

La Carnia, nelle memorie di Antonio Carlevaris, appare come un luogo centrale della sua vita, ma nello stesso tempo marginale per le esperienze che ha maturato in terre lontane. Il luogo di nascita è infatti il comune carnico di Ovaro, ma cresce in una città posta a nord della Francia e francese è il suo percorso scolastico; Ovaro è il luogo degli affetti, del matrimonio e della nascita dei figli, però conosce prima la Polonia e l'Ucraina dove lavora per circa un anno durante la seconda guerra mondiale, conosce prima la Sicilia dove viene spedito nel 1943 come militare, conosce prima gli Stati Uniti e New York, dove trascorre alcuni anni di prigionia.

Ovaro è il luogo dove la famiglia lo aspetta quando parte – instancabilmente – per lavorare in Africa o in Asia, è il luogo dove ritorna per periodi troppo brevi e dove matura il progetto di vita assieme alla moglie Rita, attorno ad una casa, ad una officina e ad un distributore di benzina, un progetto che troverà pace soltanto dopo un lungo peregrinare tra genti, cantieri e macchinari di mezzo mondo.

Quello che appare veramente centrale nell'esperienza di Antonio Carlevaris è il lavoro, la passione per l'attività di meccanico («motorista diesel», come si dichiara più volte nella sua narrazione), che lo avvince fin dalla giovinezza in Francia e condivide, in quanto a professionalità e abilità, con il padre Bonifacio.

La Carnia si estende su un territorio non molto vasto, ma i suoi abitanti hanno portato su quel territorio il mondo intero, attraverso le storie di emigranti, che sono esperienze di vita, ma anche conoscenza degli ambienti umani, sociali e geografici, e inoltre sono immersione negli usi, nelle tradizioni e nelle lingue di altri popoli. Anche Antonio Carlevaris ha portato con sé in Carnia esperienze e conoscenze che tante volte sono diventate storie narrate in famiglia e agli amici, infine condensate in queste memorie.

Gran parte di coloro che hanno vissuto l'esperienza migratoria nel secolo scorso hanno portato al paese di origine e nelle proprie case storie tra loro spesso simili, ma pur sempre dotate di specificità proprie, che le rendono uniche; anche le memorie di Antonio Carlevaris sono caratterizzate da molti elementi di originalità, perfino eccezionali ed insoliti.

Una prima considerazione riguarda il contesto ambientale in cui l'autore viene a trovarsi, un contesto dove il rischio per la propria incolumità fisica è quasi continuo, sia per le condizioni politiche che per quelle climatiche.

La prima parte del volume è dedicata al lavoro volontario per i tedeschi, prima in Francia e poi nelle retrovie del fronte orientale, in Polonia, nella Varsavia occupata dai nazisti, ma poi anche a Leopoli, a Kiev con una mobilità sorprendente; rimane in Polonia e Ucraina dal giugno 1941 al maggio 1942 a riparare, in diverse officine, camion e veicoli militari di ogni genere, assieme ad altri operai italiani, francesi, russi. Attorno a lui un mondo atroce: il ghetto di Varsavia (dove scatta alcune sorprendenti fotografie), i campi di sterminio e la persecuzione razziale contro gli ebrei.

Non meno rischioso il contesto africano, dove lavora dal 1955 al 1977 per grandi imprese, facendo il meccanico e organizzando cantieri per la riparazione di camion e macchine gigantesche per il movimento terra tra Congo, Ruanda e Burundi. Antonio Carlevaris arriva nel territorio tra il lago Kivu e il lago Tanganica proprio nel corso di una caotica decolonizzazione, che porterà all'indipendenza del Congo (giugno 1960) e degli altri stati, attraverso conflitti tra diversi gruppi politici, tendenze separatiste di alcune provincie, interventi di truppe mercenarie, fino alla dittatura del presidente Sese Seko Mubutu dal 1965 al 1997.

