso, al punto che non è la ferrovia a modificare il paesaggio, ma il territorio stesso a imporre al mezzo di cambiare via

La motrice che fa il giro dell'Etna non è una bomboniera per turisti. Si chiama *Imba* ed è sgangherata e ruspante come un vecchio bracco pulcioso carico di gloria dopo una vita a caccia di lepri. Parte dalla città alta tagliando il pendio vulcanico con perfezione euclidea, e poiché quel pendio è pieno di case, eccolo che sfiora terrazze, lambisce panni stesi, accarezza donne in vestaglia, urta pignatte che sfrigolano, getta occhiate indiscrete su vasche da bagno o camere da letto. È una Spaccanapoli, con in più gli alberi di fico. [...] Da lassù scopriamo che la nostra è una ferrovia errante. Una colata ha coperto le rotaie, e per farla continuare hanno dovuto spostare il tracciato a valle di qualche decina di metri.³⁹

A maggior ragione, in territori molto aspri e difficili, non è possibile fare altrimenti. Nella Sila, ad esempio, le impervie condizioni spingono i macchinisti ad avere una competenza del territorio e del loro tratto ferroviario che probabilmente supera quella di molte autorità “competenti” delle ferrovie statali. È naturale che una pratica quotidiana di questo genere rende esperti i ferrovieri, che in qualche modo rappresentano la colonna portante di un sistema sempre più in disfacimento e sull'orlo dello smantellamento:

La pendenza della discesa aumenta, oltrepassa il cinquanta per mille, il doppio dei treni normali. Ci aggrappiamo ai sedili, siamo su un aliante che vola sulla valle del

³⁷ E aggiunge Paolini: «Se sbagli lato sei fregato», *ibid.*

³⁸ *Ivi*, p. 31.

³⁹ *Ivi*, pp. 48-49.

Crati come Faust in fuga con il mantello di Mefistofele. Una curva pazzesca, poi è un tuffo in una galleria grondante acqua. Dentro c'è una fonte così potente che la senti ruggire nel buio. “Ogni ferroviere ha la sua sorgente segreta”, spiega il macchinista. [...] D'autunno, quando piove e le foglie cadono sulle rotaie, formano una poltiglia tale che frenare è impossibile. Se freni, infatti, il treno accelera. “A qualcuno dei nostri sono venuti i capelli bianchi per la paura”, racconta il macchinista. Il pericolo di deragliamento è micidiale. Per questo, a ogni stazione, c'è una via di fuga: un binario morto che parte per la tangente in contropendenza, in caso di rottura freni. Con le due rotaie cosparse di sabbia e lo scambio sempre in posizione di sicurezza.⁴⁰

Tuttavia, tale capacità e conoscenza non viene mai premiata, anzi, si cerca di eliminarla: forse perché troppo specifica, quindi più costosa, o perché in contesti troppo particolari e quindi non raggiungibili dalle masse; di fatto il primo passo per la dismissione di una linea è sempre quello di smantellare, lentamente, le piccole stazioni, iniziando a tagliare su quel personale (i cosiddetti *casellanti*) che dovrebbero presidiare e controllare il passaggio giornaliero dei treni:

Il treno si ferma in stazioncine deserte senza capostazione, senza biglietteria. Alcune sono murate, altre distrutte dai vandali. Sempre i banditi? No, la globalizzazione. Sono i rami secchi, potati dai governatori dei flussi. In burocratese si chiamano stazioni “impresenziate”, astuto eufemismo per mascherare lo smantellamento. La fine dei territori comincia così, con il bar e la panetteria che chiude, il parroco che se ne va, poi con le stazioni del silenzio.⁴¹

La perdita di memoria passa, dunque, anche dalla perdita di utilizzo di un edificio, precedentemente posto a piccola stazione. Il territorio nazionale è, attualmente, costellato di queste piccole case cantoniere che vengono lasciate a sé stesse, all'incuria e al degrado, salvo rari casi di riscoperta e riuso che, si auspica, non siano più così rari di qui ai prossimi anni⁴². Caso interessante è quello siciliano: non solo le piccole stazioni, ma anche le principali sembrano lasciate a sé stesse, nonostante la loro innegabile bellezza:

Quella di Agrigento è una sublime illusione ottica. Una monumentale torta barocca decorata di panna e meringa. I binari stanno due piani sotto l'atrio. Come Lisbona Centro, ma all'incontrario. Lì devi salire venti metri di gradini; qui, quando cerchi le pensiline, trovi una tromba delle scale in discesa, ben mimetizzata oltre una porticina

⁴⁰ Ivi, pp. 60-61.

⁴¹ Ivi, p. 25.

⁴² Già lo stesso Rumiz ne cita alcuni, all'uscita del volume nel 2009: «Poi capitano le sorprese. Nella stazione di Ficuzza, sulla linea di montagna Palermo-Corleone, una cooperativa di giovani ha aperto un ristorante con camere che funziona a meraviglia. La stazioncina sopra il castello di Miramare a Trieste è un pezzo d'antiquariato miracolosamente intatto; una palazzina austriaca di un secolo e mezzo, appena restaurata, sorvegliata solo dagli innamorati e stranamente sfuggita ai predoni.», ivi, p. 15.

a vetri. Non diresti mai che da questo scantinato rusticano partono i percorsi ferroviari più lunghi d'Italia Agrigento-Milano, e anche oltre.⁴³

La vittoria della gomma sulla rotaia non vale solo in Sicilia, ma anche in altre parti del territorio nazionale, dove per vittoria su gomma si può intendere non solo come l'affermazione del viaggio in corriera a scapito di quello in treno, ma anche del più semplice utilizzo dell'auto e della strada rispetto alla ferrovia, causando in tal modo ulteriori stati di abbandono ed incuria. Se infatti, come si è potuto osservare nel capitolo precedente, la Calabria è la patria del non finito, anche le stazioni calabresi rientrano in quella spirale di speculazione e abbandono che riguarda molti edifici di quella regione:

Un ferroviere viene con noi e racconta: con 38 macchinisti e 43 capotreni, le Calabresi hanno 600 impiegati e 400 autisti d'autobus. Gomma e scartoffie contro la rotaia. Una partita senza storia. Al terminal FS capiamo tutto. Una cattedrale nel deserto. Nuovissima e già a pezzi. Sottopassi enormi e vuoti, personale ispido che sonnecchia. Il servizio bagagli è soppresso "per assenza di spazio", però un salone intero è occupato da un presepe senza statuine. Paura dei ladri dicono, ma poco più in là le storiche locomotive delle Calabresi si arrugginiscono alla mercé di chiunque. Qui vince l'asfalto. Anche la vecchia linea di montagna per il Tirreno, soppiantata da un tunnel, l'hanno convertita in viale, buttando a mare l'occasione storica di avere un servizio metropolitano con l'hinterland e l'università.⁴⁴

Tuttavia va detto anche che nel caso siciliano (come in altre parti del Sud Italia) vi può essere anche un fattore di vera e propria rimozione della memoria: alle stazioni ferroviarie infatti può essere associato il ricordo del distacco di migliaia di emigranti dal paese natio verso il Nord Italia o l'estero (Germania in primis). Nonostante la *damnatio memoriae* che le stazioni siciliane subiscono, il fenomeno dell'emigrazione non è mai terminato, ha solo cambiato mezzo di trasporto:

A Palermo Centrale ti aspetti il caos e invece no, solo cani che dormicchiano nella frescura. Nemmeno un clandestino, nemmeno una puttana. I borseggiatori, pure loro, sono altrove: trecento metri più in là, al terminal dei bus. La cuccagna è lì, tra i gommati. Nelle stazioni non c'è giro, nessuno ci va volentieri. Per i siciliani, il treno è roba da emigranti, una cosa che ti strappa alla terra, ti porta via per una vita. È grazie a questa paura antica che le stazioni restano oasi di ordine e silenzio nel caos del Grande Sud.⁴⁵

⁴³ Ivi, p. 43.

