LA STAMPA
Archivio Storico dal 1867

Da un capillare senso ereditario un'endemica saturazione

Firenze, un grande passato pesa sull'avvenire della città

Dal Medioevo ai Medici al Rinascimento all'Illuminismo - Il mito della capitale culturale guelfa - La morsa soffocante di quanti vivono sul richiamo dei musei

FIRENZE — A Firenze è difficile sottrarsi al peso di quella che Mario Luzi ha chiamato «endemica saturazione dovuta a un capillare senso ereditario del miracoloso passato». La città medievale e rinascimentale con le sue straordinarie realizzazioni in ogni campo, con il suo trovarsi all'origine della civiltà moderna, ha creato un mito di tali proporzioni che se da un lato ha alimentato una società «abbastanza evoluta e civile» che è vissuta «nel presupposto dell'eccellenza conferitale» una volta per sempre, dall'altro lato ha quasi impedito il ricostruirsi di identità altre, offuscando immagini che a quelle più antiche cercarono di sovrapporsi.

Il mito ha pesato sui fiorentini, sulla loro orgogliosa superbia e sulla loro irrefrenabile partigianeria, ma ha pesato, forse ancora di più, su chi ha continuato a guardare per secoli a Firenze come città indissolubilmente legata alle vicende straordinarie che l'hanno resa unica al mondo.

Al confronto la Firenze capitale della Toscana, della seconda fase della civiltà medicea e poi di quella lorencse, è sempre rimasta un'immagine sbiadita: l'illuminismo toscano, pure ricchissimo di fermenti intellettuali e di concrete realizzazioni, non ha mai ottenuto quell'attenzione e quei riconoscimenti che pure sono stati tributati con dovizia al Settecento napoletano o lombardo.

Così i successivi tentativi di liberarsi da un passato glorioso e ingombrante e di farsi centro nazionale, ai tempi di Firenze capitale e poi con la grande operazione urbanistica di fine secolo, sono parsi sintomi di un provincialismo culturale indegno delle grandi tradizioni; e ancora: la stagione delle riviste, ai primi del secolo e negli Anni Trenta, militizzata e rimossa.

Ognuno degli episodi della storia di Firenze post-rinascimentale ha avuto la caratteristica di essere stato assai poco valorizzato fuori della città e della regione e di aver qui trovato motivi per essere imbalsamato nel nuovo mito che era necessario costruire per contrastare il mito originario. Si è così creato un mito del granducato e in seguito anche un mito dei moderati toscani e della grande classe dirigente che seppero essere, e, ancora, un mito di capitale della cultura italiana.

In questo secondo dopoguerra la ricerca di una nuova identità si è fatta ancor più spasmodica e difficile; pur nella ricchezza dei fermenti e delle rotture sul piano sia economico-societario sia politico-culturale, Firenze sembra tutt'ora essere avviluppata nei lacci delle memorie e delle contraddizioni che esse continuano ancor oggi a produrre.

Giorgio La Pira, il sindaco «santo», cercò di fare di Firenze «la città sul monte», caricando in questo modo di universalismo messianico una struttura sociale che nei secoli aveva dimostrato di saper produrre eccellenza e toccare i vertici dell'universalismo, nell'arte e nella politica, perseguendo i propri particolari interessi.

Se fallimentari sono stati i tentativi di resuscitare una cultura guelfa, che ha radici in città ma non ne ha nel contado, perdenti sembrano essere anche tutti quei tentativi di rilanciare il mito di capitale culturale che rischiano di consegnare la città a torme di turisti che la invadono giornalmente in ogni mese dell'anno, snaturandone volto e funzioni.

Firenze si trova ad essere capitale di una Regione che in questi trent'anni ha saputo, più di altre, riconvertire la propria struttura produttiva liberando energie imprenditoriali che sembravano scomparse, nascoste com'erano nel bozzolo di un'organizzazione societaria che aveva in un'agricoltura organizzata nella forma della mezzadria la sua base materiale ed economica. Tale riconversione produttiva, che ha solide basi in un'industria fiorente e in un'agricoltura nuovamente d'avanguardia, si è resa possibile grazie alle qualità di iniziative e di direzione che nei secoli si sono tramandate all'interno di una robusta struttura familiare e che la virulenza dei conflitti sociali e politici ha temprato di virtù civili.

