

A3. “UN ESERCIZIO DI ALTA DIFFICOLTÀ”

FELICE CIMATTI

Progetto indagato

Anas, *autostrada Salerno-Reggio Calabria*, 1962-2017

469

A3
Il futuro era nel deserto. †

All'inizio c'è sempre un nome che manca⁸. Il primo gesto di Adamo è stato nominare le entità del mondo. Solo in questo modo lo stesso Adamo può pensarsi come colui che le possiede, prima nel pensiero e poi in pratica⁹. L'etichettatura di qualcosa, secondo il logico statunitense Saul Kripke, consiste in una sorta di battesimo: “ha luogo un ‘battesimo’ iniziale; un oggetto può essere denominato mediante ostensione”¹⁰. Adamo indica qualcosa, ad esempio un pesce, e gli attribuisce il nome “pesce”. Secondo Kripke questo nome è un “designatore rigido”¹¹, perché “in ogni mondo possibile esso designa lo stesso oggetto”¹². Ma qui cominciano i problemi. Dove comincia, propriamente, l'autostrada che comincia con una curva poco fuori Salerno per finire letteralmente entrando nella città di Reggio Calabria? Siamo proprio sicuri che in tutti i mondi possibili esista questa autostrada (siamo così sicuri, intanto, che esista nel nostro mondo)? In effetti, è proprio un'autostrada? E allora perché, per percorrerla, non si paga un pedaggio come in tutte le altre autostrade d'Italia¹³? La natura indeterminata dell'oggetto si riflette nella sua denominazione che è altrettanto ambigua. Percorrendo l'autostrada e i territori che attraversa, infatti, si possono trovare cartelli stradali che riportano sia la scritta “A3” che “A2”. Nel parlare comune, poi, capita spesso di riferirsi a questa autostrada come all’“Autostrada del Sole”¹⁴, che in realtà è il nome proprio della A1, la Milano-Napoli. Un errore, certo, eppure viene spontaneo associare il sole alla Basilicata e alla Calabria piuttosto che a Milano e alla Lombardia. Ultimamente, però, dopo i lavori decennali che ne hanno ampiamente migliorato il tracciato, si può anche leggere la denominazione “Autostrada del Mediterraneo”. Qual è il nome “proprio” di questa strada?

È solo una questione di nomi, penserà qualcuno dotato di spirito pratico (ad esempio un ingegnere), e che non ama perdere tempo in questioni che, dal suo punto di vista operativo, sono solo linguistiche. In realtà il problema di che cosa sia, effettivamente, la Salerno-Reggio Calabria vale anche e forse soprattutto per quello che le persone pensano che sia. Se si prova a chiedere a qualcuno che non l'abbia mai percorsa che tipo di autostrada sia l'A3, quasi sicuramente vi risponderà che sarà una strada tortuosa, piena di cantieri perennemente aperti, una vera e propria “mulattiera” come si ripeteva fino a pochi anni addietro. In realtà, come qualcuno comincia ad accorgersi, si tratta di un'autostrada bellissima, sia da un punto di vista ingegneristico (viadotti, gallerie, raccordi eleganti) che paesaggistico. Ecco, se proprio si deve dire qualcosa di questa strada è che sicuramente si tratta di



una delle strade più belle d'Italia. Una bellezza di cui pochi, però, sembrano accorgersi. La bellezza è invisibile.

È la caratteristica distintiva della bellezza, in effetti, d'essere elusiva e timida. Non si lascia vedere, appunto. Così, ad esempio, in quella che al momento è la storia più dettagliata della progettazione e costruzione dell'autostrada A3 (o A2), il citato libro di Leandra D'Antone, di questo aspetto non si parla mai. Eppure è evidente, basta percorrere pochi chilometri in direzione sud dopo Battipaglia e comincia l'avventura di una strada bellissima che attraversa spazi incredibilmente privi di tracce umane, montagne, boschi, azzurri infiniti, il nero profondissimo del cielo invernale; e poi c'è il profumo dei prati e dei boschi, che in primavera entra nell'automobile. Per non parlare degli animali, topi, cani, volpi, cornacchie che si spingono, soprattutto di notte, fin dentro il nastro d'asfalto. Una strada che non si vede, ecco cos'è la Salerno-Reggio Calabria. In questo nome c'è anche il senso di un movimento, ché in effetti è una strada che *scende* dal nord, che porta via dal nord, verso il sole, il mare, i boschi. Anche quando, dopo Vibo Valentia e lo svincolo che porta a Catanzaro, la strada attraversa zone costiere ricoperte da architetture scadenti e spesso non ultimate, ebbene anche in queste parti la sensazione prevalente non è quella della bruttezza bensì quella della luce e della bellezza. Per non parlare del mare, che dopo una prima lontana apparizione vicino Salerno compare e scompare da Falerna in poi.