⁴⁴ Ivi, pp. 63-64.

⁴⁵ Ivi, p. 38.

Ciò non vale solo per Palermo, ma è una rimozione che “unifica” tutti gli abitanti dell’isola. Un atteggiamento che la politica locale e i privati sembrano aver capito in maniera limpida

In Sicilia indicano tutto: farmacia, carabinieri, orari delle messe – ma non la stazione. Nessun cartello. Omertà segnaletica totale. Ma come? Quando arrivi in città capisci. Ti aspetta una flotta luccicante di pullman con l’aria condizionata I cartelli sul parabrezza indicano mete da Intercity. Su uno sta scritto: “Agrigento-Roma, dieci ore senza cambi”, ma è come se dicesse: “dieci ore senza rotture di palle”. Di chi sono i bus? Di concessionarie ben innaffiate da finanziamenti pubblici e ammanicate in Regione. Ah.⁴⁶

Mentre al Sud il treno viene sostituito da mezzi gommati, nel Centro-Nord inizia la sostituzione con treni più veloci, a lunga percorrenza e con poche fermate. Ai due viaggiatori capita, loro malgrado, di dover salire su uno di questi *Eurostar*. Il senso di tedio è ancora maggiore perché vi è lo scarto netto rispetto a poche pagine prima, in cui leggiamo di un’improvvisazione musical-teatrale tra Paolini e tre musicisti che salgono sul trenino, in un’atmosfera quasi da film⁴⁷

Mai un Eurostar, avevamo giurato all’inizio. Mai treni con finestrini sigillati. E fatalmente il Roma-Ancona, arrivando a Foligno, punisce la nostra resa con quindici minuti di ritardo. [...] Torpore e noia, noia e torpore. Pioggia fuori, silenzio dentro. Nostalgia dell’orchestrina viaggiante di ieri. Penso che in certi casi il verbo “andare” andrebbe declinato al passivo. Certi viaggiatori non “vanno”, ma “vengono andati”. La prova? Il nostro treno passa luoghi leggendari, ma nessuno guarda fuori. [...] il popolo dei santi e navigatori [...] non sa come collocarsi nello spazio. [...] La corsa lineare diventa tempo perduto, si comprime e si accorcia come nel treno della Relatività, sparato da Einstein alla velocità della luce. Ma è solo apparenza. In realtà il tempo diventa noia, dunque si dilata. Porta a conclusioni opposte a quelle del grande mago della fisica.⁴⁸

La perdita di conoscenza del territorio passa anche, dunque, dal non vederlo più fuori dal finestrino. Scorre rapidamente, come se fosse un film, senza che il passeggero-spettatore sappia dove si trovi esattamente durante il percorso. Al pari di un viaggio in aereo, il passeggero non si sposta, ma *viene* spostato. Ragion per cui la persona si adagia sulla comodità di non dover ragionare in termini geografici del suo spostamento; il

⁴⁶ Ivi, p. 43.

⁴⁷ Ivi, p. 86: «lì arriva il finale a sorpresa. Sul trenino per Rieti sale un tipo con il contrabbasso. “Lei occupa tre posti, dovrebbe pagare per tre”, scherza Paolini per attaccar discorso. Si chiama Fabio, all’Aquila fa il conservatorio. Ma ci sono anche due ragazze-orchestranti, una bruna che suona il clarino e una bionda col flauto traverso. Entrambe si chiamano Paola. Il treno parte, Marco-740 va in regia e imita il suono del diesel su rotaia. Tu-tun tu-tun, tu-tun tu-tun. Per avere più spazio, trasloca nel vestibolo presso il portellone d’uscita, e gli strumenti gli vanno dietro. “Dai prova con *Summertime*, mi-do-mi.” La scena surreale ricorda il film *A qualcuno piace caldo*, con Marilyn Monroe, Tony Curtis e Jack Lemmon.»

⁴⁸ Ivi, pp. 90-91.

rischio però che tale comodità si tramuti in isteria perché si è sbagliato «siluro entro cui essere sparati»⁴⁹ è sempre dietro l'angolo, e non a caso su quell'Eurostar l'autore incrocia sul suo vagone un gruppo di persone che ha sbagliato treno ed è salito su quello che va nella direzione opposta rispetto alla loro destinazione. Tuttavia l'autore non si sente coinvolto dal problema dei passeggeri, anzi assume un atteggiamento da “chi è causa del suo mal pianga sé stesso” («provo poca solidarietà verso gli yuppy in agitazione psicomotoria. Penso: volevate la privatizzazione? Eccovela. [...] Oso dire: “L'avrete pur visto arrivare da sud, sapete dov'è il sud?”. Scoppia quasi una rissa.»⁵⁰). La sensazione di trovarsi su un aereo è ancora più forte quando l'autore fa caso a dei dettagli minuti che sembrano di poca rilevanza ma che indicano la nuova impostazione che i dirigenti vorrebbero imporre al mezzo treno: «Ci ricordano gentilmente di prendere i “bagagli a mano” [...] Quali altri bagagli esistono sui treni?».⁵¹

Una tale sensazione di avere già tutto programmato e confezionato da altri fa sì che si diano per scontati tanti aspetti. Non si vuole condannare in toto il nuovo sistema, ma resta il dubbio che

con meno ferrovieri a presenziare i luoghi, con meno depositi di locomotive e meno meccanici, davanti a ogni imprevisto questo sistema centralizzato mostri la propria fragilità: ammodernare va bene, ma poi bisogna ridare dignità alla cura, alla manutenzione. Non capire bene cosa è da buttare e cosa da salvare del passato, non aiuta a tutelare un patrimonio speciale come la ferrovia. Lo dico senza supponenza e con l'affetto e la preoccupazione di un cittadino che si ostina a sentirsi viaggiatore e non cliente.⁵²

Per quanto attualmente sia difficile non essere clienti – poiché si sta cercando di privatizzare le ferrovie statali⁵³– tuttavia il mutamento avvenuto nelle ferrovie italiane non procede in un'unica direzione. Vi è infatti un vasto mondo del pendolarismo quotidiano (spesso inascoltato dagli attuali vertici manageriali delle ferrovie) che in qualche modo potrà essere occasione di una via alternativa all'apparentemente univoca imposizione dell'alta velocità sul territorio nazionale. Il reportage di Rumiz ha mostrato

⁴⁹ Cfr. P. RUMIZ, *L'Italia in seconda classe*.

⁵⁰ Ivi, p. 90.

⁵¹ Ivi, p. 133.

⁵² M. PAOLINI, *Premessa*, in P. RUMIZ, *L'Italia in seconda classe*, p. 9.

⁵³ Durante il governo Renzi si è cercato di spingere in quella direzione, cfr. <http://www.ilfattoquotidiano.it/2015/11/23/ferrovie-avviata-la-procedura-di-privatizzazione-infrastruttura-resta-pubblica/2243936/> e <http://argomenti.ilsole24ore.com/ferrovie-dello-stato.html>. (Data ultima consultazione: 9 febbraio 2015).

un mondo di resistenza quotidiana e di amore per un mezzo che rappresenta una parte della storia nazionale e che, muovendosi, «ha fatto l'Italia».⁵⁴

⁵⁴ P. RUMIZ, *L'Italia in seconda classe*, p. 21.

