

Marco Romanelli



RACCONTI DI SPORT

Lo sport nella letteratura
del Novecento

edisco



I LIOCORNI

La gioia di leggere, il piacere di capire

“Ai giorni nostri, quando la letteratura è prossima a smarrire il proprio indirizzo e il raccontare le novelle sta diventando un’arte dimenticata, i ragazzi sono i lettori ideali.”

Isaac Bashevis Singer

RACCONTI DI SPORT
LO SPORT NELLA LETTERATURA
DEL NOVECENTO

A cura di
Marco Romanelli



edisco

Apparato didattico: Marco Romanelli
Redazione: Luisa Vardiero
Impaginazione: Puntografica - Torino
Progetto grafico: Manuela Piacenti

L'editore è a disposizione degli aventi diritto con i quali non gli è stato possibile comunicare, nonché per eventuali involontarie omissioni e inesattezze nella citazione delle fonti dei brani, illustrazioni e fotografie riprodotti nel presente volume.

È vietata la riproduzione, anche parziale o ad uso interno o didattico, con qualsiasi mezzo, compreso stampe, copie fotostatiche, microfilm e memorizzazione elettronica se non autorizzata. L'editore potrà concedere a pagamento l'autorizzazione a riprodurre una porzione non superiore ad un decimo del presente volume. Le richieste vanno inoltrate presso la Casa Editrice.

Tutti i diritti riservati
Copyright © Edisco Editrice
Torino - 10128 Via Pastrengo, 28
Tel. 011.54.78.80 - Fax 011.51.75.396
Indirizzo Internet: info@edisco.it

Stampato presso: Eurolito - Nichelino
Ristampa

5 4 3 2 1 0

PRESENTAZIONE DELLA COLLANA

La collana “I Liocorni” è stata studiata con grande attenzione per far crescere il piacere della lettura e contribuire in modo positivo alla formazione culturale e letteraria, con la consapevolezza che proporre dei testi di lettura a un pubblico di giovani è impresa davvero ardua, innanzitutto perché un’esperienza negativa per un giovane può essere decisiva e rischia di gettare un’ombra lunga sul suo futuro di lettore o divenire addirittura la causa del suo allontanamento definitivo e irreversibile dal libro.

I testi che propone la collana sono tutti “classici”, che hanno significato, per motivi diversi, un momento importante nella storia della letteratura e che, anche per questo, hanno una “tenuta” comprovata; sono testi che, debitamente interrogati, continuano a dare molte risposte attuali e accattivanti. In tal modo, salvaguardando il piacere della lettura, ci si può avvicinare a opere significative, a temi di grande rilevanza letteraria, ad autori non solo italiani ma di tutte le letterature, ponendo così fondamenta ben salde per quell’edificio culturale che, nel tempo, sarà destinato a consolidarsi.

Con lo sguardo rivolto al passato, recente ma anche molto lontano, sono stati scelti quei testi di narrativa con un forte potere di seduzione soprattutto per un giovane studente; essi, infatti, sono un invito a percorrere gli universi della fantasia, in un mondo popolato da creature fantasiose, come il liocorno, create dalla grande letteratura di tutti i tempi: un mondo molto lontano, che i ragazzi frequentano con gioia, di cui conoscono regole e leggi, modalità e caratteri e in cui si muovono con grande disinvoltura e destrezza.

Spesse volte di questi testi gli studenti possiedono già una conoscenza “indiretta”, perché a loro si sono ispirati il cinema o la televisione, che li hanno trasposti sul grande o piccolo schermo; si tratta così di compiere un’azione a ritroso, per recuperare la fonte diretta, per andare alla sorgente e potere appropriarsi in modo personale di un patrimonio letterario a nostra disposizione, senza più accontentarsi di letture parziali o già reinterpretate da altri. Questa operazione avrà il sapore della scoperta, sarà ricca di piacevoli sorprese e avrà una grande valenza culturale.

■	INTRODUZIONE	9
---	---------------------	---

SEZIONE 1: PER SPORT

■	Italo Calvino - L'AVVENTURA DI UNO SCIATORE	19
	<i>SCHEDE DIDATTICHE</i>	31
■	Gianni Brera - LA LEGGENDA DEL GRAN LOMBARDO	39
	<i>SCHEDE DIDATTICHE</i>	47
■	Domenico Rea - SPEN	53
	<i>SCHEDE DIDATTICHE</i>	67
■	Giuseppe Berto - PISTONE	73
	<i>SCHEDE DIDATTICHE</i>	91

SEZIONE 2 : IL MESTIERE DEL CAMPIONE

■	Paolo Valenti - PROMESSA DI VINCERE	101
	<i>SCHEDE DIDATTICHE</i>	109
■	Nelson Algren - UN PUGNO A VUOTO	115
	<i>SCHEDE DIDATTICHE</i>	129
■	David Storey - AL TRAMONTO	135
	<i>SCHEDE DIDATTICHE</i>	147
■	Manlio Cancogni - FANTASIO	153
	<i>SCHEDE DIDATTICHE</i>	163