Ma di che tipo di bellezza si tratta? È interessante che la Salerno-Reggio Calabria non sia affatto bella per chi vive nelle regioni del Sud (per intenderci, Campania, Basilicata e Calabria), che anzi vede nella sua presunta incompletezza e nella stessa assenza di pedaggio un limite, la rappresentazione evidente di una persistente arretratezza meridionale: l'A3 è bella per chi viene dalla A1, ad esempio, per chi viene dal nord. Si tratta allora di una bellezza di secondo grado, se può esistere qualcosa del genere (la bellezza della A3, cioè, non ha niente a che fare con quello che l'antropologo Michael Herzfeld chiama, sul modello dell'orientalismo di Said, il "*Mediterraneanism*"⁹). Non è la bellezza di un sud incontaminato e naturale contrapposto ad un nord inquinato e artificiale, per intendersi, cioè quello, appunto del mediterraneismo "come [...] retorica dell'alternativa mediterranea"¹⁰. Si pensi al contrasto fra il tracciato della A1 fra Roma e Napoli – quasi rettilineo e spesso incorniciato da alte barriere antirumore che impediscono di vedere il territorio che si sta attraversando – e quello tortuoso, che sale fino a più di mille metri a Campotenese e poi scende al livello del mare, della A3. Per un camionista o per chi ha fretta di arrivare un rettilineo è la strada ideale (quella che si approssima ad una geodetica, cioè la curva più breve che con-

giunge due punti di uno spazio). Si tratta piuttosto di una bellezza che si può vedere solo se, prima, si è passati per uno scenario completamente diverso.

Si comincia a capire, allora, perché l'A3, o A2, non riesca a decidersi su come debba essere nominata. In realtà la Salerno-Reggio Calabria non è propriamente una strada, e ancor meno un luogo, è piuttosto un evento, o meglio ancora un operatore di spaesamento. Lasciare la Roma-Napoli (soprattutto se si proviene dalla A30, Caserta-Salerno, una veloce autostrada a tre corsie che costeggia Sarno e il Vulcano buono, il centro commerciale di Nola progettato da Renzo Piano, che è un percorso in cui già si sente l'aria della A3, l'aria silenziosa del sud) per la Salerno-Reggio Calabria significa esporsi ad una vera e propria "crisi della presenza", come la definisce l'antropologo Ernesto De Martino. Si tratta del "rischio antropologico permanente", cioè di un "*finire* [che] è semplicemente il rischio di non poterci essere in nessun mondo culturale possibile, il perdere la possibilità di farsi presente operativamente al mondo, il restringersi – sino all'annientarsi – di qualsiasi orizzonte di operabilità mondana, la catastrofe di qualsiasi progettazione comunitaria secondo valori"✱✱.

La "crisi della presenza" è lo stato liminare che si prova sulla soglia che contemporaneamente unisce e separa i due modi fondamentali di stare al mondo: da un lato quello abituale e familiare (il tracciato quasi geodetico che unisce Napoli e Roma sulla A1) di chi si ritrova e riconosce nel mondo umanizzato (e rettificato) da un lato, e dall'altro quello di chi, improvvisamente, non riesce più a comprenderlo e a ritrovarcisi. È la stessa strada, eppure è una strada completamente diversa, tortuosa e stranamente poco trafficata. Non è cambiato nulla, eppure ci accorgiamo che ci troviamo in un posto molto diverso da quello in cui eravamo fino a pochi minuti prima. La peculiare bellezza della A3 va compresa in questo contesto, come momento di passaggio che non riguarda tanto il luogo in cui ci si trova quanto il modo in cui quel luogo viene sentito. Non c'è bisogno di percorrere la A3 per fare esperienza di una "crisi della presenza" (che in fondo non è che una crisi della stessa possibilità di fare un'esperienza); la Salerno-Reggio Calabria, tuttavia, offre uno scenario particolarmente adatto a vivere questo straniante effetto di spaesamento. Si tratta di una strada, infatti, molto poco frequentata (dal tramonto in poi, soprattutto d'inverno, è quasi deserta), se non nel periodo estivo e durante le feste maggiori; una strada che – in particolare nel tratto montano fra Basilicata e Calabria – attraversa territori poco urbanizzati (di notte, in inverno, per molti chilometri le uniche luci visibili sono quelli dei nostri fari); gli stessi autogrill hanno un carattere poco standardizzato, anche e soprattutto quando



