



«D'animo virtuoso ed educato ad umanità»

Studi in ricordo di Marco Sirtori

A cura di Cristina Cappelletti e Thomas Persico

SINESTESIE

RIVISTA DI STUDI SULLE LETTERATURE E LE ARTI EUROPEE

fondata e diretta da Carlo Santoli

ANNO XXXII • 2024

NUMERO SPECIALE

SINESTESIE

RIVISTA DI STUDI SULLE LETTERATURE E LE ARTI EUROPEE

La rivista aderisce al programma di valutazione della MOD
(Società italiana per lo studio della modernità letteraria)

MOD

Società italiana per lo studio
della modernità letteraria

Fondatore e Direttore scientifico / *Founder and Editor*

CARLO SANTOLI

Comitato scientifico / *Scientific Board*

CLARA ALLASIA (Università di Torino), MICHELE BIANCO (critico letterario e teologo), ANNALISA BONOMO (Università “Kore” di Enna), ALBERTO CARLI (Università del Molise), IRENE CHIRICO (Università di Salerno), MARIA PIA DE PAULIS D’ALAMBERT (Paris-Sorbonne), SIMONE GIORGINO (Università del Salento), ROSA GIULIO (Università di Salerno), ISABELLA INNAMORATI (Università di Salerno), ENRICO MATTIODA (Università di Torino), LUIGI MONTELLA (Università del Molise), LAURA NAY (Università di Torino), MARIA CATERINA PAINO (Università di Catania), ROSSELLA PALMIERI (Università di Foggia), ANTONELLO PERLI (Université Nice Sophia Antipolis), DONATO PIROVANO (Università di Milano “Statale”), LORENZO RESIO (Università di Torino), MARA SANTI (Ghent University), ANNAMARIA SAPIENZA (Università di Salerno), NICCOLÒ SCAFFAI (Università di Siena), ANTONIO SICHERA (Università di Catania), CHIARA TAVELLA (Università di Torino), GIOVANNI TURCHETTA (Università di Milano “Statale”), SEBASTIANO VALERIO (Università di Foggia), PAOLA VILLANI (Università di Napoli “Suor Orsola Benincasa”)

Comitato d’onore / *Honorary Board*

EPIFANIO AJELLO (Università di Salerno), GIUSEPPE BONIFACINO (Università di Bari “Aldo Moro”), RINO CAPUTO (Università di Roma “Tor Vergata”), ANTONIO LUCIO GIANNONE (Università del Salento), PIETRO GIBELLINI (Università Ca’ Foscari di Venezia), ALBERTO GRANESE (Università di Salerno), PASQUALE GUARAGNELLA (Università di Bari “Aldo Moro”), MILENA MONTANILE (Università di Salerno), ALDO MORACE (Università di Sassari), GIANNI OLIVA (Università G. d’Annunzio di Chieti – Pescara), ANTONIO SACCONI (Università di Napoli “Federico II”)

Redazione / *Editorial Board*

GIOVANNI GENNA (coordinamento), LOREDANA CASTORI, VALENTINA COROSANITI, VIRGINIA CRISCENTI, THOMAS PERSICO, CALOGERO GIORGIO PRIOLO, ELEONORA RIMOLO, ERMINIO RISSO

Revisori / *Referees*

Tutti i contributi pubblicati in questa rivista sono stati sottoposti a un processo di *peer review* che ne attesta la validità scientifica

SINESTESIE

RIVISTA DI STUDI SULLE LETTERATURE E LE ARTI EUROPEE

«D'ANIMO VIRTUOSO
ED EDUCATO AD UMANITÀ»

Studi in ricordo di Marco Sirtori

a cura di

Cristina Cappelletti e Thomas Persico

XXXII – 2024

NUMERO SPECIALE

Rivista annuale / *A yearly journal*
XXXII – 2024

ISSN 1721-3509

ANVUR: A

*

Proprietà letteraria riservata
2024 © Associazione Culturale Internazionale Edizioni Sinestesie
Via Tagliamento, 154 – 83100 Avellino
www.edizionisinestesie.it – info@edizionisinestesie.it
Registrazione presso il Tribunale di Avellino n. 398 del 14 novembre 2001
Direttore responsabile: Paola De Ciuceis

Rivista «Sinestesie» – Direzione e Redazione

c/o Prof. Carlo Santoli Via Tagliamento, 154 – 83100 Avellino, direzione.sinestesie@gmail.com

Il materiale cartaceo (libri, copie di riviste o altro) va indirizzato ai suddetti recapiti.
La rivista ringrazia e si riserva, senza nessun impegno, di farne una recensione o una segnalazione.
Il materiale inviato alla redazione non sarà restituito in alcun caso.

*

I pdf della rivista «Sinestesie» e dei numeri arretrati sono consultabili in *open access*
e scaricabili gratuitamente dal sito: www.sinestiesrivistadistudi.it

Tutti i diritti di riproduzione e traduzione sono riservati / *All rights reserved*

Condizione preliminare perché i prodotti intellettuali siano sottoposti alla valutazione
della Direzione e del Comitato Scientifico è la presentazione del Codice Etico (consultabile
online sul sito della rivista), accettato integralmente in tutte le sue parti e controfirmato.