SEZIONE 3 : NELLA LEGGENDA

■	Mario Tobino - LA GRANDE PARTITA VIAREGGIO - LUCCA	173
	<i>SCHEDE DIDATTICHE</i>	183
■	Mario Soldati - IL CAMPIONE	189
	<i>SCHEDE DIDATTICHE</i>	195

■ Enzo Ferrari - NUVOLARI	199
<i>SCHEDA DIDATTICHE</i>	209
■ Oswaldo Soriano - IL RIGORE PIU LUNGO DEL MONDO	213
<i>SCHEDA DIDATTICHE</i>	225

SEZIONE 4: RIDERE DI SPORT

■ Giovanni Guareschi - LA DISFATTA	233
<i>SCHEDA DIDATTICHE</i>	245
■ Jerome K. Jerome - IL CAPITANO DEL "ROGUE"	249
<i>SCHEDA DIDATTICHE</i>	261
■ Stefano Benni - LA TRASFERTA	267
<i>SCHEDA DIDATTICHE</i>	275
■ Paolo Villaggio - FANTOZZI SI DÀ AL TENNIS	279
<i>SCHEDA DIDATTICHE</i>	285

SEZIONE 5: SPORT E POESIA

■ Umberto Saba - CINQUE POESIE PER IL GIOCO DEL CALCIO	293
<i>SCHEDA DIDATTICHE</i>	301

Un ragazzino fa rimbalzare un pallone in una piazzetta di periferia, uno sciatore che scende leggero da un pendio innevato, ventidue atleti che si affrontano davanti a cinquantamila persone, un uomo che corre nella solitudine degli altipiani, due giganti seminudi che si fronteggiano su un ring: che cosa hanno in comune questi personaggi e questi gesti, così diversi fra loro per contesto, spazio, tempo, atteggiamento? Assolutamente niente, direbbe un alieno proveniente da un ipotetico pianeta in cui non esiste la nozione di sport; anzi, probabilmente aggiungerebbe che si tratta di individui che soffrono di qualche disturbo mentale, perché da un punto di vista razionale, il comportamento sportivo è del tutto incomprensibile: per quale motivo una persona deve sudare fatica, rischiare di farsi male e perdere il suo tempo in attività che non arrecano nessun vantaggio materiale e non possiedono nessuna visibile finalità? In realtà, se lo consideriamo sotto questo profilo, lo sport è uno dei comportamenti umani più misteriosi, e il nostro alieno avrebbe senz'altro ragione a meravigliarsi di fronte alla gratuità del fenomeno (e il discorso vale anche per il professionismo: è vero che l'atleta professionista fa sport per guadagnare, ma resta da spiegare razionalmente la passione, del tutto priva di visibili scopi pratici, che folle immense in tutto il mondo dimostrano per gli eventi sportivi e per i loro protagonisti). Come ulteriore elemento di riflessione, possiamo anche aggiungere che, fra le espressioni culturali dell'uomo, lo sport è, come la guerra, la manifestazione più interculturale, multietnica, interclassista e diacronica che si conosca: tutte le culture ne hanno elaborato una loro versione, tutti i popoli e le classi sociali lo praticano, tutte le epoche storiche lo conoscono. L'accostamento alla guerra non è casuale: benché non sia questo il luogo per tentare una spiegazione di fenomeni così complessi, possiamo accogliere la suggestiva ipotesi che lo sport, come la guerra, risponda all'esigenza di dare sfogo agli impulsi aggressivi e agli istinti competitivi insiti nell'uomo. Lo sport sarebbe dunque una sorta di guerra ritualizzata, in cui la violenza viene regolata e mantenuta entro limiti accettabili e trasformata in gioco, producendo un effetto di appagamento sia nel praticante, sia,

mediante un processo di “transfert” e di identificazione, nello spettatore. Naturalmente, queste interpretazioni complessive, anche se affascinanti, nascondono sempre il rischio di un eccesso di generalizzazione: è chiaro che, al di là dei fondamenti comuni, lo sport di oggi è molto lontano dai “giochi” del mondo antico, come dalle esibizioni di destrezza cavalleresca o di particolari attitudini fisiche (velocità, agilità, forza) del Medioevo. Oggi lo sport costituisce una realtà che coinvolge milioni di persone, e che richiede importanti strutture amministrative e organizzative, grandi investimenti in impianti e gestione, un’industria di settore con dimensioni multinazionali, un sistema di comunicazioni globale, un costante rapporto con la più avanzata ricerca scientifica e tecnologica. Non è dunque una semplice coincidenza il fatto che lo sport nel senso moderno sia nato tra la fine dell’Ottocento e i primi del Novecento, cioè contemporaneamente alla rivoluzione industriale: la maggiore disponibilità di tempo libero e ricchezza, l’innalzamento dei livelli culturali, la facilità delle comunicazioni, lo stesso miglioramento degli standard fisici della popolazione, meglio nutrita e curata, hanno trasformato il gesto atletico isolato e improvvisato, espressione istintiva di un’esuberanza naturale, in un’attività di massa sempre più organizzata, ricca e socialmente prestigiosa. Da noi, per esempio, lo sport organizzato nasce negli ultimi anni dell’Ottocento e si diffonde largamente nel corso del primo Novecento, in quella “età giolittiana” che corrisponde alla rivoluzione industriale italiana: la prima squadra di calcio fu il *Genoa cricket, and football club*, fondato a Genova nel 1893 dai residenti inglesi; il primo campionato fu disputato nel 1898, e fu naturalmente vinto dal Genoa; la federazione ciclistica italiana nacque nel 1885, e il primo giro d’Italia fu organizzato nel 1909; più o meno negli stessi anni conquistavano in Italia larga popolarità sport come la ginnastica, il podismo (ancora celebre è il nome di Dorandò Pietri, corridore di una leggendaria maratona alle Olimpiadi di Londra del 1908), il pugilato, la lotta.