appartengono a note catene commerciali; quando si lascia l'autostrada ci si trova di colpo in paesaggi che riportano indietro ad un'Italia che altrove (per fortuna) non esiste più.

Allo stesso tempo quella della A3 è l'esperienza che rende di nuovo "sensato" il tratto di strada noioso e rettilineo che si percorre da Roma a Napoli: improvvisamente se ne coglie il carattere artificiale, e quindi inaspettato e sorprendente; ci si accorge cioè che ciò che sembrava del tutto scontato in realtà è solo qualcosa che un tempo è stato sorprendente e a cui ci siamo ormai abituati. In questo senso l'esperienza della A3 serve non tanto, o non principalmente, per apprezzare la bellezza dei luoghi (apparentemente) incontaminati che attraversa, quanto piuttosto a mettere in luce il carattere fragile e fattizio della modernità che crediamo invece essere indiscutibile e acquisita una volta per tutte. Per questa ragione, prosegue De Martino, "il tema culturale della fine di un certo ordine mondano esistente costituisce una delle modalità storiche di ripresa e di riscatto rispetto a questo rischio anche lì dove questo tema è assente, o irrilevante, il rischio corrispondente è sempre presente e la cultura si costituisce appunto nel fronteggiarlo e nel controllarlo" ¶ 8.

La A3, allora, non ci offre – e per di più senza pedaggio – l'esperienza dell'arcaico o del mondo "meridiano", quanto piuttosto si insinua con la sua abbagliante e silenziosa presenza in tutte le altre strade, quelle che non fanno che presentarsi come moderne, tecnologiche (smart), sicure. Per questa ragione l'A3 è una sorta di operatore estetico, perché permette di sentire diversamente la propria presunta, e ottusa, modernità. Non è che l'A3 sia una strada che attraversa un territorio arretrato e povero; è che, improvvisamente, attraverso il suo asfalto screpolato dal gelo e dalla neve riusciamo a scorgere la miseria e l'arretratezza del moderno.

Per essere più precisi, e per evitare con ancora maggiore nettezza il rischio dell'idealizzazione del sud arcaico, la A3 permette di dare corpo a quella che lo stesso De Martino chiama la "tentazione" ¶ 11 di lasciarsi prendere dalla "crisi della presenza". Come se, dopo essere stati troppo a lungo chiusi nella bolla autoimmune della modernità infine ci mancasse l'aria, e dovessimo riscoprire quanto sia vulnerabile la nostra condizione. In questo contesto è importante sottolineare quanto la peculiare esperienza della A3 sia un'esperienza automobilistica, e quindi del tutto moderna e antropocentrica. È da dentro la nostra automobile, grande o piccola che sia, che la A3 sfida la nostra capacità di sopportare la "crisi della presenza". Basta fermarsi, di notte, sul ciglio della strada, e improvvisamente lo scabro nero dell'asfalto ci assale: si sente solo il ronzio del motore, sommerso, quasi soverchiato dal silenzio freddissimo della notte. Le lame di luce dei fari sono niente

rispetto al buio che ci avvolge. Non passa nessuno. Sentiamo la nostra presenza che velocemente si dissolve nella notte, assorbita dalla compatta oscurità che ci attira al di là del guardrail. Basta un attimo, per sentire quanto poco conti la nostra presenza, le nostre parole e i nostri progetti (perché siamo in viaggio, di notte, verso dove, e che importa a che ora arriveremo?). In questo senso ogni strada ha il suo risvolto A3, basta fermarsi, spegnere il motore, e lasciare che il silenzio si faccia ascoltare.