*

Impaginazione / *Graphic layout*

Francesca Cattina

*

Published in Italy

Prima edizione: 2024

pubblicata da La scuola di Pitagora editrice, via Monte di Dio, 14 – 80132, Napoli
www.scuoladipitagora.it – info@scuoladipitagora.it
ISBN 979-12-5613-006-1 (*open access*)

Gli e-book della Rivista «Sinestesie» sono pubblicati con licenza Creative Commons
Attribution 4.0 International

INDICE

<i>Premessa</i> di RAUL CALZONI	7
<i>A Marco Sirtori</i> di CARLO SANTOLI	11
<i>Introduzione</i> di CRISTINA CAPPELLETTI e THOMAS PERSICO	13
<i>Bibliografia di Marco Sirtori</i>	19

PARTE PRIMA

LUCIO GIANNONE, <i>Memorialistica meridionale del Risorgimento: nuove acquisizioni</i>	27
DUCCIO TONGIORGI, « <i>L'italica guerra, e la servile e la plebea raccese in una</i> ». <i>Spartaco a teatro nel "decennio di preparazione"</i>	43
MATILDE DILLON WANKE, « <i>La scrittura parte sempre da un piccolo fatto vero</i> »: <i>ricordi e note a proposito di una poesia di Sanguineti</i>	63
ELISA ROSSI DANELZIK, <i>Letteratura di viaggio e traduzione: viaggiatori francesi in Puglia</i>	69

PARTE SECONDA

CRISTINA CAPPELLETTI, « <i>Or accompagna, ed ora / alterna i versi lor la musica</i> ». <i>Episodi della fortuna operistica della Liberata</i>	85
THOMAS PERSICO, <i>Decasillabi e dodecasillabi "tragici" nei cori del Manzoni (dal Carmagnola all'Adelchi)</i>	101
LUCA BANI, «[...] e il tuo sonno di sogno sarà realizzato». <i>Lettura de La sirena di Giuseppe Tomasi di Lampedusa</i>	113
SILVIA ZANGRANDI, <i>L'autostrada come destino. Annotazioni attorno a la Autopista del sur di Julio Cortázar e Autosole di Carlo Lucarelli</i>	129
ATTILIO CICHELLA, <i>Un «autentico falso d'autore» di Andrea Camilleri: Giovanni Boccaccio e la novella di Antonello da Palermo</i>	143
ROSSELLA ABBATICCHIO, <i>La dimensione testuale tra intercultura e didattica ludica: story-telling e storie a bivi per l'italiano L2</i>	155

Silvia T. Zangrandi

L'AUTOSTRADA COME DESTINO.
ANNOTAZIONI ATTORNO A *LA AUTOPISTA DEL SUR* DI JULIO CORTÁZAR
E *AUTOSOLE* DI CARLO LUCARELLI¹

«Eccomi dunque su questa autostrada che ho percorso centinaia di volte [...] mi sembra d'aver perduto il senso dello spazio e quello del tempo».²

Riassunto: Il binomio automobile-autostrada è al centro delle due narrazioni qui considerate – *Autopista del Sur* di Julio Cortázar e *Autosole* di Carlo Lucarelli – e il focus ruota attorno a due aspetti: la rappresentazione dello spazio e del tempo e l'ibridazione essere umano-automobile. L'iperbolico ingorgo esibito nei due scritti fa da sfondo alla rappresentazione relazionale dei personaggi intrappolati per un lungo periodo sull'autostrada. Ciò che colpisce è il fatto che la paradosalità e gli eventi perturbanti raccontati tendono ad essere normalizzati e la tecnica dello straniamento è utilizzata da entrambi gli scrittori per mostrare la realtà da un'altra prospettiva.

Parole chiave: automobile, autostrada, spazio e tempo, ibridazione essere umano-auto, perturbante.

Abstract: The car-highway binomial is at the center of the two stories considered here, Julio Cortázar's *Autopista del Sur* and Carlo Lucarelli's *Autosole*. The focus revolves around two aspects: the representation of space and time and the human-car hybrid. The hyperbolic traffic jam exhibited in the two stories provides the backdrop to the relational representation of the characters trapped for a long time on a highway. What is striking is that the paradoxical and disturbing events told

¹ Attorno a questo argomento ho ragionato alcuni anni fa durante un convegno svoltosi a Budapest. In questa sede lo ripropongo, rielaborato, ricordando Marco Sirtori che, come i personaggi dei due racconti, amava viaggiare.

² I. CALVINO, *Gli amori difficili*, Einaudi, Torino 1970, poi Mondadori, Milano 1990, p. 118.

tend to be normalized, and the technique of estrangement is used by both writers to show reality from another perspective.

Keywords: Car, Highway, Space and Time, Human-Car Hybrid, Uncanny.

1. *Quando matrici e modelli narrativi coincidono*

Automobile-autostrada: per chi ama viaggiare, soprattutto nei periodi estivi, questo è un binomio inscindibile. Entrambi i sostantivi comunicano l'idea di fuga dalla quotidianità, di libertà, di nuove esperienze legate a luoghi e a persone che si incontreranno. Chi non utilizza l'autostrada per lavoro la considera unicamente nel suo ruolo ludico-ricreativo in quanto è il tramite, insieme all'automobile, per raggiungere la meta delle vacanze. Attorno a questo binomio due scrittori lontani sia geograficamente sia per interessi ed esiti letterari basano due loro storie: si tratta di Julio Cortázar con il racconto pubblicato nel 1966 *Autopista del Sur* (*L'autostrada del sud*)³ e Carlo Lucarelli con il volume – o, come si legge nella quarta di copertina, «un romanzo fatto di racconti» – del 1998 *Autosole*.⁴ Sia nel racconto di Cortázar⁵ sia in quello di Lucarelli un iperbolico ingorgo autostradale blocca per molti giorni numerosi automobilisti. Le trame di entrambi i racconti sono scarse: l'autostrada rappresenta per i due scrittori lo sfondo ideale per la messa in scena di un racconto di tipo sociologico in cui dare una rappresentazione relazionale dei personaggi intrappolati per un lungo periodo

³ J. CORTÁZAR, *La autopista del sur*, in *Todos los fuegos el fuego* ora in *Cuentos completos*, vol. I, Alfaguara, Madrid 1994, pp. 505-523; traduzione italiana tratta da J. CORTÁZAR, *I racconti*, a cura di E. Franco, Einaudi-Gallimard, Torino 1994, pp. 457-480. Tutte le citazioni si riferiscono a queste due edizioni e le pagine vengono indicate direttamente nel testo.