CONCLUSIONI

Nel corso di questo lavoro si è cercato di esporre le diverse forme di marginalità che un territorio può assumere all'interno dei reportage di Paolo Rumiz. Non si tratta di un'esclusione territoriale percepita dall'autore, ma è reale e tangibile, lì dove in particolar modo è stato posto a confronto con diversi autori che prima di lui hanno descritto gli stessi territori o che hanno viaggiato secondo modalità simili a quelle del triestino.

Il nostro paese, mai come ora, sta vivendo l'ennesimo mutamento territoriale, in termini urbanistici, edilizi e ambientali: un Nord che sembra avere fame continua di cemento e un'angoscia da *horror vacui* che lo spinge a costruire in maniera compulsiva, un Centro che tra interventi della Tav e nuove proposte per riattivare l'economia (tra cui anche, argomento di vivace dibattito nell'ultimo periodo – legato alle vicende del sindaco di Roma, Virginia Raggi –, la candidatura della città alle Olimpiadi del 2024¹) sembra perdere un proprio baricentro, nell'incertezza di che identità assumere per il prossimo futuro, e infine un Sud costantemente dimenticato e incapace di reagire all'esodo obbligato dei più giovani verso il nord o l'estero (rigorosamente in corriera, non in treno).

Tuttavia, come spesso ha osservato Rumiz e come si è cercato di focalizzare in questa sede, vi sono dei segnali di reazione, seppur labili, a macchia di leopardo sul territorio nazionale, al mutamento in atto. Ciò fa ben sperare, in virtù del fatto che sono le generazioni più giovani a dare risposte nell'accostarsi al nuovo paesaggio.

La scrittura di Rumiz, sul piano stilistico, non è complessa: è diretta, semplice e piana, ma proprio in virtù della sua semplicità ha il pregio di porre l'attenzione su temi e luoghi che per diverse ragioni sono escluse dal dibattito pubblico. Ciò che lo rende interessante come autore è quella sua capacità (molto del mestiere di scrittore, non a caso, più che di quello di giornalista) di captare in anticipo un sentire dei luoghi, di andare precisamente lì dove, pochi anni dopo, anche la popolazione reagisce – in un modo o nell'altro – ai cambiamenti del territorio. Si può osservare dunque che il resoconto di viaggio di Rumiz abbia, come ultima istanza – specialmente nei reportage italiani –, il tentativo di riattivare una coscienza civile nei suoi lettori², che passa non solo dall'aver cura di un luogo, ma dal riappropriarsene anche nei termini di una consapevolezza storica e culturale.

¹ Cfr. L. VENUTI, G. VITALE, *Roma 2024, Raggi dice no alle Olimpiadi: "Sarebbe da irresponsabili"*, in «La Repubblica», 21 settembre 2016, http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/09/21/news/olimpiadi_gia_pronta_la_mozione_della_raggi_per_dire_no_alla_candidatura-148225872/.

² Cfr. anche l'introduzione in P. RUMIZ, *Appia*, Milano, Feltrinelli, 2016.

È opportuno osservare, tuttavia, che, per il momento, si tende a reagire solo rispetto ad interventi umani nel paesaggio: si valuta come riutilizzare luoghi abbandonati, non sul come rivalorizzare un semplice territorio geografico.

Il Po ne è un esempio: nonostante i fiumi di inchiostro versati per questo grande corso d'acqua, esso continua ad essere la *cloaca maxima* della nostra incuria, del nostro spreco e della mancanza di prospettive di una classe dirigente che sembrerebbe non essere in grado di guardare oltre i successivi cinque anni (guardare per dieci sarebbe chiedere troppo). La mancanza di attenzione fa specie non solo perché ciò vale per il Po, ma anche più in generale per l'entità fiume in Italia: le più recenti alluvioni che hanno colpito diverse parti del nostro paese ne sono una testimonianza: è indubbio che l'aumento delle precipitazioni in sempre più ristretti lassi di tempo (dovuti alle alterazioni causate dal riscaldamento globale) abbia una certa responsabilità, alla quale va aggiunta però la non lungimirante scelta, molto nostrana, di edificare sui letti dei fiumi o dei torrenti.

Nonostante ciò, capita sempre più spesso di leggere casi, nell'ambito della gestione delle acque, di una nuova convivenza con il fiume che non è più una vittoria della tecnica sulla natura, ma un equilibrio tra le due, in cui la tecnica si offre al servizio delle necessità dell'elemento naturale.³ Si tratta di interventi che nascono da piccoli comuni che, nella maggior parte dei casi, sono gestiti da amministratori giovani che hanno curiosità e voglia di capire come “funziona” il proprio territorio, a vantaggio della cittadinanza e delle generazioni successive.

Come già accennato, dunque, c'è da ben sperare proprio nella generazione dei *millenials* che, come nell'esempio sopraccitato, ha già dato segno di interesse rispetto al territorio degradato. L'esito di questo interesse è ancora tutto in divenire, proprio in virtù di un cambiamento avvenuto in tempi così recenti e in maniera così rapida. Un altro esempio di ripresa in tal senso è dato dal fatto che negli ultimi anni i viaggi lenti (a piedi o in bicicletta) sono in costante aumento. C'è sempre più domanda infatti di percorsi nella natura, lontano dagli elementi della modernità e nel recupero delle antiche vie di pellegrinaggio (prime fra tutte: il cammino per Santiago de Compostela in Spagna e la via Francigena in Italia) con un indotto economico e turistico in costante aumento⁴. Ciò non

³ Cfr. M. BOSCHINI, *La liberazione dei fiumi italiani*, in «Huffington Post», 28 dicembre 2016, http://www.huffingtonpost.it/marco-boschini/la-liberazione-dei-fiumi-italiani_b_13864848.html. (Data ultima consultazione: 15 febbraio 2017). Per maggiori approfondimenti cfr. anche il saggio di A. RINALDO, *Semiologia del paesaggio idraulico*, in *Le trasformazioni dei paesaggi e il caso veneto*, a cura di G. ORTALLI, Bologna, Il Mulino, 2010, pp. 49-84.

⁴ Cfr. i siti dedicati: <http://www.ilcamminodisantiago.com/#>, <http://www.viefrancigene.org/it/>. (Data ultima consultazione: 15 febbraio 2017).

vale solo per i classici percorsi di pellegrinaggio, ma anche per percorsi a tema che permettono di attraversare luoghi sconosciuti ai più⁵, tra i quali vi sono anche percorsi lungo i fiumi⁶.

Proprio la ricerca del viaggio lento (che si potrebbe dire stia quasi diventando di moda) ci pone di fronte alla dicotomia lentezza-velocità, corrispondente a quella marginalità-centro. Mai come in quest'epoca, infatti, il centro può corrispondere al concetto di velocità: città sempre più grandi collegate fra loro da treni veloci, che possono avere rapido accesso a merci provenienti da tutto il mondo e che possono essere collegate telematicamente in maniera più rapida al resto del mondo "globalizzato". Dall'altra parte invece all'idea di margine corrisponde quella di lentezza, di mancanza di mezzi, strutture, di possibilità in generale. È necessario distaccarsi da questa visione negativa secondo cui il margine non ha nulla da offrire. Rumiz, con i suoi reportage, dimostra il contrario. Muoverci più velocemente non ci rende più felici, né anzi ci regala più tempo di vita, poiché la velocità è antiecológica.⁷ Eppure, proprio questa offerta di mezzi sempre più veloci, paradossalmente, spinge le persone a ricercare ritmi più naturali che permettano di godere di un luogo o dei rapporti con le persone.

Il paesaggio è qualcosa a cui l'uomo ha dato una certa connotazione culturale. Nel momento in cui le esigenze culturali mutano, muta anche l'accostarsi al territorio da parte di chi lo vive. Mai come nell'epoca attuale è opportuno chiedersi quali saranno i futuri approcci (e perciò le future strategie di intervento) al paesaggio.

