

Letture a s/cartamento ridotto

Per una rete di biblioteche sotterranee

di Marilena Cortesini, Luca Ferrieri, Franco Galato

I. OSSERVAZIONI SULLA LETTURA "SOTTERRANEA"

I.1 Avvertenza

Il progetto risponde a una funzione di stimolo. Pur essendo perfettamente realizzabile, non entra nei dettagli necessari alla sua realizzazione, salvo quelli generali.

Esso si pone essenzialmente questi obiettivi:

- a) contribuire alla scoperta, alla valorizzazione, al *riuso* di spazi e tempi di intensa ma distratta frequentazione collettiva;
- b) disegnare la mappa sotterranea della città e delle sue letture, evidenziandone la corrispondenza;
- c) contribuire a un lavoro di etnologia metropolitana — il cui abbozzo, tracciato da Marc Augé (*Un etnologo nel metro*, Milano, Eleuthera, 1992) non è stato significativamente ripreso — e ad uno di sociologia della lettura (disciplina non sempre adeguatamente considerata, se non la si riduce ad un lancio caleidoscopico di cifre statistiche, spesso gettate come fumo negli occhi degli investigatori più attenti);
- d) non tanto promuovere la lettura, compito che preferiamo perseguire trasversalmente, opponendo all'eccesso di enfasi una riservata nonchalance, quanto strappare territori finora abbandonati alle attività di sussistenza e di trasporto, ricavandone quote e "interzone" da dedicare alla lettura, intesa nel senso più aperto ed eclettico che si possa immaginare. Le particolari piste di connessione tra individualità e socialità, tra cultura e intrattenimento sono oggetto di qualche schizzo successivo.

I.2 "Sui treni per salvarsi leggevano"

La rivoluzione nella concezione spaziale e temporale del mondo indotta dalle ferrovie ha avuto, come è stato spesso notato, importanti riflessi sulla lettura. Il dato singolare è che oggi siamo in presenza di un fenomeno "di ritorno" per cui proprio il venir meno di quelle specificità che rappre-

sentarono la grande novità del "cavallo a vapore" consente la riproposizione di pratiche interstiziali di lettura con motivazioni opposte. Per spiegarci: al suo apparire il treno abbattè le distanze e i tempi di viaggio, avvicinando improvvisamente città che erano separate da giornate avventurose o interminabili di trasbordo. Nello stesso tempo esso abolì il clima di comunanza, conversazione e familiarità che il viaggio in carrozza consentiva, sostituendolo con un rapporto anonimo, tendenzialmente massificato, con passeggeri sconosciuti. La pratica della lettura in treno, diffusa fin dalle origini, risponde a un doppio *stato di necessità*: a) quello di supplire a una conversazione divenuta rarefatta e convenzionale; b) quello di reagire allo scorrere del paesaggio fuori dal finestrino che si fa terribile (per la velocità) e poco decifrabile (per la distanza). La leggibilità che il paesaggio perde, appiattendosi e monotonizzandosi, viene guadagnata da altri testi (libri, persone, gesti).

"Sui treni, per salvarsi, leggevano. Linimento perfetto. La fissa esattezza della scrittura come sutura di un terrore. L'occhio che trova nei minuscoli tornanti dettati dalle righe la nitida scorticatoia per sfuggire all'indistinto flusso di immagini imposto dal finestrino. Vendevano, nelle stazioni, delle apposite lampade, lampade per la lettura. Si reggevano con una mano, descrivevano un intimo cono di luce da fissare sulla pagina aperta. Bisogna immaginarselo. Un treno in corsa furibonda su due lame di ferro, e dentro il treno un angolo di magica immobilità ritagliato minuziosamente dal compasso di una fiammella. La velocità del treno e la fissità del libro illuminato. L'eternamente cangiante multiformità del mondo intorno e l'impietrito microcosmo di un occhio che legge. Come un nocciolo di silenzio nel cuore di un boato". (A. BARICCO, Castelli di rabbia, Milano, Rizzoli, p. 59)

Oggi l'inflazione velocistica e la comparsa di mezzi di trasporto più rapidi del treno ha riclassificato quella prima rivoluzione spazio-temporale e il treno appare un mezzo relativamente "lento". La lettura cui esso rimanda appare quindi connessa non tanto alla velocità quanto alla lentezza: il viaggio in ferrovia consente di avere del tempo per leggere, in posizioni comode e anche rilassate. La lettura cessa di essere uno stato di necessità e diviene una scelta. Nello stesso tempo il treno continua ad offrire altri due requisiti che si rivelano consustanziali alla pratica di lettura: a) quello di rappresentare un universo parallelo, in movimento rispetto alla "terraferma", il che produce degli scorrimenti percettivi e immaginari dal finestrino al libro con tutti i possibili effetti di una "teoria relativistica della lettura"; b) quello di generare una sospensione dell'esperienza ordinaria. Il treno e il libro si fanno luogo (anche metaforico) di avventura.

I.3 Il mondo in uno scompartimento

Il viaggiatore si accomoda sulla poltrona, appoggia la nuca alla parte alta dello schienale, può persino distendere un po' le gambe e stracchiarsi appena appena, prima di essere preda di quella leggera emozione che dalla pancia sale, chiude un po' la gola e si irradia alle braccia che non si sa come occupare.

Arrivano i compagni: riti di accomodamento, scelte at- ➤

tente dei posti più adatti alle attività a cui dedicarsi nel tempo che seguirà. È l'attimo prima della partenza: le voci confuse e sovrapposte, i rumori di fondo sovrastati dal gracchio incomprensibile dell'altoparlante, arrivano attutiti da dietro il vetro; dentro l'aria è calda, le voci basse e i rumori sembrano lontani. Ai primi sussulti della "macchina", comincia a frusciare la carta, si sgrana un tempo "sospeso" tra la stazione di partenza e quella di arrivo che il viaggiatore si prepara ad occupare: chi si incanta guardando il paesaggio che scorre dal finestrino, chi si perde nell'immagine fantastica sulle possibili vite dei compagni di scompartimento e chi si immerge nella lettura. Mentre il resto il mondo sta fermo, si muove e si anima l'universo di lettura del viaggiatore cullato e ritmato dalla musica sincopata del treno.

I.4 Il treno si inabissa...

Quando il treno si sprofonda nelle viscere della città per rinascere come metropolitana, esso conserva alcune delle sue caratteristiche originarie perdendone altre e acquisendone di completamente nuove. Mantenendo le caratteristiche spaziotemporali di luogo altro e sospeso, esso recupera nuovamente la categoria di velocità (è il mezzo più veloce per attraversare la città), ma questa velocità ora si atomizza frammentandosi in una successione di accelerazioni e fermate assai prossime l'una all'altra (e di cui però solo due assurgono ad un ruolo di marcatempo e di destinazione: quella di partenza e quella di arrivo). Il tempo dischiuso dal viaggio in metropolitana è dunque un tempo molto più frammentato, segnato da intervalli regolari, ritmici, da bagliori e oscurità, che si succedono in sequenza.

La *crisi panoramica* cui già il viaggio in treno si era esposto raggiunge la sua dissoluzione finale: fuori dal finestrino non c'è proprio niente da vedere, e il paesaggio diviene forzatamente quello interno (la carrozza) o quello interiore (il proprio rimuginare fantastico o memorativo, la lettura).

Nello stesso tempo, con la scomparsa dello scompartimento, il viaggio metropolitano registra due ulteriori trasformazioni: in senso proletario-transumante, con il ritorno a una carrozza unica, com'era nelle terze e quarte classi dei treni di un tempo, che viaggiavano, non a caso, con i convogli merci; e in senso di quell'affollamento e quella scomodità che sostituiscono il relativo agio della poltrona ferroviaria e hanno importanti ripercussioni prossemiche. In metropolitana c'è meno distanza fisica tra un passeggero e l'altro e più distanza interiore. Il disagio prodotto dal contatto con gli altri induce una situazione di maggiore isolamento: ognuno si ritira dentro di sé e l'occhio mette a fuoco una zona neutra e indistinta, apparendo perso nel vuoto.

"Verso la metà del secolo, la lettura durante il viaggio è un'abitudine culturalmente acquisita. In treno, la lettura è quasi diventata l'occupazione abituale — si constata in Francia all'annuale congresso di medicina del 1866 — e in misura tale che è raro vedere una persona appartenente a un determinato ceto sociale che, prima di mettersi in viaggio, non si procuri le letture necessarie per passare il tempo". (A. SCHIVELBUSCH, Storia dei viaggi in ferrovia, Torino, Einaudi, 1988, p. 67)

"... Pereira si accomodò in uno scompartimento dove c'era una signora che leggeva un libro. Era una signora bella, bionda, elegante, con una gamba di legno. Pereira si accomodò dalla parte del corridoio, visto che lei stava al finestrino, per non disturbarla, e notò che stava leggendo un libro di Thomas Mann in tedesco. Questo lo incuriosì, ma per il momento non disse niente, disse soltanto: buongiorno signora. Il treno si mosse alle undici e trenta e pochi minuti dopo passò l'insergente per fare le prenotazioni per il vagone ristorante. Pereira prenotò, sostiene, perché si sentiva lo stomaco in disordine e aveva bisogno di mangiare qualcosa. Il tragitto non era lungo, è vero, ma sarebbe arrivato tardi a Lisbona e non aveva voglia di cercarsi un ristorante, con quel caldo. Anche la signora con la gamba di legno prenotò per il vagone ristorante. Pereira notò che parlava un buon portoghese, con un lieve accento straniero. Questo aumentò la sua curiosità, sostiene, e gli dette il coraggio di fare il suo invito. Signora, disse, mi scusi, non vorrei sembrarle invadente, ma visto che siamo compagni di viaggio e che entrambi abbiamo prenotato il ristorante vorrei proporle di mangiare allo stesso tavolo, potremmo fare un po' di conversazione e forse ci sentiremo meno soli, è malinconico mangiare da soli, specialmente in treno, permetta che mi presenti, sono il dottor Pereira, direttore della pagina culturale del 'Lisboa', un giornale del pomeriggio della capitale. La signora con la gamba di legno fece un largo sorriso e gli tese la mano. Piacere, disse, mi chiamo Ingeborg Delgado, sono tedesca, ma di origine portoghese, sono tornata in Portogallo a ritrovare mie radici". (A. TABUCCHI, Sostiene Pereira, Milano, Feltrinelli, p. 70-71)

I.5 ... e poi riemerge

Divenendo metropolitana, il treno si è scavato la sua galleria sotto terra, ma in alcune tratte urbane esso improvvisamente riemerge. L'esperienza della risalita comporta una cesura molto netta nel viaggio metropolitano: non c'è passeggero, per quanto incallito habitué del tragitto che non rivolga uno sguardo al finestrino. Per un istante, che può essere lungo a piacere, la lettura, qualunque lettura si interrompe. Appare il paesaggio della periferia della metropoli: i caseggiati ammassati e a tratti separati da lembi di campagna abbandonata o recintata, miniaturizzata in orti in cui troneggiano casupole di legno ed eternit — monumenti del riuso domestico — disseminati di bidoni con riserve d'acqua, spesso ingentiliti da un piccolo pergolato per i pranzi di pasquetta o per le "scampagnate" estive. Sono le tenere reminiscenze di un recente passato agricolo, troppo frettolosamente abbandonato, una ripicca degli uomini allontanati con forza dalle campagne che ancora curano le loro labili radici.

Il treno è uscito dalla città e dai suoi sotterranei ed ora attraversa l'interregno, la zona di confine, la periferia; entra in territori metecici, in paesi sconnessi che del paese solo in rari casi hanno conservato almeno il cuore, circondati da una fioritura di centri commerciali, fabbriche, ipermercati, zone residenziali precise, con le tende da sole dello stesso colore, giardini ordinati senza anima; a intervalli spuntano villette dal minuscolo patio, con fazzoletti d'orti e giardini il cui *genius loci* è raffigurato da improbabili Biancaneve e nani (quasi mai sette).

Il treno prosegue veloce la sua corsa intersecando altre più antiche linee di binari, tagliando nuove campagne e sostando solo brevemente per deporre a frotte il suo carico di uo-

mini. Sono gli abitanti delle periferie e dei paesi che fanno da corona alla grande città, tornano con il loro giornale, con il loro libro in tasca, con la testa immersa a metà tra le acque tumultuose del viaggio, della giornata trascorsa e i cieli ventosi delle letture che li hanno accompagnati.

1.6 La metropolitana è la più grande biblioteca della città

Ha sostenuto Percec che la metropolitana di Parigi è diventata una grande biblioteca perché offre il vantaggio di poter programmare e calcolare, a ricorrenze quotidiane o periodiche, le proprie letture. È vero, naturalmente se si intende biblioteca nel senso più lato e meno togato possibile. Tuttavia, questa biblioteca lo è suo malgrado, ossia nulla facendo per facilitare e favorire tale attività cui è così naturalmente portata. Il progetto che presentiamo e che viene concretamente illustrato nella seconda parte di questo documento (cfr. 2. *Proposte operative*) risponde proprio a questa volontà: di rendere esplicita, perfettibile e tendenzialmente perfetta questa inclinazione naturale del metrò a farsi biblioteca.

La metropolitana rappresenta un importante scenario di opinioni, in cui quotidianamente testate di giornali diversi, con titoli contrapposti, si guardano (magari in cagnesco) da un sedile all'altro; in cui vengono sfoggiati diversi modi di vestire, di gestire, di parlare. La provocazione, l'esibizione di comportamenti e di gerghi ha un largo spazio nello scenario metropolitano. Così anche il voyeurismo, o semplicemente lo spirito di osservazione: la metropolitana è una grande vetrina e quando si vede qualcuno leggere è inevitabile che l'occhio corra a sbirciare il titolo del suo libro.

La congenialità tra lettura e metropolitana ha altri fattori al suo attivo: l'abitudine e ritualità dei comportamenti, ad esempio. Il viaggio nella sotterranea ha forti elementi di ripetitività imposta: tragitti, orari, compagnie. A questi il viaggiatore spesso aggiunge quelli dovuti alle proprie idiosincrasie, alle proprie paure o alle proprie preferenze (non passare da quel sottopassaggio, scegliere una certa scorcioia, osservare una vetrina, ecc.). Anche la lettura esige un rituale di comportamenti e di abitudini propiziatricie. E sia nel viaggio che nella lettura l'abitudine si accompagna alla trasgres-

"Il luogo in cui si legge, è il metrò. Questa potrebbe quasi essere una definizione. Mi stupisce che il Ministro della cultura, o il Sottosegretario che si occupa delle Università non abbiano ancora esclamato: 'Smettete, Signori, smettete di reclamare denaro per le biblioteche: la vera biblioteca del popolo, è il metrò!' (boato d'applausi sui banchi della maggioranza)."

"Dal punto di vista della lettura, il metrò offre due vantaggi, il primo è che un tragitto in metrò dura un tempo quasi perfettamente determinato (circa un minuto e mezzo per stazione): questo permette di calcolare i tempi delle proprie letture: due pagine, cinque pagine, un intero capitolo, secondo la lunghezza del percorso. Il secondo vantaggio è la ricorrenza bi-quotidiana e pentasettimanale del percorso: il libro cominciato il lunedì mattina sarà terminato il venerdì sera..." (G. PEREC, *Scrivere e leggere*, "Linea d'ombra", 5 (1987), 20, p. 48, ora in *ID., Pensare/classificare*, Milano, Rizzoli, 1989)

sione: sentieri inesplorati si affacciano tentatori, e il percorso programmato viene talvolta sconvolto da nomadismi e vagabondaggi. Perché negli inferi della metropolitana e delle biblioteche si trova davvero di tutto: annunci che parlano dai muri a lettere cubitali e messaggi proibiti, viaggiatori in ventiquattrore e giovani musicisti che improvvisano un concerto rock; bambini e barboni. Il metrò e la biblioteca non sono attraversati solo da persone frettolose, che hanno bisogno di arrivare in fretta da qualche parte (ad una fermata, a un'informazione): essi rappresentano anche l'ultimo rifugio del *flâneur*, che ha tanto tempo da perdere e un mondo da guadagnare.

1.7 Il primo e l'ultimo metrò

Nella geo-grafia dei flussi di transito lungo le reti metropolitane (che meriterebbero più adeguate indagini) due sono le correnti più significative, per il loro tasso simbolico e per il diverso carico di umanità viaggiante: quelle rappresentate dal *primo* e dall'*ultimo* metrò (il che non toglie, poi, come ha notato Augé, che ogni giorno ci sia, per un qualcuno tra noi, un *primo* e un *ultimo* viaggio in metropolitana). Il primo metrò è quello dell'alzataccia, della calata al lavoro: dalla periferia al centro, l'umanità condannata al quotidiano pendolarismo lavorativo si getta frettolosamente nella fornace. I volti esprimono contemporaneamente gli ultimi scampoli di sonno e l'accumulo energetico prima della giornata lavorativa. La lettura che si insinua in questa landa temporale non è più, come in Proust, la lettura del giornale che si beve con il caffè del mattino: è una lettura che ha perso ogni aura di privilegio e che succhia ogni tempo residuo, ogni frammento utile per l'informazione, per una pausa, per una tregua. L'utilitarismo di questa lettura è simmetrico a quello lavorativo: che neanche un istante vada perduto è la legge di accumulazione temporale che essa scandisce ad ogni fermata.

L'ultimo metrò non viaggia soltanto in senso contrario (dal centro alla periferia, dalla veglia al sonno). Esso accoglie un'altra umanità, figlia della notte, del consumo culturale, della dissipazione energetica. L'età media è più bassa e le letture sono più rare mentre il sonno che incombe è ancora più ottundente che alla mattina. Qualche lampo di paura, qualche adrenalina scossa. La giornata è alle spalle, e anche il divertimento, il cinema, il passaggio nel centro. La lettura residua è una lettura che è già stata, o non è ancora: a metà tra la malinconia e il sogno. L'ultimo metrò ripone il libro sulla banchina, e vi sostituisce un rito incubatorio, un rimuginare di letture passate e future che attendono il nuovo giorno.

1.8. La mappa della metropolitana, ovvero la lettura sotto/sopra

La città vista dalle sue viscere rivela spesso aspetti inconsueti, comunicazioni impreviste tra luoghi diversi o distanti, contaminazioni sociali e tribali, percorsi carsici. Con l'eliminazione delle fermate intermedie, caratteristica della geografia sotterranea, per cui le stazioni di transito divengono ➤

dei vuoti nomi, dei *flatus vocis*, la città assume una cartografia completamente nuova in cui ognuno disegna il suo percorso. Marelli-Pasteur è la linea retta del lavoro, il trapianto traumatico dal letto al loculo lavorativo; ma l'allungo a Duomo disegna un'eventualità tutta festiva, un randagismo bighellonesco (o viceversa). La mappa della città disegnata dal metrò è una città all'incontrario, è una città rimessa con i piedi per terra, anzi sotto terra. Le linee che la attraversano restituiscono una mappa reticolare e geometrica che ricorda l'ossatura di un catalogo "a faccette". La metropolitana (come la biblioteca) è un indicatore della qualità urbana, ed entrambe fungono anche da rivelatore di ciò che non funziona: di sopra la città è linda, ma sotto è una pattumiera, o viceversa: sotto ti orienti, sopra ti perdi. È una città europea che ha biblioteche da terzo mondo? È nei sotterranei che si vede la solidità delle fondamenta.

La lettura vista da sotto è quella a cui è stata grattata via la patina di obbligatorietà o di buona educazione. È vero che la lettura metropolitana come quella ferroviaria nasce storicamente da un deficit di comunicazione: si legge perché non c'è molto da dire (al proprio vicino) e c'è pochissimo da fare (si aspetta l'arrivo a destinazione). È vero che essa nasce da una condizione di isolamento o da un atteggiamento di difesa: si legge perché non si può fare conversazione, si legge per evitare di fare conversazione. Ma la lettura ha di peculiare che riesce a contraddirsi con grande felicità e a realizzare improvvise metamorfosi. Così dalla solitudine e dall'isolamento nascono più profonde occasioni di comunicazione e socialità ("Anche lei legge questo libro? Che coincidenza! Io l'ho trovato bellissimo"). Così la lettura maleducata (quella a cui nessuno ha insegnato nulla, o quella "alla faccia di") diventa una lettura squisita perché nessuno ce l'ha imposta o l'ha messa su un piedestallo.

Chi legge in metrò lo fa per tanti motivi, ma spesso ciò che legge origina da sue personalissime scelte, talvolta da suoi privati opportunismi ed equilibrismi. Un viaggio negli inferi, nei gironi della lettura sommersa potrebbe portare a grandi sorprese, potrebbe essere uno di quei viaggi nel "paese della lettura reale" che così raramente viene compiuto. Qui ci accontentiamo di un primo schizzo di questi gironi sommersi.

1.9 I gironi della lettura metropolitana

a) La *lettura del giornale* la fa naturalmente da padrona, favorita dalla riduzione del formato e dalla crescente maneggevolezza dei tabloid. In questo girone si pratica molto anche la *lettura obliqua*, l'occhio che plana sulle spalle del vicino per sbirciare un titolo, un annuncio. La lettura rubata in metropolitana è il corrispettivo del salto del portello: si legge senza pagare il giornale, si viaggia senza pagare il biglietto (ma sempre meno, i controlli sono sempre in agguato).

b) La *lettura della rivista*, specialistica, di attualità, di moda è egualmente diffusa, ma invoglia meno alla pirateria rispetto a quella del giornale e incuriosisce meno della lettura di un libro. Alle volte si fa così scontata da far tappezzeria.

c) La *lettura del fumetto* resiste al declino scegliendo spesso la metropolitana come propria zona franca, come riserva indiana.

"Non due volte nella vita succede di leggere in piedi un libro di cinquecento pagine. In piedi: nel dimesso 'attenti' di chi con una mano si regge al sostegno di un convoglio di metropolitana e con l'altra stringe, consuma i fogli".

"Nel buio della metropolitana di Napoli, inverno asciutto dell'81, la folla scaricava i brividi nel fiato, soffiava il naso e aveva gli occhi lucidi. Esalava l'odore che serviva a un lettore del Viaggio [di Celine], per respirare il libro. Le pagine rispondevano al fiato del vagone e dalle ascelle secche dei fogli saliva l'altro odore, tanfo di uno scrittore che in quell'opera si era spreco intero, versato fino a non avere più nient'altro da dire, come accade a pochi, scrittori e no, che lo sappiano o no. Un manovale magro stringeva in Pugno il Viaggio salvando il tempo dell'andirivieni. Celine reggeva il morso e rispondeva portando si dietro la folla, treno e lettore. Non lo leggevo altrove, solo lì. Quando il capitolo non coincideva con la fermata, lo finivo sul marciapiede".

"Ora so che sbattevo la città e le pagine l'una contro le altre".
(E. DE LUCA, *In alto a sinistra*, Milano, Feltrinelli, 1994, p. 35 e seg.)

d) La *lettura scolastica* è molto diffusa tra gli studenti in viaggio verso l'interrogazione o tra quelli che ripassano a piccoli gruppi.

e) La *lettura del romanzo* è benedetta, ma non frequentissima, e talvolta non si fa scrupolo di esibire tomi esorbitanti in barba alla rapidità dei tragitti. È una lettura controcorrente, che non trattiene un qualche compiacimento, e soffre comunque dell'insospitalità del luogo per la propria ritmica. In questo girone abitano quei lettori che non possono fare a meno di leggere, e leggono dappertutto, ma sognano sempre di essere altrove.

f) La *lettura dell'opuscolo, del libello, del millelire* è la lettura metropolitana per eccellenza. Non ancora a diffusione massiva è però in forte crescita e ha il vantaggio di una consonanza quasi perfetta tra la forma e il contenuto: il racconto breve (7-8 fermate), l'aforisma, il breve saggio, l'articolo, perfino la poesia, sembrano ritagliati su misura per una lettura metropolitana. Da rilevare la rapidità con cui il millelire o il tascabile si chiude e si ripone in tasca o in borsa; è tutto perfetto, senza tempi morti, senza inestetismi. I lettori di questo girone sono quelli evolutivamente più adatti all'ambiente, sono lettori di confine (quasi mai lettori forti), concilianti, forse lettori che leggono prevalentemente o soltanto in metrò.

g) La *lettura del saggio* è roba da maniaci, gente che perfino riesce a sottolineare in metropolitana e inveisce quando la vettura frena e i passeggeri rotolano perché la riga va storta. Tutto il rispetto, naturalmente, ma i lettori di questo girone

*"Quando parlo di culto del libro penso a una città dove sul metrò — e da sempre — si vede gente con un libro in mano. Forse da noi le metropolitane sono arrivate troppo tardi. Coi soldi spesi per le tangenti si poteva dare un libro gratis a ogni passeggero. Penso a una Parigi che ha chilometri e chilometri di 'bouquinistes' con le loro cassette lungo entrambe le rive della Senna, e passeggiare significa (non solo per i turisti) andar per libri" (U. Eco, *Leggere, cioè pensare con la testa non con gli occhi*, "L'Espresso", (1994), 7, 18/2/94, p. 194).*

sono pesci fuor d'acqua, impacciati, e quando si alzano non possono appendersi e danno la copertina nell'occhio del vicino. Sono malvisti e tutto fa pensare che rappresentino un anello cieco nella catena evolutiva del lettore. Non sopravviveranno, probabilmente, alla quarta linea del metrò.

h) Lo *scartabellamento ed assaggio* di libri appena acquistati è uno spettacolo raro ma solleticante perché espone in pubblico golosità e vizi del tutto privati. Il tipico voyeurismo metropolitano accresce il godimento di chi osserva e forse anche quello simmetrico di chi squaderna i suoi acquisti. Ma resta il dubbio che anche qui ci sia poca adattabilità del comportamento all'ambiente.

i) La *lettura di propri scritti*, agende, quaderni, appunti, è abbastanza diffusa ed è spesso una falsa lettura, rappresentando il proseguimento, in forma di consultazione di testo scritto, di un'attività di tipo lavorativo o di relazione sociale. I frequentatori di questo girone tendono a considerare la metropolitana come un prolungamento della propria scrivania e si comportano come se vi sedessero.

l) La *lettura di lettere* è poco frequente perché poco frequente è l'uso di scambiarsi comunicazioni epistolari, ma quando si ritira una lettera dalla casella e poi ci si infila nel metrò, è abbastanza naturale aprirla e leggerla nello spazio vuoto di emigrazione sotterranea. Anche qui l'occhio curioso degli astanti può essere fonte di grave fastidio. E viceversa non si sa che fare se una lacrima cade sul foglio. "Dài, non piangere, non fare così...": ma via, non si può.

m) La *lettura dei graffiti* o, più umilmente, dei messaggi (*ti amo una cifra e ci sto dentro*) sui muri delle massicciate, sotto i ponti, sui sedili, sulle cartelle, soprattutto sugli Invicta — sugli Invicta c'è un variopinto universo di scritte, tipica lettura di metropolitana.

n) Infine vi è il girone della *lettura di tutti i testi del metrò* o del metrò come testo: la mappa delle linee, la pubblicità, la segnaletica, gli avvisi, la *lettura fisiognomica* dei vicini, ecc. È la tipica lettura dei non lettori, ed essendo questi in maggioranza anche in metropolitana, è la lettura più diffusa. Potremmo anche disinteressarcene, se non fosse che questo girone, che è il più fittamente popolato, è anche quello che riserva le maggiori sorprese. I suoi abitanti sono imprevedibili. Se scrivissimo dei romanzi a puntate sui biglietti dei tram, come qualcuno ha pensato, troveremmo in questo girone i più attenti lettori e collezionisti.

1.10 Voglio una lettura spericolata

Forse l'elemento unificante di tutti i gironi è il *nonostante*, la lettura che si arrampica, che resiste ai climi inospitali. La lettura scomoda (ma teniamo duro): dalla lettura obliqua a quella equilibrata, accartocciati sul gradino del corridoio della carrozza o appollaiati, a prova di ombrelli ed impropri sulle barre orizzontali; o schiacciati contro le porte, con un po' di paura che si aprano di improvviso e *vroom...* Per non parlare dell'impresa di girare le pagine del giornale, d'altra parte quel benedetto articolo continua a pagina 9 (eh sì sempre più difficile...), e che dire di quello che di improvviso si mette a ridere, ma proprio a ridere di gusto — è quasi sempre seduto e tu ti procuri una lussazione al collo per vedere cosa sta leggendo — e ammicchi, sorridi,

*"Sali sul treno — la carrozza è piena di Hasidim di Brooklyn — gnomi vestiti di nero con la valigetta piena di diamanti — ti siedi vicino a uno di loro — sta leggendo il suo Talmud, fa scorrere le dita sulla pagina. La strana scrittura somiglia alle figure che coprono ogni centimetro quadrato della carrozza ma l'uomo non alza gli occhi da quei graffiti, non tenta nemmeno di sbirciare i titoli di testa del tuo Post... Il Post conferma la tua sensazione di catastrofe incombente. — C'è un Incubo di Fiamme a pagina 3 — un appartamento che ha preso fuoco a Queens... Sono le 10 e 10 quando sbuchi in Times Square...". (J. McINERNEY, *Le mille luci di New York*, Milano, Bompiani, 1984, p. 52-53).*

fa i segnali di fumo perché lui alzi il gomito e tu possa leggere il titolo del libro così divertente, ma lui o lei — c'è sempre la pari opportunità — alza distrattamente lo sguardo e riabbassa la testa, ricominciando esattamente dal rigo abbandonato (ci aveva sicuramente tenuto dentro il dito per non perdere il filo — anche questo privilegio di chi è seduto, di chi sale al capolinea). In metropolitana i lettori si dividono tra quelli del Capolinea e tutti gli altri: gli *Appollaiati*, i *Lussati*...

Ora il tuo sano istinto di ribellione ti dice che potresti tentare di girare velocemente fino alla pagina 9 — se sei rapido riesci a sincronizzare il movimento del gomito con il leggero impercettibile spostamento del volto della tua vicina — ha la frangia, hai già calcolato ogni quanto sposta all'indietro la testa per tirarsi via dal naso i capelli — se è per questo hai già analizzato che lacca usa, quale profumo e forse con un po' più di attenzione anche il borotalco... Ma proprio quando ci provi alzi lo sguardo... e ti catapulti verso l'uscita, è la tua fermata — la prossima volta: un tascabile o meglio ancora un millelire!

2. PROPOSTE OPERATIVE PER LA CIRCOLAZIONE DELLA LETTURA SOTTERRANEA

2.1 La BSM: Biblioteca sotterranea milanese

Il progetto riguarda la creazione di piccole biblioteche viaggiatrici nella rete metropolitana milanese, in numero inizialmente limitato e sperimentale e commisurato alle risorse investite.

Il primo fondamentale passo per rendere operativa questa proposta è quindi la realizzazione di una rete di punti di prestito di libri nelle stazioni della metropolitana milanese con le caratteristiche e secondo i criteri che qui di seguito sono per sommi capi descritti.

Le stazioni prescelte per i punti prestito saranno quelle capolinea o di snodo, oppure stazioni con flussi di viaggiatori elevati. Sarà molto utile, nel decidere l'ubicazione delle "biblioteche", rifarsi a uno studio dei flussi di traffico (che pensiamo esistente) e ad un'analisi delle connotazioni etno-antropo-culturali dei viaggiatori del metrò. In tal modo si potranno rilevare le differenti caratteristiche dei viaggiatori delle varie linee e nelle diverse fasce orarie della giornata. Tale studio, se non esistente, potrebbe essere oggetto di tesi di laurea o lavori di ricerca universitaria. ➤

2.2 Carrelli-prestito e bibliomat

In questa stazione, in luoghi visibili ma che non intralcino il traffico dei viaggiatori, verranno collocate:

a) delle strutture mobili per il prestito dei libri. I "carrelli" dovranno essere progettati in modo da poter essere rapidamente richiusi al termine del servizio e in modo da ospitare circa 300-500 titoli, collocati a vista. Una vivace segnaletica favorirà l'orientamento e la scelta dei lettori. Nel carrello sarà ricavato uno spazio con piano di appoggio e seggiolino, munito di computer portatile, dove l'operatore potrà svolgere le operazioni di carico e scarico dei volumi.

b) dei distributori automatici di libri funzionanti come dei bancomat librari che ad introduzione della tessera esibiranno l'elenco dei titoli disponibili e consentiranno il prelievo degli stessi.