⁴ Nell'agosto del 1997 a Carlo Lucarelli fu chiesto di scrivere un racconto al giorno per un mese sul quotidiano «l'Unità». Questi articoli furono poi in parte convogliati in un volume dal titolo *Autosole*, Rizzoli, Milano 1998, da cui si cita. A Lucarelli piacciono le storie ambientate in autostrada: infatti, nel 2000, pubblica il cd *Autostorie* (Mobydick) e nel 2006, con Marcello Fois e Luigi Gozzi, *Autostrada* (Clueb Simulazioni).

⁵ Le narrazioni ambientate sull'autostrada pare piacciono a Cortázar: infatti, nel 1983 pubblica *Los autonautas de la cosmopista*, un viaggio atemporale da Parigi a Marsiglia iniziato una sera di maggio del 1982 da Carol Dunlop e dallo stesso scrittore. Il viaggio durò trenta giorni durante i quali i due tennero un dettagliatissimo diario di viaggio dove registrarono tutto, soprattutto la flora e la fauna fantastica vista e tutte le minacce più terrorizzanti: streghe, agenti segreti, camion inquietanti di origine sconosciuta, che tentarono di far naufragare l'impresa. Realtà e sogni si intersecano continuamente in quella che viene descritta come una «interminable fiesta de la vida» che si conclude malinconicamente con la consapevolezza che inevitabilmente tutto ha una fine.

sull'autostrada. Nei due scritti si assiste al tentativo di catturare i problemi della nostra contemporaneità o del prossimo futuro e a rappresentarli in maniera paradossale in cui i limiti fissati dal corpo e dalla realtà vengono infranti e l'eccentricità diventa parte integrante del testo. Potremmo spingerci a definirli *weird*, intendendo con questo termine un gusto letterario che si esprime non attraverso nuovi modi letterari, ma attraverso un nuovo sentire, una diversità di immagini, stili e registri che riflettono la realtà frammentata e ipermoderna in cui si sviluppa. Il lettore si trova di fronte a eventi perturbanti che non trovano spiegazione razionale, ma il sovranaturale tende a essere normalizzato e, anzi, spesso la stranezza è già parte integrante degli eventi. Entrambi gli autori si affidano alla tecnica dello straniamento, ovvero decidono di alterare o distorcere la realtà in modo da mostrarla da un'altra prospettiva. Del resto, l'accettazione dell'elemento fantastico è un modo di reinterpretare i confini e gli spazi della realtà, con l'obiettivo di suscitare riflessioni di tipo etico e sociale nel lettore.

In questo studio si è scelto di focalizzare l'attenzione su due aspetti: da un lato la rappresentazione dello spazio e del tempo e dall'altro l'ibridazione essere umano-macchina.

2. Spazio e tempo

Come detto, le due storie si svolgono su un'autostrada: per Cortázar è la celebre autostrada che porta a Parigi passando da Fontainebleau; per Lucarelli è la A1, la Milano-Napoli, chiamata anche Autosole.⁶ L'autostrada,⁷ diversamente dalla strada, da sempre è considerata non un luogo di incontri ma l'infrastruttura per il trasporto veloce, estranea a

⁶ Per approfondire la storia dell'autostrada del Sole, la cui costruzione segnò il miracolo economico e cambiò la percezione della geografia italiana, cfr. E. MENDUNI, *L'Autostrada del Sole*, il Mulino, Bologna 1999. Il termine *autostrada* venne utilizzato per la prima volta in un documento ufficiale del 1922 in cui l'ingegnere Piero Puricelli presentava il progetto dell'autostrada dei Laghi; il termine indicava quelle strade caratterizzate da un percorso per quanto possibile rettilineo, senza ostacoli, dove le auto potevano viaggiare ad alta velocità, non percorribili da biciclette, pedoni, carri trainati da animali. In seguito, il termine *autostrada* fu tradotto in altre lingue (A. CAVALLINI, *Piero Puricelli: l'italiano che inventò le autostrade*, <https://www.linkedin.com/pulse/piero-puricelli-litaliano-che-invent%C3%B2-le-autostrade-aldo-cavallini/>).

⁷ Per una disamina dell'autostrada e della sua rappresentazione in letteratura cfr. F. GATTO, *Autostrada*, in *Luoghi della letteratura italiana*, a cura di G.M. Anselmi e G. Ruozi, Bruno Mondadori, Milano 2003, pp. 18-29.

ciò che la circonda, al paesaggio (che spesso viene deturpato dalla sua presenza), alla gente che la percorre. Come ebbe a scrivere Adorno, le autostrade «non hanno espressione [...] ignorano le ombre dei passi e delle ruote».⁸ Al contrario, nei due racconti oggetto della nostra indagine le autostrade non sono più ad alto scorrimento, non sono più luogo di transito ma di immobilità: le coordinate spazio-temporali saltano, il tempo si sballa e il suo fluire resta sospeso. Per entrambi gli scrittori l'autostrada è l'orizzonte unico della narrazione; diventa, per usare un'espressione cara a Augé, un non luogo che inghiotte tempo, spazio e identità. L'anonimato che caratterizza l'autostrada viene a perdersi: per alcuni personaggi diviene luogo di incontri, di vita, di amore; per altri è la manifestazione della solitudine senza isolamento; per tutti non è più il luogo del movimento ma il luogo dell'immobilità forzata. Le due storie prendono l'avvio da un avvenimento reale, l'ingorgo stradale appunto, ma la iperbolicità dei fatti narrati consiste nella durata del blocco. Le coordinate spazio-temporali saltano e l'autostrada diventa uno spazio in cui non esiste più né circolazione né comunicazione e i giorni trascorrono tutti uguali, scanditi solo dal sorgere e dal tramontare del sole.

