

GALLERIA FANDANGO

© 2010 Fandango Libri s.r.l.
Viale Gorizia 19
00198 Roma

Tutti i diritti riservati

ISBN 978-88-6044-179-9

Copertina:

foto di Frank Heuer/Caption/Contrasto

progetto grafico Studio Jellici

inserto fotografico di Antonio Cilurzo, courtesy artist

www.fandango.it

Stampato su carta Oikos delle Cartiere Fedrigoni. Carta riciclata non patinata, composta dal 50% di fibre riciclate e dal 50% di pura cellulosa ecologica certificata FSC.

Mauro Francesco Minervino

Statale 18

La vicenda umana non è altro che una ininterrotta geografia... Nulla affina e forma la ragione addestrata più della geografia... e una delle più grandi manchevolezze è quando non si sa in quale luogo una cosa sia accaduta, o che cosa questo abbia comportato.

Immanuel Kant, *Geografia fisica*

Viviamo su una montagna.
Proprio sulla cima
C'è una vista bellissima.
Dalla cima della montagna
ogni mattino cammino verso i limiti
e butto giù piccole cose
come pezzi di macchina,
bottiglie e posate
o qualsiasi cosa io trovi lì intorno.
È diventata un'abitudine
un modo per cominciare la giornata.
Faccio tutto questo
prima che tu ti svegli
per sentirmi più felice
di essere ancora in salvo qui con te.

Björk, *Hyper Ballad*



~~do ci sto dentro fino al collo, come nell'immaginazione di prima. Lo faccio per sfuggire con un qualche salvacondotto della mente all'esilio di un mondo che non so più se riconosco e, mi rendo conto, non è mai stato il mio.~~

Statale 18, a sud di Gomorra

Arriva in Calabria sbucando a nord dalla costa rocciosa e ancora quasi spopolata sotto Maratea, ma nel giro di qualche chilometro la SS18 è destinata a diventare via via come uno spiedo appuntito che trapassa e infilza tutta la polpa umana e sociale dei centri principali che stanno affacciati uno dopo l'altro sulla costa tirrenica. Paesi antichi e un tempo isolati, balconi affacciati sul mare, sulle campagne verdi e ubertose e sulle spiagge sgombre di case e libere fino agli anni Sessanta. Ora la strada che li ha sgonfiati e rigonfiati a dismisura facendoli scivolare fin sotto le spiagge, salda tutti i centri abitati a un'unica frangia di cemento e asfalto di fronte al mare. Uno dopo l'altro la statale oltrepassa decine di comuni, contrade e frazioni. Le marine congestionate di Tortora, Praia a Mare, San Nicola Arcella, Scalea, Santa Maria del Cedro, Cirella, Diamante, Belvedere Marittimo, Sangineto, Cittadella del Capo, Cetraro, Acquappesa, Guardia Piemontese, Fuscaldo, Paola – il nodo cittadino più grosso tra i centri costieri inanellati dalla SS18 –, San Lucido, Fiumefreddo Bruzio, Longobardi, Belmonte, Amantea, Falerna Marina, Gizzeria

Lido, passa poi vicino alla piana di Lamezia, a margine dell'area industriale e all'aeroporto di Lamezia Terme, riaccosta di nuovo il mare e attraversa la costa intensamente turisticizzata tra Pizzo Calabro e Vibo Valentia (con le concentrazioni immobiliari di Tropea e Capo Vaticano), Nicotera e Mileto. Poi viene la piana di Rosarno e gli agrumeti controllati da cosche e caporali. La strada rivede la costa a Gioia Tauro, Palmi, Bagnara Calabria, Scilla, Villa San Giovanni (da dove partono i traghetti e passa tutto il traffico su gomma per la Sicilia), e arriva infine davanti allo stretto, terminando il suo percorso a Reggio Calabria, spegnendosi quasi anonimamente dopo aver attraversato tanti luoghi diversi e portato con se tanto traffico, agitazione e scompiglio, in un modesto vialetto che si perde tra le auto parcheggiate sotto le case del quartiere urbano di Santa Caterina.

La SS18 è una delle strade più battute dalla storia del sud. Quella che fu la *Strada per le Calabrie*, dai Borboni al Risorgimento, è poi la stessa che ha cambiato la storia e il paesaggio di chi ci vive dal secondo dopoguerra fino ad oggi. Si comincia quando con l'urgenza della ricostruzione, e forti di ben altre ragioni, si rimettevano in piedi le case dei paesi distrutte dalle bombe, quando gli abitanti delle vecchie contrade collinari e delle campagne hanno cominciato a spostarsi sulla costa per vedere e toccare finalmente il mare. Il sud è terra di paradossi e sangue pazzo, e spesso l'eterogeneità dei fini ammazza ogni ragionamento e avvelena le sorgenti di ogni buona intenzione. Dalla

ricostruzione in poi si è aggiunto cemento a cemento e sulla via del mattone con i cantieri e le ruspe non ci si è più fermati: fino all'espansione incontrollata, l'apoteosi del brutto che coincide con la più recente e mostruosa saturazione urbanistica della storia. È una deriva inarrestabile, che lascia ancora oggi mano libera alla devastazione delle aree più belle per il paesaggio e la storia che questi luoghi rappresentano per la civiltà, non solo dei calabresi ma di tutti gli italiani. Basta dare uno sguardo a qualche vecchia cartolina, persino a colori e neanche troppo ingiallita, per farsi un'idea del salto. Fino agli anni Cinquanta-Sessanta del Novecento questo pezzo di Calabria di fronte al mare di Odisseo era un paesaggio ameno e ordinato, circoscritto alla geografia minore ma pur sempre vitale che nel lungo periodo segnava i luoghi con un campanile, un castello, un borgo antico e la bella campagna intorno coltivata con cura. Ma c'è altro che gli interessi edilizi e il saccheggio del territorio compiuto in mezzo secolo lungo tutto il percorso della statale 18 significano da queste parti. Il sacrificio non ha ricevuto contropartite felici. C'è un'ineludibile moralità delle cose quando si parla di terra, di uomini e di natura. C'è un'altra contabilità che di questo olocausto è ingrato fare, ma che va fatta. Il consumo del territorio e l'invadenza delle costruzioni oggi non gravano solo sull'ambiente. Non sono solo più terreno sottratto alla natura e all'agricoltura, e perciò meno bellezza, meno aria, meno cielo e mare, meno acqua pulita e spazio per tutti. Costruire, abitare e pensare sono in fondo una cosa sola. Qui sono anche causa ed

effetto di una cocente disfatta culturale, di un mutamento di costume e di abitudini umane e sociali le cui conseguenze non sono in minor grado gravi e disperate dei danni terribili già inferti dalle pretese spaziali: la *mostrificazione* antropologica della vita dei paesi e degli abitanti raccolti sulla strada è l'ulteriore conferma del dominio di un'ideologia per la quale non ci sono, non ci sono mai state e non ci saranno mai alternative all'individualismo più sfrenato, al neoliberalismo più distante dalla vera libertà, al ripiegamento nel passato feudale e reazionario più lontano dalla modernità. La SS18 rappresenta tra il discreto dei suoi piccoli indizi e gesti quotidiani avvelenati dalla mutazione e l'ostentato miserabile e grandioso del suo paesaggio edificato dai disastri del cemento, l'affermazione di quell'ideologia per la quale il privato vale più del pubblico, il mercato più dello stato, il proprietario più dell'abitante, il cliente più del cittadino, il prepotente più del mite, l'arrogante più del solidale: risultato una nemesi di natura e cultura a cui si è aggiunto il veleno del crescente disordine sociale – il consumo, l'eccesso, l'anomia, la noia – che si mescola all'insicurezza e al pericolo che dominano questi anni di crisi a cavallo dei millenni. La strada che ha visto trasformarsi il paesaggio e la vita della Calabria tirrenica in quella frangia continua e disordinata di cemento e asfalto che oggi vede lo scempio macrofisico e microfisico del *fai da te* della speculazione immobiliare e dell'abusivismo saldamente in mano a mafie e privati, è ancora oggi la più importante arteria di collegamento tra la Campania e la Calabria. Sicura-

mente la strada più “vissuta”, più affollata e importante della Calabria. Più importante della stessa autostrada A3. L’autostrada serve soprattutto per movimentare il traffico pesante e quello di scorrimento verso la Sicilia, il suo tracciato scende all’interno della regione, isolata in aree montuose e disabitate in più punti, mentre la SS18 è diventata sempre più una superstrada urbana, un vasto “corridoio urbanizzato” che invece costeggia, incontra e conurba i centri abitati intersecandoli come un unico nastro trasportatore su cui sale e scende ogni giorno la vita di migliaia di persone. Ed è anche una delle strade più importanti ed estese del sud Italia la statale 18, dato che percorre per più di 600 km la costa tirrenica da Napoli a Reggio Calabria, collegando così i due centri urbani più estesi e rappresentativi di due regioni problematiche come la Campania e la Calabria.

Su questa strada è cresciuto un altro sud e un altro paesaggio: foruncoloso, aggressivo, invadente, e altri abitanti mobili vi hanno trovato dimora. Su questo bordo sfrangiato del Belpaese è cresciuta una società mutagena e collosa, nuova e sempre in fuga, apparentemente invisibile e troppo spesso incistata di malaffare. Una società *border-line* estesa e dilatata in mille filamenti e terminazioni mobili, esattamente come la strada, teatro su cui su ogni cosa qui si dispone e mimetizza. Sulla strada tutto è vendibile e realizzabile. La strada col suo movimento volubile e in continua espansione rappresenta un vero e proprio *insediamento sociale*. Il suo assetto a differenza del passato si

basa su una mobilità continuamente dislocata e si sviluppa in tre forme di *evasione-everzione*: quella fiscale con la crescita esponenziale di imprese avventizie, speculazioni e commerci che sfuggono a qualsiasi controllo e contabilità pubblica; quella sociale, che si regge sullo sfruttamento intensivo della precarietà, del lavoro sommerso e di una quota di forza lavoro eccedente di tipo schiavistico costituita oggi dagli immigrati senza diritti (Rosarno docet); quella ambientale, più complessa e riassuntiva delle tre, che si manifesta brutalmente nell'accaparramento e nell'abuso di risorse pubbliche e di beni indisponibili del paesaggio e della natura. È la pratica abitudinaria di una limitazione generale della libertà a favore del prepotere delinquenziale che ricorre alla speculazione abusiva, agli incendi, all'inquinamento delle coste e del mare, alle discariche di scorie e veleni. È il frutto avvelenato che si nutre di un'ideologia apocalittica e distruttiva che fomenta il disprezzo della memoria, della natura e della bellezza dei luoghi collettivi a favore del mercimonio e del consumo privatistico che ha elevato l'evasione e l'abuso a norma e consuetudine di vita quotidiana, in una pratica sociale dello spazio e delle relazioni umane ormai largamente piegata a forme di scelleratezza criminale e a condotte di vita contrarie alla salvaguardia del patrimonio pubblico e al rispetto delle leggi. A cominciare da quelle a tutela dell'urbanistica e del paesaggio. In mezzo alla statale 18, insomma, corre un mondo e una vita che fermenta come il mosto di una cattiva vendemmia. Qui c'è tutto quello che sta a sud di Gomorra.

~~quando penso a cose così che mi metto in macchina e mi lascio stordire, o forse cullare dalla strada.~~

Consuma che ti consuma

Qualche mese fa la popolazione urbana ha superato nel mondo quella dei non urbanizzati. È una delle grandi rivoluzioni del nostro tempo. L'urbanesimo vince, e la città è ovunque. Ma questa prevalenza del modello urbano per la prima volta nella storia coincide con la crescita incontrollata di elementi negativi, con una complessità che rende l'habitat urbano critico per la vita, con danni economici e pericoli ambientali talmente gravi da assumere valenze per certi versi opposte al comune "senso del progresso" che ha accompagnato per lungo tempo l'affermazione del modello occidentale dalla città moderna. Proprio quando si afferma su scala mondiale tramonta l'immagine, e forse l'immaginario stesso, delle città come luogo del benessere e della razionalità, icona di libertà e di progresso illimitato.

Intanto crescono le macerie dell'urbanesimo. L'uomo del ventesimo secolo ha costruito e realizzato dopo la Seconda guerra mondiale una quantità di "sostanza insediativa", un insieme fatto di edilizia abitativa e di costrutti dell'urbanizzazione (infrastrutture, insediamenti industriali, ambienti tecnici, reti stradali e di servizio), pari a 5 volte quello esistente dall'epoca della preistoria umana sino al 1945. In tutto l'Occidente questo rapporto sale ancora e arriva quasi

a moltiplicarsi per 7. Nella piccola e vecchia Europa la piramide del cemento cresce ancora fino a toccare una quota che sale oltre l'8,5 volte. La forma della "città diffusa" in tutto il territorio italiano ha disegnato specie negli ultimi decenni nuove megaurbanizzazioni che vanno cancellando il volto più conosciuto del Belpaese. L'alternanza di città e campagna – l'armonizzazione del paesaggio fra vuoti e pieni, tra segni della civilizzazione e della storia e bellezze della natura e del territorio – cede il passo alla città diffusa. Non fa differenza la Calabria, anzi. In questo caso numeri e dimensioni dei fenomeni parlano di primato. Un insospettabile primato nella corsa al consumo del territorio, tanto più incredibile se paragonato alle condizioni vere o sceneggiate dalla solita, ricorrente, tradizionale litania della "Lamentatio Calabriae".