Viene naturale, a questo punto, chiedersi perché, di fronte a una realtà così appassionante e popolare, la letteratura abbia manifestato un interesse tutto sommato marginale, dedicando agli eventi e ai protagonisti dello sport uno spazio estremamente limitato rispetto alle dimensioni del fenomeno. Prima di tentare una risposta, dobbiamo precisare che la questione riguarda soprattutto la letteratura italiana, tradizionalmente estranea alle tematiche sportive che invece hanno esercitato un fascino ben più consistente su altre culture, in particolare su quella angolamericana che presenta una ricca tra-

dizione al cui interno spiccano nomi di grandi scrittori come Dickens, Hemingway, Algren, Faulkner, autori di memorabili storie di sport. Probabilmente, oltre a una storica arretratezza della società italiana rispetto ai grandi temi della modernità, ha influito su questa sottovalutazione il fondamentale idealismo della nostra cultura, sempre attratta dalle grandi questioni dello spirito e poco interessata, o addirittura ostile, a quella “cultura del corpo” così viva, invece, nel mondo anglosassone. Bisogna anche aggiungere, per inciso, che i veri cantori dello sport non vanno tanto ricercati fra i romanzieri e i poeti, quanto fra i giornalisti sportivi: sono loro che hanno accompagnato ed esaltato le imprese dei campioni, a loro si deve in buona parte, prima dell’avvento della televisione, la elaborazione e la diffusione dei miti sportivi a livello di massa. In questo settore, la tradizione italiana è tra le più importanti: basti pensare a nomi come quello di Emilio de Martino, Bruno Roghi, Orio Vergani, Beppe Viola, Gianni Brera, che hanno fatto la storia del giornalismo sportivo italiano insieme a scrittori prestati al giornalismo come Giovanni Arpino, Luciano Bianciardi, Mario Soldati. Nel panorama letterario attuale, caratterizzato dalla crisi dei generi e dalla scomparsa o dall’attenuarsi delle rigidità che separavano la letteratura “alta” da quella popolare e dal giornalismo, l’ostracismo nei confronti dello sport sembra (fortunatamente) in via d’estinzione anche da noi: attendiamo con fiducia che uno scrittore italiano scriva finalmente, con passione, competenza e convinzione, una grande storia di sport. Nel frattempo, contentiamoci di quello che abbiamo, che dopo tutto non è poco: scrittori come Calvino, Berto, Rea, Soldati, Benni, ospitati insieme a grandi autori stranieri in questa antologia, testimoniano che, adeguatamente motivati e ispirati, anche gli italiani sanno produrre avvincenti pagine di narrativa sportiva.

L'apparato didattico

Il percorso didattico, proposto alla fine di ogni lettura, non intende obbligare il docente alla specifica attività né tantomeno sostituirlo. Esso si presenta quale suggerimento, una ipotesi di analisi e ricerca.

La sezione Leggere e capire fornisce alcune informazioni sul contesto storico-letterario cui appartengono gli autori di questa antologia, con attenzione al ruolo che molti di essi hanno svolto, con la loro opera, nell'ambito letterario di appartenenza.

La voce Approfondimenti, non sempre presente, contiene in alcuni casi informazioni su generi letterari; in altri spiega la genesi di un'opera rispetto alla biografia di uno scrittore, oppure riporta episodi legati alla sua formazione. Le Tecniche narrative, accluse ai primi racconti, introducono nozioni essenziali per avviare il discente all'analisi strutturale dei testi.

La sezione Lavoriamo sul testo richiama l'attenzione sui meccanismi narrativi dei racconti; guida poi il discente alla comprensione delle vicende narrate (Vicenda), allo studio dei Personaggi, all'analisi dei Meccanismi della narrazione. La voce Linguaggio offre spunti per osservazioni stilistico-espressive.

Correda l'apparato didattico la voce Invito alla ricerca e produzione con spunti per approfondimenti sul tema della lettura o su altri a questo correlati e tracce per la produzione scritta degli alunni.