Tra il 1966 e il 1970 Antonio Carlevaris lascia provvisoriamente l'Africa e trova lavoro in Asia sud orientale, in Thailandia, mentre la Cambogia è lacerata dalla guerra civile, fino alla dittatura del sanguinario Pol Pot.

Ai tre contesti di lavoro ricordati, vanno aggiunte altre esperienze estere. I sei anni di lavoro in Svizzera, tra il 1947 e il 1953, con cui inizia la sua personale esperienza migratoria come meccanico presso un garage, e la permanenza in un cantiere dell'Arabia Saudita tra il 1978 e il 1981, segnata dalla calura del deserto e dalla vita in un campo di lavoro, separato da ogni contatto con l'ambiente circostante; poi il ritorno definitivo a Ovaro, quando l'impegno di Antonio Carlevaris sarà dedicato al distributore di benzina con annessa officina e il suo tempo alla famiglia.

Il lavoro in quattro continenti caratterizzati da climi estremi è segnato anche dal ricordo di alcuni incidenti: un'autocisterna che esplode, un uomo caduto nel fiume e portato via dai coccodrilli, l'incursione di ladri nell'abitazione; poi un terremoto che fa innalzare il livello del lago Tanganica e allagare la città di Uvira, il passaggio di mercenari armati quando i militari belgi se ne vanno dal Congo. Sono rischi di una vita lontano da casa, assieme alla fatica e alle avventure anche positive, come la visita a parchi naturali, la navigazione sui grandi laghi, anche le battute di caccia per un breve periodo e, infine, gli spostamenti con piccoli aerei per procurarsi i pezzi di ricambio. Altro aspetto distintivo dell'esperienza migratoria di Antonio Carlevaris riguarda il carattere con cui affronta il lavoro, le responsabilità organizzative, i rapporti con colleghi e dirigenti: emerge un carattere portato costantemente all'ottimismo e soprattutto l'attenzione e il grande interesse per quello che lo circonda, considerato occasione di conoscenza.

L'ottimismo gli facilita le relazioni sociali ovunque si trovi; i suoi giudizi esprimono fiducia verso i colleghi di lavoro che sono sempre definiti "amici": "il mio amico". "Ero diventato amico un po' con tutti quelli che lavoravano nei vari reparti", quasi una formula ripetitiva, a cui affida la definizione della sua vita nel gruppo. Altri giudizi lapidari e lusinghieri riguardano le capacità professionali dei collaboratori, definiti "bravo meccanico", "bravo tornitore", "bravo contabile", insomma un mondo di "bravi ragazzi" in tutti i continenti, con rare eccezioni.

Si può sostenere che la facilità nelle relazioni con altre persone di diversa provenienza o cultura sia favorita anche dalla conoscenza di più lingue, una risorsa comunicativa indispensabile per muoversi con disinvoltura nel mondo; cresciuto francese con l'uso del friulano in ambito familiare, Antonio Carlevaris impara l'italiano, il tedesco e l'inglese, tanto da essere utilizzato come interprete in molte occasioni.

Queste memorie fanno infine riflettere sulla storia complessiva dell'emigrazione italiana nel Novecento. Siamo di fronte a tre tipologie migratorie ben evidenti. La prima riguarda l'emigrazione tradizionale verso un paese europeo, attuata da Bonifacio Carlevaris, che si stabilisce in Francia assieme alla moglie, Gisella Colman, all'inizio del 1921 spinto dalle difficoltà economiche del primo dopoguerra. Una scelta personale che sembra definitiva e vede anche il figlio Antonio avviato al lavoro di meccanico dal 1967, dopo aver conseguito il diploma di Motorista diesel alla fine del corso di studi superiore.

La seconda guerra mondiale pone fine provvisoriamente a questo tipo di scelte e apre nuove modalità di reclutamento della forza lavoro. La Germania, con l'estensione del conflitto su larga parte d'Europa, ha necessità di braccia da impegnare nelle fabbriche e nell'agricoltura, per sostituire tutti i giovani maschi inviati a combattere; questo bisogno di manodopera viene soddisfatto in diversi modi, il più noto e più violento è quello della deportazione di persone dai territori occupati, sia con intenti punitivi (destino riservato ai deportati politici), sia con volontà di sfruttamento servile (i lavoratori coatti), mentre ottiene dagli Stati alleati, come l'Italia, la disponibilità ad inviare lavoratori in Germania su scelta personale ma quasi sempre determinata dalle difficoltà economiche. Gli accordi diplomatici tra Mussolini e Hitler danno avvio a consistenti partenze per la Germania di lavoratori italiani, anche dal Friuli, fino al maggio 1938., in gran parte operai edili e agricoltori. Il caso di Antonio Carlevaris è estraneo a tale dinamica, in quanto si trova in un territorio occupato dai tedeschi, ma quale cittadino di uno Stato alleato può comunque scegliere di partire, non inquadrato in un gruppo compatto di italiani bensì su indicazione e contratto stipulato con la ditta tedesca per la quale già lavorava in Francia come meccanico.

Finita la guerra, dopo un'esperienza di lavoro in Svizzera, che costituisce una forma tradizionale di emigrazione (tanto da far arrivare anche la moglie Rita per un certo periodo), inizia una nuova fase di lavoro che prevede un impiego di nuovo tipo. Si tratta della partecipazione alle iniziative imprenditoriali di importanti ditte che assumono personale per lavorare all'estero, per lo più in Stati in "via di sviluppo", come venivano definiti un tempo, certamente in luoghi disagiati e in parte caratterizzati da instabilità politica, tra cui l'Africa e l'Asia. La ditta che assume Antonio Carlevaris nel 1955 è la Astaldi, con sede a Roma, che opera (in questo caso) come Società italo-belga Ruvir in Africa, ma alla fine degli anni '60 anche in collaborazione con la Cogefar di Milano. La

specializzazione di queste ditte sono i grandi progetti: strade, dighe, aeroporti, canali, ecc. con finanziamenti internazionali. Siamo di fronte ad un nuovo tipo di emigrazione, prevalentemente di tecnici professionisti, amministrativi e operai specializzati provenienti dall'Europa e un'ampia manovalanza generica di lavoratori locali.

In conclusione un accenno alla scrittura di queste memorie. Non si tratta di un diario coevo agli eventi descritti, ma di una testimonianza redatta molti anni dopo, in tarda età, sollecitata dai figli allo scopo di conservare traccia dei racconti tante volte ascoltati. Una scrittura in lingua italiana, prodotta con fatica, in quanto Antonio Carlevaris si esprimeva prevalentemente in friulano, nella variante carnica, per comunicare in famiglia, mentre si può ritenere il francese la sua prima lingua. I risultati, dal punto di vista narrativo, rivelano un ritmo proprio del parlato, eccessivo nelle ripetizioni, con salti temporali legati al fluire dei pensieri che irrompono dai ricordi, ma resta la sostanza dei fatti narrati, i luoghi molteplici con i loro paesaggi, i cantieri e le macchine con i loro termini tecnici e professionali. Singolari sono i viaggi e gli spostamenti con tanti mezzi di trasporto, dal treno con cui attraversa l'Europa, alla nave con cui viene portato negli Stati Uniti, agli aerei con cui raggiunge il Congo o la Thailandia, ma anche camion, automobili, pullman, biciclette e motoscafi; ogni spostamento è segnato dalla grande attenzione per l'ambiente in cui si trova a vivere, spinto da una curiosità e da un desiderio di conoscere abitudini e costumi per lui nuovi. Tutte queste emozioni sono ben espresse nel testo originale, a cui sono state apportate correzioni, in particolare alle forme verbali e talvolta alla costruzione del periodo, per facilitare la lettura, mentre sono stati eliminati i passi ripetitivi e alcune frasi non completate o non facilmente comprensibili.

Franco Cecotti