In Italia il cemento spalmato sul Belpaese arriva già adesso al vertice dei raddoppi registrati nel continente che ha fatto la storia del mondo; siamo a quasi dieci volte di più di quella prima soglia del mattone su cui si innalza la storia umana. E veniamo a noi. Nelle tre regioni del sud d'Italia dove più alta è la densità di organizzazioni della criminalità mafiosa (in ordine di grandezza: Calabria, Sicilia e Campania) – secondo le elaborazioni dei dati satellitari Clc – questo rapporto già vertiginosamente catastrofico è ancora più alto, il più alto: arriva ad oltre 13,5 volte, quasi 14. E certo non si tratta di cattedrali, di città ideali e di architetture firmate da archistar. Il panorama è sotto gli occhi di tutti. Ed è anche certo che nel frattempo la colata di cemento non si arresta, anzi. Nell'ultimo decennio,

anche di fronte alle contrazioni del mercato immobiliare e alla crisi generale dell'economia, nonostante il ristagno di una domanda di case sostanzialmente sopita, a parte alcuni segmenti particolari, tutti a reddito tendente a zero, compresi gli immigrati, si è continuato a costruire senza freni, specie al sud e con ragguardevole ostinazione in Calabria, terra di primati nel disastro di un paese che pare aver smarrito ogni riguardo per la bellezza, per l'ambiente, per la memoria.

In soli 15 anni (fra il 1990 e il 2005) in Calabria sono stati edificati 269.560 ettari, pari al 26,13 per cento dell'intero territorio regionale (dati ISTAT e SVIMEZ). Una percentuale mostruosa che colloca la Calabria ai vertici della graduatoria nazionale per l'occupazione dei suoli. Una percentuale folle, che fa impallidire persino l'intensa attività edilizia registrata nelle grandi aree metropolitane e industriali delle regioni del nord-est più sviluppato, dalla Lombardia al Veneto.

In Calabria si è costruito e si costruisce ovunque: nei greti dei fiumi, sugli arenili, sulle scarpate, nei parchi e nelle aree protette, fino all'azzardo mostruoso di un centro commerciale costruito sulla frana dell'Angitola, il caso più recente finito sulle prime pagine dei giornali. È sempre più chiaro che se non si inverte questo modello di "accumulazione primitiva" non si riuscirà a bloccare il degrado, non solo ambientale, della regione. È un vero dispendio, una *dépense* alla calabrese. Il mercato politico-mafioso del territorio, che produce l'illu-

sione dello sviluppo ma in realtà distrugge solo risorse e ipoteca il futuro. La SS18 sta a dimostrarlo.

Non è infatti un caso che in questo quadro di degrado l'unico segmento di domanda insoddisfatta è rappresentato dai nuovi miserabili: gli immigrati extracomunitari e i nuovi poveri locali. Negli ultimi anni sulla via del mattone non si costruisce in risposta ad alcuna domanda sociale, né ad alcuna logica di mercato. Si è costruito prevalentemente per soddisfare l'intreccio tra speculazione finanziaria, interessi mafiosi e rendita immobiliare, per spostare sul mercato finanziario e movimentare sempre più parossisticamente – e virtualmente – portafogli di abitazioni e volumi “che non potevano valere meno della soglia dettata dai livelli più alti della rendita immobiliare”. Anche qui si sono mosse le più potenti leve del mercato finanziario, lo stesso che ha portato alle bolle che hanno innescato la tremenda crisi monetaria ed economica da cui non siamo ancora usciti. La domanda di case è estranea a questa logica, serve solo a legittimarne i meccanismi. Il problema della casa esiste, e resta irrisolto anche qui che siamo pieni di case vuote. Resta il problema di chi la casa non ce l'ha, di chi non trova un alloggio decente, in un luogo adeguato, a un prezzo commisurato alla sua capacità di reddito. E il problema del giovane lavoratore pendolare o precario, dello studente universitario fuori sede, dell'immigrato, della famiglia disagiata, dell'anziano solo. Invece no, nulla per questa gente: invece di rimettere in piedi i paesi e le vecchie abitazioni a prezzi bassi per chi ha bisogno di alloggio e non lo trova, aiutiamo chi la casa

ce l'ha già (seconda o terza, e magari qui ha anche il capannone industriale vuoto, o l'albergo che potrebbe rendere di più se avesse più stanze).

La montagna che cammina, lo spettacolo prepotente e apocalittico che grazie al video che l'ha immortalata per i telegiornali ha mostrato al mondo la frana di Maierato, ha illustrato le conseguenze più catastrofiche degli abusi sulla terra calabrese, in un paesaggio che già da un secolo a questa parte era stato dipinto dai meridionalisti come "un paese di isole instabili" (Isnardi), "lo sfasciume pendulo sul mare" (Fortunato); "la crisi dei presepi" (Compagna). Adesso è pure peggio: nel frattempo nel corso degli ultimi 50 anni sono state stravolte trame insediative e storiche che erano arrivate, pur con le ferite inferte da numerose catastrofi storiche e naturali, pressoché intatte alla seconda metà del Novecento. E via così.

Ovunque l'aumento dell'urbanizzazione diffusa in Calabria ha come posta le aree agricole, divorate dall'espansione. Nonostante ciò accada in presenza di modeste attività economiche e di un bilancio demografico della popolazione regionale ormai tendente allo zero scandinavo. I comuni ormai ricavano le loro entrate quasi esclusivamente dagli oneri di urbanizzazione e sono portati all'andazzo delle concessioni facili: edificazioni in cambio di consenso. L'abusivismo ormai riguarda tutte le fasce sociali e ha ovviamente consegnato la guida delle comunità locali agli interessi criminali delle mafie (dall'edilizia alla sanità, dal turismo alle politiche ambientali).

La diffusione del cemento urbano su una strada come la SS18 ha realizzato un patrimonio insediativo assolutamente sovrabbondante rispetto alla domanda. La strada è la madre di tutte le catastrofi calabresi. Più strada c'è più abusi nascono. La città diffusa cresciuta sul Tirreno nel disordine dei centri minori che si spolpano lo spazio risicato di questa costa è resa invivibile e rischiosa proprio dalla strada che li unifica. La cementificazione che continua a ritmi da vertigine a mangiarsi spazio lungo il percorso della statale 18 tra Campania e Calabria tirrenica, è una di quelle configurazioni incerte dell'abitare nella modernità che si identificano nella "sprawltown occidentale" e nelle megalopoli costituite prevalentemente dall'accumulo di *slum* o di *barrios*, formazioni tipiche del terzo e del quarto mondo. Come dire che alle nostre latitudini del sud si manifesta il risvolto tutto italiano della "megaurbanizzazione mondiale". Con città-stradali estese ma provinciali, invivibili e rischiose per la congestione del traffico, per l'assenza di spazi verdi e di spazi di vita pubblica, per le minacce delle alluvioni e delle frane, per la prepotenza delle mafie che vi spadroneggiano, per la noia e l'opacità della vita di chi vi *sopra-vive* tra il caos, il pericolo e la fatica quotidiana. Se in tutta Italia le stanze vuote tendono ormai a raggiungere l'impressionante soglia cumulativa di 20 milioni, in Calabria già oggi meno di due milioni di Calabresi sparsi per la regione, potrebbero contendersi una quantità esorbitante di vani: più di 8 milioni di stanze. Come se ogni abitante della regione, neonati compresi, avesse già a disposizione dalla nascita una casa nuova di almeno quattro stanze in

cui mettere piede. Una famiglia media di quattro persone potrebbe abitare comodamente un castello di cemento di 16 vani. Sembra già di vedere l'albergo di *Shining*, e il bambino col triciclo terrorizzato dagli spazi deserti e popolati da inquilini fantasma.

Insomma la Calabria di oggi occupa e consuma suolo in modo intensivo. Già oltre il 26 per cento del suo territorio è coperto di case e cemento: una conurbazione lineare costellata di orridi urbanistici, che coincidono non a caso con la geografia dei distretti a più alta densità mafiosa, ricalca ormai con un cordone di cemento e asfalto quasi senza soluzione di continuità tutto il perimetro costiero della regione, ben 750 km di sviluppo litoraneo, dall'Alto Tirreno cosentino, girando fino al fondo dello Stretto per risalire sul versante opposto al confine segnato dall'alto Jonio lucano. Mentre la montagna e gli ambienti interni semi-abbandonati e residuali presentano ancora un paesaggio di piccoli centri e bellezze ambientali tanto prezioso quanto fragile, incustodito e facilmente aggredibile. Con le formazioni sociali spesso in "liquefazione" l'unico argine sarebbe la presenza di regole legate ai valori intrinseci dei luoghi; una nuova soggettività sociale in cui riemergano "dalla società fluida" nuove, seppur modeste intese di tipo comunitario. Riaggregare la gente ai paesi, attorno ai valori ecologici e culturali di una misura sostenibile. Più in generale basterebbe favorire le opzioni di ri-territorializzazione e di difesa del patrimonio ambientale. Basterebbe in fondo amare i luoghi, voler bene davvero alla terra, la propria.

Resta il fatto che la Calabria è oggi la regione italiana a più alto tasso di abusivismo edilizio. Un primato che genera enormi squilibri territoriali, insieme a una degenerazione del paesaggio che tende via via all'apocalittico: in poco più del 20 per cento del territorio costiero e nelle piccole aree di pianura vicino al mare si è formato un labirinto di cemento e strade tutto costruito e congestionato. Dentro la striscia continua di questo suburbio ininterrotto si affolla il 75 per cento di tutti gli abitanti della regione. Qui si muove caoticamente anche tutta l'economia della regione, vi si registra oltre l'80 per cento degli investimenti e il 70 per cento degli insediamenti produttivi. A ridosso di queste aree esiste ancora un patrimonio 'naturale', l'interno, l'osso montuoso e collinare della vecchia Calabria che è paesisticamente tanto ingente quanto fragile e languente. Ma è dentro questa ribollente polpa esterna della Calabria costiera che permangono e crescono i grandi problemi sociali della regione: disoccupazione e mafia, abusi ambientali, un tessuto civile talmente lacerato e caotico da illividire anche la condizione storicamente consolidata dell'emigrazione e del sottosviluppo materiale e ideale di queste aree del vecchio sud così come ci venivano raccontate fino a qualche anno fa dal meridionalismo classico.

Si tratta caso mai di un sud-surmoderno, investito pesantemente dal degrado dell'ambiente e della qualità della vita, costellato di infrastrutture e mega-attrezzature inutili e dannose, asservito a una monocultura

del turismo e di attività pseudo-produttive costruite a rimorchio di uno sviluppo che resta tanto ipotetico quanto gravemente impattante. Un ambiente sempre più opaco e difficilmente decifrabile, ormai omologato al peggio del nord del paese nel grigiore, spesso squallido, della socialità e dei costumi, nei modelli di insediamento, di mobilità e residenza che si affermano anche in città provinciali e piccoli centri, negli interessi discutibili di privati e governati locali, nella corsa forsennata ai consumi e nell'incapacità di accogliere e convivere con i nuovi immigrati.

Qui nessuno prevede di recuperare l'esistente, di sostituire il brutto riqualificando eco-paesaggisticamente il patrimonio vuoto, i centri storici in abbandono, risanandone ampie parti per la domanda sociale, oltre che per nuove filiere del turismo sostenibile. La carenza di una forte rete di associazionismo e di movimenti di sensibilità ambientalista e culturale non ha ancora favorito nella regione una nuova attenzione, allargata se non generalizzata, per le risorse eco-paesaggistiche. Le voci contro finora sono state flebili e impacciate, del tutto inferiori all'impegno necessario. Hanno tentato di de-peggiore uno scempio che è culturale prima che urbanistico, invece di denunciarlo e contrastarlo con l'esempio.

E la cultura, l'accademia, gli intellettuali? "Quelli che sanno" davvero si contano sulle dita di un paio di mani. Quelli che 'dicono' sono ancora di meno. Gli altri, quelli che hanno denunciato con forza, che hanno protestato, che hanno scritto e levato forte la

voce, esponendosi e rischiando qualcosa in prima persona, non me li sono mai visti intorno in questi anni. Io il mio prezzo lo pago tutto, gli altri si accomodano nel cerchiobottismo e nei proclami del *non solo, ma anche*, sono ramarri e salamandre del posizionamento, strisciano evitando il fuoco tra convenienze infallibili e strategie mimetiche. Il coraggio non è il loro forte.

Il 2010 si è aperto in Calabria sulla strada, con la “battaglia di Rosarno”. I lavoratori agrumicoli immigrati, vivendo in condizioni bestiali, si sono ribellati agli ennesimi soprusi e attacchi in un quadro sociale e civile ultradegradato, condizionato dalla presenza della criminalità mafiosa e da una diffusa indifferenza sociale. I migranti ribelli languivano in condizioni da apartheid sudafricano, in vecchi capannoni fatiscenti, a pochi chilometri delle migliaia di seconde e terze case lasciate vuote sulla costa, a fianco alla statale 18, in attesa della toccata e fuga dei turisti agostani.