Siamo posti di fronte a un bivio: da una parte la tecnologia estremamente avanzata ci permette di rendere tanta parte della cultura completamente immateriale, dall'altra la spada di Damocle dell'approvvigionamento energetico (anche per poter usufruire di questa cultura immateriale) pende sulle nostre teste costantemente. E tale spada porta ad ulteriori e conseguenti spade – primo fra tutti il riscaldamento globale⁸ –, che, pendenti, minacciano il nostro vivere e il nostro stile di vita, nell'inconsapevolezza di quanto tutto ciò potrà durare. «Siamo sul promontorio estremo dei secoli» come direbbe Marinetti, e tuttavia, diversamente dall'autore futurista, non ci è più possibile subire passivamente il

⁵ Promossi e organizzati da diverse associazioni, cfr. <https://www.movimentolento.it/it/>. (Data ultima consultazione :15 febbraio 2017).

⁶ Sullo stesso sito citato alla nota precedente vi sono proposte di itinerario che riguardano anche l'Adda e il Po: <https://www.movimentolento.it/it/grandi-itinerari-italiani/>. (Data ultima consultazione 15 febbraio 2017).

⁷ Cfr. M. NOVO, *Vivere slow. Apologia della lentezza*, Bari, Dedalo, 2011.

⁸ Cfr. N. KLEIN, *Shock Economy. L'ascesa del capitalismo dei disastri* (2007), trad. di I. Katerinov, Milano, Rizzoli, 2008.

fascino della macchina, o della velocità. Con i mezzi che abbiamo, vi sono infinite possibilità per costruire prospettive sostenibili anche lì dove apparentemente i contesti marginali sembrano non offrire alcunché. Al contrario, com'è stato esposto, le possibilità per ripensare ciò che ci sta attorno ci sono e sono svariate.

Per il momento noi possiamo solo fidare nel fatto che l'umanità non sia molto cambiata da che l'*homo sapiens* cammina sulla Terra: anche se ci immaginiamo il prossimo futuro con prospettive angoscianti di umanità lobotomizzata dalle nuove tecnologie, terminerà anche questa *cacografia* impellente e costante dei social network, si alzerà lo sguardo dallo smartphone e ci si accorgerà di quanto la necessità di contemplare un paesaggio e riconoscersi in esso sia fondamentale in ognuno di noi.

BIBLIOGRAFIA

- M. AIME, D. PAPOTTI, *L'altro e l'altrove. Antropologia, geografia e turismo*, Torino, Einaudi, 2012.
- D. ALIGHIERI, *Commedia*, <http://www.danteonline.it>.
- M. AUGÈ, *La guerra dei sogni: esercizi di etno-fiction* (1997), trad. di A. Soldati, Milano, Elèuthera, 1998.
- M. AUGÈ, *Nonluoghi: introduzione a una antropologia della surmodernità* (1992), trad. di Dominique Rolland, Milano, Elèuthera, 2009.
- G. AVATI, *Frecciarossa 1000, così bello che non vorresti scendere mai*, 2015 <https://www.youtube.com/watch?v=khM10Wd1ATI>.
- G. BACHELARD, *Psicanalisi delle acque. Purificazione, morte e rinascita* (1942), trad. di M. Cohen Hemsì, Como, Red Edizioni, 1987.
- M. R. BARONI, *Psicologia ambientale*, Bologna, Il Mulino, (1998) 2008².
- R. BARONTI MARCHIÒ, *Journey without maps: il reportage narrativo*, in *Camminare scrivendo. Il reportage narrativo e dintorni*, atti del Convegno, 9-10 dicembre 1999, a cura di N. BOTTIGLIERI, Cassino, Università degli Studi di Cassino, 2001, pp. 51-60.
- A. BARZAGHI, *Le penne vagabonde del '900 e il reportage come letteratura*, in «La Nuova», sabato 8 ottobre 2016, p. 38.
- M. BASTIANI (a cura di), *Contratti di fiume. Pianificazione strategica e partecipata dei bacini idrografici*, Palermo, Flaccovio, 2011.
- P. BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo*, Bologna, Il Mulino, 2001.
- A. BERRINO, *Storia del turismo in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2011.
- A. BERTONI, *Fiume*, in *Luoghi della letteratura italiana*, a cura di G. M. ANSELMÌ, G. RUOZZI, Milano, Mondadori, 2003, pp. 191-200.
- E. BIANDA, *M'è dolce questo narrar. Paolo Rumiz e il nuovo feuilleton giornalistico*, http://www.webgolnetwork.com/pdf/005_WN_EnricoBianda_dolcenarrar.pdf.
- S. BIOLCHINI, *Da Plinio a Guareschi, sul Po scorre la letteratura*, in «Il Sole24Ore», 25 febbraio 2010, <http://www.ilsole24ore.com/art/SoleOnLine4/Tempo%20libero%20e%20Cultura/2010/02/po-letteratura-guareschi-bacchelli-brera.shtml?uuid=79d2c69e-222d-11df-bc23-7e37ad467041&DocRulesView=Libero>.

- V. BLEGINO, *Reportage dalla preistoria*, in *Camminare scrivendo. Il reportage narrativo e dintorni*, atti del Convegno, 9-10 dicembre 1999, a cura di N. BOTTIGLIERI, Cassino, Università degli Studi di Cassino, 2001, pp. 287-298.
- L. BONESIO, *Geofilosofia del paesaggio*, Milano, Associazione culturale Mimesis, (1997) 2001².
- M. BOSCHINI, *La liberazione dei fiumi italiani*, in «Huffington Post», 28 dicembre 2016, http://www.huffingtonpost.it/marco-boschini/la-liberazione-dei-fiumi-italiani_b_13864848.html.
- N. BOTTIGLIERI (a cura di), *Camminare scrivendo. Il reportage narrativo e dintorni*, atti del Convegno 9-10 dicembre 1999, Cassino, Università degli Studi di Cassino, 2001.
- L. BRIASCO, *'Imparare un paese': Hemingway e il reportage*, in *Camminare scrivendo. Il reportage narrativo e dintorni*, atti del Convegno, 9-10 dicembre 1999, a cura di N. BOTTIGLIERI, Cassino, Università degli Studi di Cassino, 2001, pp. 195-211.
- A. BRILLI, *Il viaggio in Italia. Storia di una grande tradizione culturale*, Bologna, Il Mulino, 2006.
- M. BROSSEAU, *Geography's Literature*, in *Progress in Human Geography*, Ottawa, Department of Geography, University of Ottawa, 1994, pp. 333-353.
- G. P. BRUNETTA, *In viaggio per Trenolandia*, in *Un treno lungo un sogno*, a cura di G. P. BRUNETTA, San Giovanni in Persiceto, Comuni di San Giovanni in Persiceto, Crevalcore, Sant'Agata Bolognese, 1987.
- M. CÁNDITO, *Il reportage di guerra*, in *Camminare scrivendo. Il reportage narrativo e dintorni*, atti del Convegno, 9-10 dicembre 1999, a cura di N. BOTTIGLIERI, Cassino, Università degli Studi di Cassino, 2001, pp. 365-374.
- M. CANNAVACCIUOLO, A. ZAVA (a cura di), *Scritture plurali e viaggi temporali*, Venezia, Edizioni Ca' Foscari, 2013.
- M. CARRATELLO, *Tutti i particolari di cronaca*, in *Camminare scrivendo. Il reportage narrativo e dintorni*, atti del Convegno, 9-10 dicembre 1999, a cura di N. BOTTIGLIERI, Cassino, Università degli Studi di Cassino, 2001, pp. 61-66.
- G. CELATI, *Narratori delle pianure*, Milano, Feltrinelli, 1985.
- G. CELATI, *Verso la foce*, Milano, Feltrinelli, (1989) 2002³.
- V. CERDELLI, *Aprè Elnòs ed è subito ressa: 30mila clienti in 12 ore al nuovo centro Ikea*, in «Corriere della Sera», 23 settembre 2016, http://brescia.corriere.it/notizie/cronaca/16_settembre_23/apre-elnos-shopping-centro

[commerciale-ikea-roncadelle-brescia-70c05180-815c-11e6-bb54-ccc86a7805dc.shtml?refresh_ce-cp](http://www.commerciale-ikea-roncadelle-brescia-70c05180-815c-11e6-bb54-ccc86a7805dc.shtml?refresh_ce-cp).