"Mi hanno imprigionata nella libertà" scrive la scrittrice Clarice Lispector in *Brasilia*, una sorta di resoconto fantastico di un suo soggiorno nella capitale del Brasile ¶ 1. Una città artificiale, una città progettata, una città che "odora di dentifricio" ¶ 1. Una città perfetta, come un'autostrada perfetta, rettilinea e scorrevole, sembrerebbe essere il luogo più lontano possibile dall'eventualità di una "crisi della presenza". Le strade di Brasilia sono spaziose, ariose, fatte apposta per facilitare i movimenti degli esseri umani, eppure, prosegue Lispector, "la libertà è solo quello che si conquista. Quando mi danno, mi stanno ordinando di essere libera. – Tutto un lato della freddezza umana che c'è in me, lo trovo qui, a Brasilia, e fiorisce gelido, potente, forza gelata della Natura" ¶ 1. Come Lispector può apprezzare il carattere gelido di Brasilia solo perché la sua natura è opposta, così si può pensare e apprezzare la A3 solo avendo sempre in mente il tracciato astratto e puramente ingegneristico della A1. La "crisi della presenza" si insinua nella coscienza quando – improvvisamente e senza ragione – nella A1 si scorge la possibilità sempre in agguato della A3. Si scorge, cioè, la possibilità dello spazio, della libertà non obbligatoria, non scorrevole. In questo senso la "crisi della presenza" non è propriamente uno stato d'animo, e tantomeno un pericolo mortale per la coscienza, quanto una risorsa – per quanto penosa e sempre rifuggita – un'occasione per ripensare il proprio posto, i propri pensieri, per dare un altro valore alle parole con cui cerchiamo di allontanare il peso ma anche la meraviglia del mondo. La "crisi della presenza" è così un movimento sempre possibile che rende liscio uno spazio striato, cioè che rende di nuovo mobile e percepibile lo spazio familiare dentro cui si svolgono le nostre esistenze; dove spazio familiare non vuol dire altro che spazio non più pensato, non più nemmeno visto. Se allora lo spazio striato, cioè organizzato e gerarchico, è propriamente lo spazio delle misure e dei calcoli (il pedaggio), lo spazio liscio, come scrivono Deleuze e Guattari:

è appunto quello del più piccolo scarto: non presenta omogeneità se non fra punti infinitamente vicini e il raccordo delle vicinanze avviene indipendentemente da ogni via determinata. È uno spazio di contatto, di piccole azioni di

contatto, tattile o manuale, piuttosto che visivo, come quello striato di Euclide. Lo spazio liscio è un campo senza condotti né canali. Un campo, uno spazio liscio eterogeneo, sposa un tipo molto particolare di molteplicità: le molteplicità non metriche, acentrate, rizomatiche, che occupano lo spazio senza “contarlo” e che non è possibile “esplorare se non camminandovi sopra”. Queste molteplicità non rispondono alla condizione visiva di poter essere osservate da un punto dello spazio ad esse esterno: il sistema dei suoni, o anche dei colori, in opposizione allo spazio euclideo. ¶ *

Il punto da rimarcare è in quel “piccolo scarto” che rende possibile un movimento non più finalizzato – quello geodetico dal punto A al punto B, quello che cerca di massimizzare il profitto (la velocità del viaggio) e minimizzare le perdite (le spese del carburante ¶ ¶) – un movimento che rende possibile “piccole azioni di contatto”, ossia quelle azioni che non presuppongono un progetto, bensì quelle che accadono, inaspettate e sorprendenti. Potremmo parlare, a questo proposito, di un vero e proprio “momento A3”, cioè il momento in cui ci si lascia alla “crisi della presenza” – ma in modo comunque “controllato” (la A3 non smette di essere una strada, con segnaletica e guardrail) – e ci si abbandona al viaggio, senza più una meta prestabilita: “ci sono due specie di viaggio, che si distinguono per il ruolo rispettivo del punto, della linea e dello spazio. Perché le differenze non sono oggettive: si possono abitare i deserti, le steppe o i mari in spazio striato; si possono abitare perfino le città in spazio liscio, essere un nomade della città” ¶ †. È questo il punto, “essere un nomade” nell’autostrada, cioè farne uno spazio paradossalmente – perché l’autostrada è uno spazio striato per eccellenza, con un inizio e una fine, dei sensi obbligati e dei sensi vietati, con una velocità minima e una massima – liscio, ossia appunto nomade. La A3 è questo spazio dell’avventura, ma non perché sia di per sé avventurosa (al contrario, ormai è una delle migliori autostrade italiane), ma perché è l’autostrada del sud d’Italia, e il sud è sempre stato, per lo spazio striato settentrionale, il luogo mitico del selvatico e dell’originario. In questo senso ogni viaggio verso sud reinventa questo mito, cioè reinventa l’originarietà del sud, la sua irriducibilità al nord e alle sue regole. Un sud che non esisterebbe, è ovvio, se non ci fosse il nord che ha bisogno di immaginare un altro da sé per continuare ad essere quel che è, uno spazio regolato, gerarchico, uno spazio striato: “molto tempo fa Fitzgerald diceva: non si tratta di partire per i mari del sud, non è questo che determina il viaggio. Non ci sono soltanto strani viaggi in città, ma viaggi sul posto: [...] pensiamo [...] ai veri nomadi. A proposito di questi nomadi si può dire, come suggerisce Toynbee: non si