~~Metafisica, politica, autodromica~~

~~Una volta da ragazzo conobbi al mio paese un individuo. Erano gli anni di piombo, in mezzo alla crisi petrolifera, la crisi dell'auto, gli scioperi alla Fiat. Io avevo sì e no 17 18 anni. Sognavo la rivoluzione e come molti ragazzi della mia generazione cercavamo maestri. A quell'età ognuno li trova dove, e come può. Per quelli come me si trattava di un avvocato e un politico molto rispettato e di una certa anzianità,~~

~~determina. Il disegno della strada può dissolversi un giorno dopo l'altro in una specie di tornante animato, un ghirigoro sconfinato di tutte le vite e di tutte le cose, formare un girone circolare e alla fine contenere la maggior parte.~~

Statale 18. Flora, fauna e cemento

La Calabria degli ultimi cent'anni è una terra cresciuta a modo suo, una regione d'Italia fatta ancora di paesi e di piccoli centri secondari. Nel frattempo la realtà che nella geografia dei luoghi è cresciuta di più è la rete stradale. E con le strade il cemento, e con il cemento gli abusi, il disordine, la prepotenza delle mafie. I comuni calabresi sono ben 409, ma i centri che superano i 15.000 abitanti sono solo una ventina o poco più in tutta la regione. In Calabria quindi non ci sono grandi città. Ci sono cinque piccole città-capoluogo, cinque province, ma nessuna di queste ancora oggi arriva a raccogliere entro i suoi confini più di 200.000 abitanti; sono Catanzaro (capoluogo della Regione), Cosenza, Crotone, Vibo Valentia, Reggio Calabria (la più grande, con i suoi 186.000 abitanti). In mezzo a queste città storiche di una certa antichità e importanza, c'è una città mobile, incerta, transitoria. Invisibile come città. Una città che se la cercate non la trovate, perché non si trova segnata su nessun atlante. Un posto che si può cogliere solo in movimento e raccontare solo in una descrizione di viaggio, attraversandola come un piccolo continente

ignorato, passandola da un capo all'altro, dato che è piuttosto come un lungo nastro trasportatore che sparpaglia e tiene precariamente unite le persone e le cose. Questa specie di via Emilia delle Calabrie è come un ago che scuce e ricuce al bordo di una sola strada le vite di almeno 500 mila persone. Ogni giorno. Una città a nastro. Un nastro fatto d'asfalto e di case, case e ancora case, e in mezzo, tra semafori e raccordi stradali, cavalcavia e sottopassi, si possono incrociare pezzi di varia umanità, grumi di abitazioni, negozi di moda e di computer, stazioni ferroviarie e due aeroporti, alberghi, porti pescherecci e turistici, villaggi turistici ("turistico" da queste parti è sia sostantivo che aggettivo, parola chiave, un sesamo buono per tutti gli usi), mobilifici, cementifici, scuole, cave, uffici, bar, ospedali, ristoranti per ricevimenti e banchetti di nozze, bancarelle di pesce, frutta e prodotti tipici, centri commerciali, rottamai, negozietti di cianfrusaglie, venditori di macchine usate, stazioni di servizio, drugstore e bar all'americana che impregnano l'aria con l'odore di hamburger fritti nell'olio, capannoni di non si sa cosa, discoteche e locali porno, e persino chiese e congreghe religiose. In mezzo a questa fungaia c'è quello che resta della natura, scogliere, promontori, fari, pezzi di spiagge, di mare, di terra. Tutto alla rinfusa, senza un ordine preciso che non sia una specie di ammasso su una linea spezzata. E poi c'è la gente. La strada è come un sifone che aspira tutto, una pancia sempre vuota e sempre piena che rimette all'esterno a ondate il suo bolo vivente e mai digerito. Tanta gente. Un mucchio di

gente che ci passa la vita dentro e fuori in questi posti; ma sempre in movimento, spostandosi in macchina. Matrimoni o funerali la macchina è indispensabile per vivere come per morire in posti così. Il posto macchina nella geografia domestica di questi posti è importante come e più della casa; tutti in giro, tutti in macchina. Ogni giorno dell'anno, ogni notte di ogni stagione. Peggio in quella turistica, che è l'apoteosi di tutto, la fissione atomica del combustibile stivato in questo sifone impazzito.

L'automobile, la mobilità: un posto così è inconcepibile senza mezzi in movimento, senza spostamenti quotidiani, senza la nevrosi dell'impermanenza che vedi marchiata come un ghigno sulla faccia di tutti. Tutto si fa in macchina; c'è chi si imbarca per trovare i parenti, per andare a parlare con un amico e per fare la spesa, chi porta i bambini a scuola nel comune più vicino, chi cerca un parcheggio per andare al mare, chi un negozio di parrucchiere o un ufficio dell'ASL, chi tra un concessionario d'auto o un panificio abusivo cerca in un condominio anonimo lo studio di un mago-cartomante o il recapito di una prostituta dell'est che lavora in casa. Come città è davvero strana; in realtà la statale 18, la strada del cemento, somiglia a qualcos'altro. Un ibrido senza fine, un contenitore cilindrico, un altoforno in cui si squaglia una porzione del caos planetario. Per certe cose forse, ancora in certe piccole cose, un posto così rimane più simile magari a un paese solo, ma un paese nuovo, orizzontale, gelatinoso, striato, steso in modo anomalo, allungato a dismisura come un filone di pane o un torrone

da guinnes dei primati. La cosa non è priva di conseguenze. Sì, un po' di pietà però perché comunque parliamo di un organismo vivente, di persone, di un posto in cui la gente "abita", vive, cresce i figli, lavora, ama, muore; sono i tempi di adesso. È la vita di adesso. Perciò qui si può e si deve vivere, rannicchiarsi e scaldarsi, trovare dimora, rendere domestico anche un posto mobile e proliferante, un blob di organismi mutanti che nel tratto più denso si prolunga da nord a sud per quasi 170 chilometri sulla *Strada del Cemento*, la statale 18. C'è stata una vera mutazione antropologica nel giro di una o due generazioni che ha trasformato questi abitanti della costa in cittadini mobili e post-moderni. Loro che sono tutti figli e nipoti di gente che ha vissuto per secoli nel chiuso di una camera-casa, in un abituro fumoso di paese, in cima a un mondo chiuso in sé. C'è vita anche così nella città a nastro: la gente riesce ad adattarsi e a fare l'abitudine a tutto, quasi subito; al traffico, ai morti per strada, alle mafie che comandano su tutto, alle discariche a cielo aperto, al pendolarismo, alla precarietà e ai domicili plurimi di un'esistenza sempre in bilico, in moto, accettata come se fosse una quieta routine di provincia. I calabresi sono maestri della fungibilità, hanno imparato prima, sono più bravi dei cinesi. Questa strada raccoglie tutto quello che conta per la costruzione dell'oggi di migliaia di persone che sono, come noi, cittadini italiani.

Ma anche posti così che sembrano nati dal niente hanno una storia, un loro precoce invecchiamento.

Parlo di “costruzione” a ragion veduta. Qui il mattone è Storia e Geografia, costume e politica, vita, amore e morte. È un posto pieno di storie che si rincorrono. Belle certe volte, ma soprattutto brutte. Brutte come le costruzioni che si affastellano ovunque, come tutti gli sfregi e gli abusi che si consumano senza fine davanti alla maestà del mare, come le mafie che qui spadroneggiano incontrastate, brutte come la noia che ristagna nei cuori, come la fretta che spinge il traffico, come le file ai semafori, come i viaggi afflitti dei pendolari, come le cronache di violenza e i morti che la strada macina ogni giorno. Tutta la vita qui rimbalza sull’asfalto, si sporge fuori. Si getta incurante su questo ciglio di strada come un cane sbandato che arrivata l’estate non ritrova il padrone. Tutto quello che pure c’è di buono resta fuori dall’ordinarietà scriteriata della strada. Potrei dare dettagli rasserenanti, offrire qualche statistica confortante (ne conosco anch’io, ce ne sono sempre), illustrare importanti attrazioni di centri storici e monumenti da visitare, sviare l’attenzione in posti più gradevoli e raccontare particolari di colore, portare il discorso ai margini, etc. Addolcire la pillola insomma. Ma questa non è una guida turistica. Io detesto il turismo. Questa è la statale 18, e per me è come fosse casa mia.

Dopo la ferrovia che congiungeva dal 1875 Salerno a Reggio Calabria, correndo coi binari sempre accanto allo spettacolo allora intoccato del mare, la statale 18, la Tirrenica Inferiore, è stata l’unica vera arteria stradale per il sud, la prima grande opera della modernità del Novecento. Anche se alcuni tratti erano pree-

sistenti, la strada nazionale venne interamente costruita negli anni Trenta del novecento, quando in pieno Fascismo si procedette al riordino viario di tutto il paese. Allora però era ancora una strada e basta, la linea impercettibile e sinuosa di un solco “macadamizzato” che si notava a malapena sul terreno intonso delle vecchie calabrie dei viaggiatori del Grand Tour. Una traccia morbida che univa paesini e contrade ferme da secoli; tutto il resto era campagna, spiaggia, collina, montagna. Qualche volta un paese più grande interrompeva la monotonia del belvedere e la meraviglia immobile del paesaggio. Era rimasto intatto tutto quello spazio di natura che stava di mezzo, nella striscia di terra tra il mare e le creste dell’Appennino. Fino ad allora l’unica vera via d’accesso dal nord verso la Calabria era la cosiddetta “Strada delle Calabrie”, un vecchio tracciato ottocentesco. Era la strada borbonica che, seguendo la scia romana della antica consolare via Popilia, partiva da Capua, si inerpicava sul Pollino, attraversava Cosenza e l’entroterra e raggiungeva Pizzo Calabro sul mare, per poi proseguire fino a Reggio Calabria bordeggiando tutta la costa del Tirreno fino allo spettacolo mozzafiato dello Stretto. Questa strada oggi esiste ancora. È la SS19 delle Calabrie, una vena di strada sottile e contorta che si imbecca dall’autostrada all’altezza di Polla. Qualche volta funziona ancora, assieme alla SS18, come percorso alternativo, la SS19, quando i cantieri eterni dell’A3 si bloccano o saltano per un qualche motivo. Una parte più facile di quel vecchio tracciato è stato ricalcato, per volere del cosentino Giacomo Mancini (allora ministro sociali-

sta), dai lavori dell'A3 negli anni Settanta. Contemporaneamente ai lavori dell'autostrada, anche la statale 18 fu modificata, con parziali ampliamenti e cambiamenti nel tracciato, raddoppiandola nel tratto tirrenico che va da Praia a Mare fino a Pizzo Calabro. Quella strada è la statale 18 di oggi, la Tirrenica Inferiore, la prima Salerno-Reggio Calabria del Novecento. Una strada che oggi è anche l'unica vera grande città della Calabria moderna. In due ore e mezza circa di macchina, da Praia a Mare, passando per Paola, la città di San Francesco – il patrono della Calabria, fino a Pizzo Calabro, la città del tartufo gelato, questo caos animato e mobile assume diverse configurazioni. Tutte originate, però, dal fatto di trovarsi allineate e incatenate come i suoi stessi abitanti a un'unica connessione, alla stessa strada. Il paesaggio è informe, incoostante, alto e basso, marino con qualche impennata collinare, e mantiene sempre più visibile un minimo comune denominatore: la costante presenza del cemento, delle auto, dei cantieri, degli scavi in corso, dei segni violenti della delinquenza, dell'agitazione e della frenesia che marchia la gente che ci vive, simile alla stessa follia edificatoria che ha ricoperto questi luoghi con un nastro di costruzioni e di edifici eclettici, prevalentemente residenziali. "Risiedere" in posti così è però stare sempre con un piede fuori, risucchiati sulla strada, intrappolati in macchina. La statale qui è infatti anche l'unica via di comunicazione tra i centri della costa tirrenica, dato che l'A3 resta dentro la polpa della Calabria interna, oltre l'osso sporgente dell'Appennino che si alza bruscamente proprio

davanti a questo trancio roccioso della costa del Tirreno. L'autostrada corre lontana da qui, parallela e invisibile, all'altezza di Cosenza. I lati della *Strada del Cemento* sono ormai quasi tutti disseminati di "casette", quattro muri tirati su in fretta spesso accanto a vecchi casolari lasciati cadere in rovina. Case nuove, tutte insalvabilmente orrende, laccate di colori pazzeschi, molto spesso autocostruite, tutte però congegnate secondo lo schema elementare e primitivo ereditato dalla cultura dei vecchi paesi della costiera. Gli stessi abitati secolari che i residenti delle marine hanno abbandonato al proprio destino, come se il tempo dei disagi e dei patimenti che marchiavano le case dei padri e dei nonni costretti a emigrare non si fosse mai fermato, rinnovandosi come un virus regressivo nel sangue degli ex contadini inurbati. Quelli che ancora oggi abitano la città-nastro della statale con la mentalità del contadino e con la mentalità del campagnolo. Gente che fa il professionista o l'impiegato e in paese gira magari col suv, ma che vive e costruisce la sua casa sulla *strada nuova* come fosse ancora impantanato nella stessa miseria, nella stessa lontananza recintata degli avi ripudiati: commercio/bottega + appartamento genitori + 1 o più appartamenti per i figli. Botteghe che diventano garage e figli che in queste case non ci abiteranno mai, dato che da qui i giovani se ne vanno. Emigrano appena possono per paura della mafia e per noia, per studiare e per vivere altrove. Al massimo dopo essersi salvati la vita con un posto di impiegato al nord qui gli eredi di questo sfacelo ci tornano per le ferie e per quindici giorni di mare.