La tranquilla dolcezza del paesaggio toscano e l'armonia di forme che Firenze tuttora conserva non ingannino. Sono il retaggio di uno spirito che si è formato nei conflitti e che sarebbe grave errore imbalsamare oggi nei languidi abbandoni della memoria che la domanda turistica alimenta nei pensionati di tutto il mondo che a Firenze e in Toscana vengono per cercare le tracce ancora vive di una grande civiltà.

Firenze è dunque attraversata da un disagio che le grandi mostre sui Medici, sugli etruschi e sui Lorena non bastano a lenire. Anzi, Firenze avrebbe il bisogno, paradossalmente, di distruggere le immagini del suo passato per liberarsi dalla morsa soffocante di bottegai, di albergatori e di quant'altri vivono sulla città-museo, bloccata dai riti che le ricorrenze del calendario impongono a coloro che celebrando il passato possono esimersi dal compito di vivere il presente e di progettare l'avvenire.

Giovanni Bechelloni

Vigilia del Salone automobilistico di Torino / Visita allo stabilimento della Flexider

Guantoni, maschere e tute bianche entrando in fabbrica la prima volta

Qui, tra l'altro, si bonificano i rifiuti, che emblematizzano la crisi dell'uomo contemporaneo - Il biancore abbagliante della «clean room» e il progetto «Jet» - Una tecnologia che può dare corpo ai più oscuri incubi, ma anche realizzare i più antichi sogni - La struttura della componentistica «parente dell'auto»

TORINO — Il cielo di Torino, in questa estate di novembre, ha la magia del cristallo e della concavità: è di uno splendore così assoluto che fa sembrare grigi, smorti, umidi i bei palazzi delle lunghe vie rettilinee, e di corso Galileo Ferraris. Ho letto tante pagine a proposito di Torino, della sua monocultura industriale, del suo apparentemente a Detroit, del suo destino legato indissolubilmente all'automobile. Ma il gruppo Gilardini, che fa parte della componentistica Fiat e che sto cominciando a conoscere dal suo uffici nel palazzo di corso Galileo Ferraris, è legato all'auto solo per uno dei suoi tre settori: gli altri riguardano l'impiantistica industriale e i sistemi per la difesa subacquea.

Ce a Torino dunque chi, all'ombra dell'auto, lavora ad esempio per la più sofisticata tecnologia nucleare, per la potabilizzazione e la depurazione delle acque, per isolare e bonificare il «waste», come, con lo stesso termine che Eliot usò per emblematizzare la crisi dell'uomo contemporaneo, vengono chiamati i rifiuti connessi alla costruzione delle centrali. Su una copia del bilancio 1983, mi colpisce una fotografia in cui una semplice moquette ha la sfuggente bellezza cromatica di un'opera di minimal art. Non mi fermerò al linguaggio delle cifre, che parla di una espansione flessibile e aggressiva; il perché si costruisce e si produce, è una corrente di energia vitale che lo dice, e ho bisogno di varcare i cancelli di uno stabilimento per coglierne le immagini.

Varco così nel pomeriggio quelli della Flexider, che è ai confini di Settimo, dove le case diventano più basse e più rade in mezzo agli alberi spelacchiati, i campetti arati sono chiusi tra recinti e serbatoi, e si vedono le corsie dell'autostrada per Milano. Un senso di fastidio e di pena mi prende come sempre di fronte alla insensatezza, alla precarietà, alla mancanza di radici delle periferie urbane. E me lo porto dietro percorrendo la zona degli uffici dello stabilimento, asettica e malinconica come un ospedale. Quando entro invece nel capannone centrale mi riscuoto, come se finalmente quella corrente di energia che attendevo il passasse davvero: è uno spazio aperto e vastissimo, ma nello stesso tempo ben delimitato, raccolto, con qualcosa dell'antro, della caverna: nel pavimento nero di grasso sottili colonne in cemento vanno al soffitto, e le macchine, in parte ferme perché ci sono a questo'ora soltanto pochi operai, torreggiano con la loro potenza.