muovono. Sono nomadi a forza di non muoversi, di non migrare, di tenere uno spazio liscio che rifiutano di lasciare e che lasciano solo per conquistare e morire. Viaggio sul posto, è il nome di tutte le intensità, anche se si sviluppano in estensione” ¶ †.

Intesa in questo senso la A3 come spazio striato che lascia emergere lo spazio liscio, fluido, di contatto, di sorpresa, è l’occasione per incontrare quello che nella psicoanalisi si chiama il “reale”. Per Jacques Lacan il reale, propriamente, non è qualcosa, come un oggetto o un evento determinato; al contrario, il reale è quello che filtra attraverso la realtà quotidiana, conosciuta, e proprio per questa ragione sentita come del tutto affidabile. In questo senso il reale è la oscura percezione che quanto si vede e che si presenta come affatto indubitabile – la cosiddetta realtà dei fatti – non esaurisce lo spettro dell’esperibile. Il mondo è sempre più ricco, infinitamente più ricco, del nostro pensiero del mondo (la realtà umana è poca cosa rispetto al reale del mondo). L’affetto di questa scoperta, che è la scoperta più temuta che si possa fare, è l’angoscia, che, come dice Lacan, “sorge quando un meccanismo” – ad esempio la A3 rispetto alla molto più normale e familiare A1 – “fa apparire qualcosa nel posto [...] naturale” ¶ †. Il posto “naturale” è appunto quello casalingo, cioè il posto che conosciamo, in cui ogni cosa ha un nome, una storia in cui possiamo riconoscerci. Un posto del genere, prosegue Lacan, è il posto della tradizione, cioè propriamente della “norma” che stabilisce che cosa si può fare e che cosa invece non si può fare. La forza della norma è tanto maggiore quanto più la norma è sentita come “naturale”, come se, appunto, non fosse più necessario formulare il divieto dal momento che lo abbiamo del tutto interiorizzato.

Il divieto, infine, istituisce una “mancanza” rispetto alla possibilità di una soddisfazione non limitata da regole e divieti: in effetti che cos’è la norma se non una “mancanza” di godimento, e, considerata dal versante opposto, come un godimento circoscritto e solo per questo socialmente accettabile? In questo senso il posto “naturale” è “naturale” perché questa “mancanza” è sentita ormai come indiscutibile, e quindi non viene nemmeno avvertita come mancanza. L’angoscia, allora, dice Lacan, sopravviene quando “improvvisamente viene a mancare ogni norma, ovvero ciò che costituisce l’anomalia e la mancanza stessa, se, improvvisamente, non c’è mancanza, è in quel momento che comincia l’angoscia” ¶ †. Se non c’è più “anomalia” allora non c’è più nemmeno “mancanza”, e così si sente che il godimento può scorrere senza impedimenti: l’angoscia, quindi, “appare” quando “viene a mancare la mancanza” ¶ †. In effetti, che cos’è un’autostrada se non la stessa mancanza di libertà, dal momento che ammette un solo movimento, in una sola direzione, in una sola carreggiata,





auspicabilmente sempre alla stessa velocità? Ai lati del tracciato asfaltato ci sono case, prati, alberi, animali, fiumi e spiagge; tuttavia, tutto questo può essere solo velocemente guardato, non può essere percorso, non si può fermare l'automobile, scavalcare la recinzione che segna il limite fra l'autostrada e il mondo non regolato dalle norme del codice stradale, e finalmente camminare nello spazio liscio non normato.