Lucarelli antropomorfizza l'autostrada: «l'autostrada diventa un serpente dalle scaglie fitte, che lentamente si allunga, si stende, abbagliante di riflessi» (p. 7); la metafora delle auto incolonnate simili a un serpente viene ripresa più volte: «un serpente dalle scaglie fitte, che attende immobile sotto al sole rovente, respirando piano» (p. 9), «il serpente di metallo [...] riprende lentamente a muoversi» (p. 19). Lucarelli offre una catena di immagini tramite le quali intende trasferire l'oggetto, come direbbe Sklovskij, «dalla sua percezione abituale nella sfera di una nuova percezione, cioè una originale variazione semantica».⁹ Si legga questa descrizione, tutta visiva:

vista dall'alto, l'autostrada sembra un fiume nero attraversato da un branco di pesciolini di tutte le forme. Il sole si riflette sulla lamiera delle capotte come sulle squame dei pesci e brilla, blu oltremare, nero nacré, verde marino, rosso ferrari, bianco metallizzato. Un arlecchino di lamiera rovente (p. 104).

⁸ T.W. ADORNO, *Minima moralia. Meditazioni della vita offesa*, Einaudi, Torino 1954, p. 123.

⁹ V. SKLOVSKIJ, *L'arte come procedimento*, in *I formalisti russi, teoria della letteratura e metodo critico* (1968), a cura di T. Todorov, Prefazione di R. Jakobson, Einaudi, Torino 1972, p. 91.

Per aumentare la visibilità Lucarelli utilizza cromatismi, similitudini e metafore con le quali fa slittare il senso verso il surreale o il grottesco: la «coda pazzesca [...] sta strangolando l'autostrada» (p. 37); «l'autostrada intasata peggio delle arterie di un ottantenne» (p. 41); «la coda [...] li fa arrancare a singhiozzo sull'autostrada» (p. 49); «l'autostrada [...] si muove [...] al ritmo lento di un respiro» (p. 65).

La scrittura da sempre si assume il compito di riprodurre dentro di sé il rapporto col mondo, di raffigurarlo, di proporre attraverso un richiamo linguistico l'oggetto che si vuole presentare. Per Wunenburg, «immagine è la rappresentazione concreta di un oggetto, materiale o concettuale presente o assente dal punto di vista percettivo e che intrattiene un tale legame col suo referente da poterlo rappresentare e consentirne il riconoscimento e l'identificazione tramite il pensiero».¹⁰ La traduzione pratica di questa affermazione si trova nelle immagini dell'imbottigliamento offerte da Cortázar: «todo era olor a gasolina [...] brillo del sol rebotando en los cristales y en los bordes cromados, y para colmo la sensación contradictoria del encierro en plena selva de máquinas pensadas para correr» (p. 506)¹¹ e le file sono associate a una «caravana de camellos» (p. 506).¹² Se da un lato Lucarelli associa l'autostrada a un serpente, dall'altro Cortázar la paragona a un fiume: «la cinta blanca del macadam con su río inmóvil de vehículos» (p. 510).¹³

Entrambe le vicende iniziano nel mese di agosto: sia l'autostrada francese sia quella italiana in quel periodo dell'anno sono spesso bloccate dal traffico e infatti le storie e le relazioni umane raccontate si dipanano durante un ingorgo. I due scrittori traducono in occasione narrativa i problemi causati dal traffico, dando però vita a situazioni paradossali (i personaggi di Lucarelli restano bloccati in autostrada tutto il mese di agosto, quelli di Cortázar da agosto a una non precisata giornata primaverile) ma non improbabili. Infatti, è indimenticabile il maxi ingorgo (ancora imbattuto) di 100 chilometri avvenuto nell'agosto del 2010 in Cina, che intrappolò migliaia di automobilisti per 9 giorni sulla National Expressway 110, che collega Pechino al Tibet. Nel racconto di Cortázar gli automobilisti si organizzano per poter affrontare diversi problemi, come l'approvvigionamento di viveri e acqua, il soccor-

¹⁰ J.-J. WUNENBURGER, *Philosophie des images*, Presses Universitaires de France, Paris 1997; ID., *Filosofia delle immagini*, Einaudi, Torino 1999, p. 5.

¹¹ «Tutto sapeva di benzina [...], di brillio insopportabile del sole che rimbalzava sui cristalli e i bordi cromati, e per colmo la sensazione contraddittoria della cattività in piena selva di macchine pensate per correre» (p. 458).

¹² «Carovana di cammelli» (p. 459).

¹³ «il nastro bianco dell'asfalto con il suo fiume immobile di veicoli» (p. 464).

so a chi sta male, addirittura la gestione dei defunti. Come nel racconto di Cortázar, gli automobilisti cinesi si organizzarono per sopravvivere, creando una rete di vendita di prodotti di prima necessità e dando vita a una sorta di società simile a quella dalla quale provenivano. L'evidente funzione metaforica e allegorica del racconto di Cortázar intende mostrare come la società creata dagli automobilisti non faccia altro che ricreare le condizioni che l'hanno generata. In un'intervista a proposito di questo racconto, Cortázar disse che il suo obiettivo era quello di illustrare «el signo más negativo de nuestra triste sociedad en la que vivimos, una especie de contradicción con la vida humana, decir una especie de búsqueda de la desgracia, de la infelicidad, de la exasperación a través de la gran maravilla tecnológica que es la automovil que debería darnos la libertad».¹⁴ Gli automobilisti di Lucarelli sembrano invece non avere problemi di sopravvivenza (non cercano né cibo né acqua) ma, similmente a quanto accade nel racconto di Cortázar, di essi viene data una rappresentazione dal punto di vista sociologico: si incontrano ricchi uomini di affari, fidanzate abbandonate, famiglie con bambini, disabili, coppie improbabili, ladri che fuggono, ragazzi squattrinati che vorrebbero raggiungere i luoghi di vacanza... Ognuno deve cercare di risolvere un problema, che è sempre di ordine relazionale o sentimentale, che l'ingorgo viene a complicare ulteriormente.