La «treciatrice», i serpentoni di tubi flessibili rivestiti di una treccia metallica che li rende enigmaticamente luminosi, un filtro per il combustibile di una nave alto più di un uomo e massiccio come un portale: sono immagini che mi scorrono davanti, mentre lungo la striscia di vetro smerigliato sulla parete lontana si inseguono le ombre rossastre e confuse delle fiamme del tramonto. Subito accanto, la clean-room mi mette di fronte, con un brusco cambiamento, a un clima di sospensione, di rarefazione, di silenzioso e un po' abbagliante biancore; la clean-room è quella dove avviene la lavorazione dei dilatatori, grossi giunti che terminano in due soffietti elastici, e in genere dei materiali impiegati nelle centrali nucleari: lì gli operai si aggirano con guantoni, maschere e tute bianche isolanti: con una inversione di segno che confonde e sbigottisce, lì non è l'uomo che ha paura della contaminazione nucleare, ma è la materia usata per le centrali che deve essere preservata dalla contaminazione delle mani, del fiato, della pelle, del sudore dell'uomo.

Alle attuali ricerche per passare dalla fissione alla fusione nucleare compiute all'interno del progetto JET (Joint European Torus) questo stabilimento torinese ha dato un contributo di cui i suoi uomini, nel cui atteggiamento vedo i segni di una devozione senza riserve al proprio lavoro, sono particolarmente orgogliosi: la costruzione di alcune componenti essenziali della camera in cui avviene la fusione, e dove la temperatura deve essere portata a 200 milioni di gradi, a riprodurre le condizioni del sole. Li guardo in fotografia: anelli di metallo larghi alcuni metri di diametro, che sembrano orbite, mura di un castello spaziale.

Nel laboratorio viene messa alla prova la resistenza degli ammortizzatori anti-sismici, prodotti per la centrale di Montalto di Castro, che entrerebbero in funzione se le strutture della centrale dovessero essere minacciate da calamità accidentali oltre che naturali. Non basterà certo la loro presenza per dissuadere chi si batte contro le centrali, perché lo scontro sul nucleare non riguarda soltanto la sicurezza, e al suo fondo c'è una domanda drammatica: una società nuclearizzata sarà davvero totalitaria e da incubo? Anche chi come me è estraneo alla cultura industriale e alla sua visione del mondo, oggi può cogliere nella potenza dispiegata dalla tecnologia la matrice non soltanto di futuri incubi, ma anche di antichi sogni, e sperare che a prevalere siano questi ultimi, in cui tecnologia e natura, energia e bellezza convivono. In un altro reparto del laboratorio, un tecnico controlla una saldatura a un microscopio che ingrandisce mille volte: allo sguardo, la materia sembra scomporsi in filamenti, in granuli, in bave aeriti.

Si è fatto tardi, ed è ora di uscire; fuori è sceso il buio, limpido, dal riflessi di brina. Un uomo dell'industria mi racconta che una treccia simile a quella metallica che la trecciatrice fa intorno ai tubi flessibili viene costruita con dei nastri da ragazzi e ragazze che danzano attorno a un palo alzato su una piazza, in una festa folclorica di un paese del Sud. Me lo racconta alla fine, incidentalmente: e per me diviene l'immagine migliore con cui ripensare a quello che ho appena visto, l'immagine che mostra meglio come anche attraverso una sua macchina l'uomo continua silenziosamente e inconsapevolmente a parlare dei suoi desideri e dei suoi riti, della sua energia e della magia che c'è in essa.

Giuseppe Conte

Il 14 novembre si apre a Torino il Salone dell'Automobile, rassegna biennale che da quest'anno sarà ospitata nell'ex fabbrica del Lingotto.

Per la città, e per quanto esso rappresenta nel panorama automobilistico europeo e mondiale, è un appuntamento importante. A conclusione delle grandi esposizioni internazionali, infatti, al Salone di Torino viene solitamente demandato (e sarà così anche quest'anno) il compito di illustrare quanto di meglio è stato prodotto e, fatto ancora più importante, quali saranno gli orientamenti.

Successo scontato; occasione da non lasciarsi sfuggire. Ma anche momento per poter guardare al di là delle carrozzerie seducenti delle auto.