La A3 rende questo contrasto particolarmente evidente, perché è proprio la mancanza della mancanza che si mostra per chilometri e chilometri. La strada smette così di essere una strada, cioè uno spazio striato e normato, ed è sempre sul punto di aprirsi sullo spazio liscio, senza asfalto e barriere. Questa costitutiva ambivalenza dello spazio umano, sempre sospeso fra mancanza e mancanza della mancanza, il tracciato della A3 – soprattutto fra Basilicata e Calabria, ma anche fra Pizzo e Gioia Tauro – lo esplicita in modo fortissimo, talvolta in modo quasi intollerabile. L'angoscia è così allo stesso tempo un "segnale" di pericolo ma anche, e in modo indissociabile dal primo, un "segnale" che lì c'è una via di fuga, che un altro modo di abitare lo spazio è possibile, è sempre stato possibile. Per questa ragione si può parlare di un "momento A3" per qualunque spazio striato, cioè di una sorta di operatore che lo trasforma, di colpo, in uno spazio liscio. È questo il "viaggio sul posto" di cui più sopra parlavano Deleuze e Guattari: non c'è bisogno, per incontrare l'estraneità del reale, di andare in un lontano e sperduto luogo esotico; il reale è la realtà della vita che si stende infinita e indeterminata dall'altro lato della barriera antirumore, che in effetti ci si chiede se serva davvero a contenere il suono prodotto dal movimento veicolare oppure, e soprattutto, per impedire a chi viaggia sull'autostrada di ricordarsi che c'è un mondo al di là del guardrail. Chi è che va salvaguardato, chi sta all'esterno del tracciato autostradale oppure chi si trova al suo interno, ben protetto e assicurato dal rischio dell'irruzione dell'alterità radicale del mondo?

La posta in gioco è allora il reale, quello che sempre Lacan definisce anche come "il punto mancanza-di-significante" a L . Torna la questione del linguaggio e della sua mancanza. Va ribadito che questa mancanza non è un limite esterno, come se fossimo di fronte a qualcosa che non si riesce a dire; si tratta piuttosto di un limite interno. In effetti la potenza del linguaggio è doppia: da un lato consiste nel dare un nome ad ogni cosa, dall'altro, ed è la potenza più misteriosa, il linguaggio è la (sua) stessa presupposizione che il mondo sia composto di cose nominabili. In questo senso la prestazione propriamente metafisica del linguaggio consiste nel farci credere che il mondo sia un'immensa distesa di oggetti a nostra disposizione che non aspettano altro che di rice-

vere un nome (attraverso la cerimonia metafisica del battesimo di cui parla Kripke) a L . È questo il punto che sfugge alla nominazione, "il punto mancanza-di-significante". Il linguaggio dice tutto, ma non riesce a dire, quindi a mettere a distanza da sé, il proprio stesso fondamentale presupposto, che cioè tutto sia nominabile e padroneggiabile. Uno spazio striato non è altro che uno spazio perfettamente organizzato, uno spazio in cui non ci sono zone nascoste e non nominabili; nell'incontro con uno spazio liscio, invece, lo spazio striato collassa su di sé, e scopre che il reale è diverso dal mondo organizzato e gerarchizzato, l'unico mondo che finora aveva conosciuto. D'altronde, che cos'è uno spazio liscio se non appunto uno spazio che non offre appigli alla nominazione, cioè uno spazio su cui il linguaggio non riesce ad esercitare nessuna presa? Di fronte al "punto mancanza-di-significante" viene meno la nostra potenza di pensare e fare. Per questa ragione l'affetto specifico che corrisponde a questa mancanza è l'angoscia: quando manca la parola manca il pensiero che è abituato solo a calcolare e progettare in anticipo. Quando invece il pensiero non è più costretto a muoversi a partire da una originaria "mancanza" – di libertà, di spostamento, di immaginazione – allora non sa che fare. C'è un eccesso di spazio per questo pensiero impaurito, che non può fare altro che rimpiangere il guardrail e le barriere antirumore. È a questa condizione che si riferisce Lispector quando scrive che "mi hanno imprigionata nella libertà".