Qualcuno tra gli abitanti di questi abituri nuovi di cemento armato si ricorda che la terra di questi posti era fino a non molto tempo fa una campagna felice di fronte al mare, e che prima, tutti, erano contadini. E così quando la casa nuova è corredata di un residuo spicchio di terreno racchiuso entro gli spazi esterni, questi mozziconi di terra ridiventano nel migliore dei casi piccoli giardini e orticelli privati, con qualche stentata pianta di olivo e di arancio, con alberelli da frutto e lattughe che crescono in mezzo al traffico e ai gas di scarico, dietro i muraglioni di cemento degli edifici che già soffocano malinconicamente ogni cosa intorno. Certe volte abbasso il finestrino passando davanti alle zone vuote in cui si riaffaccia un brandello di campagna o in prossimità di questi avamposti di cemento isolati sulla strada. Il catalogo degli odori e degli aromi che vi si respirano e si distinguono per qualche secondo sembra venire da un sottofondo sempre più lontano. Sono talvolta ancora quelli fragranti e remoti del vecchio paese: il fieno e i campi fioriti in primavera, il pane fresco e l'odore di bottega del macellaio nei tempi del salame, il vino nuovo dei tempi di vendemmia, l'odore dei frantoi e dei fichi secchi infornati, dei pomodori di Belmonte e poi il sale secco delle conserve e dei pesci offerti dalle bancarelle degli ambulanti che sembrano implorarti dal bordo impolverato della statale. Il riassunto di un piccolo e perduto occidente favoloso; sentori della memoria che poi si mescolano con la brusca frenata che riporta alle sensazioni ingannevoli e disperse nella megalopoli d'oggi: l'odore di benzina e di catrame,

l'ebbrezza finta delle insegne colorate, la puzza variegata della strada e dei cassonetti lasciati pieni di immondizia, il fetore pungente delle fogne e dei depuratori che ristagnano nell'aria ferma dell'estate, l'aflore chimico degli scarichi di solventi, i capannoni pieni di polveri e ferraglie. Poi ogni odore si dilegua per far posto al dilagare del cemento; ricomincia la teoria vanagloriosa delle case e delle casette, le villette pretenziose, la ricorrente presenza degli enormi scatoloni di cemento che identificano indifferentemente il modello dell'albergo-ristorante-mobilificio-concessionaria. Opere solenni in vetro-cemento dalle fogge strambe e avveniristiche firmate dagli architetti locali in vena di capolavorismi da archistar internazionale. Una mostra pazzesca sfila sempre accanto all'arteria principale del Tirreno, la statale 18. La strada è impacciata nei tratti peggiori dal suo contorno soffocante di macerie degne di un museo dell'orrore del modernariato: "una fila di casette bianche tirate su alla brava, un cantiere accanto all'altro... Quelle costruzioni da rifinire mostravano a nudo una presunzione di fantasia e benessere – piani convessi e concavi, scalette incavate dentro muretti dall'orlo scannellato – invogliata a replicare, dai fumetti di Flash Gordon o Spider-Man, una eventuale fantascientifica cittadella per vacanze... Quei torsi ciechi in costruzione sembravano essersi sfasciati nello stesso farsi. La salsedine aveva bruciato le paratie di legno pronte per la colata di cemento armato e i tondini di ferro, accatastati fra i sassi, nella luce grigia, erano tinti dal rosso della ruggine. Sembrava esserci stata

risacca lunga, e orli unghiati di alghe secche facevano mostra sui ciottoli di pomice”. Dopo una curva, “la sirena di un camion sulla strada, e uno stridore grave di freni”, sono gli unici segni che ci riportano alla realtà, come accade in una pagina che Enzo Siciliano in uno dei suoi ultimi romanzi di ambientazione calabrese, *Non entrare nel campo degli orfani*, nel 2003 aveva dedicato a un suo faticoso e sofferto ritorno su quelli che furono gli stessi luoghi della sua infanzia calabrese. In questi posti accanto alla SS18 ci siamo tornati insieme poco prima che morisse: siamo andati in giro in macchina a controllare le stesse location finite tra le sue pagine. Erano già peggio di come li aveva visti lui quando scriveva il libro, solo un paio d’anni prima.

Microfisica della città stradale

Tutti questi frantumi tenuti insieme e spalmati lungo la tratta costiera dalla traccia della statale 18, formano piccole porzioni di *sprawl* urbano, assaggi di una città spezzettata e interrotta. Questa città a nastro è il regno di un’umanità eterogenea, mescolata, disarmonica, sfusa e spesso imperscrutabile, sparpagliata com’è su un’unica strada, in una dispersione umana e sociale che a uno sguardo superficiale può persino apparire normale. Simile nell’aspetto e nelle abitudini a una qualsiasi periferia urbana. Come a indicare che una rapida e disordinata crescita degli edifici ci approssimi all’ingresso in una più vasta e strutturata

area metropolitana. Una città vera, finita. Sulla strada del cemento ti aspetti che la città, anzi la metropoli, arrivi da un momento all'altro. Dopo le cassette pretenziose, dopo le pompe di benzina, i centri commerciali, il traffico che scorre e i semafori intermittenti. Tutta la statale 18 in fondo sembra la periferia anodina di una qualsiasi grande città pronta ad avvolgerti da un momento all'altro con le sue luci, con la sua vasta e solida configurazione, pronta ad assorbirti dentro la sua fitta laboriosità, dentro il suo recinto di abitudini ordinate. Una città rimandata dopo l'ennesima svolta, che sembra si annunci a ogni incrocio, a ogni singhiozzo della strada. Il fatto è che però non c'è, non ci si arriva mai. Filamenti sparsi che si saldano, certe lacune che si colmano, nuove congiunzioni che si stabiliscono all'improvviso nel paesaggio interrotto, ma mai qualcosa che assomiglia a un ordine men che sporadico traspare dietro un vasto caos sparpagliato a redimerne l'aspetto.

La massicciata ferroviaria a limitare la spiaggia, un interstizio di terra punteggiato di case e costruzioni nuove, la traccia della superstrada a separare il dosso delle case dal resto della costa, uno scarico a mare e altre case abusive. Si va avanti così per chilometri e chilometri. I tralicci dell'elettrodotto scandiscono come crocifissi lo spazio tra le case su cui incombono. I fili passano sopra i tetti, il ronzio dell'alta tensione accompagna i pensieri nelle teste dalla gente, si unisce ai motori delle auto in movimento, al lampeggiare dei semafori, alle luci accese nelle vetrine dei negozi. Gli

edifici ora si addensano, ora si diradano come nuvole capricciose in un cielo in tempesta. Tuttalpiù la macchia delle case si raccoglie più fitta e disordinata nella vicinanza evocativa dei vecchi centri abitati migrati dalla collina alla marina, con i paesini di una volta lambiti ma mai attraversati. Si tratta per lo più di piccoli e piccolissimi centri, tutti collegati dalla statale 18, con l'eccezione di Paola e Amantea, centri più grossi che si attestano rispettivamente sui 20.000 e sui 15.000 abitanti, e che per il resto quasi mai superano i 3000-5000 abitanti. D'estate, per un mese o due, tutti i rinsecchiti paesini del Tirreno si rianimano drogati a dismisura dagli steroidi del breve interludio vacanziero. Attraversati dalla vena rigonfia della statale si spanciano a dismisura per effetto di un turismo residenziale sempre più incasinato, fatto di affitti, di fine settimana al mare, di discoteche improvvisate e di transumanze periodiche in abitazioni di seconde e terze case. Questi insediamenti hanno tutti però una caratteristica comune: il centro abitato si trova sversato sulla costa e il tratto di statale su cui si allungano gli edifici è parte integrante del paese nuovo e in certi tratti spesso lo è anche il lungomare, immancabile teatro di posa dell'ebbrezza estiva. Nessuno dei paesi originariamente, infatti, era attraversato dalla statale, dato che la strada vecchia passava a una quota più alta, verso mezzacosta. Con il raddoppio costiero della 18 e le modifiche del tracciato veloce della superstrada degli anni Settanta, la crescita edilizia si è poi orientata verso le nuove borgate marine tagliate dalla statale, passando fuori dai centri storici, in basso

davanti alle spiagge, nell'area sempre più trafficata e intasata in prossimità della linea di costa. Le marine nate per il turismo vivono ormai senza turismo. La gente ci vive accampata e la provvisorietà è diventata definitiva. I nuovi abitati mostrano talvolta alcuni elementi "canonici" delle strade urbane: una certa animazione domestica, il commercio ai piani terra, edifici per abitazioni che arrivano anche a 5-6 piani, una mescolanza di servizi e di spazi funzionali, come centri commerciali e uffici pubblici, spazi pedonali un po' più curati e definiti, parcheggi a bordo strada. Insomma qualcosa che vorrebbe rassicurare mimando in modo ingannevole aspetti isolati dell'ambiente urbano. Ma basta fare un giro di compasso entro 500-1000 metri di macchina e piombi in un altro mondo. Un intervallo opaco fatto di interstizi vuoti, di spazi indistinti, depositi di non si sa cosa, avamposti precari, spazzature abbandonate, ambienti sordidi e senza faccia, né più natura né ancora umanità. Plaghe sospese in un'attesa che prepara l'assalto del cemento che qui sosta, prima di consumare lo sbocco dell'espansione finale verso la costa. Tutto tenuto insieme in un'unica saldatura edilizia. Ovunque la stessa catastrofe, lo stesso sfregio che veloce e inesorabile è avvenuto negli ultimi trent'anni; soprattutto abusivamente, o anche legalmente. Il risultato non fa mai nessuna differenza.

Da queste parti il salto dello spazio corrisponde a un salto nel tempo. Il reticolo di vecchie provinciali e strade comunali che dalla nazionale sulla costa si iner-

picano verso l'interno è rimasto così com'era. Un groviglio di stradine secondarie, spesso semiscassate da frane e incuria, che menano a contrade suburbane anche più misere rispetto alla vita dei centri storici isolati e svuotati dalla prepotente espansione delle marine. Superati questi tratti di confine, dunque, la SS18 è una vera e propria strada extraurbana, un'arteria veloce, dove auto e camion sfrecciano senza scampo, micidiale per i passanti e i pedoni sbadati. La strada in questi tratti è senza marciapiedi, delimitata solo da guard-rail, e lungo il tracciato gli edifici si allineano solo in prossimità dei centri abitati. Ai paesi e alle zone abitate si accede all'improvviso, spesso mediante semplici, pericolosissimi e mortali incroci a raso. Rampe e viadotti piazzati come coltelli, in genere in corrispondenza delle strade che un secolo fa portavano ai vecchi centri storici rimasti come ossa calcinate al sole dei crinali. Il resto è vuoto, ma un vuoto messo lì in attesa di essere riempito da "oggetti" che sembrano non temere il dissidio e la smentita del paese antico, né la voce del tempo.

Sulla SS18 ormai sono semplicemente le chiassose insegne pubblicitarie, la selva di targhe, insegne, deviazioni e tabelle stradali, più o meno vistose e inutilmente prolisse, a suggerirci dove siamo, a indicarci *cosa* stiamo attraversando, a darci il punto provvisorio in mezzo ai cascami e al caos brulicante che fermenta e si accumula senza sosta ai bordi di questo pezzetto di mondo. L'espansione non si arresta. Già buttando l'occhio fuori dalla macchina ci si accorge che l'onda

di cemento è inarrestabile. L'infezione si allarga e sale già verso l'interno. Le gru e le ruspe sempre in azione per colonizzare gli ultimi ritagli di terra rimasti liberi sulla costa, ora azzannano come lupi affamati risalendo a grandi balzi verso l'alto. Ovunque sulla collina del Tirreno sta succedendo qualcosa; strade che si aprono in mezzo al vuoto e, in alto, una nuova serie di villette insulse, sbancamenti corrosivi e cantieri di costruzioni nuove, cubature esagerate, abusi che si mangiano altra terra, senza ragione. È qui che la statale 18, la città a nastro più grande della Calabria, ha deciso di arrampicarsi per espandersi ancora, risalendo come uno tsunami inarrestabile dal mare fino al cielo.

In mezzo a queste trappole di cemento qualche pezzetto di natura è rimasto, offeso sì ma ancora portentosamente vivo. Certi intervalli di verde e di blu che sopravvivono sparpagliati o in abbandono in certe anse del tragitto sui bordi trafficati della statale 18, ancora rappresentano i pochi momenti di tregua per rifiatarsi e riposare l'occhio lungo il percorso di guerra tra gli edifici e i cantieri. È l'ultimo tratto veramente costiero della SS18: un intermezzo di sette chilometri in cui il mare non è più nascosto dalla ferrovia e dai palazzoni ma si staglia libero e potente sull'orizzonte. L'accesso alla spiaggia ampia e a porzioni di costa miracolosamente aperte e sgombre di edifici, è possibile svoltando direttamente verso il mare dal bordo della strada, tra i canneti e le tamerici. In mezzo scorre il fiume Savuto che si allarga sino alla foce in una

specie di giungla fitta di vegetazione palustre. La spiaggia in certi punti è larga quasi un chilometro e spesso è battuta dai venti di libeccio che scaricano sulla battaglia cavalloni enormi e fragorosi di spuma bianchissima. Sull'orizzonte del Tirreno nelle giornate più terse compare maestosa l'ombra vulcanica del cono di Stromboli. Una meraviglia che ha dell'incredibile. Siamo a metà strada tra il comune di Amantea, ultimo paese della provincia cosentina, e quello di Nocera Terinese, primo paese della provincia di Catanzaro. Anche qui purtroppo i segni di un'antropizzazione incipiente che comincia a stringere d'assedio questo intervallo di terra. Per ora due o tre edifici incomprensibili, capannoni, un nuovo albergo, una cava di inerti che succhia la sabbia dal letto del Savuto, i segni di case sparse non finite, l'immane pretenzioso porticciolo turistico (a Campora, sequestrato a lungo per i traffici delle mafia locale), un vasto piazzale per camion che serve da caravanserraglio per i bestioni che fanno sosta prima e dopo l'autostrada in un distributore di benzina installato di fronte al mare. In alto il taglio dell'autostrada che si inerpicava verso la valle alta del Savuto. Il rialzo isolato di Piano della Tirena come un altare di fronte al mare ancora nasconde le vestigia dell'antica Terina, la polis magno-greca toccata dal viaggio di Ulisse. Intorno molti campi lunghi allineati alla spiaggia e intensamente coltivati a cipolle e ortaggi. Colture ricche, che per ora salvano la terra. Tra i campi e la strada qualche puttana si rannicchia nei canneti vicino alla foce del Savuto in attesa dei camionisti e dei clienti di passaggio.