Perché auto non significa solamente macchina nel senso più stretto della parola: significa anche un'infinità di prodotti, accessori e particolari che sovente possono sfuggire all'occhio del visitatore, ma che nel prodotto finito hanno spesso un'importanza primaria.

Potremmo definirli gli «oggetti sconosciuti», o, se vogliamo, talmente conosciuti da passare inosservati.

Dopo un servizio pubblicato lunedì scorso, continuiamo oggi il «viaggio» nel mondo dei prodotti «parenti» dell'auto.

Il problema degli oggetti volanti torna d'attualità in questi giorni

State attenti se vedete un «UFO» Potrebbe essere un missile Cruise

Il ministero della Difesa forse metterà a disposizione uno stralcio della raccolta dei suoi archivi «Facile essere tratti in inganno», e così le foto di un pilota ritrarrebbero solo un piccolo dirigibile

FIRENZE — Se il ministero della Difesa metterà a disposizione uno stralcio della documentazione sugli Ufo conservata a cura dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, sei incontri ravvicinati con un Ufo torneranno alla ribalta. E grazie anche alle foto scattate oltre cinque anni fa da un pilota militare italiano, Giancarlo Cecconi, 51 anni, (da poco in pensione), mentre rientrava alla base con un G91-R dopo una missione fotografica sugli appennini e per la testimonianza del cassiere di una villa a Polcanto poco lontano da Firenze, Isidoro Perri 46 anni. Costui la notte del 9 ottobre avrebbe visto oltre all'Ufo anche una specie di figura.

E' quindi possibile che le foto scattate dal Cecconi, oltre ottanta, siano alla base della decisione del ministro della Difesa, Giovanni Spadolini, di prendere in considerazione l'opportunità di affidare al CNR studi e ricerche in merito agli Ufo. Lo disse proprio Spadolini, rispondendo, il 27 luglio scorso, alla Camera, all'interrogazione dell'on. Abate ed altri che chiedevano l'ammissione di esperti civili «ufologi» alla documentazione raccolta dall'aeronautica militare.

Secondo Spadolini, il ministero della Difesa «*non rassisa possibile l'accreditamento di esperti civili all'interno della propria organizzazione né ha interesse, al momento, alla costituzione di un ente ufologico militare. Tuttavia uno stralcio della documentazione sugli Ufo conservata a cura dello Stato Maggiore dell'Aeronautica può essere reso disponibile attraverso i competenti canali*».

Gli incontri ravvicinati sono le ultime tre categorie di una classificazione ideata dall'astronomo e ufologo professor Allen Hynek dei diversi tipi di avvistamenti e manifestazioni Ufo. Queste categorie di catalogazione, ormai in pratica accettate da tutti gli studiosi del fenomeno, sono sei. Le prime tre si riferiscono a luci notturne, dischi diurni e radarvisuali. Gli incontri ravvicinati possono essere di primo, secondo e terzo tipo, secondo la distanza dell'Ufo dal testimone e dall'interazione che l'oggetto stesso può esercitare nell'ambiente esterno entro i cui confini si manifesta.

L'Ufo visto e fotografato dal pilota militare è quindi classificabile come un incontro ravvicinato di primo tipo, mentre quello del casiere comeuno del terzo tipo. A prima vista può sembrare che, di fronte a fotografie (soprattutto scattate da un pilota militare) nessun dubbio dovrebbe sussistere. Invece sugli incontri ravvicinati bisogna indagare più attentamente.