I due scritti, ruotando attorno all'apparente inspiegabilità dell'ingorgo in cui sono capitati i loro personaggi, sollecitano una lettura di tipo scientifico. Il concetto rivoluzionario di "variazione di entropia" esposto dal fisico Rudolf Clausius, che nel 1865 scrisse di aumento o diminuzione del grado di disordine di un sistema complesso, può facilitarne la comprensione. Per Clausius qualunque trasformazione di un sistema comporta un aumento dell'entropia del sistema stesso; si potrebbe dire che l'universo è fatto in modo tale che ogni sistema al suo interno evolve inesorabilmente da stati ordinati a stati via via più disordinati. Questo è quanto accade nei due racconti qui convocati dove, da una iniziale situazione ordinata (flusso regolare del traffico), si passa a uno stato di disordine (ingorgo e blocco della circolazione).¹⁵ Cortázar e Lucarelli ci offrono la percezione di un tempo

¹⁴ *Entrevista a Cortázar. La autopista del sur*, <http://www.youtube.com/watch?v=1YolfrdzDx8> (consultato il 2 agosto 2024).

¹⁵ Molte sono le cause della formazione di blocchi stradali: il restringimento della carreggiata, un incidente, cambi di corsia, combinati all'inerzia nel comportamento dei guidatori che reagiscono in ritardo rispetto ai cambiamenti nella velocità in risposta ai veicoli che li precedono, causano inevitabilmente una reazione a catena fatta di frenate che alla fine può causare un blocco. Attorno all'argomento molto è stato scritto: segnalo due studi, uno

‘altro’. I due racconti si aprono *in medias res*: le due autostrade sono ingolfate di auto, i personaggi sono già in coda. Sappiamo esattamente la durata dell’ingorgo raccontato da Lucarelli (ci viene indicato dal titolo del primo e dell’ultimo capitolo: «Autosole, 1° agosto», «Autosole, 31 agosto»), mentre nel racconto di Cortázar la durata dell’ingorgo è imprecisa («no atardecía nunca, la vibración del sol sobre la pista [...] dilatava el vértigo», p. 506)¹⁶ e sono i cambiamenti climatici a segnare il fluire del tempo (si passa dal calore estivo di una domenica pomeriggio d’agosto, all’inverno con la neve e il gelo, alla primavera).

Il nostro mondo, la nostra stessa vita non può nemmeno essere concepita prescindendo dal concetto di tempo, inteso come successione di eventi non riproducibili. Il tempo è con lo spazio la componente imprescindibile di ogni nostra rappresentazione: non siamo in grado di conoscere oggetti se non rapportandoli allo spazio e al tempo. Per Aristotele il tempo esiste soltanto come proprietà inerente al movimento, «come *passio motus*, in un

del marzo 2008, in cui un team di studiosi giapponesi ha presentato uno studio di cui riporto l’abstract: «A traffic jam on a highway is a very familiar phenomenon. From the physical viewpoint, the system of vehicular flow is a non-equilibrium system of interacting particles (vehicles). The collective effect of the many-particle system induces the instability of a free flow state caused by the enhancement of fluctuations, and the transition to a jamming state occurs spontaneously if the average vehicle density exceeds a certain critical value. Thus, a bottleneck is only a trigger and not the essential origin of a traffic jam. In this paper, we present the first experimental evidence that the emergence of a traffic jam is a collective phenomenon like ‘dynamical’ phase transitions and pattern formation in a non-equilibrium system. We have performed an experiment on a circuit to show the emergence of a jam with no bottleneck. In the initial condition, all the vehicles are moving, homogeneously distributed on the circular road, with the same velocity. The average density of the vehicles is prepared for the onset of the instability. Even a tiny fluctuation grows larger and then the homogeneous movement cannot be maintained. Finally, a jam cluster appears and propagates backward like a solitary wave with the same speed as that of a jam cluster on a highway» (Y. SUGIYAMA et al., *Traffic jams without bottlenecks – experimental evidence for the physical mechanism of the formation of a jam*, in «New Journal of Physics», 10, march 2008, <http://iopscience.iop.org/1367-2630/10/3/033001/fulltext> (consultato il 5 agosto 2024). L’altro è un recente e curioso studio fatto presso l’Università di Grenoble (E. BERTIN, A. SOLON, *Biased motility-induced phase separation: from chemotaxis to traffic jams*, in «ArXivLabs», December 2023, <https://arxiv.org/pdf/2312.13963>, url consultato il 5 agosto 2024) che ha dimostrato, tramite un modello matematico, che le auto bloccate nel traffico e i batteri alla ricerca di nutrimento si comportano in modo piuttosto simile. In estrema sintesi, similmente alle colonie di batteri alla ricerca di cibo, l’eccessiva densità di auto su una strada fa aumentare il rischio di blocchi del traffico: in pratica si riducono gli spazi tra un’auto e l’altra e quindi più facilmente si creano rallentamenti.

¹⁶ «non imbruniva mai, la vibrazione del sole sulla strada [...] dilatava la vertigine» (p. 459).