Sul confine di questa insidiata terra di nessuno, ancora contrada rurale, questa è l'unica zolla di terra semi-selvatica che sul lungo tracciato della SS18 favorisce e occulta questo genere di commerci stradali consumati all'aperto.

Il fatto che questo tratto della SS18 sia rimasto per ora sostanzialmente libero dal cemento non è certo per un caso di sensibilità ambientale. È un fatto di pura convenienza economica, di logistica. Finirà quando cambieranno gli interessi. Si attraversa una zona ancora troppo lontana dalle 'attrezzature' residenziali e dai servizi di Amantea. E anche lo svincolo autostradale di Falerna, che sta più a sud, è ancora troppo lontano perché questo tratto possa essere subito preso d'assalto dalle seconde case o diventare un posto per residenze stabili. Ma forse c'è anche un fatto geografico e culturale: Amantea e Campora sono comunque legate al nord della regione, a Cosenza, città capoluogo di provincia che attrae ogni giorno il forte pendolarismo della SS18. Nocera invece volge le spalle a Cosenza ed è rivolta verso Lamezia Terme, così come lo saranno tutti gli "agglomerati" che si incontrano da qui in avanti in direzione sud. Una zona di confine, dunque, una frontiera fisica e relativamente culturale che segna una piccola e consolante discontinuità nel percorso tra gli orrori della statale.

A Falerna, appena oltrepassato il confine tra le due province in direzione di Catanzaro, al km 363 della SS18, il lato destro della statale si slarga e diventa un

quasi-lungomare, una specie di viale attrezzato in mezzo al traffico. È uno dei luoghi di consumo dell'estate turistica e delle "vasche" estive, con chioschi, panchine, alberi. Il quasi sta nel fatto che tra la promenade e il mare c'è un ampio parcheggio a pagamento. I cartelli ci informano che un pezzo di questo quasi-lungomare è di Falerna, mentre l'altro pezzo ricade nel territorio di Gizzeria (altra frazione marina di un paese collinare). Gli edifici e il lungomare terminano di colpo quando la ferrovia (che da Campora abbiamo sul lato sinistro) si fa più vicina alla strada. Troppo vicina per lasciare spazio a qualsiasi costruzione.

I 7 km compresi tra Nocera e Falerna (e Gizzeria per un breve tratto) sono l'opposto del sistemamento Amantea/Campora. Lì c'è un nastro che è cresciuto in presenza di due centri piccoli ma stabilmente abitati; qui c'è la crescita di un nastro fatto solo di alberghi semidiroccati, di villaggi e seconde case disertate per 11 mesi all'anno. Una crescita mostruosa che è avvenuta per singole unità immobiliari o al massimo per piccole lottizzazioni, e che non ha mai visto formarsi un centro, qualcosa di domestico che somigli a un paese di mare. Il lungomare infatti è cosa recente e la sua differenziazione a seconda del comune di appartenenza è solo l'ultimo esempio di un'assenza di funzioni a giustificazione di questa crescita rigonfiata da ogni genere di abuso.

Completamente spopolato da settembre a giugno, congestionato ai limiti della praticabilità nei mesi estivi, vista anche l'assenza di una strada alternativa, il

mega villaggio per forzati della vacanza a basso costo formato da Nocera e Falerna è un continuum di edifici, grandi e piccoli, più o meno vicini al mare (alcuni troppo – così vicini da piantarsi nella sabbia della spiaggia). C'è una spiegazione dietro questa situazione. In Calabria la strada è l'unica architrave del paesaggio moderno. Spiega tutto, si prende tutto. Qui è la vicinanza dell'autostrada A3. Non è un caso, infatti, che lo svincolo autostradale della Salerno-Reggio Calabria stia più o meno al km 360, a 3 km dall'ingresso di Nocera e a 4 km dall'uscita da Falerna. Una perfetta rendita di posizione se si pensa che a 20 km a sud dallo svincolo di Falerna c'è quello di Lamezia Terme, centro di 80.000 abitanti che reclama la sua provincia. Negli ultimi trent'anni molti lametini hanno eletto il *compound* di Nocera-Falerna a posto prediletto per le vacanze estive di lungo periodo. I villaggi estivi sulla 18 crescono a ridosso dei punti di accesso al mare fin da Lamezia: ce n'è per chi proviene dall'autostrada tra Nocera e Falerna, e per chi proviene dalla statale verso Gizzeria. I conti tornano. Tutti vorrebbero trovare qui un ricettacolo per questo tipo di vacanze da transumanti: vicino a casa loro, lontano dalla casa degli altri. Alla fine è un formicaio. Così l'ambiente, il paesaggio, la qualità della vita anche qui è andata a farsi fottere. Procedendo oltre, oltrepassiamo, tra il km 373 e il km 375, un altro snodo importante della statale. È dove si incrociano, in una grande rotonda tra gli aranceti abbandonati, gli accessi all'aeroporto internazionale, alla stazione di Lamezia, alla superstrada per Catanzaro e alla provinciale che rag-

giunge il centro di Lamezia. Se proseguiamo oltre un tratto in sopraelevata ci evita il transito sulla rotonda. La statale riprende il suo corso e da qui fino a Pizzo e a Gioia e Rosarno il paesaggio è abbastanza omogeneo: pochissimi edifici, molti campi coltivati – soprattutto frutteti specializzati –, i vivai e la floricultura come attività prevalente. In questo ambiente risaltano particolarmente i capannoni, nuovi e vecchi, nell'area industriale dell'ex-SIR, il sogno di industrializzazione che qui ha lasciato solo l'incubo delle ferraglie e dell'inquinamento di quella che doveva diventare la più grande area progettata per essere industriale del meridione. Di fatto mai finita, mai resa utilizzabile.

Il mare da qui in poi resta abbastanza lontano per vedere costruzioni a ridosso della strada, ma non mancano gli ingressi ai resort e ai grandi complessi turistici seminasconditi nel verde. Anche qui la strada nazionale, la 18, corre parallela all'A3, con a fianco anche la ferrovia. La lontananza dal mare e il fatto che qui sia l'autostrada il corridoio privilegiato per il trasporto su gomma ha fatto sì che questo pezzo rimanesse una lacuna nel panorama del continuum abitativo cementificato costruito lungo la statale.

Statale 18 e A3 si ricongiungono più avanti come nervature della stessa gamba in un groviglio di svincoli e svolte sotto il grande viadotto ferroviario presso il bivio dell'Angitola (che prende il nome da un lago vicino). Un posto spettrale, soffocato da piloni di cemento enormi che torreggiano altissimi. Una *redoute* sfilacciata e incongrua che sembra venuta fuori

dalla fantasia sgangherata di un B-movie futuribile, tipo *Blade Runner*. Sotto l'ombra sinistra dei piloni della sopraelevata ferroviaria si sta costruendo un nuovo centro commerciale e vi albergano perennemente le baracche abusive di alcuni rivenditori di frutta e souvenir. Da qui le strade seguono poi tracciati diversi fino a Vibo Valentia e oltre fino alla Piana di Gioia Tauro e Rosarno; il fatto che questo bivio sia un vero e proprio crocevia (qui arriva anche la statale 19, la vecchia Strada delle Calabrie) è testimoniato dalla presenza costante nel tempo di questi bazar sotto i piloni.

Oltre l'enorme viadotto dell'Angitola si ha la sensazione di valicare un altro confine spaventoso, irrisolto tra natura e presenza umana. Il panorama di questo tratto della provincia di Vibo Valentia sulle prime si alleggerisce e si fa un po' diverso rispetto al continuum di edifici che si tende rettilineo tra Praia a Mare, Paola, Pizzo e lungo tutta la statale 18 nel tratto tirrenico calabrese. In questo caso, la mancanza di costruzioni e casermoni è dovuta alla morfologia della strada, che su questo pezzo di costa rocciosa sale di quota con strettoie e continui tornanti. Un'illusione che dura lo spazio di qualche chilometro. Gli edifici più densi e sconnessi fanno di nuovo la loro comparsa arrivati al km 428, all'ingresso di Pizzo. Il mare qui è bellissimo e il panorama che si gode dal bordo sporgente della 18 verso il Tirreno potrebbe fare a gara con i tratti più belli della costiera amalfitana. Ma la realtà è un pugno nello stomaco. Case tirate su anche sugli strapiombi e le scogliere. Una sequela di edifici

non finiti, sghembi e ripugnanti si levano ovunque sequestrando a tratti anche la vista del mare. Ritroviamo qui certe apparenze caotiche di vita urbana sulla strada che avevamo già visto ad Amantea, con una densità edilizia sempre maggiore e se possibile di peggiore qualità. Anche in questo caso la nuova traccia della statale 18 negli anni Sessanta-Settanta ha comportato la saldatura di un centro storico davvero suggestivo, bello e antico, che si affaccia sul mare adagiato a una quota più bassa, con la distesa delle nuove costruzioni sorte a ridosso della nuova strada a monte. Un vero scempio.

Una cosa è chiara da queste parti. Che al centro di ogni interesse c'è il cemento. La quota di cemento conquistata o assegnata per tirare su la casa, per la grande speculazione abusiva o per l'abuso domestico; le differenze sono solo di scala. Ogni paesetto di una certa attrattiva ha sognato lo sviluppo e ha puntato tutto sul cemento, senza farsi problemi di urbanistica, di bellezza o scrupoli di socialità. Non è più questione di soldi, di povertà atavica. C'è invece un'illegalità diffusa. Il controllo delle mafie qui più che altrove ha guidato e favorito l'abusivismo e lo scempio, ne ha fatto un sistema integrato, un'ideologia implicita: da quello grande degli alberghi e dei centri commerciali a quello di piccolo "taglio", con le sue brutture sordide e ordinarie ossessivamente ripetute, giustificate e spacciate per *necessità*.

Su e giù per questa strada della Calabria di adesso ho capito che non possiamo misurare la ricchezza di questi posti sulla base dell'indice Dow-Jones, né la

storia recente e i successi e i disastri di questi paesi della città-a-nastro sulla base del Prodotto Interno Lordo (Pil).

Il Pil dovrebbe comprendere anche l'inquinamento dell'acqua, della terra, dell'aria e del mare, la pubblicità falsa del turismo della Calabria che ci mette il cuore di Gattuso e gli occhioni di Miss Italia, le ambulanze che d'estate corrono di notte per sgombrare la statale dalle carneficine dei fine-settimana estivi.

Qui il Pil, questo stesso pil che misura tutto, non mette in conto la paura della gente per bene, non mette nel conto la fatica e la stanchezza dei pendolari, la solitudine delle vite sbandate e nemmeno il prezzo delle serrature speciali per le nostre porte di casa e le prigioni che si devono costruire per mafiosi che cercano di forzarle. E il Pil che conta è quello che invece non fa che aumentare quando si riciclano nel cemento e negli ipermercati la pioggia dei soldi sporchi delle mafie, quando sulle ceneri dei vecchi paesi e delle marine di un tempo si ricostruiscono i villaggi abusivi e questi nuovi pretenziosi bassifondi popolari dove la gente spende i suoi soldi e si abbandona nell'indifferenza e nella nausea di esistere.

Qui il Pil non tiene conto della salute delle nostre famiglie, della qualità della loro educazione o della gioia dei loro momenti di svago. Non comprende la bellezza del paesaggio, né di quello perduto e nemmeno del poco che resta. Neanche considera il nostro antico decoro e la nostra amara poesia del sud, la gentilezza o la solidità dei valori familiari, l'intelligenza del nostro dibattere, la preparazione degli insegnanti

o l'onestà dei nostri pubblici dipendenti. Non tiene conto né della poca giustizia nei nostri tribunali, né dell'equità che manca nei rapporti fra di noi cittadini.

Il Pil cresce, è vero, e se non cresce crescerà, anche in Calabria. E se cresce il PIL da solo riesce a nascondere le nuove povertà nel trionfo del consumo di tutto. Ma questo Pil che *deve* crescere, qui fa comodo chiamarlo a discolpa di tutto, anche se non misura né la nostra arguzia né il nostro coraggio, né la nostra saggezza, il nostro onore, né la nostra conoscenza, né la nostra compassione né la devozione ai santi, ai nostri luoghi e al nostro paese. Su questa strada che è lo specchio della Calabria di adesso il PIL cresce e misura tutto. Eccetto quello che rende la vita veramente degna di essere vissuta.