- G. CERONETTI, *Un viaggio in Italia*, Torino, Einaudi, 1984.
- C. CERRETI, *Resoconto di viaggio e conoscenza geografica*, in *Camminare scrivendo. Il reportage narrativo e dintorni*, atti del Convegno, 9-10 dicembre 1999, a cura di N. BOTTIGLIERI, Cassino, Università degli Studi di Cassino, 2001, pp. 375-385.
- R. CESERANI, *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Genova, Marietti, 1993.
- I. CICCONE, *Il libro nero dell'Alta Velocità. Ovvero il futuro di Tangentopoli diventato storia*, Roma, Koinè, 2011.
- A. CINQUEGRANI, V. RE, *L'innesto. Realtà e finzioni da Matrix a IQ84*, Milano-Udine, Mimesis, 2014.
- P. CLAVAL, *La geografia culturale* (1995), trad. C. Bigliosi, M. Panatero, Milano, Istituto Geografico DeAgostini, 2002³.
- L. CLERICI, *Viaggiatori italiani in Italia 1700-1998*, Milano, Sylvestre-Bonnard, 1999.
- L. CLERICI, *Il viaggiatore meravigliato. Italiani in Italia (1714-1996)*, Milano, Il Saggiatore, 1999.
- L. CLERICI, *Scrittori italiani di viaggio 1861-2000*, a cura di L. CLERICI, vol. II, Milano, Mondadori, 2013.
- P. COATES, *A Story of Six Rivers. History, Culture and Ecology*, London, Reaktion Books, 2013.
- E. COLLENZA, *L'architettura della stazione ferroviaria*, Roma, Officina Edizioni, 2007.
- D. E. COSGROVE, *Realtà sociali e paesaggio simbolico* (1984), trad. di M. Neve, Milano, Unicopli, 1997².
- I. CROTTI, *Piovene viaggiatore della scrittura: «Viaggio in Italia»*, in *Guido Piovene tra idoli e ragione*, Atti del convegno di studi, Vicenza, 24-26 novembre 1994, Venezia, Marsilio, 1996, pp. 269-287.
- F. D'ABBRACCIO, A. FACCHETTI, E. GALESI, F. MINELLI (a cura di), *Atlante dei Classici Padani*, Brescia, Krisis Publishing, 2015.
- A. D'ESTE, *Venezia, l'isola di Poveglia venduta a imprenditore, sconfitti i cittadini*, in «Il Fatto Quotidiano», 13 maggio 2014, <http://www.ilfattoquotidiano.it/2014/05/13/veneziana-isola-poveglia-venduta-imprenditore-vince-last-perdono-i-cittadini/984314/>.

- M. DE FANIS, *Geografie letterarie. Il senso del luogo nell'alto Adriatico*, Roma, Meltemi, 2001.
- G. DOTOLI, *Paesi che si danno la mano*, in *Viaggiatori dell'Adriatico. Percorsi di viaggio e scrittura*, a cura di V. MASIELLO, Bari, Palomar athenaeum, 2006, pp. 149-161.
- U. ECO, *La struttura assente. La ricerca semiotica e il metodo strutturale*, Milano, Bompiani, 1994.
- D. FELISATI, *In principio era il Po. Storia, cultura, ambiente*, Venezia, Marsilio, 1998.
- D. FORGACS, *Margini d'Italia. L'esclusione sociale dall'Unità a oggi* (2014), trad. di L. Schettini, Roma-Bari, Laterza, 2015.
- E. FRABETTI, *Morimondo*, in «L'eco del Po», 14 luglio 2013, <http://www.lecodelpo.info/morimondo/>.
- M. GABANELLI, *Puntuale come un treno*, in *Report*, puntata del 07/10/03, Rai Tre, <http://www.report.rai.it/dl/Report/puntata/ContentItem-c232c69b-9b14-4a77-b6b8-7379f6eb497f.html>.
- M. GABANELLI, *Treni Italia*, in *Report*, puntata del 01/11/09, Rai Tre, https://www.youtube.com/watch?v=_ZXR54w7kG0.
- I. GALVANI, M. PELLEGRINI, *Navigare il Po, tra passato e futuro*, in *Un Po di carte: la dinamica fluviale del Po nell'Ottocento e le tavole della Commissione Brioschi*, a cura di I. FERRARI, M. PELLEGRINI, Reggio Emilia, Diabasis, 2007, pp. 51-65.
- G. GASCA QUEIRAZZA, C. MARCATO, G. B. PELLEGRINI, G. PETRACCO SICARDI, A. ROSSEBASTIANO, *Dizionario di toponomastica. Storia e significato dei nomi geografici italiani*, Torino, UTET, 1990.
- M. GIAMMARCO, *Per acque e per terre: itinerari medioadriatici tra Otto e Novecento*, in *Viaggiatori dell'Adriatico. Percorsi di viaggio e scrittura*, a cura di V. MASIELLO, Bari, Palomar Athenaeum, 2006, pp. 163-185.
- C. GINZBURG, *Spie*, in *Miti, emblemi, spie*, Torino, Einaudi, (1986) 2000³.
- P. GORLANI, *Tumori, l'oncologo: «Temo l'aumento tra i nati negli anni Settanta»*, in «Corriere della Sera», 10 ottobre 2016, http://brescia.corriere.it/notizie/cronaca/16_ottobre_10/tumori-l-oncologo-temo-l-aumento-nati-anni-settanta-5541d722-8f0c-11e6.
- P. GORLANI, *Brescia, bonifica Caffaro, cinque imprese rispondono al bando*, in «Corriere della Sera», 3 novembre 2016,

http://brescia.corriere.it/notizie/cronaca/16_novembre_03/brescia-bonifica-caffaro-area-inquinata-impres-bando-moreni-c06cd458-a19e.