SEZIONE 3

NELLA LEGGENDA

Mario Tobino	<i>La grande partita Viareggio-Lucca</i>
Mario Soldati	<i>Il campione</i>
Enzo Ferrari	<i>Nuvolari</i>
Oswaldo Soriano	<i>Il rigore più lungo del mondo</i>

Lo sport è, sotto certi aspetti, la versione contemporanea di ciò che nell'antichità era il mito: non per nulla si parla di "imprese" sportive e di "eroi" dello sport. Il campione che conquista la vittoria mette in moto nel pubblico un meccanismo di identificazione che trasforma l'atleta in un eroe popolare, in un simbolo di riscatto e di rivincita sulle delusioni e le amarezze della realtà.

Se poi a queste caratteristiche "genetiche" del gesto sportivo si aggiunge il bisogno di fantastico e di straordinario che, in un mondo razionalizzato e meccanizzato come il nostro, si avverte con sempre maggiore intensità, è facile comprendere perché gli eventi e i protagonisti dello sport offrano così copioso materiale al sorgere di una vera e propria "epica moderna", i cui cantori sono i giornalisti sportivi che diventano, come gli antichi aedi, gli interpreti dell'immaginario collettivo.

Come giudicare questa dimensione "epica" dello sport? Senza dubbio in modo positivo, perché essa permette di soddisfare quell'attitudine all'evasione nel fantastico che è una componente non eliminabile della natura umana e offre inoltre la possibilità, oggi sempre più rara, di riconoscersi in una memoria storica e in radici comuni: entrate in crisi le forme tradizionali di aggregazione, la leggenda sportiva è rimasta una delle ultime occasioni di manifestare una coscienza collettiva fondata su una condivisione di valori e su un comune sentimento della vita.

Enzo Ferrari
NUVOLARI



Tazio Nuvolari è stato uno dei più grandi campioni automobilistici di tutti i tempi, protagonista di imprese memorabili e inventore di uno stile di guida tanto spericolato quanto tecnicamente inappuntabile. Ma dalle memorie dell'amico Enzo Ferrari emerge anche la figura di un uomo colpito dal destino, tormentato dal dolore incancellabile per la morte prematura dei figli, tanto da far sospettare che alla base del suo leggendario coraggio ci fosse un inconscio desiderio di morte. Insomma, la grandezza che nasce dalla sventura, secondo il tipico modello dell'eroe romantico.

*Enzo Ferrari (1898-1980) è stato il fondatore dell'omonima scuderia di macchine da corsa, a cui si è affiancata, nel 1947, la fabbrica automobilistica che ha reso il suo nome celebre in tutto il mondo. Geniale e polemico, volitivo e irruente, Ferrari è stato protagonista di una vita di straordinaria intensità, da lui stesso raccontata con vivace piglio giornalistico nel volume autobiografico *Le mie gioie terribili* (1963).*

da ENZO FERRARI, *Le mie gioie terribili*, Capelli, Bologna, 1963.



P. CODIGNATO, *Fiat*



Il mio primo incontro con Nuvolari risale al 1924. Fu davanti alla basilica di Sant'Apollinare in Classe, sulla strada ravennate, dove avevano messo i box per il secondo circuito del Savio¹.

Erano i tempi di Brambilla, di Malinverni, di Materassi, di Balestrero, di Weber². Alla partenza, ricordo, non avevo dato troppo credito a quel magrolino, ma durante la corsa mi accorsi che era l'unico concorrente capace di minacciare la mia marcia. Io ero sull'Alfa 3 litri, lui su una Chiribiri. E in quest'ordine tagliammo il traguardo. La medesima classifica si ripeté una settimana dopo al circuito del Polesine. Così diventammo amici.

Cinque anni dopo Tazio Nuvolari entrò nella Scuderia Ferrari, della quale doveva divenire in breve il portabandiera. Già allora era quell'uomo spiccio e caustico³ che in seguito pochi amici poterono conoscere nell'intimo. Ricordo una Targa Florio, nel 1932, quella che doveva vedere un suo memorabile trionfo, permettendogli di stabilire un primato che soltanto vent'anni dopo, nel '52, sarebbe stato superato. Alla



1 *Savio*: fiume che nasce dal monte Fumaiolo e si getta nell'Adriatico presso Ravenna.

2 *Brambilla... Weber*: corridori automobilistici degli anni Venti.

3 *caustico*: dotato di spirito mordace e polemico.

partenza da Modena⁴, nel salutarlo, gli dissi che gli avevo fatto prendere il biglietto di andata e ritorno. Mi rispose: “Dicono tanto che sei un bravo amministratore, ma mi accorgo che non è vero. Dovevi farmi prendere solo il biglietto di andata, perché quando si parte per una corsa bisogna prevedere la possibilità di tornare in un baule di legno”⁵.

Mi aveva chiesto, per quella spedizione in Sicilia, un meccanico che pesasse poco, come lui, e magari anche meno.

Si sa che la Targa Florio⁶, come la Mille Miglia di allora, si doveva correre in coppia. Così gli presentai Paride Mambelli, un adolescente forlivese che mi aveva proposto Gigione Arcangeli. Tazio guardò il ragazzo, gli chiese seccamente se avesse paura di fare la corsa al suo fianco, infine lo consigliò di stare attento alle sue grida, ch'egli avrebbe lanciato ogni volta gli toccasse d'abbordare una curva troppo forte, così da prevedere un'uscita di strada. A ogni grido, Paride avrebbe dovuto buttarsi sotto il cruscotto, perché la céntina⁷ di sostegno potesse proteggerlo in caso di capovolgimento.

Al ritorno da Palermo, chiesi a Paride com'era andata, ed egli candidamente rispose: “Nuvolari ha cominciato a gridare alla prima curva e ha finito all'ultima. Così sono rimasto rannicchiato lì sotto per tutta la gara”.

Ma un altro episodio di Targa Florio mi ricorda un aspetto poco noto del grande campione: un Nuvolari patetico e imprevedibile. Era in allenamento con Campari, gli faceva da passeggero. A una curva trovarono del brecciolino⁸ gettato sul catrame fresco, slittarono e uscirono di strada. Campari⁹ fece in tempo a gettarsi fuori, Nuvolari precipitò

4 *Modena*: a Maranello, in provincia di Modena, aveva ed ha sede la scuderia Ferrari.

5 *in... legno*: in una bara, a causa di un incidente mortale.

6 *Targa Florio*: storica corsa automobilistica che si disputa in Sicilia su circuito stradale.

7 *céntina*: sbarra, asse di metallo o di legno di particolare robustezza.

8 *brecciolino*: ghiaia fine.

con la macchina per una scarpata profonda una trentina di metri. Dopo il tonfo, un silenzio pauroso. Campari, illeso, si mise a gridare: “Tazio, Tazio!” calandosi fra sassi e cespugli. Quel silenzio lo metteva in orgasmo.

Arrivò fino in fondo, guardò nella macchina sconquassata: Tazio non c’era. “Tazio, in dov’è che te set?”¹⁰ gridò disperato. E l’omarinò spuntò, finalmente, dall’erba medica, col dito sul labbro per imporgli silenzio: “Zitto” disse “che c’è un nido di quaglie, e i quagliotti appena nati. Vieni a vedere”.

Non aveva dimenticato di essere la più celebrata doppietta¹¹ del suo paese.

Nuvolari, a differenza di quasi tutti i piloti di ieri e di oggi, non ha mai sofferto per l’inferiorità del mezzo, non è mai partito battuto, ha sempre lottato leoninamente¹² anche per il settimo, il decimo posto in classifica. Questa sua passione, questo suo orgoglio indomito furono compresi dalle folle, e da essi nacque il mito. Ma non solo il pubblico seppe apprezzare queste doti dell’uomo: il giorno in cui scomparve Rosemeyer, alfiere dell’Auto Union, la casa germanica fece appello a Tazio per avere la certezza di riconfermare la propria supremazia. E Tazio dimostrò anche su quella macchina non ortodossa¹³ le sue possibilità di assimilatore, la sua superiore sensibilità. Ma non dimenticò di essere italiano: molti ricordano ancor oggi la sua maglietta di un giallo stinto, io ricordo soprattutto quel suo nastrino tricolore al collo, mai lasciato nella valigia.

Più volte mi sono sentito chiedere: ma che cosa aveva di speciale lo stile di guida di Nuvolari, che cosa aveva di diver-

9 *Campari*: Giuseppe Campari, altro asso del volante di quegli anni.

10 *in... te set?*: in dialetto romagnolo, “dov’è che sei?”.

11 *la... doppietta*: il più famoso cacciatore.

12 *leoninamente*: con un coraggio da leone.

13 *non ortodossa*: innovativa (le Auto Union furono le prime vetture a montare il motore in posizione posteriore).

so? Su questo famoso stile se ne sono dette e scritte di tutti i colori; succede del resto sempre così, quando un uomo arriva ai limiti dell'impossibile: si impadronisce di lui il mito, e allora, se faceva il pugilatore, si racconta che sapeva uccidere un toro con un pugno, e se faceva il pilota, che faceva le curve su due ruote.

Anch'io, dopo le prime gare combattute con lui, cominciai a chiedermi che cosa avesse di speciale lo stile di quell'ometto smilzo e serio, il cui valore si rivelava di regola tanto più alto quanto maggiore era il numero di curve – che lui chiamava “risorse” – di un percorso. Così un giorno, alle prove sul Circuito delle Tre Province, nel 1931, gli chiesi di portarmi a fare un tratto sull'Alfa 1750 che la mia scuderia gli aveva affidato. Era la prima volta che Nuvolari veniva a quella corsa, ed era guardingo perché mi aveva visto al volante di un'Alfa di tipo nuovo, una 2300 otto cilindri, più potente della sua. Comunque non fece obiezioni: “Sali”, mi disse. Alla prima curva ebbi la sensazione precisa che Tazio l'avesse presa sbagliata e che saremmo finiti nel fosso, mi sentii irrigidire nell'attesa dell'urto. Invece ci ritrovammo all'imbocco del rettilineo successivo con la macchina in linea. Lo guardai: il suo volto scabro¹⁴ era sereno, normale, non di chi è fortunatamente scampato a un testacoda. Alla seconda e alla terza curva l'impressione si ripeté. Alla quarta o alla quinta cominciai a capire: intanto, con l'occhio di traverso, avevo notato che per tutta la parabola Tazio non sollevava il piede dall'acceleratore, e che anzi lo teneva a tavoletta¹⁵. E di curva in curva scoprii il suo segreto. Nuvolari abbordava la curva alquanto prima di quello che l'istinto di pilota avrebbe dettato a me. Ma l'abbordava in un modo inconsueto, puntando cioè, d'un colpo, il muso della macchina contro il mar-

¹⁴ *scabro*: scavato, severo.

¹⁵ *a tavoletta*: con il pedale premuto fino in fondo.

gine interno, proprio nel punto dove la curva aveva inizio. A piede schiacciato – naturalmente con la giusta marcia ingranata prima di quella sua spaventevole “puntata” – faceva così partire la macchina in *déravage*¹⁶ sulle quattro ruote, sfruttando la spinta della forza centrifuga, tenendola in strada con la forza traente delle ruote motrici. Per l’intero arco, il muso della macchina sbarbava¹⁷ la cordonatura interna, e quando la curva terminava e si apriva il rettilifo, la macchina si trovava già in posizione normale per proseguire diritta la corsa, senza necessità di correzioni. Ricordo che mi abituai ben presto a questo esercizio, vedendoglielo fare con tanta regolarità, ma ogni volta mi pareva di precipitare nel vagoncino di un ottovolante e di ritrovarmi fuori dal tuffo con quella specie di stupore che tutti abbiamo provato.

La corsa, comunque, e nonostante la mia macchina più potente, fu sua: lui primo e io secondo a 32” e 9/10. Dopo l’arrivo, Tazio mi disse: “Per batterti mi hai costretto a lavorare come fino a ora non avevo mai fatto”. E gli fece eco il suo meccanico, quel Decimo Compagnoni che sarebbe divenuto negli anni successivi un personaggio pressoché leggendario, quale “meccanico di Nuvolari”. “E io” disse, “non mi sono preso mai tanta paura come oggi”.

Quella manovra in curva era possibile, allora, per due ragioni principali: le ruote non erano, come oggi, indipendenti, e le gomme erano gonfiate a pressioni assai più alte. L’incredibile *déravage* poteva così venire determinato con una sola, calcolata sterzata iniziale. Nessuno, comunque, riuscì anche allora a riprodurre “la curva” di Tazio Nuvolari. Molti si avvicinavano alla sua tecnica, provando e riprovando, ma nelle curve più dure finivano per sollevare il piede, tele-

16 *déravage*: termine francese che significa “scivolata”, “slittata”.

17 *sbarbava*: sfiorava.

grafando¹⁸ con l'acceleratore: nessuno, ripeto, osava la "tavoletta" come Tazio.

Probabilmente nessuno accoppiava come lui una così elevata sensibilità della macchina a un coraggio quasi disumano.

Più tardi, quando le sospensioni si fecero indipendenti e i pneumatici si gonfiarono a pressioni medie, anche Nuvolari non poté più derapare in un modo tanto acrobatico. Tuttavia qualcosa gli rimase: continuò a puntare l'interno della curva con la decisione di sempre, lasciandosi partire in *dérapage*, questa volta correggendo il volante con pochi colpi decisi, e non più schiacciando il piede sistematicamente a tavoletta. La sua tecnica rimase comunque fino all'ultimo un prodigio insuperato dell'istinto ai limiti delle possibilità umane e delle leggi fisiche. Tanto che, in quarant'anni di corse, io l'ho vista attuare da un solo altro pilota: Stirling Moss¹⁹.

Passarono gli anni e Tazio restò per me l'amico, anche se ci vedevamo con minore frequenza. Quando nel 1947 una macchina col mio nome iniziò l'attività agonistica, venne e mi disse: "Ferrari, sono pronto". Sempre Ferrari mi aveva chiamato, mai per nome.

L'ultimo nostro momento di comune passione fu in quella memorabile Mille Miglia del '48, quando Nuvolari travolse tutti con un fantastico volo da Brescia giù e su fino a Reggio Emilia. Lo attendevo per il rifornimento a Villa Ospizio. La rottura del perno di una balestra lo privò di una luminosissima vittoria, che più di chiunque altro aveva sognato e meritato. Su un letto dell'ospitale canonica²⁰ gli dissi: "Coraggio Tazio, sarà per il prossimo anno". Mi rispose: "Ferrari,

18 *telegrafando*: alternativamente, premendo e alzando il pedale.

19 *Stirling Moss*: grande campione inglese degli anni Cinquanta.

20 *su... canonica*: ritiratosi dalla gara, il pilota aveva trovato accoglienza in casa del parroco del paese per un breve riposo.

giornate come questa, alla nostra età, non ne tornano molte; ricordatelo, e cerca di gustarle fino in fondo, se ci riesci”.

In queste parole, che forse erano una umile confessione, era nascosto il dramma di quell'uomo fatto d'un sol fascio di nervi, il dramma di un padre che aveva visto morire entrambi i suoi figli adorati e che invano sperava di non dover attendere la morte in un letto.

Era un solitario, un uomo amareggiato per la crudeltà con cui il destino lo aveva colpito negli affetti più profondi, tuttavia, e non suoni irriverente questa mia osservazione, non cessò mai dall'essere un sagace regista di se stesso²¹. Pochi come lui conobbero la folla, capirono quello che la folla voleva, seppero alimentare il proprio mito. Ogni suo atto, ogni suo gesto era previsto e calcolato, pur negli spasimi di una vita di atleta lanciato agli estremi rischi. Arrivò fino al punto di stabilire, nel proprio testamento, il giro che la folla di visitatori delle sue spoglie mortali avrebbe dovuto compiere nel giardino della sua casa.

Non appena mi giunse la notizia della sua fine partii per Mantova. Era un caldo pomeriggio d'agosto: l'11 agosto 1953. Nella fretta, mi persi in un dedalo di strade sconosciute della città. Scesi di macchina, chiesi a un negozio di stagnino la via per villa Nuvolari. Ne uscì un anziano operaio, che prima di rispondermi fece un giro intorno alla macchina, per leggere la targa. Capì, mi prese una mano e la strinse con calore.

“Grazie d'essere venuto” mi bisbigliò. “Come quello là non ne nasceranno più”.

21 *sagace... stesso*: un abile organizzatore della propria carriera.

A P P R O F O N D I M E N T I

Il fascino della velocità

A partire dall'inizio del Novecento, un nuovo parametro entra a far parte della scala di valori con cui l'opinione comune misura e apprezza le manifestazioni della realtà: la velocità. Il mondo preindustriale non aveva considerato la velocità come una caratteristica positiva in sé, avvertendone piuttosto i rischi e la fondamentale forzatura rispetto all'ordine naturale delle cose: miti, leggende e culture del mondo antico presentano sempre la velocità come una forma di follia che conduce inevitabilmente a esiti disastrosi; bisogna quindi giungere all'età contemporanea e all'affermarsi della civiltà delle macchine per vedere abbandonata la diffidenza nei confronti della velocità, che comincia invece a venire esaltata e glorificata quasi fosse una nuova religione: nel *Manifesto del futurismo*, uscito nel 1901, Filippo Tommaso Marinetti scrive: "La magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova: la bellezza della velocità"; lo stesso Marinetti sarà autore, nel 1908, di una brutta ma significativa ode *All'automobile da corsa*, in cui fra l'altro si legge:

"Veemente dio d'una razza d'acciaio / Automobile ebbra di spazio / che scalpiti e fremiti d'angoscia / rodendo il morso con striduli denti...". Navi a vapore, treni, aerei, rendono accessibile a tutti la sperimentazione diretta del nuovo mito, che modifica radicalmente la percezione del tempo, i ritmi della vita, il senso stesso dell'esistenza: i cicli naturali (il giorno e la notte, le stagioni, le fasi lunari, il movimento delle costellazioni) che per millenni avevano orientato e scandito la vita dell'uomo vengono stravolti e sostituiti da ritmi artificiali fondati sulla velocizzazione e sul risparmio del tempo. Il fenomeno, iniziato con i primi anni del Novecento, non ha cambiato di segno con il procedere del secolo, anzi si è ulteriormente rafforzato, dando luogo a un vero e proprio culto: chi non è veloce nel pensiero, nella percezione, nell'azione, chi non accetta la velocità come misura base del valore, è oramai fuori dalla logica del mondo contemporaneo, che è giunto addirittura, nella sua frenetica ricerca di rapidità e immediatezza, a cancellare il passato e il futuro e a concentrare la vita nell'esperienza dell'attimo, del presente assoluto che ha valore solo nel momento in cui si manifesta per poi immediatamente scomparire. La

velocità, dunque, è oggi un valore non solo tecnologico o legato al mondo delle competizioni automobilistiche, ma un preciso dato culturale su cui si modella la nostra civiltà. Certo, sarebbe facile fare del moralismo e rimpiangere i tempi felici in cui la vita scorreva tranquilla e armoniosa, nel rispetto dei grandi cicli della natura, saldamente fondata sulla tradizione e aperta su un futuro che, per la lentezza del suo avvicinarsi, appariva meno minaccioso e imprevedibile. Ma, a parte il fatto che è tutto da dimo-

strare che quei tempi siano veramente esistiti, i lodatori del passato non devono dimenticare che nel mondo preindustriale la mortalità infantile, le grandi epidemie, le carestie, l'ignoranza caratterizzavano la vita di gran parte dell'umanità. Il travolgente sviluppo del Novecento, fondato anche sulla velocità come fattore trainante, ha in gran parte eliminato (almeno nel mondo industrializzato) queste piaghe: certo, si sono pagati dei prezzi, ma, a conti fatti, si può dire che il cambio sia stato vantaggioso.