Anima dei luoghi, luoghi senz'anima

Mettere al riparo. Portare qualcosa al riparo. Il riparo, la dimora dell'uomo dentro lo spazio della natura, è una delle "archai", uno degli archetipi del costruire. Quando attraverso la SS18 mi chiedo dov'è finita questa archai che dà inizio alla civiltà dell'occidente, che sarebbe anche la nostra civiltà. Mi chiedo del senso delle case, e con che occhi guardare questi luoghi e tutte queste costruzioni senza architettura, prive della misura domestica, dei segni pazienti della consuetudine umana che rende possibile l'abitare. Come offrire un riparo a questi luoghi, a questi paesaggi, almeno dentro di me? Non trovo mai una buona

risposta. Gli occhi vagano intorno. Mi separo dalla guida, cerco di stare con quello che vedo. Scelgo la clemenza dentro di me, sorella dell'impotenza. Non resta che arrendersi al guardare, ma guardare con attenzione, almeno con attenzione. L'attenzione come forma minima di redenzione. Con la mente in subbuglio provo a mettere riparo a questo spettacolo di adesso. Solo con l'immaginazione e uno sguardo più attento ai dettagli si riesce a cancellare e rimettere all'aria il paesaggio frantumato da decenni di espansione edilizia, di disordine edificatorio, di abbandono e cattiva gestione del territorio. Sulla strada ogni cosa che appartiene al regno della natura qui sembra discarnata, usurpata per sempre. La terra andrebbe restituita alla vita della natura, al respiro profondo di quello che la gente di qui non sente più, l'eco soffocato dell'antico *genius loci* di queste contrade oggi immerite dalle forme eccedenti della modernità presente in ogni sua ridondanza. Mentre attraverso questo sud della città a nastro capisco anche perché posti così per essere raccontati non hanno più bisogno della penna eclettica dei viaggiatori stranieri o di quella molto meno alata degli inviati speciali. Le didascalie dei viaggiatori a cottimo degli inserti turistici, le rubriche estive dei giornali sono spazzatura. Nel contemporaneo il Grand Tour di questa nuova miseria che si disegna sui bordi delle statali alle latitudini del sud si scrive, o si riscrive, fuor di letteratura e di apologo antropologico. Basta registrare lo sguardo riflesso dei luoghi. Si legge nel frammento umano, nelle posture e nei gesti delle persone, si specchia come un residuo di

anima nell'immagine infranta del paesaggio, in ciò che vi abbiamo costruito, nelle forme incongrue che occupano lo spazio. Quella che viene incontro è l'immagine corriva e spiazzante che occupa, qui e ora, il reale così com'è. Qui l'architettura, la forma dello spazio costruito, è insieme documento e sguardo riflesso di ciò che siamo. Qualcosa che non teme più di mostrarsi com'è. Priva di anima e di grazia, ma piena di prepotenza, sovraccarica di presenza. Lo sguardo dovrebbe essere allora già esso stesso conoscenza, attenzione, autopsia. Però qui nessuno vuole incolparsi della nostra cattiva coscienza, della nostra mancanza di cura, per la nostra mancanza di anima che si riversa fuori. L'anima di questi luoghi infranti si lascia cogliere solo nella profondità e nel nitore di uno sguardo più umile e ravvicinato, nel dissidio di un'appartenenza che affronta e riconosce con sgomento ciò che l'uomo ha costruito sulla terra per la sua dimora. Il luogo qui ormai possiede un'anima fragile e dimidiata che è in contrasto con lo spazio. E così, come ogni luogo precede lo spazio che lo ha rinnegato, io ogni volta mi riprometto di esplorare i significati nascosti di questo paesaggio oltre le apparenze: i luoghi cresciuti ai lati della statale rivelano loro stessi non tanto attraverso la concentrazione di dettagli tecnici, o dall'accumulo di particolari descrittivi, architettonici ed edilizi, o attraverso ricostruzioni antropologiche e geografiche dettagliate, quanto piuttosto regalando loro un po' di attenzione, la forza di comprensione umanizzatrice che è propria dello "sguardo", della pena che anima o nega la vita di questi paesaggi.

Bastano i resti di una casa diroccata, un viandante solitario – e ormai sono quasi soltanto gli stranieri, gli extracomunitari che vivono ai lati della strada a muoversi a piedi o in sella a biciclette sgangherate –, la sagoma di un bambino che si sposta a piedi con la cartella sulle spalle sfidando le auto che sfrecciano lungo la strada trafficata, e la coscienza si apre alla visione di quel che vive a fatica, a una carità che deve accontentarsi di frammenti. Che deve accogliere tutto come “anima”, “atmosfera”, “natura”, “genio del luogo”. La SS18 con i suoi cascami moderni ha disdetto la sua archai. La sua indolenza mediterranea si è scambiata con la tecnica, col cemento che ha fatto presto a trasformare la natura in “prodotto”. Qui tutti pensando di salvarsi partecipando allo *sviluppo* hanno spinto la percezione del mondo su una strada sbagliata, contribuendo al perdersi del senso della misura, del sentimento dei luoghi nell’illimitata uniformità della “cosa”, *res extensa*, che si manifesta proprio nella mancanza di *anima*. Manca l’anima nella casa, nella pratica sociale dello spazio e nell’architettura, che nell’era della tecnica è divenuta l’attività di un “fare” alla cieca, costruzione senza memoria e *senza luogo*. La fotografia di questo paesaggio calabrese, a volte ancora sorprendente poiché insieme sordido e bellissimo, ci mostra invece all’estremo come il luogo viene prima di tutto. Che il luogo esiste come *necessità* e resta nonostante tutto, prima della sua stessa storia, prima dell’architettura, prima e dopo dell’uomo che se ne servirà nel tempo per abitare, costruire, lavorare, consumare. Ma nello sguardo opaco di noi

contemporanei, oggi tutto è asservito a uno sviluppo senza testa, senza la qualità della leggerezza, senza la frugalità del passato. Ciò che appartiene alla memoria dei luoghi occupati dalla pervasività della strada diventa subito presenza esorbitante, ingombro sovrumano. Tutto ciò che abbandona il guscio dei paesi e degli insediamenti storici che formavano l'identità diffusa dell'insediamento umano su questa costa occidentale della Calabria, è ormai *ab-usato*, cancellato e *non si vede più*. Questa Calabria dei centri storici rivieraschi è stata il luogo di una civiltà antica e di una cultura dell'abitare (la fitta maglia dei centri secondari e dei paesi millenari) che oggi per una sorta di nemesi della storia è diventata tra sfregi e abusivismo, un'area simbolo del paradosso sociale e del non-luogo. La catastrofe dei luoghi oggi si consuma senza interruzioni, senza ripensamenti. Si continua a costruire non più per l'esigenza di abitare ma per occupare lo spazio. La geografia insediativa si sfrangia, si formano periferie in centri che raccolgono anche meno di 1000 abitanti. Questo è lo stigma che aggravava la complessità del paesaggio di questo spicchio della Calabria di oggi, antica e post-moderna. In questo disincanto del moderno occorre che il cemento si fermi per riedificare il paesaggio, non più cancellando ma inseguendo tracce, riattualizzando memorie. Occorre che ciò che viene edificato restituisca alla visione simulacri del passato che devono rivivere. Rivivere come oracoli della casa, nell'iperbole folle della vita quotidiana di persone, cose e luoghi del contemporaneo. Occorre ricostruire e restaurare pae-

saggi, conservare e riedificare nei luoghi di sempre: l'anima dei luoghi affiora nella costruzione di ciò che da sempre è *in luogo*, riappaesato nella fatica del vissuto e nello spazio di un mondo che nonostante il dissidio del moderno ancora si riconosce in una piazza vivace e affollata, nei gesti e nei ritmi che accompagnano il fare di tutti i giorni. Costruire sì ma solo lasciandosi sedurre dal luogo e dalla storia. Lavorando soprattutto sulla qualità estetica piuttosto che sulla tecnica, puntando sulle tecnologie edilizie biocompatibili per oltrepassare le contraddizioni del moderno. I luoghi dell'abitare devono restare un patrimonio delle comunità, espressione dello spirito pubblico, a testimoniare la continuità di un passaggio epocale. Un documento in cui comunque riconoscersi, per rinnovarne la memoria e la vita. Invece di continuare a rinnegare e a spingere il cemento, lo "spostamento di prospettiva" potrebbe iniziare solo con alcuni cambiamenti qualitativi localizzati. In Calabria una cosa prima di tutto: basta costruire, ripristinare il paesaggio, sostituire il brutto, poco e meglio, aprendo così alla logica del "locale" e dei valori perseguibili. Una logica dello sviluppo che restituisce dignità alla terra, e alla sua vita naturale, che arretra sulle posizioni del creato e prescinde dalle proiezioni dell'ideologia del progresso e dell'espansione senza limiti.

È solo percorrendo ogni giorno la strada che ti accorgi che qui il consumo del territorio ha bruciato già quasi tutti gli spazi. Non esiste più la campagna. Non si vede più il mare. La natura in abbandono è ridotta

a interstizio improduttivo tra le superfici costruite. Dopo l'invadenza e i fuori scala del recente passato, ci si potrebbe allora riferire al piccolo. Non alla strada ma alla via, alla tradizione e al metodo del piccolo, dove il piccolo è la via, non è la meta definita, il fine stabilito, ma il senso di un fine. Solo in certi luoghi familiari sentiamo di avere uno scopo, sentiamo che esiste una via e che per una via ci si sta muovendo. Occorre allora abbandonare definitivamente la vecchia "ideologia del progresso" a cui abbiamo sacrificato spazio, natura e cultura per introdurre una nuova "ideologia dei limiti", della sostenibilità ambientale. Fermare gli abusi può essere considerato un appello a cessare di privilegiare la spinta al consumo del territorio, con la consapevolezza del *come* costruire anziché assecondare la deriva del *perché* costruire. Questo è forse l'unico modo per riconciliarci anche in Calabria con il tema fondamentale dell'abitare. È un modo di coniugare estetica e politica, per riportare la bellezza nei nostri interessi e nel nostro ambiente, per restituire efficacia e consapevolezza al nostro abitare i luoghi. La storia della bellezza in Calabria ci dimostra che essa è efficace anche nella sfera dell'utile. Mi chiedo infatti se è davvero utile, oltre che esteticamente obbrobrioso, abbandonare i paesi, continuare a degradare il paesaggio, costruire periferie prive di socialità, o ancora villaggi turistici, seconde e terze case destinate a restare dimore per fantasmi undici mesi all'anno come abbiamo fatto finora? Il centro del costruire, del fare anima sui luoghi, è un interesse umano generale, che si afferma solo quando l'architettura si pone come risposta al

dimorare dell'uomo in armonia con la natura. La bellezza investe non solo un modo di raccontare i luoghi. Si manifesta socialmente proprio nel costruire e nell'abitare i luoghi della vita comunitaria, nell'edificazione dello spazio sociale e umano. La si scorge ancora nei paesi, in manifestazioni benigne della vita quotidiana, nelle immagini vere che il mondo offre di sé.

Lo sconforto dei miei soliti giri. Una cosa è certa per adesso: si vive in un eterno presente nella città a nastro e il futuro non sembra molto più roseo del tempo e del cemento che si espande adesso sulla strada. Si scivola senza freno alcuno. Uno stato di fatto difficilmente modificabile. Ci sono soluzioni possibili? Prendere atto della tendenza esistente e agevolare la saldatura continua della città a nastro? Coprire con una coltre di cemento, un sarcofago continuo di case e costruzioni, come sta facendo Amantea con le nuove lottizzazioni? Dichiarare guerra aperta all'abusivismo e procedere con le demolizioni per ripristinare lo status quo come sta faticosamente provando a fare qualche sindaco? Io non lo so. La Regione si è inventata un programma, "Paesaggi e identità" (sic), "volto a coinvolgere la popolazione e le istituzioni locali nella lotta agli ecomostri costieri". Intanto nessuno frena l'avanzata del cemento. Io certe volte faccio sogni agitati. Sogno una catastrofe, un terremoto selettivo, uno tsunami gentile. Sogno l'Apocalisse, che si porti via tutto, tutto il brutto della SS18, lavato via da una gioiosa marea.

Ce lo dirà forse il turista per caso che tra qualche anno si affaccerà di nuovo sulla terrazza di Fiumefred-

do o di Guardia Piemontese per ammirare il panorama. Che ancora c'è, o che forse non c'è più.

Se si incazzano i santi. Il Minimo, al massimo

Si capisce dal traffico sulla statale intasata che è un giorno importante. Ne parlano tutti, ogni anno è uno degli appuntamenti che scandiscono la vita in Calabria. “In questi giorni Paola è la capitale spirituale di tutti i calabresi”, titolano con immancabile stucchevole banalità i quotidiani regionali, faretti come sempre del solito pastone di notizie truculente, gossip e circolari emesse dai palazzi per le cronache del politichese locale. I santi spezzano la monotonia della prosa calabrese di attualità. Un bagno di buoni sentimenti, la memoria spenta di una religione di popolo ridotta a macchietta, la fede secolarizzata che nessuno pratica e che non costa niente tranne invettive e proclami. C'era una volta un santo, “u santu nuastru”, e c'era pure un eremo, un santuario. Una specie di Porziuncola come quella del Francesco di Assisi, di cui l'eremita paolano era stato seguace. Un angolo di Calabria da cartolina: un romitorio di grotte scavate nella roccia, isolato tra i dirupi e le balze scoscese di un torrente limpido, un anfratto segreto nascosto dalla montagna che sale ripida tra i boschi della costiera. In fondo al vallone sotto il piccolo convento si spalancava la specchiera azzurra del Tirreno. Una dimora per asceti e spiriti forti. Era la pace di un monastero fatto per il raccoglimento e la preghiera. Un luogo appar-

~~e straordinario, riconoscere qualcuno davvero per caso a un certo punto della notte, sarà qui tra una curva e l'altra della vita. Con la strada che si fa aiuola, piazza, parco, panchina, spiaggia, stanza, letto. L'eden fiorito del primo giorno del mondo che si schiude dopo una curva e ci accoglie prima di scendere a un semaforo per abbracciare chi ti manca da sempre. Ritrovarsi in mezzo alla strada che facciamo tutti. In mezzo ai fantasmi, agli sconosciuti, in mezzo al paesaggio che scorre scipito, nella stessa solitudine che adesso continua a confonderci. La stessa strada e un incontro imprevisto; è la sola speranza, anche se è una balordaggine dirselo.~~