- D. GREGORY, R. JOHNSTON, G. PRATT, M. J. WATTS, S. WHATMORE (edited by), *The Dictionary of Human Geography*, Malden (MA, USA), Oxford & Chichester (UK), Blackwell, (1981) 2009⁵.
- E. GUAGNINI, *Orizzonti adriatici di viaggiatori e saggisti contemporanei*, in *Viaggiatori dell'Adriatico. Percorsi di viaggio e scrittura*, a cura di V. MASIELLO, Bari, Palomar Athenaeum, 2006, pp. 85-106.
- E. J. HOBSBAWM, *Il secolo breve. 1914-1991: l'Era dei grandi cataclismi* (1994), trad. di B. Lotti, Milano, Rizzoli, 1997.
- G. IACOLI, *La percezione narrativa dello spazio. Teorie e rappresentazioni contemporanee*, Roma, Carocci, 2008.
- G. IACOLI, *Paesaggio passeggio passages: questioni per la comparatistica letteraria*, in *Discipline del paesaggio. Un laboratorio per le scienze umane*, a cura di G. IACOLI, Milano-Udine, Mimesis, 2012, pp. 59-80.
- S. IOVINO, *Ecologia letteraria. Una strategia di sopravvivenza*, Milano, Edizioni Ambiente, 2006.
- S. IOVINO, *Restoring the Imagination of Place. Narrative Reinhabitation and the Po Valley*, in *The Bioregional Imagination: Literature, Ecology, and Place*, edited by T. Lynch, C. Glotfelty, and K. Armbruster, University of Georgia Press, 2012, pp. 100-117.
- S. IOVINO, *Ecocriticism and Italy. Ecology, Resistance, and Liberation*, London, Oxford, New York, New Delhi, Sydney, Bloomsbury, 2016.
- F. ITALIANO, M. MASTRONUNZIO (a cura di), *Geopoetiche. Studi di geografia e letteratura*, Milano, Unicopli, 2011.
- M. JAKOB, *Paesaggio e letteratura*, Firenze, Olschki, 2005.
- M. JAKOB, *Il paesaggio* (2008), trad. di A. Ghersi, Bologna, Il Mulino, 2009.
- R. KAPUŚCIŃSKI, *In viaggio con Erodoto* (2004), trad. di V. Verdiani, Milano, Feltrinelli, 2005⁴.
- N. KLEIN, *Shock Economy. L'ascesa del capitalismo dei disastri* (2007), trad. di I. Katerinov, Milano, Rizzoli, 2008.
- F. LANDO (a cura di), *Fatto e finzione. Geografia e letteratura*, Milano, Etas libri, 1993.
- D. LE BRETON, *Il mondo a piedi. Elogio della marcia* (2000), trad. di E. Dornetti, Milano, Feltrinelli, 2002².

- J. LE GOFF, *Storia e memoria* (1977), Torino, Einaudi, 1982⁶.
- E. LEED, *La mente del viaggiatore. Dall'Odissea al turismo globale* (1991), trad. di E. J. Mannucci, Bologna, Il Mulino, 1992.
- C. LÉVI-STRAUSS, *Tristi tropici. L'avventura dell'antropologo* (1955), trad. di B. Garufi, Milano, Il Saggiatore, 1960⁴.
- H. LORIMER, *Telling small stories: spaces of knowledge and the practice of geography*, Aberdeen, Department of Geography and Environment, University of Aberdeen, 2003.
- E. LUCADAMO, *Il fiume e la nebbia*, in «La voce del megafono», 2 dicembre 2016, <http://www.danielesilvestri.it/articoli/il-fiume-e-la-nebbia-recensioni-oblo-paolo-rumiz/#more-839>.
- O. LUCARELLI, R. SIANO, *Ecco la stazione dell'Alta velocità di Napoli-Afragola, aprirà entro fine maggio 2017 e sarà la più bella d'Italia*, in «La Repubblica», 2 febbraio 2017, http://napoli.repubblica.it/cronaca/2017/02/02/foto/ecco_la_stazione_dell_alta_velocita_d_i_napoli-afrogola_aprira_a_giugno_2017_e_sara_la_piu_bella_d_italia-157414437/1/#1.
- G. MANGANELLI, *La favola pitagorica*, a cura di A. Cortellessa, Milano, Adelphi, 2005.
- L. MARFÈ, *Oltre la fine dei viaggi: i resoconti dell'altrove nella letteratura contemporanea*, Firenze, Olschki, 2009.
- A. McCLEERY, A. McCLEERY, *Il luogo nel romanzo regionale urbano*, in *Fatto e finzione. Geografia e letteratura*, a cura di F. LANDO, Milano, Etaslibri, 1993, pp. 143-158.
- G. MENCINI, *Morimondo di Paolo Rumiz*, in «Recensioni.org», 23 febbraio 2014, <http://www.recensionilibri.org/2014/02/morimondo-di-paolo-rumiz.html>.
- G. MENECELLA, *Manganelli e la geocritica*, in *Le foglie messaggere. Scritti in onore di Giorgio Manganelli*, a cura di V. PAPETTI, Roma, Editori Riuniti, 2000, pp. 131-144.
- R. MILANI, *L'arte del paesaggio*, Bologna, Il Mulino, 2001.
- A. M. MORI, *Nata in Istria*, Milano, Rizzoli, 2006.
- J. O. MUEHRCKE, P. C. MUEHRCKE, *Le carte geografiche e la letteratura*, in *Fatto e finzione. Geografia e letteratura*, a cura di F. LANDO, Milano, Etaslibri, 1993, pp. 81-103.

- F. MUNZI, *Anime nere*, con P. Mazzotta, B. Bobul'ovà, M. Leonardi, F. Ferracane, Good Films, 2014.
- M. NOVO, *Vivere slow. Apologia della lentezza*, Bari, Dedalo, 2011.
- G. ORTALLI, *Paesaggi fra trasformazioni e permanenze*, in *Le trasformazioni dei paesaggi e il caso veneto*, a cura di G. ORTALLI, Bologna, Il Mulino, 2010, pp. 7-28.
- M. PALUMBO, *Frammenti di un viaggio in Italia. I luoghi dell'Adriatico*, in *Viaggiatori dell'Adriatico. Percorsi di viaggio e scrittura*, a cura di V. MASIELLO, Bari, Palomar Athenaeum, 2006.
- M. PAOLINI, *Binario illegale*, 2003,
https://www.youtube.com/watch?v=1HO_JjMe6o4.
- D. PAPOTTI, *Il fiume Po e le sue letterature. Appunti per una collezione geografica di testi letterari emiliano-romagnoli contemporanei*, in *Atlante dei movimenti culturali dell'Emilia-Romagna 1968-2007*, a cura di P. PIERI e C. CRETELLA, Bologna, CLUEB, 2008, pp. 11-36.
- P. PAROVEL, *L'identità cancellata*, Trieste, Parovel, 1985.
- A. PASCALE, *La manutenzione del personaggio secondario*, in «Camminare scrivendo. Il reportage narrativo e dintorni», atti del Convegno, 9-10 dicembre 1999, a cura di N. BOTTIGLIERI, Cassino, Università degli Studi di Cassino, 2001, pp. 427-434.
- P. P. PASOLINI, *Il vuoto del potere*, in «Corriere della Sera», 1 febbraio 1975.
- P. PELLINI, M. POLACCO, P. ZANOTTI, *Strade ferrate. La tematica del treno e della ferrovia nei testi di Jules Verne, Gabriele d'Annunzio, Gabriel García Márquez e parecchi altri scrittori*, Pisa, Nistri-Lischi, 1995.
- PETERLE, F. VISENTIN, *Performing the literary map: 'Towards the river mouth'. Following Gianni Celati*, in «Cultural Geographies», California State University, Fullerton, USA, prossima pubblicazione.
- O. PIERONI, *Fuoco, Acqua, Terra, Aria. Lineamenti di una sociologia dell'ambiente*, Roma, Carocci, 2002.
- V. PICCIONI, *Il reportage sportivo al confine tra giornalismo e letteratura*, in *Camminare scrivendo. Il reportage narrativo e dintorni*, atti del Convegno, 9-10 dicembre 1999, a cura di N. BOTTIGLIERI, Cassino, Università degli Studi di Cassino, 2001, pp. 387-397.
- P. PIOMBENI, *L'età contemporanea*, Bologna, Il Mulino, 2005.
- G. PIOVENE, *Viaggio in Italia*, Milano, Baldini e Castoldi, 1993.

- J. D. PORTEOUS, *Il paesaggio olfattivo*, in *Fatto e finzione. Geografia e letteratura*, a cura di F. LANDO, Milano, Etaslibri, 1993, pp. 115-142.
- Associazione Poveglia per Tutti, <http://www.povegliapertutti.org/wp/>.
- F. PRATTICO, *Si fa presto a dire Po*, in «La Repubblica», 22 settembre 1990, <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/1990/09/22/si-fa-presto-dire-po.html>.
- B. PRIDEAUX, M. COOPER (edited by), *River Tourism*, Cambridge (MA) USA, CABI, 2009.
- E. REA, *Il Po si racconta: uomini, donne, paesi, città di una Padania sconosciuta*, Milano, Il Saggiatore, (1996) 2004².
- A. RINALDO, *Semiologia del paesaggio idraulico*, in *Le trasformazioni dei paesaggi e il caso veneto*, a cura di G. ORTALLI, Bologna, Il Mulino, 2010, pp. 49-84.
- V. RODA, *Stazione*, in *I luoghi della letteratura italiana*, a cura di G. M. ANSELMINI, G. RUOZZI, Milano, Mondadori, 2003, pp. 352-361.
- P. RUMIZ, *La secessione leggera. Dove nasce la rabbia del profondo Nord*, Milano, Feltrinelli, (2001) 2016³.
- P. RUMIZ, *È Oriente*, Milano, Feltrinelli, (2003) 2011⁷.
- P. RUMIZ, *La leggenda dei monti naviganti*, Milano, Feltrinelli, (2007) 2015⁶.
- P. RUMIZ, *L'Italia in seconda classe*, Milano, Feltrinelli, (2009) 2015⁴.
- P. RUMIZ, *Inseguendo la "cresta del drago" ovvero la foresta delle antenne estinte*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», domenica 31 luglio 2011, pp. 27-29.
- P. RUMIZ, *La linea Maginot del mare*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», lunedì 1 agosto 2011, p. 31.
- P. RUMIZ, *Il canto dei naufragati*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», martedì 2 agosto 2011, p. 37.
- P. RUMIZ, *La Cayenna mediterranea*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», mercoledì 3 agosto 2011, p. 37.
- P. RUMIZ, *La ferrovia estinta*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», giovedì 4 agosto 2011, p. 35.
- P. RUMIZ, *Le memorie dello zolfo*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», giovedì 5 agosto 2011, p. 41.
- P. RUMIZ, *La tana dei briganti*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», sabato 6 agosto 2011, p. 41.

- P. RUMIZ, *L'oasi delle vacche sacre*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», lunedì 8 agosto 2011, p. 33.
- P. RUMIZ, *La foresta dei piloni di cemento*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», martedì 9 agosto 2011, p. 37.
- P. RUMIZ, *Il faro accecato*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», mercoledì 10 agosto 2011, p. 41.
- P. RUMIZ, *La soffitta del poeta*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», giovedì 11 agosto 2011, p. 39.
- P. RUMIZ, *Sciacalli di pietre*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», venerdì 12 agosto 2011, p. 39.
- P. RUMIZ, *La zona del silenzio*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», sabato 13 agosto 2011, p. 41.
- P. RUMIZ, *Le statue offese*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», lunedì 15 agosto 2011, p. 37.
- P. RUMIZ, *La trincea dello spazzino*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», mercoledì 17 agosto 2011, p. 41.
- P. RUMIZ, *L'isola senza ricchi*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», giovedì 18 agosto 2011, p. 39.
- P. RUMIZ, *Il pranzo delle ossa*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», venerdì 19 agosto 2011, p. 45.
- P. RUMIZ, *La frontiera rubata*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», sabato 20 agosto 2011, p. 45.
- P. RUMIZ, *I numeri mancanti*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», lunedì 22 agosto 2011, p. 31.
- P. RUMIZ, *Il macero degli ingranaggi*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», martedì 23 agosto 2011, p. 43.
- P. RUMIZ, *La trappola per topi*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», mercoledì 24 agosto 2011, p. 55.
- P. RUMIZ, *La tundra del Ticino*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», giovedì 25 agosto 2011, p. 43.
- P. RUMIZ, *Il labirinto di cristallo*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», venerdì 26 agosto 2011, p. 45.
- P. RUMIZ, *Alla ricerca della diga perduta*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», sabato 27 agosto 2011, p. 53.

- P. RUMIZ, *Il pentolone nucleare*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», lunedì 29 agosto 2011, p. 47.
- P. RUMIZ, *Le lucciole della stazione*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», martedì 30 agosto 2011, p. 45.
- P. RUMIZ, *Lo sguardo parallelo*, in *Le case degli spiriti*, in «La Repubblica», mercoledì 31 agosto 2011, p. 43.
- P. RUMIZ, *Trans Europa Express*, Milano, Feltrinelli, (2012) 2015².
- P. RUMIZ, *Alla ricerca dei tesori segreti del Grande Dimenticato*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», domenica 29 luglio 2012, pp. 23-25.
- P. RUMIZ, *I pionieri di un fiume misterioso*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», lunedì 30 luglio 2012, p. 25.
- P. RUMIZ, *Navigando tra trote e libellule*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», martedì 31 luglio 2012, p. 31.
- P. RUMIZ, *In trappola nella diga di Casalgrasso*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», mercoledì 1 agosto 2012, p. 31.
- P. RUMIZ, *Torino segreta vista da una canoa*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», giovedì 2 agosto 2012, p. 33.
- P. RUMIZ, *Pedalando alla ricerca di un varco*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», venerdì 3 agosto 2012, p. 37.
- P. RUMIZ, *Come cowboy tra i gorghi d'acqua*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», sabato 4 agosto 2012, p. 40.
- P. RUMIZ, *Il varo del Barcè*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», lunedì 6 agosto 2012, p. 27.
- P. RUMIZ, *Quando i pesci parlano*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», martedì 7 agosto 2012, p. 33.
- P. RUMIZ, *I segni del dio Serpente*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», mercoledì 8 agosto 2012, p. 35.
- P. RUMIZ, *Il Far West dei ladri di fiume*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», giovedì 9 agosto 2012, p. 33.
- P. RUMIZ, *Il carro del Sole domina il fiume*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», venerdì 10 agosto 2012, p. 35.
- P. RUMIZ, *L'avventura del Gatto d'acqua dolce*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», sabato 11 agosto 2012, p. 44.

- P. RUMIZ, *Veleggiando tra i meandri del Po*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», lunedì 13 agosto 2012, p. 31.
- P. RUMIZ, *Il Caronte della Via Francigena*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», martedì 14 agosto 2012, p. 33.
- P. RUMIZ, *Caccia al ladro sul fiume*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», mercoledì 15 agosto 2012, p. 39.
- P. RUMIZ, *L'avventura che ci porta sul fiume*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», venerdì 17 agosto, p. 45.
- P. RUMIZ, *Sulla riva destra, come in un film*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», sabato 18 agosto, p. 46.
- P. RUMIZ, *Sull'ammiraglia chiamata Stradivari*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», lunedì 20 agosto 2012, p. 29.
- P. RUMIZ, *Quei turbanti nelle terre mantovane*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», martedì 21 agosto 2012, p. 33.
- P. RUMIZ, *Veleggiando prima che la terra tremi*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», mercoledì 22 agosto 2012, p. 37.
- P. RUMIZ, *La formula magica di Guccini*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», giovedì 23 agosto 2012, p. 39.
- P. RUMIZ, *Le terre estreme fino al Delta*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», venerdì 24 agosto 2012, p. 41.
- P. RUMIZ, *Il miraggio dell'isola di sabbia*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», sabato 25 agosto 2012, p. 46.
- P. RUMIZ, *La prua verso l'isola di sabbia*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», lunedì 27 agosto 2012, p. 37.
- P. RUMIZ, *L'ultima traversata degli Argonauti*, in *Alla scoperta del Po*, in «La Repubblica», martedì 28 agosto 2012, p. 33.
- P. RUMIZ, *Morimondo*, Milano, Feltrinelli, (2013) 2015².
- P. RUMIZ, *Istruzioni per un viaggio perduto*, in «La Repubblica», mercoledì 3 agosto 2016.
- P. RUMIZ, *Quel taccuino perfetto da scegliere prima di partire*, in *Istruzioni per un viaggio perduto*, in «La Repubblica», giovedì 4 agosto 2016.
- P. RUMIZ, *Il mondo da scoprire oltre lo schermo del tablet*, in *Istruzioni per un viaggio perduto*, in «La Repubblica», venerdì 5 agosto 2016.

