

DISEGNO
DI TULLIO PERICOLI

che avete speso. Ma se volete sapere cos'è veramente un omicidio, se volete capire davvero un omicidio, dovete leggerlo nelle opere di un grande scrittore. Leggete il *Macbeth*, per esempio, o — ancora meglio — fatevelo leggere ad alta voce da qualcuno, e penso che rimarrete impressionati, come si dice. Magari, leggendo libri da quattro soldi, avete pensato che uccidere qualcuno possa essere piuttosto divertente: ma nessuno ha mai pensato che possa essere divertente essere *Macbeth*. E la ragione di questa differenza sta nel talento dello scrittore. Un cattivo scrittore non sa raccontare un omicidio: Shakespeare sa farlo e ti raggela la fronte. L'omicidio di Shakespeare è reale.

Eppure l'omicidio di Shakespeare è puramente immaginario, tutti i suoi personaggi parlano in versi sciolti, cosa che non fa e non ha mai fatto nessun, e usano un linguaggio così forbito che Shakespeare stesso non sarebbe riuscito a usarlo lì sull'impronta, figuriamoci un signore feudale della Scozia medievale, qual era il vero *Macbeth*. E probabilmente l'omicidio nel libro da quattro soldi è molto più naturale, avviene in circostanze quotidiane e con i personaggi che parlano in

Se volete sapere come si descrive un omicidio, c'è solo un esempio: è il "Macbeth"

come è successo qualcosa, come è stata vinta una battaglia, o come si sentiva il marinaio quando è stato abbandonato sull'isola deserta, lo scrittore deve fare una gran fatica. Cerca di evocare la scena nella sua fantasia e sceglie quelle due o tre cose che stanno meglio insieme, poi cerca di trovare le parole più esatte ed espressive per descrivere quelle due o tre cose. Anche qui è un trucco del mestiere — e molto appropriato — infilare dentro un po' di contrasto, come quando si mette il sale nei budini per esaltarne il sapore. E nonostante tutto alla fine la sua descrizione apparirà piuttosto scialba: è un ragazzo leggerà del massacro degli innocenti o del Buco Nero di Calcutta sorseggiando tranquilla-

mente il suo tè. Se dovesse mordersi la lingua, lo prenderebbe molto diversamente!

Ora, poiché il primo obiettivo dei libri è offrirvi un piacevole diversivo, non c'è nulla di male nel poter leggere con tanto distacco di argomenti tragici e rivoltanti. Ma alla luce del secondo obiettivo, che è imparare qualcosa sul mondo prima di avventurarsi in esso, è bene anche tenere a mente costantemente i fatti: e soprattutto leggere libri scritti da grandi scrittori. Un libro brutto è fuorviante, ma un libro bello corregge l'errore. Nella spazzatura che sicuramente leggete di solito, probabilmente ci sono continue sparatorie, accoltellamenti, annegamenti, e ottenete solo un lieve fremito in cambio dei soldi

prosa, come fanno le persone reali. Ma l'omicidio di Shakespeare è più fedele allo spirito. Ha lasciato fuori le cose giuste (che è il primo compito dello scrittore), ha tenuto dentro le cose giuste (che è il secondo compito dello scrittore) e in virtù di un particolare tipo di ingegno, che definiamo genio letterario, ha raccontato quelle cose con parole che fanno capire davvero ciò di cui si parla: e questo è il terzo e ultimo compito dello scrittore. L'altro, il cattivo scrittore, ha fatto solo una cosa posticcia. E quando capirete con chiarezza questa differenza, sarete sulla buona strada per diventare critici di prim'ordine.

Traduzione Fabio Galimberti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

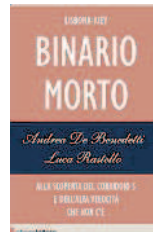
Un'inchiesta sulla Tav di Andrea De Benedetti e Luca Rastello

LISBONA-TORINO-KIEV IL TRENO IMMAGINARIO

MAURIZIO RICCI

Nell'armamentario del buon giornalismo è il primo strumento a portata di mano. A prima vista, anche il più semplice e neutro. Eppure, la domanda «Esattamente, di cosa stiamo parlando?» è spesso sufficiente a far luce su problemi intricati e spinosi. Con risultati, a volte, devastanti. Anche quando il tema è la Torino-Lione e l'interminabile, ingestibile scontro sull'alta velocità in Val di Susa. Una tratta ferroviaria, ha ripetuto nei giorni scorsi il ministro dello Sviluppo, Corrado Passera, in una intervista a *La Stampa*, che «pone l'Italia al centro dell'asse verticale e di quello orizzontale» dei traffici europei. Di cosa sta parlando, esattamente, Passera? Dell'equivalente ferroviario di una leggenda metropolitana, rispondono, in sostanza, Andrea De Benedetti e Luca Rastello, due giornalisti che hanno appena dedicato un libro alla Torino-Lione e alla sua estensione europea. Questa estensione, dicono, è puramente immaginaria. L'asse orizzontale, il Corridoio 5, dove l'import export europeo dovrebbe viaggiare sui binari, da Ovest a Est, da Lisbona a Kiev non esiste e, probabilmente, non esisterà mai. Nessuno lo pretende e lo esige a Bruxelles, nessuno lo vuole a Lisbona, Madrid, Lubiana e Budapest. Peraltro, questo trampolino da cui le merci europee dovrebbero lanciarsi per il continente a 250 chilometri l'ora, probabilmente, neppure servirebbe. In particolare, alle merci.