2.3 Modalità di iscrizione e prestito

Tutta la gestione del servizio sarà improntata a due criteri: la semplificazione e l'automazione delle procedure. Il lettore viaggiante potrà iscriversi presso le stazioni dove esiste il servizio di rilascio abbonamenti e dove è collocato il carrello di prestito. Sarà sufficiente la presentazione della tessera Atm o di un documento di identità. Il prestito avverrà in forma computerizzata attraverso l'associazione automatica (tramite lettore ottico) del codice a barre del lettore e di quello del libro. Il prestito avrà durata quindicinale e la tessera darà accesso al prestito in qualsiasi stazione. Nel libro sarà contenuto un taloncino su cui il lettore indicherà, con un punteggio da 1 a 10, il livello di gradimento della lettura. Tale rilevazione servirà ad arricchire di dati l'osservatorio di lettura di cui al punto 2.10 e a fornire criteri per gli incrementi di patrimonio.

2.4 Buche di restituzione

Ogni stazione dovrà essere dotata di cassette per la restituzione dei libri, collocate in posizioni molto comode e ben visibili per i viaggiatori. Il lettore non dovrà fare altro che introdurre nella fessura (tipo cassetta postale) il libro da restituire.

Le procedure di scarico del libro, di sollecito del rientro e recupero smarriti verranno svolte in maniera automatica.

2.5 Caratteristiche del patrimonio

Alcune caratteristiche dovrebbero essere:

- formato tascabile e comunque maneggevole;
- basso prezzo di copertina;
- contenuto limitato a generi che si prestino alla lettura nella metropolitana (es.: racconti, romanzi brevi, fumetti, poesie, aforismi, pamphlet, ecc.).

Il patrimonio, soggetto inevitabilmente a forte usura e ad alti tassi di smarrimento, andrà rinnovato e aggiornato frequentemente e in parte scambiato tra una stazione e l'altra.

Agli editori disposti alla collaborazione verrà chiesto:

- a) di fornire titoli adatti a condizioni vantaggiose;

b) di progettare collane appositamente studiate per la lettura nel metrò.

I punti di prestito nelle stazioni potranno poi specializzarsi nei diversi generi editoriali. Vi sarà così la "stazione del giallo", quella del "fumetto", della "fantascienza", della "poesia", ecc.

2.6 Partner

Le condizioni di realizzabilità del progetto richiedono il coinvolgimento e l'intervento di enti pubblici e privati. Dovrà ovviamente essere garantito l'impegno dell'Atm (Azienda tranviaria milanese), della Provincia di Milano e dei comuni toccati dal servizio metropolitana.

Auspicabile anche il contributo di aziende private interessate all'iniziativa. La Regione Lombardia potrebbe valutare la possibilità di estendere l'iniziativa alle reti ferroviarie di interesse regionale e ad altri mezzi di trasporto.

"Se si guarda più da presso, ci si rende conto che le attività del viaggiatore di metrò sono numerose e varie. La lettura vi occupa ancora un posto importante, prevalentemente (benché certe linee siano più intellettuali di altre) sotto forma di fumetti o di romanzi sentimentali come quelli della serie Harlequin. Così, l'avventura, l'erotismo o l'acqua di rose si riversano nei cuori solitari di individui che si applicano con una costanza patetica a ignorare ciò che li circonda senza saltare la loro stazione. Dove va a vagabondare il pensiero di questi eroi della lettura, nel mentre che si sgrana il rosario senza sorprese delle stazioni successive, pensiero reso ancora più inafferrabile dal fatto di piegarsi alle seduzioni di un'immagine o di una storia? La domanda può capovolgersi, così come è stata formulata da uno scrittore (Georges Perec) che si preoccupa della sorte del testo: 'Il testo cosa diviene, che ne resta? Come è percepito un romanzo che si estende fra Montgallet e Jacques Bonsergent? Come si opera questa tritatura del testo, questa occupazione interrotta dal corpo, dagli altri, dal tempo, dai brontolii della vita collettiva?'". (M. AUGÉ, op.cit., p. 57-58).

2.7 Il personale

La struttura potrebbe funzionare con l'apporto di un'équipe direzionale ristretta, composta da validi bibliotecari, e di un numero più ampio di giovani scolarizzati in cerca di occupazione o di lavori a part-time. La task force potrebbe essere reclutata attraverso la formula, prevista dalla 142, degli accordi di programma tra Comune di Milano, Provincia ed eventualmente Comuni della provincia di Milano. I turni di lavoro dovrebbero essere calibrati in modo da garantire la massima copertura giornaliera del servizio.

2.8 Il lancio pubblicitario

Il canale privilegiato per qualsiasi azione volta alla promozione e alla pubblicità dell'intero progetto è ovviamente ad individuare nell'azienda Atm; essa è in grado di raggiungere l'intera utenza potenziale di questo nuovo servizio attraverso i suoi "mezzi" naturali: i treni, gli spazi delle stazioni, la pos-

sibilità di comunicare “in voce” dentro le carrozze, i biglietti (che potrebbero ad esempio diventare per metà segnalibro), tutto il materiale informativo di cui dispone, tabelloni, depliant, piantine, ecc.

Proprio l'Atm avrebbe probabilmente il più alto livello di ritorno positivo di immagine se il progetto avesse la possibilità di trovare piena realizzazione.

Cercando una risonanza più vasta, è possibile prevedere eventuali e successivi “gemellaggi” con altre metropolitane europee che potrebbero adottare — se già non è stato fatto qualcosa di simile e chi ha predisposto questo lavoro non ne ha notizie — la medesima iniziativa.