Se è vero, infatti, che gli incontri ravvicinati, nel tre tipi, si possono difficilmente legittimare come identificazioni errorne di oggetti familiari, è altrettanto vero che nessuno, neppure gli scienziati e i tecnici (compresi i militari), può affermare, senza peccare di presunzione, di conoscere tutto. Se, quindi, anche un pilota militare vede un oggetto volante che dice di non conoscere, non può dire di aver visto un Ufo nel senso tradizionale che ormai si dà a questa sigla, perché quell'oggetto potrebbe non essergli familiare e tuttavia appartenere, per esempio, alla categoria dei missili «*Cruise*» che nel '79 non erano certamente a conoscenza di tutti i militari e il cui comportamento è quello di alzarsi e abbassarsi verticalmente secondo il profilo del terreno. oppure potrebbe essere un «*Remotely Piloted Vehicle*» (veicolo pilotato a distanza) le cui forme architettoniche e il comportamento in volo sono vicinissime ai non identiche a molti avvistamenti di presunti Ufo. Nel caso di quello fotografato dal pilota militare vi sono gli «*RPM2*» (Remotely Piloted Mini-Blimp, cioè piccolo dirigibile semiflosciò pilotato a distanza) della «*DSI*» (Developmental Sciences Inc con sede a East Valley in California) che assomigliano in modo quasi identico a quello fotografato dal pilota militare, specialmente il tipo di nylon gonfiato ad elio.

Scontro fuori Roma: un mese di prognosi

Ferito in auto Maccanico segretario del Quirinale

ROMA — Il segretario generale del Quirinale, Antonio Maccanico, è stato coinvolto nella tarda mattinata di ieri in un incidente stradale, fortunatamente senza conseguenze di particolare gravità. Il sinistro è avvenuto mentre Maccanico, alla guida di un' Alfa Romeo modello «6» della presidenza della Repubblica, stava recandosi nella tenuta presidenziale di Castelporziano. In seguito allo scontro con un'altra vettura Antonio Maccanico è stato trasportato con una autoambulanza al Policlinico «Gemelli», dove è stato ricoverato con una prognosi di trenta giorni per la frattura del perone della gamba destra.

L'incidente è avvenuto poco dopo mezzogiorno e mezzo di ieri. L'Alfa Romeo del Quirinale, che era proveniente da Roma, ha girato sulla sinistra al semaforo che è installato davanti all'ingresso della tenuta di Castelporziano. Mentre si trovava ancora a meta della corsia, l' automobile sulla quale viaggiava il segretario generale è stata investita in pieno da una Ford Escort, condotta da Massimo Catalucci, 21 anni, che si dirigeva alla volta di Roma. L'Alfa Romeo si è rovesciata su un fianco e per raddrizzarla si è dovuto fare ricorso all'intervento dei vigili del fuoco.

Il segretario generale del Quirinale è stato poi trasportato al policlinico «Gemelli» con un'autoambulanza. Il conducente della «Escort» è stato anch'egli giudicato guaribile in trenta giorni all' ospedale «Sant'Eugenio», dove era stato ricoverato. Dai primi rilievi compiuti da parte della polizia stradale, intervenuta a sua volta sul luogo dell'incidente, risulta che la Ford Escort ha lasciato sull'asfalto la traccia di una frenata lunga circa una ventina di metri.

Un pornofumetto di due anni fa anticipò delitti compiuti dal "mostro" di Firenze

La sceneggiatura comprende particolari macabri che l'assassino ha attuato solo molti mesi dopo

FIRENZE — *Agghiacciante. In quale altro modo si potrebbe definire un pornofumetto in vendita nelle edicole che narra, romanzandole, le sconvolgenti vicende del «mostro di Firenze» che dal '68 ad oggi ha ucciso sette coppiette di innamorati? Eppure questo fumetto esiste ed è stato trovato nei giorni scorsi a Firenze in circostanze tali da far insorgere l'inquietante dubbio che tutta questa vicenda costellata di uccisioni, di barbare mutilazioni, di tracce inesistenti, sia condotta dalla fantasia del più perverso autore di testi gialli mai esistito.*

I fatti. Due dipendenti dell' Enel di Firenze, Bombaci e Orlandi, passeggiano per piazza Dalmazia. Ad un tratto notano, abbandonato sul marciapiede, un giornaletto pornografico. Ad attirare l'attenzione non è la ragazza avvestita sulla copertina, quanto il titolo e il sottotitolo: «L'assassino dei bisturi — Chi è il misterioso mostro che uccide con il bisturi e asporta il pube alle ragazze?».

Il giornaletto della serie «Attualità gialla», collana «Crimen», risulta essere stampato a Milano come periodico mensile della Edifumetto (direttore responsabile R. Barbieri), costa 600 lire ed è il numero 3, ottobre 11, del 1982.