rapporto analogo a quello di sostanza (moto) e accidente (tempo). Sulla base di questa accezione del tempo come *passio motus*, che compare in un passo della *Fisica* aristotelica, il tempo da un punto di vista metafisico non ha un'esistenza autonoma, ma deve necessariamente inerire al moto per esistere». ¹⁷ Anche per Tommaso d'Aquino il tempo ha il suo fondamento nel moto, ossia nel prima e poi del moto stesso. Nel Commento al libro IV della *Fisica* Tommaso evidenzia il «dato strutturale più caratteristico della temporalità, ossia della direzione che l'uomo attribuisce al tempo, interpretandolo secondo categorie di successione orientate dal passato al futuro, dalla nascita alla morte». ¹⁸ L'uomo quindi si riconosce soggetto al tempo. Ognuno di noi vive, percepisce il fluire del tempo; tale percezione è aiutata da fenomeni elementari come il succedersi dei giorni, delle stagioni, il vedersi invecchiati guardandosi allo specchio... Secondo il fisico Giuseppe Longo la frattura tra la percezione e la descrizione razionale del tempo è un fenomeno relativamente recente. «La temporalità è relegata a semplice illusione in cui non c'è spazio per l'uomo, né per la sua apparente libertà di pensiero e di azione [...] L'uomo, imprevedibile e soggetto alle mutevolezze del destino, diviene una creatura difforme, aliena al prevedibile Universo in cui vive». ¹⁹ Queste dichiarazioni si rispecchiano nei due racconti: la *passio motus* sta alla base dello scorrere dei giorni in autostrada e si concretizza nell'asserzione «la temporalità è relegata a semplice illusione»: sembra impossibile agli automobilisti di Lucarelli che sia passato un mese, come invece dichiarano gli strumenti convenzionali quali il datario dell'orologio e il tagliando di ingresso dell'autostrada; i personaggi di Cortázar insistono inutilmente e vanamente a misurare il tempo. A più riprese Cortázar parla di tempo, a partire dall'*incipit*:

al principio la muchacha del Dauphine había insistido en llevar la cuenta del tiempo, aunque al ingeniero del Peugeot 404 le daba ya lo mismo. Cualquiera podía mirar su reloj pero era como si ese tiempo atado a la muñeca derecha o el bip bip de la radio midieran otra cosa, fuera el tiempo de los que no

¹⁷ A. GHISALBERTI, *Ontologia e logica della temporalità da Tommaso d'Aquino a Guglielmo di Ockham*, in *Filosofia del Tempo*, a cura di L. Ruggiu, Bruno Mondadori, Milano 1998, pp. 72-86 (p. 72).

¹⁸ Ivi, p. 73.

¹⁹ G. LONGO, *Alcuni aspetti del tempo tra fisica e filosofia ovvero alcune riflessioni di un fisico su un problema antico come il tempo*, in http://people.na.infn.it/~longo/assets/lavori/Divulgazione_storia/II%20tempo%20tra%20Fisica%20e%20Filosofia.pdf (url consultato il 5 agosto 2024).

han hecho la estupidez de querer regresar a París por la autopista del sur un domingo de tarde (p. 505);²⁰

«ya ni valía la pena mirar el reloj pulsera para perderse en cálculos inútiles» (p. 506);²¹ «las horas acababan por superponerse, por ser siempre la misma en el recuerdo [...] el ingeniero pensó en tachar ese día en su agenda» (p. 509).²² In principio l'ingorgo è vissuto «come un'offesa al proprio orgoglio»,²³ infatti per qualcuno «el embotellamiento era una afrenta exclusivamente personal» (p. 510),²⁴ c'è chi si lamenta «porque le parecía un atropello someter a millares de personas a un regime de caravana de camellos» (p. 506);²⁵ poi, piano piano, gli automobilisti di Cortázar si rassegnano alla situazione e si organizzano per fronteggiare le avversità che si presenteranno durante la sosta forzata. Come misteriosamente l'ingorgo si è creato, così svanisce: la marcia delle auto riprende e il racconto si conclude nella velocità. Gli automobilisti non sanno il perché di tanta fretta:

no se podía hacer otra cosa que abandonarse a la marcha, adaptarse mecánicamente a la velocidad de los autos que lo rodeaban, no pensar [...] sin que ya se supiera fin por qué tanto apuro, por qué esa carrera en la noche entre autos desconocidos donde nadie sabía nada de los otros, donde todo el mundo miraba fijamente hacia adelante, exclusivamente hacia adelante (pp. 522-523).²⁶

²⁰ «in principio la ragazza della Dauphine aveva insistito nel calcolare il tempo, ma l'ingegnere della Peugeot 404 ormai se ne infischia. Chiunque poteva guardare il suo orologio, ma era come se quel tempo legato al polso destro o il bip bip della radio segnassero un'altra cosa, fossero il tempo di coloro che non hanno fatto la stupidaggine di voler rientrare a Parigi per l'autostrada del sud il pomeriggio di una domenica» (p. 481).

²¹ «non valeva più la pena di guardare l'orologio per perdersi in calcoli inutili» (p. 459).

²² «le ore finivano col sovrapporsi, per essere sempre la stessa nel ricordo [...] l'ingegnere pensò di cancellare quel giorno dalla sua agenda» (p. 463).

²³ E. MENDUNI, *L'Autostrada del Sole* cit., p. 102.

²⁴ «l'ingorgo era un affronto esclusivamente personale» (p. 464).

²⁵ «perché le pareva un sopruso sottomettere migliaia di persone a un regime da carovana di cammelli» (p. 459).

²⁶ «Non c'era altro da fare che abbandonarsi alla marcia, adattarsi meccanicamente alla velocità delle auto che lo attorniavano, non pensare [...] senza più sapere perché tanta fretta, perché quella corsa nella notte fra auto sconosciute dove nessuno sapeva niente degli altri, in cui tutti guardavano fissamente in avanti, esclusivamente in avanti» (pp. 479-480).

Interessante osservare come l'uomo moderno si adatti «meccanicamente» e astrattamente a ciò che lo attornia, guardando fissamente in avanti in un solipsismo che gli preclude il rapporto con gli altri. Nel racconto di Lucarelli si ha l'impressione che gli automobilisti sin dall'inizio siano già preparati a fronteggiare la coda. Infatti, tranne l'uomo della Bravo azzurra che guarda insistentemente l'orologio perché ha due appuntamenti e l'uomo che ha appena fatto una rapina e desidera arrivare presto perché è stato ferito da una guardia giurata, tutti gli altri accettano la coda, dimostrando che in agosto è normale averla come compagna di viaggio e la narrazione dimentica di informare del fluire del tempo per dedicarsi all'esame dei personaggi e della loro vita privata. L'autostrada è la metafora dell'universo nel quale convivono personalità diverse, con i loro desideri, le loro contraddizioni, i problemi che la vita pone ogni giorno. Solo nei due capitoli finali Lucarelli ci ricorda che i personaggi che narrano le loro storie sono imprigionati in un ingorgo. Si legga l'apertura del penultimo capitolo:

improvvisamente, la fila si muove [...] l'autostrada sembra un serpente dalle scaglie luminose, senza testa e senza coda, che si stira e si allunga come se si fosse svegliato in quel momento. Talmente compatto che non lascia neppure intravedere la trama nera dell'asfalto sotto le squame colorate (p. 103).