La stessa Lispector, in un racconto scritto quasi al termine della sua vita, *La bella e la bestia, o La ferita troppo grande*, racconta della situazione angosciante di una giovane donna molto ricca e molto bella che, all'uscita da un salone di bellezza, si accorge che non ha con sé il denaro sufficiente (in realtà ne ha tantissimo, ma in una sola banconota, nessuno potrà mai darle il resto per una cifra del genere) per pagarsi un taxi che la riporti a casa. Non si è mai trovata, incredibilmente, in una situazione del genere, perché c'è sempre qualcuno, con lei, che paga e si occupa dei suoi spostamenti:

Aveva un nome da preservare: era Carla de Sousa e Santos. Erano importanti il "de" e l'"e": erano segni di classe e di quattrocento anni di storia carioca. Viveva all'interno di quel branco di donne e uomini che, sì, semplicemente, "potevano". Potevano cosa? Ebbene, semplicemente potevano. E, oltretutto, vischiosi, perché quel loro "potevano" era ben oliato nei meccanismi che funzionavano senza alcun cigolio di metallo arrugginito. Lei, che era una potenza. a L

Ecco, all'improvviso, Carla de Sousa e Santos si trova davanti un mendicante che le chiede l'elemosina, un mendicante senza gamba che espone una ferita oscena. Non ha mai visto niente del genere, non ha mai nemmeno immaginato che potesse esistere



qualcosa del genere. È successo a lei, proprio a lei che invece è “una potenza”. Ma basta che lo sguardo sfiori quella ferita perché tutta quella potenza svanisca di colpo: “era esposta a quell’uomo. Completamente esposta. Se avesse mantenuto l’appuntamento con *seu* José all’uscita sull’avenida Atlântica, l’hotel in cui si trovava il parrucchiere non avrebbe permesso che ‘quella gente’ le si avvicinasse. Ma in avenida Copacabana tutto era possibile: gente di ogni specie. O almeno di specie diversa dalla sua. ‘Dalla sua?’ ‘Di che specie era lei, perché fosse “della sua”?’” ✂ ✱. La “crisi della presenza” è l’apparizione del mendicante con la gamba amputata, è la ferita oscena, è la sua faccia sdentata. L’irruzione del reale. Senza alcuna protettiva e rassicurante “mancanza”. Carla de Sousa e Santos non sa più cosa dire, che cosa pensare, e così compie un gesto assurdo (gli offre l’unica banconota che ha nella borsa, una cifra incredibile, che lascia interdetto il mendicante, che teme si tratti di una trappola), e pensa cose assurde. Angoscia:

Si appoggiò a una parete e decise deliberatamente di fermarsi a pensare. Era diverso perché non c’era abituata e non sapeva che pensiero significa visione e comprensione e che nessuno poteva intimarle: pensa! Bene. Ma succede che prendere una decisione era un ostacolo. Si mise allora a guardare dentro di sé e, di fatto, le cose cominciarono a venirle alla mente. Solo che erano i pensieri più sciocchi, tipo: questo mendicante lo saprà l’inglese? Questo mendicante avrà mai mangiato caviale, bevuto champagne? Erano pensieri sciocchi perché chiaramente sapeva che il mendicante non parlava inglese né aveva mai provato caviale e champagne. Ma non riuscì a impedire che in lei si formasse l’ennesimo pensiero assurdo: sarà mai andato a praticare sport invernali in Svizzera? ✂ ✱

Si coglie anche, e immediatamente, la potenza generativa dell’angoscia: permette di pensare quello che fino a quel momento era stato impensabile. Proprio per questo si è disposti a tutto pur di evitare l’angoscia, perché l’angoscia pensa pensieri altrettanto angosciosi e assurdi. Ma il pensiero, se non angoscia, che pensiero è? “Si accorse di non sapere come gestire il mondo. Era un’incapace, con i capelli neri e le unghie lunghe e rosse. Lei era questo: come in una fotografia a colori sfocata” ✂ ✱. Ma il pensiero, appunto, può cominciare solo quando i contorni si fanno sfumati, cioè quando si incontra, infine, “il punto mancanza-di-significante”. Carla de Sousa e Santos è arrivata all’incontro con il reale, che ha per lei le sembianze di un mendicante che espone senza vergogna una terribile ferita aperta: “fu colta” allora “da un desiderio disperatamente assassino: ammazzare tutti i mendicanti del mondo! Solo affinché lei, dopo quella mattanza, potes-

se godersi in pace il suo straordinario benessere” ∞ ∞. Lo spazio liscio è insopportabile, quanto è più confortevole, e facile da pensare, lo spazio striato. Allo stesso tempo, ed è questa la scoperta veramente insopportabile di Carla de Sousa e Santos, ha scoperto che una vita che sistematicamente esclude l’urto del reale non è una vita: “quello che faccio è giocare a vivere”, pensò, “la vita non è questo” ∞ ∞. Solo quando ci si espone all’avventura della “crisi della presenza”, solo allora cominciano la vita e il pensiero.