Per una sconcertante coincidenza i due dipendenti dell' Enel erano colleghi di lavoro di Giovanni Foggi, il giovane trucidato dal mostro nelle campagne di Scandicci con la sua fidanzata, Carmela De Nuccio, il 6 giugno 1981 (terza coppia uccisa). Orlandi e Bombaci, con un moto di orrore, sfogliano la pubblicazione e, resisi conto del contenuto, decidono di consegnarla alla redazione del quotidiano fiorentino «La Città» che pubblica un servizio.

Il pornofumetto è una precisa ricostruzione degli omicidi con l'aggiunta di qualche piccante disegno sulle coppiette in amore. I luoghi sono gli stessi, cambiano soltanto i nomi dei protagonisti. Giovanni e Carmela (perché proprio dal loro omicidio comincia il testo de «L'assassino dei bisturi») sono Sandro e Francesca, così come con precisione è riportata la storia del guardone Enzo Spalletti (nel fumetto Angelo Farini) arrestato con l'accusa di essere l' autore del delitto e scarcerato all'indomani del quarto omicidio del mostro, quello avvenuto il 22 ottobre dell'81, quando furono uccisi Stefano Baldi e Susanna Cambi. Il macabro disegnatore raffigura il mostro come un uomo col volto coperto da passamontagna che impugna una pistola a tamburo (in realtà quella usata è una «Beretta» 22 a canna corta) e un bisturi.

La maggior parte delle pagine sono dedicate alla descrizione delle mutilazioni che il mostro opera sulle sue vittime e qui entra in scena un'altra coincidenza da incubo. Il coppettista (ricordiamo che la pubblicazione è dell'82) fa compiere al mostro qualche atto di più di quelli compiuti fino ad allora nella realtà. Oltre all'orrendo rituale del taglio del pube, nel fumetto il maniaco assassino asporta alle ragazze anche i seni e si accanisce contro il corpo dell'uomo: due fatti accaduti realmente solo due anni dopo, lo scorso 29 luglio quando a Vicchio sono stati massacrati proprio in quel terribile modo Pia Rontini e Claudio Stefanacci.

Che il mostro abbia magari accettato come ispirazione quei particolari che il coppettista di «Attualità gialla» gli ha inconsapevolmente suggerito? E' un'ipotesi che sconfina nel fantascientifico, ma in questa sconvolgente vicenda non è più lecito escludere niente.

Francesco Matteini

Nuovi modelli dell'utilitaria Fiat

Auto: la famiglia Panda ricomincia da un milione

TORINO — La famiglia Panda si rinnova. Sparisce la versione 45 (disponibile nell'allestimento Super), la 30 d'ora in avanti verrà offerta in tre modelli: L, CL e Super (quest'ultima già esiste, ma nell'operazione acquista in contenuti che prima erano ottenibili soltanto in opzione). Al vertice della gamma resta la 4 per 4, presentata nel giugno dello scorso anno.

Il rinnovamento della utilitaria Fiat coincide con un traguardo molto importante nella storia di un'automobile: il superamento del milione di unità prodotte. Nata nel febbraio del 1980 di Panda ne sono state infatti costruite un milione e 64.000, di cui 870.000 negli stabilimenti di Desio e di Termini Imerese e 194.000 vano radio, l'accendisigari, il vano portaoggetti.

Le Panda 30, come si sa, montano un motore bicilindrico raffreddato ad aria di 652 cc; la velocità massima è di 115 chilometri l'ora.

PANDA 45 SUPER — Si arricchisce acquisendo di serie i cristalli atermici e l' orologio digitale. Invariati, naturalmente, motori e prestazioni: 903 cc di cilindrata, velocità massima in quinta marcia di circa 140 chilometri l'ora.

PANDA 4 PER 4 — E' l' unica della famiglia a non subire ritocchi. D'ora in avanti, però, sarà disponibile in altri due colori pastello. Invariati anche gli optionals: tetto apribile e vernice metallizzata.

Un'ultima annotazione: anche le versioni 30 negli allestimenti inferiori vengono dotate della maschera anteriore a cinque barrette incliniate.

Eugenio Ferraris

Ha sempre una buona parola