Per capire di cosa si stia parlando, De



In Europa nessuno lo vuole né lo ha in programma. Il tanto celebrato "Corridoio 5" si riduce ai pochi chilometri di Alta Velocità in Val Susa

IL LIBRO
Binario morto
di Andrea De Benedetti e Luca Rastello
Chiarelettere
pagg. 224
euro 12,90

Benedetti e Rastello hanno scelto l'opzione "testimoni oculari": in altre parole, hanno provato davvero a percorrerlo, il Corridoio 5, in borsa un sacchetto di caffè sottovuoto, prima merce a battezzare il fatidico asse Lisbona-Kiev. Cosa hanno trovato, lo dice il titolo del loro libro (*Binario morto*, Chiarelettere) che prende il via da un'inchiesta apparsa sulla *Domenica di Repubblica* nel maggio dell'anno scorso. Ma fermarsi al titolo non rende giustizia al racconto, da dove risulta che al Corridoio 5 quello che manca sono, troppo spesso, proprio i binari. A partire dall'inizio, da Lisbona e dalle onde dell'Atlantico. Il governo portoghese, nel pieno della crisi economica, ha sepolto qualsiasi progetto di alta velocità. Niente Lisbona, dunque. Ma anche in Spagna non va molto meglio. Di alta velocità si comincerà a parlare a Granada. Ma, verso Barcellona, è un susseguirsi caotico di tratti a uno o due binari, a scartamento ridotto o meno, finché, nella capitale catalana, non si scopre che l'alta velocità, per arrivare al confine con la Francia e ai suoi Tgv non c'è e il governo di Madrid ha scarsissima voglia di spendersi dei soldi.

Insomma, a Ovest della Torino-Lione c'è, in buona sostanza, soltanto la Francia. E a Est? Anzitutto, molti problemi, raccontano De Benedetti e Rastello. Non si è ancora capito come il treno dovrebbe passare sotto Torino, senza comprometterne le falde acquifere. Idem dall'altra parte, oltre Milano, dove c'è da attraversare Vicenza e passare sotto il Carso. E dopo Trieste, alle porte di quello che, nel 2007, Piero Fassino

definiva "l'Eldorado" per l'economia italiana? De Benedetti e Rastello non incontrano più problemi, ma, semplicemente, il nulla. I collegamenti ferroviari fra Italia e Slovenia sono soppressi: l'ultimo treno per Lubiana è partito nel dicembre del 2011, senza lasciare, a quanto pare, troppi rimpianti. Gli sloveni, del resto, sembrano più interessati a coltivare i collegamenti con Vienna e la Germania. Dopo di loro, gli ungheresi ai treni non ci pensano neppure. I soldi del Corridoio 5 vengono impiegati per tangenziali e autostrade. A Bruxelles, nessuno fa una piega: non sta scritto da nessuna parte che quei finanziamenti europei debbano essere impiegati obbligatoriamente per i treni ad alta velocità. D'altra parte, se il punto sono i traffici di merci, andare a 250 chilometri all'ora è antieconomico. «Oltre gli 80-90 chilometri all'ora, i costi che si scaricano sul trasporto sono troppo alti», dicono gli esperti.

Per chi non ha seguito da vicino le vicende della Torino-Lione, orientarsi nel racconto di *Binario morto* non è agevole. Chi è già a Tav 2.0, invece, può capire meglio il senso della risposta alla domanda iniziale. Sgombrato dal tavolo il Corridoio 5, quello di cui stiamo, esattamente, parlando si riduce alla Torino-Lione e, anzi, dopo gli ultimi aggiustamenti di progetto, a un tunnel e 57 chilometri ad alta velocità, collegati alla rete dalle tratte convenzionali già esistenti. Vale la pena? A Rastello e De Benedetti la Tav in Val di Susa non piace, e si vede. Dalla loro parte, però, ci sono i dati. Il traffico passeggeri è talmente moscio, che le ferrovie italiane hanno sospeso i collegamenti Torino-Lione. Quello merci è in calo costante dalla metà dello scorso decennio. Lo scenario in cui è nata la Tav di Val di Susa — il Corridoio 5 e il boom dei traffici — oggi non esiste. È una sentenza definitiva? Al fondo della crisi più pesante dal dopoguerra, i dati di oggi hanno un valore relativo. In più, le infrastrutture sono strumenti imprevedibili, capaci di crearsi da sole, spesso, il loro futuro. All'Eurotunnel Parigi-Londra non ha creduto, praticamente, nessuno, fino a che non ha cominciato a funzionare. Fuori dalla retorica dell'"asse orizzontale" si potrebbe discutere pacatamente se è questa la scommessa da fare o se non ci sono, invece, infrastrutture più urgenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Scuderie del Quirinale
5 marzo - 16 giugno 2013
Tiziano
www.scuderiequirinale.it
seguici su [social media icons] @Scuderie

Scuderie del Quirinale Roma, via XXIV Maggio 16

Orario
dal lunedì al giovedì dalle 10.00 alle 20.00
venerdì dalle 10.00 alle 22.30
sabato dalle 9.30 alle 22.30
domenica e festivi dalle 9.30 alle 20.00
l'ingresso è consentito fino a un'ora prima dell'orario di chiusura

Informazioni e prenotazioni
singoli, gruppi e laboratori d'arte 06 39967500
scuole 848 082 408

Sotto l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica