

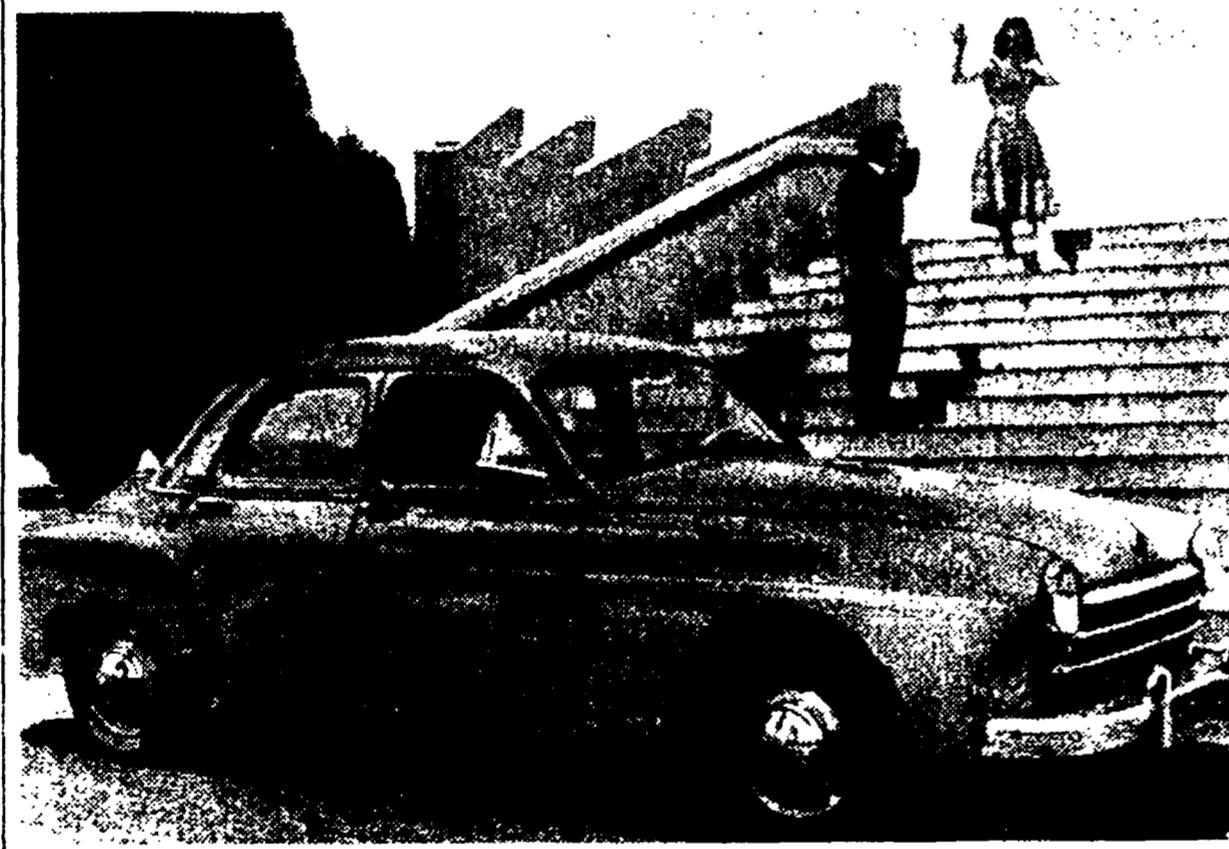
Da Montale a Noventa

Duecento pagine di poesia che si lasciano leggere tutte d'un fiato, con interesse e diletto, come una storia, fanno davvero un caso, oggi, straordinario. Ed è il caso del libro di Giacomo Noventa, *Versi e poesie* (Edizioni di Comunità).

C'è una trama, non di fatti, ma di quei sentimenti che sono o dovrebbero essere la guida e il succo della nostra vita di tutti: l'amore, l'amicizia, la nostalgia del bello e del grande, l'estrazione dal mondo e il ritorno fra la gente, la passione civile, e il disprezzo dell'ignavia e della vita, e un senso a un tempo orgoglioso e modesto della umana poesia e della gloria umana. La gioventù di Noventa è ormai trascorsa da un pezzo; la sua vita è stata tutt'altra che facile. E così questi versi, in cui egli la riassume e la decanta, non sorgono da uno stato d'animo ingenuo o sprovveduto, ma da un'esperienza che ha conosciuto i suoi dubbi, le sue tristezze, i suoi pericoli. Nulla vi è però qui di sofferto e di bruciato nel sentimento, né di solitudine, nessun desolato monologare e vaneggiare col Cosmo e con l'Eterno. Spirò invece domenica un soffio di sollestità, corali di affettuosa fratellanza, per cui il lettore si sente subito vicino al poeta, e in quella di lui gli par di riconoscere la sua vita stessa.

A questo risultato cospirano decisamente il mezzo espressivo, che è un dialetto veneto di grazia popolare: l'autore ha saputo piegare a modulazioni estremamente elaborate e delicate. Vi traspaiono e vi affiorano inflessioni e movenze che risalgono alla più alta tradizione poetica europea, non pure ottocentesca ma d'altre epoche, con un certo fare, anche nel gusto dei classici di Orazio e di Catullo. E spiegandosi in bella varietà di toni e di ritmi, il dialetto ora si cuola nella grazia delle arlette e delle canzonette, ora assume l'andamento del recitativo, ora si allarga in appassionati canticci, ora scatina e balza alle note di un inno.

GATIANO TROMPATORI



PARIGI — La Caravelle '37 della Renault, che presenta alcuni miglioramenti tecnici

LA TRADIZIONALE ESPOSIZIONE AUTOMOBILISTICA DI OTTOBRE A PARIGI

Il "Salon," delle vecchie novità

Disdetta dalla Fiat la presentazione della «400», rinviata dalla Peugeot la utilitaria 103b — Una battuta d'attesa, mentre la produzione si orienta verso le vetture di piccola e media cilindrata

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

PARIGI, ottobre. — Il 43° Salone dell'auto si è aperto a Parigi sotto il segno della normalità. Rimandata la presentazione della Peugeot utilitaria di cui sarà parlato, il discorso della solitudine del poeta a un nuovo affatto, quasi a un'albero di religione. Ma si avverte altresì che nel clima d'oggi, nella varia attesa in cui ora ci vive di una nuova parola poetica, esso non incide così a fondo come una volta. I valori estetici di questa poesia di Montale non si accompagnano e non si identificano più come un tempo, coi suoi valori morali: il suo verbo non si incarna già tutto nelle radici del nuovo diffuso sentire.

La poesia di Montale ha conosciuto una fortuna su cui conviene soffermarsi un poco. Fin dal suo primo apparire con *gli Ossi di seppia* (1925) se ne colse e se ne apprezzarono l'ardua novità del messaggio, la singolarità e il punzello della problematica interna, il deserto pronunciarsi e configurarsi. Ma la sua vera popolarità essa la raggiunse alquanto più tardi, alla vigilia della guerra, quando tra la *Casa dei doloranti* e la *Occasional*, essa fu improvvisamente scoperta dai giovani che erano stati intorno al 1920. A quei giovani allora già scontenti e staccati dal fascismo, Montale apparve come un annunciatore e un liberatore: la sua poesia fu per essi a un tempo l'interesse e la guida del loro mondo morale. Parlavano in loro imprecise e tenaces istanze di rivolta, si voltavano essi a sogni e a programmi di riedificazione sociale e umana, e ben presto affrontarono i rischi e il martirio della Resistenza. Poi darsi dunque che al fondo del loro viatico montaliano ci fosse un qualche equivoco, e non sarebbe male che qualcuno di essi ce ne narrasse ora la storia. Comunque, la grande ora di Montale fu proprio quella. E dura ancora, se non altro nel la profonda nostalgia con cui ne accompagnano ora il declinare nel quadriante del tempo. In quei giovani, ora

corrono dai quattro ai cinque anni — fra progettazione, costruzione, collaudo, messa a punto e fabbricazione in serie — per lanciare sul mercato una nuova automobile. Si capirà che le quattro grandi aziende dell'automobilismo francese non potevano tecnicamente sopportarne le fatighe di un nuovo modello.

Le cifre di vendita

Ma altri motivi, meno "tecnicici", stanno alla base di questo che passerà alla storia come «Salone d'attesa»: prima di tutto l'aumento della tassa su tutte le categorie di veicoli, che è progressivo secondo il numero dei ev. per contare sulla ditta di una sola tassazione. Normalmente, sui mutui, i fronti, quasi che un'esplosione di ergetico sia stato anticipatamente stipulata.

In secondo luogo — il dramma di Parigi — le quattro grandi case francesi hanno realizzato circa 29 miliardi di profitti netti.

Da queste cifre e dati (ci

sono usciti dalle officine francesi, i dati del primo semestre del 1956 fanno prevedere per l'annata in corso una produzione record vicina ai 900 mila veicoli).

Questo vuol dire, prima di tutto, che il mercato interno italiano, ma non certo determinante, e l'esportazione in Belgio, Spagna, Svizzera e colonie — ha ancora vasta capacità di assorbimento. Solo dal 1953 infatti, l'automobile ha intaccato le categorie dei piccoli commercianti, dei professionisti e degli agricoltori. Oltre quindi a saturazione strada, il progressivo sviluppo della produzione, e la conseguente crescita dei salari, che le famiglie di salariali dovranno coniugare lavori diversi e i due coniugi lavorare.

In entanto, nel 1955, le quattro grandi case francesi hanno realizzato circa 29 miliardi di profitti netti.

Da queste cifre e dati (ci

sono usciti dalle officine francesi, i dati del primo semestre del 1956 fanno prevedere per l'annata in corso una produzione record vicina ai 900 mila veicoli).

Questo vuol dire, prima di tutto, che il mercato interno italiano, ma non certo determinante, e l'esportazione in Belgio, Spagna, Svizzera e colonie — ha ancora vasta capacità di assorbimento. Solo dal 1953 infatti, l'automobile ha intaccato le categorie dei piccoli commercianti, dei professionisti e degli agricoltori. Oltre quindi a saturazione strada, il progressivo sviluppo della produzione, e la conseguente crescita dei salari, che le famiglie di salariali dovranno coniugare lavori diversi e i due coniugi lavorare.

In entanto, nel 1955, le quattro grandi case francesi hanno realizzato circa 29 miliardi di profitti netti.

Da queste cifre e dati (ci

sono usciti dalle officine francesi, i dati del primo semestre del 1956 fanno prevedere per l'annata in corso una produzione record vicina ai 900 mila veicoli).

Questo vuol dire, prima di tutto,

che le strade francesi — a traffico uguale — oggi acciuffano otto volte di più delle strade americane.

S'era inoltre parlato, temendo che la provata insufficienza della rete stradale.

Basti pensare che nella sola Parigi, ogni notte, 180 mila vetture — dormono — all'aperto — e che le strade francesi — a traffico uguale — oggi acciuffano otto volte di più delle strade americane.

S'era inoltre parlato, temendo che la provata insufficienza della rete stradale.

Basti pensare che nella sola

Parigi, ogni notte, 180 mila

vietture — dormono — all'aperto — e che le strade francesi — a traffico uguale — oggi acciuffano otto volte di più delle strade americane.

S'era inoltre parlato, temendo che la provata insufficienza della rete stradale.

Basti pensare che nella sola

Parigi, ogni notte, 180 mila

vietture — dormono — all'aperto — e che le strade francesi — a traffico uguale — oggi acciuffano otto volte di più delle strade americane.

S'era inoltre parlato, temendo che la provata insufficienza della rete stradale.

Basti pensare che nella sola

Parigi, ogni notte, 180 mila

vietture — dormono — all'aperto — e che le strade francesi — a traffico uguale — oggi acciuffano otto volte di più delle strade americane.

S'era inoltre parlato, temendo che la provata insufficienza della rete stradale.

Basti pensare che nella sola

Parigi, ogni notte, 180 mila

vietture — dormono — all'aperto — e che le strade francesi — a traffico uguale — oggi acciuffano otto volte di più delle strade americane.

S'era inoltre parlato, temendo che la provata insufficienza della rete stradale.