- P. RUMIZ, *La valigia del nomade elogio della leggerezza*, in *Istruzioni per un viaggio perduto*, in «La Repubblica», sabato 6 agosto 2016.
- P. RUMIZ, *Dimmi come cammini e ti dirò chi sei veramente*, in *Istruzioni per un viaggio perduto*, in «La Repubblica», domenica 7 agosto 2016.
- R. RICORDA, *La letteratura di viaggio in Italia. Dal Settecento ad oggi*, Brescia, Editrice La Scuola, 2012.
- A. SCILLITANI, *Le dimore del vento. Un viaggio di Paolo Rumiz nei luoghi abbandonati d'Italia e dintorni*, «La Repubblica», 2011.
- A. SCILLITANI, *Il risveglio del fiume segreto*, 2012,
<https://www.youtube.com/watch?v=wLzkcXPEhnM>
- S. SCHAMA, *Paesaggio e memoria* (1995), trad. di P. Mazzarelli, Milano Mondadori, 1997².
- G. SEMI, *Gentrification. Tutte le città come Disneyland?*, Bologna, Il Mulino, 2015.
- S. SETTIS, *Paesaggio, Costituzione cemento*, Torino, Einaudi, 2013.
- S. SETTIS, *Se Venezia muore*, Torino, Einaudi, 2014.
- M. SMARGIASSI, *Biografia liquida del Po. Il grande monosillabo*, in «La Repubblica», 28 maggio 2013,
http://www.repubblica.it/cultura/2013/05/28/news/biografia_liquida_del_po_il_grande_monosillabo-59802185/.
- B. SOLLAZZO, *Una piena cinematografica lunga decenni*, in «Il Sole24Ore», 25 febbraio 2010,
<http://www.ilsole24ore.com/art/SoleOnLine4/Tempo%20libero%20e%20Cultura/2010/02/Cinema-sul-Po-una-piena-lunga-decenni.shtml?uuid=27ea9f76-222a-11df-bc23-7e37ad467041&DocRulesView=Libero&correlato>.
- A. TARPINO, *Geografie della memoria. Case, rovine, oggetti quotidiani*, Torino, Einaudi, 2008.
- A. TARPINO, *Il paesaggio fragile. L'Italia vista dai margini*, Torino, Einaudi, 2016.
- Il Terzo Segreto di Satira, *Natale col PD 3*,
<https://www.youtube.com/watch?v=ZJ9oU3JRink&feature=youtu.be>
- V. TETI, *Il senso dei luoghi. Memoria e storia dei paesi abbandonati*, Roma, Donzelli, (2004) 2014².
- R. L. THAYER Jr., *LifePlace. Bioregional Thought and Practice*, Berkeley, Los Angeles, London, University of California Press, 2003.

- A. TORNAGO, *Tumori a Brescia, è record italiano*, in «Il Fatto Quotidiano», 14 maggio 2014, <http://www.ilfattoquotidiano.it/2014/05/14/tumori-a-brescia-e-record-italiano-lepidemiologo-ora-via-i-vertici-dellasl/984771/>.
- M. TOZZI, *Un paese da mettere al sicuro*, in «La Stampa», venerdì 25 novembre 2016, p. 29.
- A. TRONCANA, *Wührer, il Borgo dimenticato prima la movida, oggi ladri e deserto*, in «Corriere della Sera», 29 ottobre 2014, http://brescia.corriere.it/notizie/cronaca/14_ottobre_29/wuhrer-borgo-dimenticato-prima-movida-oggi-ladri-deserto-adfef748-5f4b-11e4-a7a8-ad6fbfe5e57a.shtml.
- Y.F. TUAN, *Space and place: the perspective of experience*, London, Arnold, 1979.
- A. TURCO, *Verso una teoria geografica della complessità*, Milano, Unicopli, 1988.
- E. TURRI, *Antropologia del paesaggio*, Venezia, Marsilio, (1974) 2008.
- E. TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*, Venezia, Marsilio, (1979) 2014.
- E. TURRI, *La megalopoli padana*, Venezia, Marsilio, (2000) 2004².
- E. TURRI, *Il paesaggio degli uomini: la natura, la cultura, la storia*, Bologna, Zanichelli, 2003.
- A. VALLEGA, *Geografia culturale. Luoghi, spazi, simboli*, Torino, UTET, 2003.
- F. VALLERANI, *Acque a Nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, Sommacampagna (VR), Cierre Edizioni, 2004.
- F. VALLERANI, *Tra Colli Euganei e Laguna Veneta. Dal museo della navigazione al turismo sostenibile*, Crocetta del Montello (TV), Regione Veneto, 2013.
- F. VALLERANI, *Italia desnuda. Percorsi di resistenza nel Paese del cemento*, Milano, Ed. Unicopli, 2013.
- F. VALLERANI, *Paesaggi d'acqua e controllo umano: dagli approcci adattivi alla tracotanza della modernità*, in *Hybris. I limiti dell'uomo tra acque, cieli e terre*, a cura di A. Camerotto, S. Carniel, Milano-Udine, Mimesis, 2014.
- R. VECCHIET, *Binari d'Europa. Viaggi in treno fra biblioteche e stazioni*, Pasion di Prato (UD), Campanotto, 2013.
- T. VENERI, *I viaggi in Italia di Paolo Rumiz*, in: https://www.academia.edu/2389707/I_viaggi_in_Italia_di_Paolo_Rumiz.
- L. VENUTI, G. VITALE, *Roma 2024, Raggi dice no alle Olimpiadi: "Sarebbe da irresponsabili"*, in «La Repubblica», 21 settembre 2016, http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/09/21/news/olimpiadi_gia_pronta_la_mozione_de_lla_raggi_per_dire_no_alla_candidatura-148225872/.

- E. VITALIANO, *Le specie aliene nel fiume Po*, in «La Repubblica», 22 agosto 2016, http://www.repubblica.it/ambiente/2016/08/22/foto/le_specie_aliene_nel_fiume_po-146450478/1/?ref=search#1.
- A. ZANZOTTO, *Gli sguardi i fatti e senhal*, Milano, Mondadori, (1969) 1990.
- A. ZIOLKOWSKI, *Storia di Roma*, Milano, Mondadori, 2006.

SITOGRAFIA

- http://bologna.repubblica.it/cronaca/2016/10/25/news/ferrara_la_protesta_spinge_i_migranti_fuori_da_gorino_e_goro-150528576/.
- <https://www.facebook.com/padaniaclassics/>.
- <http://argomenti.ilsole24ore.com/ferrovie-dello-stato.html>.
- www.centostazioni.it.
- http://milano.repubblica.it/cronaca/2014/08/06/news/milano_in_stazione_centrale_tornano_le_transenne_per_arrivare_ai_binari-93202764/
- <http://www.internazionale.it/notizie/2017/01/31/strage-viareggio-condannati>.
- <http://www.inmarcia.it/processo-di-viareggio>.
- <http://www.ilfattoquotidiano.it/2015/11/23/ferrovie-avviata-la-procedura-di-privatizzazione-infrastruttura-resta-pubblica/2243936/>.
- <http://www.ilcamminodisantiago.com/#>.
- <http://www.viefrancigene.org/it/>.
- <https://www.movimentolento.it/it/>.