Nell'ipotesi della concretizzazione di questo progetto, l'Atm potrebbe prevedere diversi piccoli interventi per mettere in risalto il proprio ruolo e la propria immagine presso l'utenza, quali ad esempio la marchiatura dei libri circolanti con il proprio logo e con la sovrastampa di propri slogan o comunicazioni.

Per quanto riguarda invece l'insieme del piano pubblicitario del progetto indichiamo brevemente alcune sintetiche proposte con l'avvertenza che sarebbe opportuno ispirarsi nella sua impostazione, a quanto detto nella premessa *Osservazioni sulla lettura sotterranea* completato e rivisitato da un'indagine conoscitiva (vedi al punto 2.1) sugli “abitanti” della metropolitana, sui loro desideri e le loro abitudini con particolare attenzione alle loro tendenze e propensioni in materia di lettura.

La campagna di lancio dell'iniziativa potrebbe avere tutte le caratteristiche per essere ripresa e considerata come un evento “forte” e innovativo dai grandi mezzi di comunicazione quali stampa e televisione che andranno naturalmente contattati e coinvolti.

Si può prevedere una inaugurazione con un convoglio dedicato interamente alla lettura:

- una carrozza dedicata al prestito e all'esposizione dei libri;
- una carrozza in cui un noto autore presenta con letture un proprio libro che abbia una qualche attinenza col viaggio metropolitano o con la città sotterranea e non;
- una carrozza in cui un attore o un gruppo teatrale di richiamo propongono una performance o una rappresentazione legata ad un libro particolare.

Non escluderemmo il lancio di un concorso fra i viaggiatori abituali e occasionali della metropolitana, per racconti brevi, che si prestino per contenuto e per forma alla lettura nel metrò, da pubblicare successivamente in una collana speciale curata da un editore in collaborazione con l'Atm e la Provincia di Milano e poi promossa e diffusa attraverso la rete di biblioteche “sotterranee” oltre che attraverso i normali canali di distribuzione. A questa si potrebbero aggiungere iniziative di promozione di forme di collezionismo e raccolte (album di figurine di letture, talloncini-puzzle, ecc.).

La campagna di annuncio dell'iniziativa dovrebbe essere impostata in modo tale da suscitare nel pubblico dei viaggiatori il massimo dell'aspettativa e della curiosità con un tono fresco e ironico in grado di catturare anche un pubblico giovanile. La seconda parte dovrebbe prospettare le motivazioni e le modalità di realizzazione del nuovo servizio puntando sull'idea che il viaggio quotidiano può essere considerato come tempo non più sottratto alla vita ma guadagnato, che può diventare anche desiderio.

“La visione delle vetture delle metropolitane anglosassoni e americane fitte di teste silenziose e chine su grossi libri di più di cinquecento pagine dal taglio giallo non illude nessuno. Infatti si tratta per la maggior parte di inutilissimi e immensi romanzi il cui contenuto informativo è assolutamente nullo”. (R. PIENANTONI, *Fermate il mondo, voglio scendere*, “Leggere”, (1994), 64, ottobre 1994, p. 11).

2.9 Le iniziative collaterali

La creazione delle biblioteche sotterranee sarà accompagnata da forti iniziative di sostegno alla lettura sui mezzi di trasporto e ai mezzi di lettura sui trasporti.

Lo scopo è quello di:

- a) dare visibilità alla lettura sommersa
- b) renderla più agevole e agiata
- c) facilitarne la comunicabilità rispettandone la solitudine.

Occorrerà a tal fine realizzare *azioni positive* (ad es. sconti e facilitazioni sui biglietti di viaggio per i titolari di forti prestiti) ed *esemplificazioni suadenti*. Queste ultime comporteranno l'offerta di brevi letture ad alta voce in alcune zone della metropolitana o diffuse attraverso l'altoparlante interno. Studi di fattibilità, concorsi di idee, elaborazioni progettuali saranno promossi per individuare le modificazioni di ordine strutturale ed ergonomico che potrebbero arrecare piccoli ma significativi vantaggi alle persone che leggono in metrò. La diffusione di scambi epistolari tra lettori degli stessi libri, la predisposizione di bacheche (anche elettroniche) dove tali scambi possano realizzarsi, l'individuazione (tramite preferenze di lettura) dei lettori affini, sono alcune delle iniziative che potrebbero essere pensate per rispondere alla finalità indicata al punto c).

2.10 Un osservatorio di lettura metropolitana

La raccolta di dati quantitativi e qualitativi sulle letture effettuate dagli iscritti alla Bsm, la predisposizione di questionari e piccole inchieste, la griglia valutativa di cui al punto 2.3, serviranno a fornire alcune direzioni di ricerca per un *osservatorio della lettura metropolitana* che avrà come compito l'analisi della lettura reale che si svolge nella (e sotto) la metropoli. L'osservatorio potrà sviluppare indagini più complesse e approfondite e presentare periodicamente rendiconti e proposte agli organismi coinvolti nell'iniziativa. Settimanalmente esso invierà ai maggiori quotidiani e alle riviste specializzate, con preghiera di pubblicazione, la classifica dei libri più amati e di quelli più detestati dai lettori sotterranei milanesi. ■

Per l'illustrazione di questo lavoro avevamo pensato a dei progetti architettonici riguardanti le diverse possibili soluzioni ambientali e di arredo urbano, suburbano e sotturbano, implicate dalla rete di biblioteche sotterranee. Per questa parte del lavoro, però, ci è mancato il tempo. Ce ne scusiamo. Mentre scriviamo ci giunge un fax dalle biblioteche catalane che annuncia il progetto “Biblioteca al tren”. I tempi sono maturi, le idee corrono sui binari.