Basti pensare che nella sola

Parigi, ogni notte, 180 mila

vietture — dormono — all'aperto — e che le strade francesi — a traffico uguale — oggi acciuffano otto volte di più delle strade americane.

S'era inoltre parlato, temendo che la provata insufficienza della rete stradale.

Basti pensare che nella sola

Parigi, ogni notte, 180 mila

vietture — dormono — all'aperto — e che le strade francesi — a traffico uguale — oggi acciuffano otto volte di più delle strade americane.

S'era inoltre parlato, temendo che la provata insufficienza della rete stradale.

Basti pensare che nella sola

Parigi, ogni notte, 180 mila

vietture — dormono — all'aperto — e che le strade francesi — a traffico uguale — oggi acciuffano otto volte di più delle strade americane.

S'era inoltre parlato, temendo che la provata insufficienza della rete stradale.

Basti pensare che nella sola

Parigi, ogni notte, 180 mila

vietture — dormono — all'aperto — e che le strade francesi — a traffico uguale — oggi acciuffano otto volte di più delle strade americane.

S'era inoltre parlato, temendo che la provata insufficienza della rete stradale.

Basti pensare che nella sola

Parigi, ogni notte, 180 mila

vietture — dormono — all'aperto — e che le strade francesi — a traffico uguale — oggi acciuffano otto volte di più delle strade americane.

S'era inoltre parlato, temendo che la provata insufficienza della rete stradale.

Basti pensare che nella sola

Parigi, ogni notte, 180 mila

vietture — dormono — all'aperto — e che le strade francesi — a traffico uguale — oggi acciuffano otto volte di più delle strade americane.

S'era inoltre parlato, temendo che la provata insufficienza della rete stradale.

Basti pensare che nella sola

Parigi, ogni notte, 180 mila

vietture — dormono — all'aperto — e che le strade francesi — a traffico uguale — oggi acciuffano otto volte di più delle strade americane.

S'era inoltre parlato, temendo che la provata insufficienza della rete stradale.

Basti pensare che nella sola

Parigi, ogni notte, 180 mila

vietture — dormono — all'aperto — e che le strade francesi — a traffico uguale — oggi acciuffano otto volte di più delle strade americane.

S'era inoltre parlato, temendo che la provata insufficienza della rete stradale.

Basti pensare che nella sola

Parigi, ogni notte, 180 mila

vietture — dormono — all'aperto — e che le strade francesi — a traffico uguale — oggi acciuffano otto volte di più delle strade americane.

S'era inoltre parlato, temendo che la provata insufficienza della rete stradale.

Basti pensare che nella sola

Parigi, ogni notte, 180 mila

vietture — dormono — all'aperto — e che le strade francesi — a traffico uguale — oggi acciuffano otto volte di più delle strade americane.

S'era inoltre parlato, temendo che la provata insufficienza della rete stradale.

Basti pensare che nella sola

Parigi, ogni notte, 180 mila

vietture — dormono — all'aperto — e che le strade francesi — a traffico uguale — oggi acciuffano otto volte di più delle strade americane.

S'era inoltre parlato, temendo che la provata insufficienza della rete stradale.

Basti pensare che nella sola

Parigi, ogni notte, 180 mila

vietture — dormono — all'aperto — e che le strade francesi — a traffico uguale — oggi acciuffano otto volte di più delle strade americane.

S'era inoltre parlato, temendo che la provata insufficienza della rete stradale.

Basti pensare che nella sola

Parigi, ogni notte, 180 mila

vietture — dormono — all'aperto — e che le strade francesi — a traffico uguale — oggi acciuffano otto volte di più delle strade americane.

S'era inoltre parlato, temendo che la provata insufficienza della rete stradale.

Basti pensare che nella sola

Parigi, ogni notte, 180 mila

vietture — dormono — all'aperto — e che le strade francesi — a traffico uguale — oggi acciuffano otto volte di più delle strade americane.

S'era inoltre parlato, temendo che la provata insufficienza della rete stradale.

Basti pensare che nella sola

Parigi, ogni notte, 180 mila

vietture — dormono — all'aperto — e che le strade francesi — a traffico uguale — oggi acciuffano otto volte di più delle strade americane.

S'era inoltre parlato, temendo che la provata insufficienza della rete stradale.