La metafora autostrada-universo appare in tutta la sua evidenza nell'ultimo brano. Qui riappaiono tutti gli automezzi con il loro carico umano presentati in apertura. La coda pare si sia fermata e tutti si chiedono «ma si può sapere cosa c'è?». Gli automobilisti, quasi risvegliandosi da un lungo sonno, si sporgono dal finestrino nel tentativo di vedere qual è la causa dell'ingorgo. Qualcuno tenta di dare una risposta: forse un incidente, forse i lavori in corso, ma la risposta più reale è il colloquiale «boh». «El Diablo riesce a vedere solo fino alla prima curva, dove c'è Rambo che vede solo fino alla galleria». La percezione del tempo che passa è caduta in confusione: quando l'uomo della Mercedes, che «gli sembra di essere fermo in coda da una vita» (p. 109), guarda il datario del suo Rolex che segna 31 agosto e lo confronta al tagliando di ingresso preso al casello, che segna 1° agosto, il panico esplose. Al suo «non è possibile» fa eco il «non è possibile» del ragazzo della Panda. Ma sconcertante è la battuta finale che apre a ogni possibile conclusione: «Cosa succede quando finiamo la benzina? [...] e che succede se non la finiamo mai più» (p. 109). Emblematica la conclusione di entrambi i racconti: gli autisti di Lucarelli non riescono a vedere dove finisce la coda, che è talmente lunga da confondersi con l'orizzonte,

e da qui nasce la domanda cardine dell'esistenza umana: "cosa succederà dopo?". Similmente quelli di Cortázar si chiedono il perché del continuo andare e non possono cercare la risposta negli altri automobilisti, perché sono a loro volta chiusi in sé stessi e guardano fissamente in avanti, senza pensare, subendo la marcia.

3. *L'identificazione essere umano-auto*

Davanti agli occhi del lettore sfilano personaggi dall'esistenza anonima, colta in un presente atemporale, e si assiste all'identificazione auto-essere umano. I personaggi di entrambi gli scritti vengono identificati non col nome proprio ma col nome della marca dell'auto sulla quale stanno viaggiando. Le persone intrappolate nell'ingorgo perdono la loro identità e assumono il nome della marca dell'auto posseduta. Non siamo di fronte a una metamorfosi in cui l'uomo si ibrida con l'auto, ma a una sorta di eteronimia in cui le caratteristiche dell'auto formano una sorta di estensione del carattere del proprietario che la possiede. In *La autopista del sur*, il riconoscimento tra chi condivide l'avventura dell'ingorgo passa attraverso il tipo di auto posseduta: Peugeot 404, BMW, Dauphine, Due cavalli, «Floride, como se divertían en llamarlo los chicos del Simca» (p. 516)²⁷ e così via... sono i nomi con i quali vengono identificate le persone coinvolte nell'ingorgo. L'animato si mescola all'inanimato, l'uomo e la macchina diventano un tutt'uno, come si evince chiaramente da questo passaggio: «Taurus les ordenó a gritos que volvieran a sus coches [...] Estirando el brazo izquierdo el 404 buscó la mano de Dauphine [...] 404 miró enternecido y deslumbrado a su izquierda buscando los ojos de Dauphine» (pp. 520-521).²⁸ In *Autosole*, Lucarelli narrativizza le marche delle automobili: anche qui i personaggi vengono associati all'auto che li trasportano, tanto da essere identificati col nome della marca delle auto: Bravo azzurra, 2CV azzurra, Fiesta rossa, Ka argentata, Tipo Bianca, Scania Bianco, Pullman, Mercedes 5000. Le auto non si limitano a prestare il loro nome agli occupanti, ma si trasformano in meccanismo vivo, in organismi vibranti e attraenti. Come gli uomini primitivi indossavano le pelli degli animali per esorcizzare le loro paure, così per gli uomini tecnologici

²⁷ «Floride, come si divertivano a chiamarlo i ragazzi della Simca» (p. 471).

²⁸ «Taurus ordinò a tutti ad alta voce di tornare nelle macchine [...] Tirando fuori il braccio sinistro, Peugeot 404 cercò la mano di Dauphine [...] 404 guardò intenerito e abbagliato alla sua sinistra cercando gli occhi di Dauphine» (pp. 476-477).

il possesso di un'auto, meglio se di grossa cilindrata, li rende meno fragili. Parimenti, McLuhan pensa che, «allo stesso modo in cui un tempo gli uomini terrorizzati entravano ritualmente e psicologicamente nelle pelli degli animali, noi siamo arrivati al punto di assumere e di diffondere i meccanismi del comportamento delle macchine che ci spaventano e ci dominano».²⁹ L'automobile è un modo per presentarci al mondo, ci avvolge e completa il nostro corpo e la nostra personalità. Nel caso di Peugeot 404 di Cortázar e di Mercedes 5000 di Lucarelli, l'auto è un chiaro segno di promozione sociale: l'ingegnere di Cortázar, orgogliosamente cosciente del prestigio della sua auto dato dalle dimensioni, «ofreció su coche, que llamaba burlonamente el wagon-lit, a quienes lo necesitaran» (p. 513);³⁰ l'uomo della Mercedes descritto da Lucarelli «ha la faccia di un uomo talmente fortunato che non ha bisogno di sognare [...] *la Mercedes fa capire che sono un uomo molto ricco, lo ammetto*» (pp. 33-34). Del resto, «la possibilità di un piccolo mezzo di trasporto dà la sensazione concreta del possesso individuale, di qualcosa che ci appartiene, che ci serve, che ci ubbidisce, che ci rende proprietari: il dominio individuale sulla "cosa" costituisce un piccolo mattone reale ed insieme ideologico del desiderio di onnipotenza».³¹ Si verifica quindi un processo di identificazione tra il proprietario dell'auto e l'auto stessa, sulla quale l'uomo proietta la propria personalità.

