



Il Partenone

Come salvare il Partenone?

di GIULIANO BRIGANTI

L'ALTRO ieri Venezia, ieri la cupola del Brunelleschi, oggi il Partenone, domani, forse, la Sistina. Il segnale rosso d'allarme si accende con un ritmo sempre più incalzante facendo intravedere sinistre prospettive per un futuro tutt'altro che lontano. Anzi alle porte. E non si tratta che dei casi più clamorosi — quelli che la stampa propaga perché il monumento minacciato « fa notizia » — punte emergenti di una situazione diffusa, anzi generale, che sta giungendo proprio in questi anni, tragicamente, al punto critico.

Edifici, monumenti, affreschi sono, naturalmente, i più minacciati ma in realtà è tutto il tessuto di un patrimonio contestuale, fatto non solo di « capolavori », a correre il rischio di una diminuzione sempre più grave, perché nulla in realtà sfugge ad un degradamento precoce che si attua con progressione accelerata.

Le cause sono, quasi sempre, le stesse: l'inquinamento atmosferico dovuto allo scarico degli scappamenti delle auto e degli impianti a nafta del riscaldamento; l'aria avvelenata da uno sviluppo industriale incontrollato, che scatena i composti del carbonio e dello zolfo i quali, combinandosi con la pioggia, corrodono, scheggiano, sbriciolano, degradano le antiche pietre o il bronzo; le vibrazioni continue del traffico o degli aerei a reazione; l'usura di ogni ge-

nere provocata da ondate intermitte di visitatori e altre diavolerie che ormai tutti conoscono.

Dovremmo concluderne che non c'è possibilità di convivenza fra le emanazioni della vita moderna e le opere d'arte del passato. E non c'è dubbio che sia così se il peso che la cultura ha nella vita moderna non è sufficiente a salvaguardare quella parte di se stessa, quelle testimonianze della sua vita in progresso, che sono appunto le opere d'arte. O se i suoi obiettivi sono indirizzati altrove. Perché è solo questione di cultura.

Infatti la diffusa sotto-cultura delle masse turistiche, cioè la cultura dei depliants delle agenzie di viaggio e delle linee aeree (quest'anno ho visitato l'Alitalia, bellissima, quest'altro anno andrò a passare una settimana in Air France) considera le opere d'arte più famose, per stimolare il consumo, a guisa di feticci. E allora succedono casi come quello che si depreca ora per il Partenone: folle di turisti hanno eroso e levigato la collina dell'Acropoli.

D'altra parte quella cultura di punta che vuol relegare fra le ultime scorie di un malinteso romanticismo il rispetto delle opere d'arte in quanto tali può anche accelerare quel processo che, sottraendo ad esse il continuo ausilio di una difesa spontanea, nata da una coscienza profonda del loro valore, fa sì che si

L'appello del direttore generale dell'Unesco non riguarda soltanto mecenati e turisti

assista con sempre maggiore indifferenza alla loro distruzione.

Di che cosa ci si è accorti ora a proposito del Partenone? Che la selvaggia e non pianificata industrializzazione della città, con le conseguenze cui sopra ho accennato come a mali generali, unitamente a cause naturali, a vecchi restauri mal condotti e quindi dannosi, stanno mettendo in serio pericolo la salute, e la vita, dell'Acropoli e dei suoi templi. La situazione quindi non è né nuova né singolare. Al tempo, agli accidenti della storia (che culminano nel famoso bombardamento del Morosini del 1687 che fece saltare in aria il deposito di polveri che i turchi avevano sistemato nel Partenone) si aggiungono, e forse più insidiose e degradanti, le emanazioni della vita moderna d'Atene. L'allarme è grave e non senza risonanza. Anche la retorica aiuta, in questo caso, perché ognuno di noi ha sepolta dentro di sé, magari nell'inconscio, la sua « prière sur l'Acropole ».

Così un distinto signore del Senegal, Amadu Kahtar M' Bow, direttore generale dell'Unesco, salito sull'Acropoli ha lanciato al mondo un appello per salvare i templi della collina di Pericle. Speriamo che ciò sia il segno di una vera presa di coscienza culturale e che si estenda a tutto il mondo dell'arte il senso del pericolo: che non sia accolto soltanto dai clienti dell'Olympic Airways.