Si comprende così la potenza trasformativa dell’incontro con quello che abbiamo chiamato “momento A3”, cioè il momento in cui l’autostrada – ossia la pianificazione, il progetto, il codice stradale – si espone alla potenza destituente dell’incontro casuale, del silenzio, degli occhi gialli di un topo spavaldo che ci fissa fermo in mezzo alla strada, in una notte senza luna. Non si tratta, semplicemente, di lasciare l’autostrada per prendere un viotto sterrato di campagna, secondo la retorica scontata del “fuori strada” e dell’avventura. Si tratta piuttosto di non smettere mai di vedere nello spazio striato anche lo spazio liscio, cioè di permettere al pensiero selvatico e senza nome di intrufolarsi nei nostri discorsi e nelle nostre classificazioni. La A3 è dovunque. In questo senso, tornando al racconto di Clarice Lispector, Carla de Sousa e Santos che, alla fine, viene riportata a casa dall’autista che l’ha trovata seduta per terra davanti ad un mendicante stupefatto, non è la stessa donna che usciva radiosa e piena di sé dal salone di bellezza poche ore prima: “non sarebbe mai più stata la stessa persona. Non che non avesse mai visto un mendicante prima di allora. Ma – quello era capitato proprio nel momento sbagliato, come se vi fosse stata spinta contro e per questo avesse rovesciato del vino rosso su di un bianco abito di pizzo. All’improvviso, lo sapeva: quel mendicante era fatto della sua stessa materia. Semplicemente questo” ∞ ∞. Come a dire, il mondo al di là del guardrail è lo stesso mondo che c’è qui, ben protetto al suo interno: “il mese seguente sarebbe andata a New York e si rese conto che quel viaggio era come un’ennesima menzogna, come una specie di perplessità. Avere una ferita nella gamba – quella era la realtà. E tutto nella sua vita, fin da quando era nata, tutto nella sua vita era stato morbido come il salto di un gatto” ∞ ∞. Una finta morbidezza, però, nascosta dietro il privilegio di uno spazio segregato dalla vita, artificiale e nascosto. Poi, quando inconsciamente sperava di averla fatta franca, l’apparizione del mendicante con la sua ferita in piena vista. Da ultimo Carla de Sousa e Santos si accorge, mentre l’autista la porta via, “non mi è neanche venuto in mente di chiedergli il nome” ∞ ∞. Sappiamo perché non gliel’ha chiesto, perché il reale non è altro che la pura “mancanza-di-significante”.



Nella sezione intitolata *Esercizi ad alta difficoltà*, inserita dentro la voce “esercizi” della *Psicoenciclopedia possibile*, l’artista Gianfranco Baruchello propone l’esercizio “Andare a Chiunzi” (si tratta di una montagna – 880 metri di altitudine – del massiccio dell’Albino, all’interno dei monti Lattari in provincia di Salerno). Lo scopo di questo curioso esercizio è rovesciare l’idea stessa di progetto. Si progetta il proprio stesso fallimento, o meglio, si progetta l’inutilità del progetto. Si tratta di destituire l’Autostrada del Mediterraneo, e permettere alla vecchia A3 di tornare a farsi vedere:

in un momento vuoto di un pomeriggio libero si va a Chiunzi. Automobile, apparecchio fotografico, libretto di appunti. Chiunzi non è raggiungibile? Non importa, si percorre parte della strada che approssimativamente va a Chiunzi. Veloci rilievi, brevi note (come per la cattedrale di Reims) sugli edifici, la lontana collina, le condizioni meteorologiche, eventuali minuzie (che non costituiscano racconto ma pure banalità), quel casuale scorcio, etc. Il disegno, stenografico, dal vero viene corredato da istantanee. Si bada bene agli incroci, alle targhe dei luoghi come se si stesse per perdere la memoria. Tornando da Chiunzi: ci si è comportati “come se” fossimo stati in un luogo importante o memorabile. Ma non era Chiunzi importante o memorabile, lo era applicare a questo fatto (andare a C.), apparentemente insignificante, i parametri dell’insolito, del “destarsi”, del teatro personale. ¶ ¶