Rive

Questa strada, la statale 18, è per la metà dei calabresi, gli abitanti del versante occidentale, la strada del mare. La strada delle vacanze. È la strada che accosta il mare meridiano dove cade il sole: il Tirreno, che qui non è solo uno spicchio di Mediterraneo. In certi giorni ha la vastità dell'oceano, un mare aperto, un continente d'acqua, un Occidente totale che quasi ti viene incontro senza ostacoli per sommergere tutto. Oggi la corona delle Eolie dorme impigrita nel gelo marino. Alle spalle di una tenda di nuvolaglie spesse non si avvista neanche la piramide nera dello Stromboli. Il mare è così imbizzarrito e alto e sterminato dietro a miglia e miglia di nulla che “il suo odore – come scriveva da qui Elsa Morante – scavalca i monti

e si sente al di là dalla catena costiera”. Dal cielo non ancora serale sul mare di Paola sta scendendo uno di quei tramonti immobili e sconfinati tessuti di ombre e di fatue luci invernali che rendono sbiadita ogni altra cosa su cui cade lo sguardo. L’orizzonte del mare è così remoto e intenebrato da far pensare che la gloria del sole non abbia mai illuminato il giorno. Quello che vedo sembra avere ancora qualcosa del presagio dei primordi; il paesaggio che precede la creazione e aspetta come un lampo la scaturigine di un gran luce senza origine. Questo è stato il mare del viaggio odisseo, il mare del mito, la via d’acqua illuminata dagli eretici, la rotta dei perseguitati e dei profughi di oggi. Il mare dell’immaginazione romantica e del pensiero meridiano da cui salparono le conoscenze libere e “immorali” di geni nordici come Nietzsche, Freud e Benjamin. Per me è il mare che si guarda a occhi chiusi. L’unico mare che riconosco dall’odore, quello che somiglia come un fratello allo specchio d’acqua che illumina altre città che conosco come mie: lo stesso mare che ho toccato con le dita, che ho annusato e assaporato a Genova, Napoli, Palermo, Marsiglia, Tunisi, Smirne. Per me il mare di casa è anche quello che bagna la letteratura che amo. Lo stesso mare calabrese “tanto amato” da Enzo Siciliano. Il Tirreno dalla “luce esplosiva”, il mare di “un sentimento che – diceva sempre Enzo – risucchia ogni energia”, che neanche “quando il volo dell’aereo lo affronta sempre più dall’alto, avrei mai potuto lasciare fuori da tutto quanto mi portavo dietro”. Lo stesso mare che ispirò le novelle di Leonardo Sciascia ne *Il mare colore del*

vino; con la fatalità della tela inquieta del Tirreno che si svela nel cuore della notte: “Eravamo già nelle Calabria; alle fermate, nell’improvviso dilagare del silenzio notturno, si sentivano frasi in dialetto. Ad un momento il treno si fermò in riva al mare, e il suono del mare si fece immagine, come nelle illusioni del cinema, una di quelle dissolvenze in cui le figure umane si dissolvono nell’avanzare delle onde”. Il mare che è anche il mare del marasma tragico che affligge un episodio de *La Storia* di Elsa Morante, quando Nora salì sull’ultima cremagliera serale partita da Cosenza per andare a morire nelle acque del Tirreno, “la spiaggia dove l’hanno ritrovata, è a vari chilometri di distanza dal lido di Paola, in direzione di Fuscaldo, di là dalla ferrovia”, dove una volta si stendevano i “campi collinosi di granturco, che ai suoi occhi vaneggianti nel buio con la loro distesa ondulante potevano dare l’effetto d’un’altra apertura marina”. “Là Nora è caduta, e la marea l’ha ricoperta, appena quanto bastava a farla morire, senz’altro rumore che il succhio impercettibile dell’acqua calma.” Questo stesso mare è stato anche il mare elettivo di Francis Marion Crawford, grande e dimenticato scrittore americano dei primi del Novecento che qui vicino, nella baia di San Nicola Arcella, trovò il suo “buen retiro” in una scenografica torre costiera del Cinquecento. Ci veniva ogni anno, fino alla morte, con la bellissima moglie, insieme a Sarah Bernhardt e una piccola corte di amici fidati, vecchi marinai sorrentini, il pittore danese Henry Brokmann-Knudsen e scrittori della colonia britannica come Norman Douglas, che ricorderà

Crawford nei suoi *Biglietti da visita*. Qualche volta nelle sue traversate sul Tirreno lo accompagnava anche Joseph Conrad, con il quale Crawford, che era capitano della marina americana, si alternava al timone del suo magnifico veliero a tre alberi, *The Alda*, uno schooner “grande e bello” che lo stesso scrittore, esperto navigatore, pilotava dall’atlantico fino in Calabria. E infine il Tirreno, forse più dello Ionio, fu il mare di George Gissing, lo scrittore inglese che nel 1889 dal ponte di un vapore, il traghetto Florio diretto a Messina, in un “cielo color cremisi, perfetto e senza una nuvola”, ammirava gli ultimi bagliori di “un nobile tramonto sul Tirreno”. Davanti al lui il paesaggio maestoso della costa calabra avvolta come stasera di “un blu purpureo e intenso”. Era la rivelazione della bellezza per questo vittoriano solitario: “A sinistra le colline selvagge della Calabria appaiono come una lunga piega di corpi ondulati, colline su colline di un oscuro color pervinca. Sono rimasto a lungo a guardarle, pensando a cose inesprimibili”.

Oggi questi stessi paesaggi litoranei solcati da un groviglio di strade e dagli ingombri delle case e del cemento sono sobborghi. Rive di paesi, lidi, porti, approdi, stecche di case e piccole città per turisti e abitanti provvisori di un altro mare. Quello che resta appartiene all’irricoscibile e al seriale, mentre una volta erano visioni mozzafiato, luoghi quieti e ameni, bellezza da angina pectoris. Il mare, la culla della ragione occidentale che qui cedeva alla terra i colori di quel “cielo perfettamente specchiato dalle acque nella

sua parte capovolta”. Il mare della rapsodia dei paesaggi italiani del sud che incantava i pittori e gli scrittori del Grand Tour. Dalle coste della Sicilia sino alle rive di Marsiglia, passando per tanta Calabria, Campania, Lazio, Toscana, Liguria. Qui intorno il mare stuprato è quasi sempre un mare che ha perso il colore, non più “il mare colore del vino”, l’acqua odissea del Tirreno azzurro e spumoso. Identico scempio, quasi intercambiabile nei suoi orrori più vicini, verso sud. Ma non è meglio verso un nord che da qui sfuma tra le fabbriche arrugginite e i cantieri le sue brutture rivierasche e sembra un sud meno luminoso, con l’ininterrotta sequela del malfatto che continua a risalire i paralleli di un mondo alla rovescia. Ovunque le stesse spiagge avvizzite, gli stessi ridossi smangiati, e dietro i promontori i vecchi paesi a strapiombo delle cime scure che dalla schiena spossata dell’Appennino si nascondono alla vista delle tante marine che risalgono le rive della Calabria fino all’osso duro del Pollino, le nostre Alpi Marittime. I segni di adesso sono le massicciate ferroviarie che slineano le coste, le stazioni, le strade trafficate e rumorose, i lungomari scassati che si perdono nel nulla, il mortorio delle marine, il turismo dei villaggi di seconde e terze case. Paesaggi industriali in abbandono – come nel groviglio di macroscopiche ferraglie della ex Sir, lasciate nella campagna dopo l’aeroporto, sulla sponda lametina. Segni di presenze minuscole o spropositate, mai in armonia con ciò che questi suburbi degli ultimi tempi hanno saputo mettere al mondo. Periferie anodine e spaesanti, dove senza una didascalia minima che riag-

ganci al mare e alla sponda marittima del Tirreno questi bordi di strada, è facile perdersi e soffocare di nausea, naufragare di sconforto. Luoghi dove il mare che prima c'era ora si nasconde e si perde come un fantasma, condannato a retrocedere dietro un muro di case, a una distanza che dispera.

Dalla strada ti accorgi che il mare che smette di fare compagnia alle rive diventa un lago amaro, come nelle cosmologie demoniache dei mondi partoriti delle fantasie medievali, *locus pletore*, *locus malus*. Una distesa sterile di vita, malsana, miserabile, sconfortante, oscura. Anche qui adesso il mare è ricacciato, degradato. Le belle rive calabresi si metamorfezzano in posti di cascami e di polveri velenose, di ferraglie arrugginite, ricoveri di un'umanità precaria e reietta come i segni sparuti che lascia in vista ognuno di questi insediamenti. La Liquichimica, Praia a Mare. Paesaggi choc del degrado cresciuto sulle rive del Tirreno di adesso. Non c'è poesia e denuncia che tenga per chi vuol raccontare questo disastro. Ci sono anche cose che non si vedono, che restano fuori da questi scatti di istantanee, e che pure già si intuiscono fuoricampo. Come gli abusi ambientali e i giacimenti di rifiuti tossici, interrati sulle stesse spiagge violate del Tirreno cosentino. Qui nelle vicinanze di Amantea è stato tombato il segreto della Jolly Rosso, la nave dei veleni che traslocava bidoni radioattivi e scorie tossiche disperse e insabbiate tra le acque e le spiagge della costa. Immagini di una disfatta della ragione che non può più consolarsi nello specchio della natura, nella bel-

lezza delle rive, ma solo nei suoi rovesci umani, ai bordi di un mare che ha perso il suo colore, il suo respiro. Queste frange d'acqua e di terra calabrese sul confine naturale della storia del sud, sempre imperfette e refrattarie, un tempo potenti e consolatrici, oggi dismesse e usate illegalmente da pretese di sviluppo, dopo mille abbandoni e servitù.

Belvedere, Cetraro, Campora, Vibò-Pizzo. Porti e marine, approdi nuovi, sponde turistiche. Un tempo queste coste erano luoghi di soglia dell'umanizzazione millenaria della terra dal mare. Oggi sono i segni di un'Italia alla deriva. Sponde di un sud e di una Calabria minore che qui la modernizzazione recente ha immiserito con l'invasione e il disamore di una frenesia brutta e sconcia, assoggettata a scopi che così spesso sconfinano nella follia, nell'ordinario, nell'inutile. In Calabria questi luoghi-relitto ci dicono che la natura è irresponsabile perché innocente. Il mare di ogni riva è senza colpe, indifferente anche quando intorno si crea la catastrofe dei luoghi. Il mare basta a se stesso. L'uomo no, è responsabile sempre. E quando rinnega il mare, rinnega se stesso. "Uomo libero sempre caro tu avrai il mare", recita un bel verso di Baudelaire. Non mi interessa il mare dei turisti, il consumo dell'estate, il caos esteriore delle vacanze. Il mare per me assolve sempre al bisogno di verità, con il calore e la profondità di una preghiera umana. Una possibilità di redenzione che si riconquista solo attraverso lo sguardo che oltrepassa il presente. Anche nel qui e ora di questi nostri tempi senza luce. Anche di fronte a

queste rive di mare che sembrano oramai negate per sempre alla bellezza. Anche su questo mare per ora ha vinto la strada. La SS18, negatrice di esistenze.

Lo faccio anch'io, anni e anni ormai sono, come un pendolare qualsiasi, quel tratto da Paola a Falerna, ed è da brividi. Col traffico che corre sempre, i rallentamenti improvvisi, i mille rivoli di strade che si incrociano e si aggrovigliano una sull'altra. La vita della gente che all'improvviso trabocca fuori dalle case e scende sulla strada straripando, mettendo tutto sottosopra. Anche quando il tempo è buono e tutto sembra normale hai la sensazione di aver portato a casa la pelle per un miracolo. Di solito si muore facilmente per gli incidenti sulla superstrada, basta un attimo di distrazione e la morte è in agguato. La SS18 nel tratto del Tirreno calabrese anche in questo è una strada da primato. È piena di edicolette, altarini e foto di defunti che ricordano tragedie e stragi tra le lamiere accadute ad ogni miglio della SS18. È una specie di cimitero chilometrico, pieno di improvvisati cippi funerari, ricordini minuscoli ai bordi della strada, vasi di fiori di plastica e corone di rosari, sciarpe di tifosi morti annodate ai guardrail, minuscole preghiere e bigliettini spillati, alcuni montano foto di defunti e lucine elettriche. Un'antologia palatina di lapidi ed epigrammi del ricordo e delle misericordia automobilistica. Tragedie e stragi tra le lamiere sulla SS18, nel tratto del Tirreno calabrese sono all'ordine del giorno. Non è solo colpa del traffico. Ci sono i cantieri, gli scavi, il movimento terra, i massi da buttare a mare

per salvare la speculazione sulla costa, con la spiaggia che arretra rosicchiata da mareggiate e abusi edilizi. I cantieri sono sempre all'opera sulla SS18, ogni giorno spunta una gru nuova, un recinto di cantiere, un traffico feroce di betoniere e di camion che si muovono come vespe impazzite intorno ai nuovi nidi di cemento. Bisogna fare in fretta, tirare su tutto prima che arrivi un controllo. Cantieri, non solo di case. Si costruiscono ancora inutili villaggi per turisti assenti e filari di casette in meno di un mese dove prima c'era solo sodaglia bruciata e sterpi e canne al vento vicino alle spiagge. Ma anche roba grossa: centri commerciali e capannoni, depositi e fabbricati vagamente industriali, silos, parcheggi, albergoni, ristoranti per banchetti e nuovi e spropositati scheletri di cemento; si costruisce sempre, senza soste. I cantieri sono l'affare più grosso sulla SS18; con poche eccezioni sono tutti in mano a oscuri appaltatori e mafie, a speculatori, a sindaci e politici compiacenti che della sicurezza e del rispetto per l'ambiente naturalmente se ne fottono. L'importante è guadagnare spazio, e con lo spazio i soldi della speculazione. Per occupare altri suoli, terreni da riempire di cemento e nuove cubature. Qui ormai la speculazione combatte la sua battaglia definitiva, da ultimare con tutti i mezzi; la posta in gioco è oltrepassare con un nuovo fronte la soglia di tutto quello che è già stato costruito. Dilagare sempre più accanto al mare, mettere le costruzioni più in vista, il più vicino possibile al litorale, portare la trincea del mattone fin sul bagnasciuga delle spiagge, riempire ogni spazio, ogni interstizio da saturare. Costruire.