TECNICHE NARRATIVE

Letture reale e letture ideale

Come abbiamo visto nella scheda precedente, in un testo narrativo è possibile istituire un confronto fra autore reale e autore implicito; simmetricamente, è anche possibile compiere la stessa operazione rispetto al lettore, e procedere a un confronto fra lettore reale e lettore ideale. Con quest'ultima espressione si intende la definizione di un modello astratto di lettore che è presupposto dalle caratteristiche di un testo. In altre parole, per esempio, se un testo contiene sequenze particolarmente crude di violenza e di perversione, il suo lettore idea-

le non sarà certo un bambino; oppure, se un testo presenta una veste formale particolarmente raffinata e complessa, il suo lettore ideale dovrà possedere un bagaglio culturale adeguato all'impegno. In senso più generale, ogni scrittore, quando inizia un libro, ha in mente una figura di lettore ideale a cui si rivolge e per cui scrive. È evidente che, quanto più lettore reale e lettore ideale tendono a coincidere, tanto più la lettura avrà un esito soddisfacente (il libro "piacerà"); al contrario, se le due figure tendono a diversificarsi, non scatterà quel processo di identificazione con il testo che è all'origine del "piacere della lettura", e il libro risulterà noioso e povero di significato.

La vicenda

1. Dove e quando avvenne il primo inccontro fra Enzo Ferrari e Tazio Nuvolari?
2. Che cosa obiettò Nuvolari quando Ferrari gli consegnò il biglietto di andata e ritorno per la Sicilia, dove si correva la Targa Florio?
3. Nuvolari era un grande appassionato di caccia: quale episodio raccontato da Ferrari lo rivela?
4. Descrivi lo stile di guida di Nuvolari e il suo particolarissimo modo di affrontare le curve.
5. Oltre che per la Ferrari, per quali altre scuderie corse Nuvolari?
6. Quale sventura aveva colpito Tazio Nuvolari?
7. Quale fu il suo carattere?
8. Come fu accolto Enzo Ferrari quando si recò ai funerali dell'amico?

I personaggi

Nella personalità di Tazio Nuvolari, Ferrari concentra evidentemente le caratteristiche umane che egli considerava le più degne di stima e di rispetto. Si tratta di qualità che delineano un personaggio di altri tempi, soprattutto se la figura di Nuvolari viene comparata allo stereotipo attuale del pilota di Formula Uno.

1. Quali sono a tuo avviso le qualità ammirate da Ferrari che oggi sarebbero piuttosto considerate limiti o difetti?
2. Quali differenze noti fra il personaggio di Nuvolari e quello di un grande campione dell'automobilismo di oggi?

Il linguaggio

Ogni parlante seleziona all'interno del "codice lingua" alcune varietà e modalità d'uso a cui gli studiosi hanno dato il nome di registri. In altri termini, pur usando sempre lo stesso strumento di comunicazione, cioè la lingua italiana, ognuno di noi adatta le sue scelte espressive all'interlocutore che ha di fronte, così che, per esempio, chiederemo la stessa informazione in modo diverso (con "registri" diversi) a seconda che ci rivolgiamo a un amico, a un estraneo, a un'autorità, a un subordinato ecc. La principale di-

stinzione che possiamo cogliere fra le numerosissime varietà di registri consentite dalla lingua è quella che contrappone un registro informale a uno formale. Il primo presenta un lessico di uso comune, una sintassi semplice e un'impostazione soggettiva del discorso; il secondo, al contrario, adotta un lessico ricercato, una sintassi complessa e tende a universalizzare i suoi enunciati dando loro un valore generale. All'interno poi di queste due categorie si possono individuare altre varietà di registri. Per esempio, nel registro informale possiamo distinguere il colloquiale, il popolare, il volgare; così come il registro formale si articola in letterario, burocratico, tecnico. Una corretta scelta del registro è fondamentale per conferire alla comunicazione il massimo grado di appropriatezza e di intelligibilità.

Qual è il registro linguistico prevalente nel testo di Ferrari? Formale o informale? Letterario o colloquiale? Vi sono esempi di registro popolare? E di registro tecnico?

I meccanismi della narrazione

Indica le caratteristiche che, secondo te, dovrebbero essere possedute dal lettore ideale di questo brano (tenendo presente la definizione di "lettore ideale" che abbiamo dato in questa stessa scheda alla voce *Tecniche narrative*). Utilizza lo schema che segue:

	<i>caratteristiche del lettore ideale</i>
sexso
età
professione
livello culturale
estrazione sociale
interessi

Invito alla ricerca e produzione

Il libro da cui è tratto il brano che hai appena letto è stato scritto da Enzo Ferrari sotto forma di intervista a se stesso, e quindi è costituito da una serie di risposte ad altrettante domande. Prova anche tu a costruire una intervista immaginaria a un personaggio famoso (oppure, se vuoi seguire l'esempio di Ferrari, a te stesso).