Nelle due narrazioni la rilevanza della macchina è data dal fatto che diventa una sorta di decentramento della casa e nell'abitacolo ognuno cerca di riprodurre le condizioni della propria quotidianità: l'auto dell'ingegnere, per creare intimità, ha «las ventanillas tapadas por las lonas de la tienda» (p. 518);³² lo Scania bianco ha i «copriesedili come il perlinato di una pizzeria» (p. 29). Anche l'oggettistica posta sull'auto testimonia il desiderio di riprodurre l'atmosfera casalinga: portafortuna, peluche, immagini laiche e religiose, adesivi... In questo lacerto estrapolato dal testo di Lucarelli vi è un concentrato di orpelli:

²⁹ M. McLuhan, *La sposa meccanica. Il folklore dell'uomo industriale*, Sugarco edizioni, Milano 1984, p. 76. Sul processo di identificazione tra uomo e auto cfr. P. Andreoni, *Libertà di andare. Antropologia dell'automobilista*, Franco Angeli, Milano 1999, p. 83 e ss.

³⁰ «offrì la sua macchina, che scherzosamente chiamava il wagon-lit, a coloro che ne avessero bisogno» (p. 467).

³¹ P. Andreoni, *Libertà di andare* cit., p. 69.

³² «i finestrini chiusi dai teli della tenda» (p. 473).

sul portellone posteriore del TIR, la decalcomania del tipo che mostra il medio e dice *tiè, sono italiano!* E più sotto la scritta a lettere mezze scollate del nome in codice per la radio cb: MACHO. Sui finestrini laterali della cabina i poster di Moana Pozzi e Selen a grandezza naturale. Sul cruscotto, dietro una cornice di luci bianche, rosse e verdi [...] una statua bianca e illuminata della Madonna col cuore trafitto (p. 29).

Il testo di Cortázar si conclude con l'enumerazione da parte dell'ingegnere degli oggetti che si trovano sulle auto-abitazioni dei suoi compagni di sventura ormai irrimediabilmente spariti: «en el Volkswagen del soldado debía estar su chaqueta de cuero. Taunus tenía la novela que él había leído en los primeros días. Un frasco de lavanda casi vacío en el 2HP de las monjas. Y él tenía ahí [...] el osito de felpa que Dauphine le había regalado como mascota» (522).³³ Il vuoto esistenziale in cui si trova l'ingegnere è ampliato dal ricordo di cose e di persone delle quali si accorge di non conoscere nulla, neppure la reale identità.

4. *Alcune parziali conclusioni*

Al termine della lettura dei due scritti si sarebbe tentati di pensare che i due scrittori si siano influenzati a vicenda; tuttavia, è certo che non hanno mai avuto occasione di conoscersi né personalmente né letterariamente: Cortázar muore nel 1984 quando Lucarelli ha 24 anni e non ha ancora pubblicato il suo primo libro (esordisce infatti nel 1990 con *Carta Bianca* per i tipi di Sellerio); Lucarelli dichiara che, all'atto della composizione di *Autosole*, non conosceva il racconto dello scrittore argentino e in proposito, a una mia mail che gli chiedeva informazioni, rispose:

non conosco il racconto di Cortazar! [...] L'idea dell'autostrada mi è venuta per due motivi: dovevo scrivere una serie di raccontini per «l'Unità» ogni settimana e cercavo un argomento contenitore in cui andare a caccia di storie; ero in coda in autostrada per andare a San Marino quando pensavo a tutto questo. Sicuramente quando l'ho pensato mi sono venute in mente cose che si dicevano e che si leggevano allora su non-luoghi, megalopoli alla Bologna

³³ «Sulla Volkswagen del soldato doveva essere la sua giacca di cuoio. Taunus aveva il romanzo che lui aveva letto durante i primi giorni. Un bottiglino di lavanda quasi vuoto nella Due Cavalli delle suore. E lui aveva lì vicino [...] l'orsacchiotto di felpa che Dauphine gli aveva regalato come portafortuna» (p. 479).

di Tondelli e altro, che evidentemente “erano nell’aria” e lo sono ancora, sia qui che altrove. A questo si sono aggiunte tante altre suggestioni, compreso *Ai confini della realtà* per il finale.³⁴

Ciò che rende interessanti i due testi è la rappresentazione di un viaggio infecondo. La forzata paralisi induce i personaggi alla riconsiderazione del proprio rapporto con gli altri, con lo spazio che li circonda e con il tempo che segna la loro esistenza. Stupisce l’accettazione passiva dell’evento, come se si trattasse di normalità in certi periodi dell’anno; sconcerta il dissolvimento del valore etico legato al sentimento di solidarietà una volta che l’ingorgo viene risolto e che permette a questa società immobile di rimettersi in moto, misteriosamente come misteriosamente si era fermata.

³⁴ Quanto accaduto a Lucarelli non è certo cosa rara: Calvino, a proposito di un’analogia tra un racconto di Beniamino Joppolo che non conosceva e un capitolo delle sue *Cosmicomiche*, scrisse: «le strutture narrative esistono per conto loro come figure geometriche o idee platoniche o archetipi astratti e s’impongono all’immaginazione individuale dei singoli autori» (I. CALVINO, *Un’antologia di racconti «neri»*, in ID., *Saggi 1945-1985*, a cura di M. Barenghi, t. II, Mondadori, Milano 1995, pp. 1689-1695: 1694).