Cementare tutto, fino all'ultima zolla, fino all'ultimo metro di crosta utile. Anche se chi costruisce in mezzo alle brutture, chi infoltisce il cemento sino all'horror vacui che invade tutto quello che spunta tra questo caos edificatorio, sa benissimo che potrà farlo lucrando sempre di meno, con profitti sempre più marginali. Anche se costruire non rende, si costruisce e basta. Né la rendita né l'economia del profitto speculativo, giustificerebbero tutto questo sperpero folle e obbrobrioso di cemento. Ma una ragione per proseguire la corsa folle al cemento c'è. Cetto La Qualunque, la caricatura del sindaco calabrese di queste parti, un ducetto rozzo, osceno e spaccone, impersonato magistralmente dal comico Antonio Albanese, sogna intorno a sé orizzonti affollati di gru, betoniere e foreste di pilastri di cemento armato. Ma non è da adesso che la realtà supera la fantasia. La SS18 è già da tempo drammaticamente più avanti del sogno svergognato del sindaco-palazzinaro di Albanese. La più recente relazione sulla 'ndrangheta della Commissione Nazionale Antimafia, ha certificato che il ciclo del cemento per le cosche e i gruppi criminali che spadroneggiano sul Tirreno calabrese rappresenta uno dei principali canali di riciclaggio dei proventi mafiosi. Cifre enormi che in traduzione diventano colate di cemento. È una storia che viene da lontano. Gli anni del debutto del cemento armato sulla SS18, la prima città-stradale della Calabria, sono stati gli anni d'oro della prima repubblica democristiana. Gli anni di Misasi e di Mancini, i proconsoli cosentini del potere romano. Due dioscuri del cemento facile, entrambi padroni di

ampi feudi vacanzieri sul Tirreno, residenze dorate e villoni di cemento simil-pompeiano a San Nicola Arcella, Diamante e Sangineto. Dopo di loro la scia al seguito di speculatori, avventurieri, vipperia d'accatto e cortigiani del generone politico demo-socialista degli anni d'oro; un sottobosco di costruttori e palazzinari improvvisati che qui hanno potuto crescere indisturbati e fare man bassa esibendo protezioni politiche ministeriali e una tessera governativa. Erano gli anni che inauguravano il ciclo del cemento che invadeva come un'ondata di tsunami le belle coste del Tirreno, ancora libero e azzurro. Erano gli anni delle migliaia di preferenze elettorali segnate sulle schede con una croce, dei voti barattati con i posti nel pubblico impiego amministrati "alla calabrese", con i metodi spicci e materialistici che hanno fatto le fortune dalle clientele e del sottogoverno locale. Cambio merce: voti e posti. Tutto pagato con la terra, con la cuccagna dei demani marittimi e delle opere di bonifica; risorse pubbliche e terra vuota su cui speculare e piazzare cantieri, colate di cemento da scaricare sulle belle marine ancora intonse. Tutti i generi di abusi e di accaparramenti abnormi consentiti e propagandati in nome di una modernizzazione apocalittica e barbarica. Le parole d'ordine erano sviluppo, turismo, vacanze e case per tutti, ville e condomini al mare per tutti. Dopo è andata anche peggio, e adesso ogni abusivismo col suo colpevole disastro ambientale è legalmente promulgato in una sorta di antropologia della "necessità" edificatoria. Una metafisica del mattone e della sua onnipotenza che gareggia in egoismo e dis-

sacrazione con una frase di Sant'Agostino: "Due amori fecero due città: la città terrena l'amore di sé fino al disprezzo di Dio, la città celeste l'amore di Dio fino al disprezzo di sé". Qui ha vinto il cemento edificando la città del disprezzo. E con il cemento "l'amore del mondo fa Babilonia. Ognuno dunque si interroghi su cosa ama e capirà di quale città è cittadino". Città che non c'è, che qui vuol dire periferia profonda, consumo del suolo alla cieca che si manifesta in "urban sprawl". C'era bisogno di una didascalia nuova, dell'*international style* urbanistico per sdoganare il cancro incontrastato dell'edilizia caotica e del cemento a basso costo che qui adesso con terminologia asettica si chiama "sviluppo lineare dei centri costieri intensamente abitati". Sì, intensamente abitati e sempre più nelle mani delle mafie e di speculatori senza scrupoli. Un enorme paradosso: qui in una regione senza grandi città è arrivata l'ultima mutazione moderna delle grandi concentrazioni urbane, la malattia della metropoli approdata sulla risicata striscia di terra calabra che fu la riviera più nobile e selvatica del Tirreno. Le "marinelle di poco pane" del lungo medioevo rurale trasformate all'improvviso nei quartieri spalmati di una polis acefala. La nemesis della storia che precipita là dove fino a pochi decenni fa non c'erano che paesini millenari arroccati e discosti per diffidenza atavica dal respiro possente del mare. Spiagge deserte di ciottoli e sabbie vulcaniche, canneti umidi, ficare, viti, oliveti, gelseti e verzieri dove ora tutto è cemento e artificio. L'insediamento moderno si è sguaiatamente sdraiato sulla risicata ed

elegante striscia di terra che costeggiava il Tirreno, usurpando ogni spazio. Si costruiscono ancora altre strade inutili e costose che si perdono nel nulla, zone industriali che sono solo teorie di capannoni vuoti, si continua a bruciare, si abusa della terra, dell'acqua, si inquina senza risparmio e si costruiscono albergoni inutili davanti alle spiagge sporche e senza fogne. La spazzatura e i veleni si accumulano come a Napoli e la gente cammina su strade e marciapiedi costruiti col tossico delle fabbriche del nord. Ogni estate in più chi vive da queste parti fa il bagno in un mare contaminato da liquami e veleni, e adesso che si sa, forse anche dai rifiuti radioattivi affondati con le navi a perdere. Nelle marine la gente abita case nuove e linde tirate su in fretta. Migliaia di abitanti sotto i piedi hanno veleni interrati alla meglio. Vite che convivono impastate con le discariche, come a Campora, Amantea, Belvedere, Praia a Mare.

Davanti a questo inarrestabile disastro, all'aggressione alla salute, alla dignità della gente, alla bellezza dei paesaggi e del mare guastati dalla squallida edilizia della "città stradale" che si stende come un funebre lenzuolo di cemento sulla SS18, a volte vorrei invocare davvero la mano di Dio. Una maledizione terribile, un salmo da Qoelet, uno tsunami gentile che dal mare si abbatta sullo sporco che orla la terra per scioglierlo come un enorme twist di lavatrice. Un terremoto selettivo che inghiotta tutto il marcio di adesso e lasci in piedi solo le povere cose, solo quello che c'era prima. Ma sì, una bella catastrofe provvidenziale che convinca i miserabili e stolti abitanti di

questa Gomorra di cemento alla retrocessione, allo smarketing territoriale, all'intangibilità della terra e del mare. Una respiscienza umana che promulghi in legge di Dio la riconsacrazione dello spazio, la "totale intrasformabilità" di quel che c'era. L'unica utopia desiderabile è sempre il contrario della realtà. Sì, quello che invoco dal cielo è insieme un castigo e una preghiera.

Certe volte attraversando le contrade del sud e la Calabria di adesso mi chiedo se il destino di tanta bellezza nei tempi che viviamo non sia invece proprio quello del paradosso di essere vinta e sopraffatta definitivamente dal caos. Oggetto di uno sfregio permanente al passato, sottomessa alla sventura di un futuro esitante, oltraggiata, sfasciata e fatta a brani dalle pretese di tanti mediocri usurpatori e profittatori immemori della sua magnificenza. È come una vendetta. La vendetta incosciente di chi rinnega e oltraggia. Perché non ha mai saputo godersela questa bellezza, proprio perché troppo bella, esorbitante, fuori misura, all'eccesso rispetto alla sua manchevole capacità di trarne profitto semplicemente amandola, per custodia e con cura, avendone ricevuto per natura e immeritatamente il dono.

Certe volte dalle mie parti quando guido a lungo in macchina per andare al lavoro, prima dello stradone di Falerna Marina che si biforca tra l'ingresso dell'autostrada e il vecchio tracciato della statale che si riallaccia verso il faro di Capo Suvero, mi volto e giro la

testa verso il mare. Mi godo il mare. La sua cupola blu, alta e tesa da un punto all'altro dall'orizzonte del primo cielo primaverile. Quando d'inverno nelle giornate più fredde la linea tesa tra cielo e mare è perfettamente liscia e sgombra di ogni presenza invadente, è un altro spettacolo. Le onde di libeccio che sciacquano furiosamente la massicciata ferroviaria, arrivano rombando sugli arenili deserti e spazzano via come lo schiaffo di un gigante tutta la spiaggia del Tirreno, portandosi in mare i detriti e i segni di ogni bruttura, i costrutti incongrui della recente "urbanizzazione". I villaggi miserabili di seconde case per il mare, i cassoni di cemento scorticati dei motel spuntati tra i canneti e le tamerici mozzate, il finto porticciolo turistico di Campora, fatto in fretta con una gettata di massi di cemento buttati di sbilenco sulla spiaggia davanti al Savuto, subito affogato dalla duna portata dalle lunghe risacche oceaniche dei giorni di burrasca. Qui il mare è forte e grosso. Il mare si difende e si riprende il maltolto in una gara insensata che si ripete a stagioni. Guardo il mare per non vedere tanta bellezza sciupata e presa a calci. Guardare dalla parte del mare mi salva sempre dal disgusto che riesce invece a procurarmi quello che vedo sottocosta, intorno e vicino alla strada. Così penso anch'io che sarebbe "tempo di andare un po' per mare a guardare il mondo: è questo il mio metodo per scacciare la melanconia e regolare la circolazione del sangue". Ma così poteva scrivere Melville in *Moby Dick*. Vorrei fare come lui, o come Conrad, capitano di lungo corso con l'orrore per il domicilio e sempre in fuga su rotte sbandate per i

sette mari. Ma io qui sulla statale sto guidando la mia macchina per andare al lavoro. Vado a fare la mia lezione di pendolare della cultura nella proverbiale Catanzaro, e non sono un marinaio. Resto qua, in fila su questo corridoio trafficato di strada statale 18 delle Calabrie dispersa tra Fiumefreddo e Gizzeria. Una sequela di disarmonie e di brutture, piena di ingombri eterogenei e di teorie di abituri di cemento armato. Poi dopo una curva, la sirena di un'ambulanza, un camion sulla strada, uno stridore grave di freni mi riportano alla realtà. In questi paesaggi immemori che si incontrano verso il mare, nella banale ordinarietà di quegli oltraggi alla terra c'è un'insolenza gratuita che mi avvilisce sempre. Mi avvilisce e mi fa problema. Eppure io non posso farci niente. Così va il mondo da queste parti. Vivere nel brutto senza accorgersi che è brutto, è possibile.

“In ogni creatura vi è uno stato sano e uno difettoso, e solo il primo può essere ritenuto in grado di darci la vera norma del gusto e del sentimento.” Così nel 1757 scriveva David Hume nel saggio *La norma del gusto*. La bellezza delle cose e delle persone dipende sempre da come sono fatti i sensi, da quanto sono “sensibili”, da come sono stati allenati a distinguere, a percepire, differenze e qualità. Ma i giudizi (anche quelli legati al paesaggio, ai luoghi, alle persone) per aver un valore non possono mai essere solo puramente soggettivi, hanno bisogno di regole: il bello e il brutto, come il bene e il male, navigano in un territorio nebuloso dove le sensazioni e i contenuti dati dalla cultura e dal

tempo – elaborati dall’esperienza dei singoli e rinegoziati ogni volta nella dialettica dei gruppi umani – in realtà hanno un bisogno continuo di aggiustamenti, di compromessi e di verifiche laboriose. Questa variabilità fa parte dell’antropologia umana. Però quasi sempre nell’età dei moderni questo allargamento quantitativo delle leggi del gusto alla platea sociale ha introdotto rettifiche dubitabilmente migliorative, se è vero, come concludeva Hume già ai suoi tempi, che è “necessario estendere questo assioma al senso comune, che tanto spesso si discosta dalla filosofia”. Insomma l’insensibilità per il bello avanza col numero e si confonde con le visioni della tecnica.

Penso spesso a certo stranieri, agli inglesi che amano il sud più di casa loro, e per pudore non lo dicono, lo *fanno*. Una visione di questa modernità corviva, caotica e distruttrice, era stata quasi oniricamente intravista e malinconicamente preconizzata, come per anticipare anche nei segni criptici la sceneggiatura e il set iperrealista di certi film di Amelio, nel viaggio che un vittoriano solitario, George Gissing, compiva già nel sud di cento anni fa. C’era già in quel viaggio di Gissing qualcosa che pochi stranieri, e oggi molti nostri contemporanei, non hanno avuto ancora il bene di capire e il coraggio di affrontare guardando tutto più da vicino: una forma di carità, di passione attiva e partecipe che vuole redimere la vita, così com’è, non come ci piacerebbe fosse.