

Il Novecento letterario in Italia

Gli scrittori e il pubblico

L'indagine su un rapporto che investe la genesi stessa delle opere al centro del panorama storico-antologico presentato da Giuseppe Petronio e Luciana Martinelli

Nella letteratura italiana, il primo Novecento è l'età di D'Annunzio, Pascoli, Pirandello, e dei crepuscolari, dei "vociani" dei futuristi. Ma accanto a questi scrittori, operavano anche personalità che ottenevano larghissimi consensi presso la piccola borghesia, come Guido Da Verona o Luciano Zucconi, o monopolizzavano l'interesse dei lettori popolari, come Carolina Invernizio. Un'indagine critica attenta solo alla catalogazione dei valori artistici ben riconoscibili non terrà certamente conto. Alti però è il caso di chi si propone di delineare un panorama complessivo dell'attività letteraria, ricostruendo ogni modalità dei rapporti reali tra autore e pubblico, in modo da « presentare organicamente tutti coloro che (...) hanno scritto in modi ritenuti "letterari", e chiarire come si sono presentati e aggruppati, come e da chi sono stati letti, che cosa ognuno di essi — individui o gruppi — ha riflesso della società italiana, quale parte ha recitato e con quali risultati ».

Tale appunto è il proposito che ha guidato Giuseppe Petronio e Luciana Martinelli, curatori di L'età gottiliana, primo dei tre volumi di una storia e antologia dedicata al Novecento letterario in Italia (Palumbo, pp. 410, L. 4.500). Il discorso impostato con ampiezza nelle pagine introduttive, a firma di Petronio, chiarisce le premesse metodologiche del lavoro: uno storicismo rigoroso, che si dichiara estraneo e contrario alle riletture in chiave attualizzante, alle interpretazioni volte a privilegiare questo o quell'aspetto delle vicende letterarie di allora, ma vuole piuttosto individuare coloro che agli occhi dei contemporanei ne furono i protagonisti effettivi, a tutti i livelli di responsabilità e di influenza.

La crisi borghese

In sede sociologicamente preliminare, Petronio riconduce tutti gli scrittori operanti tra la fine dell'Ottocento e il 1915 all'ambito del sistema mentale borghese. E' l'epoca in cui la borghesia prende coscienza della sua crisi e cerca di serrare le file, richiamando tutti i suoi intellettuali al vincolo comune degli interessi di classe ed esaltandoli con i miti nazionalistici. Non per questo, come è ovvio, i diversi schieramenti e le posizioni dei singoli scrittori appaiono meno profondamente differenziati. A determinarli, vengono adibiti tre punti di riferimento: l'atteggiamento assunto verso il socialismo, come espressione politica delle masse popolari; il tipo di critica portata al positivismo, cioè all'ideologia con cui la borghesia ottocentesca s'era sforzata di comprendere i fenomeni sociali e di risolverli razionalmente, coi mezzi del progresso scientifico; la reazione alle tecniche letterarie realistiche, legate alla cultura positivista, che in Italia avevano trovato espressione massima nel verismo.

Attraverso le tappe di questo itinerario critico, Petronio tende a chiarire i valori comuni attorno a cui i letterati si attestano; ma vuole anche porre in luce i motivi dell'inquietudine che li perverte e li spinge a moltiplicare le ricerche di novità personale. E' qui che il concetto di pubblico viene applicato con fecondità. Alla fine del secolo l'artista ha ormai superato la crisi in cui s'era trovato con l'avvento della civiltà industriale,

In ottobre mostra a Roma sulla grafica austriaca

Alla grafica austriaca del ventennio scorso sarà dedicata una mostra al Palazzo delle Esposizioni di Roma, dal 3 al 28 ottobre. Autograph — questo il nome della manifestazione — comprenderà più di duecento opere di importanti maestri come Gustav Klimt, Egon Schiele, Oskar Kokoschka, Alfred Kubin e dei pittori della scuola viennese del "realismo fantastico".

quando si sentiva costretto a chiudersi nella sua individualità orgogliosa, solo e potente di fronte alla brutalità del capitalismo che disprezzava l'arte come una merce inutile. Ora la società borghese ha provveduto a costruire le sue strutture culturali, in cui i letterati sono invitati a inserirsi, con un ampio riconoscimento del loro ruolo. Le opere che compongono costituiscono un prodotto richiesto, apprezzato, ben retribuito. Eppure il disagio cresce, gli interrogativi si drammatizzano: perché fare dell'arte? che significa arte, e che posto è destinata ad avere l'arte nel mondo moderno?

Il fatto è che lo scrittore non conosce più i suoi lettori con la immediatezza di un tempo, quando si rivolgeva a un'élite ristretta e omogenea. Allargandosi, il pubblico si è articolato: i suoi diversi strati e gruppi presentano una somma di richieste dissimili, cui è difficile soddisfare unitariamente: si impongono delle scelte, che investono la stessa genesi dell'opera.

Alcuni si impegnano a tener conto delle esigenze del pubblico borghese, evitando di contestarne a fondo la concezione dell'arte e investendo con l'immaginazione letteraria problemi diffusi nella sensibilità del tempo: così anzitutto D'Annunzio, e Fogazzaro, e la Deledda. Altri invece rompono con la tradizione (e con D'Annunzio): Gozzano, i crepuscolari ripetono la posizione di isolamento e di estraneità dal presente delle avanguardie ottocentesche e ne riprendono la nostalgia per l'età pre-industriale, ma ironizzando sull'impossibilità di questa evasione. In altri ancora il rifiuto dell'oggi, torbido e meschino, trapassa in un rifiuto generale dell'esistenza, acquistando con ciò stesso un criticismo più irrisolvente: è il caso di Pirandello, di Svevo. Per contro, v'è infine chi si propone di reinserire coerentemente l'arte nella modernità industriale, facendo tabula rasa di ogni classicismo, nella consapevolezza che il progresso tecnologico ha indotto una modifica radicale del nostro modo di vivere e sentire: tali sono i futuristi.

Comunque tutti costoro (fatta significativa eccezione per Svevo) ricercano un contatto attivo con il pubblico: sia che ne sollecitino direttamente il favore sia che ne stimolino la reazione con le tecniche della provocazione e dello scandalo. Ciò è segno che la validità dell'arte non è posta in discussione da nessuno: anzi, all'arte viene attribuita una funzione primaria di guida e illuminazione delle coscienze, che porta a imprimere una forte connotazione ideologica alle opere. Romanzieri e poeti partecipano in pieno al carattere principale della cultura primorivoluzionaria, tesa a riaffermare la propria presenza e capacità d'intervento nel mondo sociale, rivendicandosi il compito di educare una nuova classe dirigente. Ma tale educazione avveniva sotto il segno dell'irrazionalismo: o che l'esito fosse l'attivismo vitalistico dei futuristi o il pessimismo disperato di Pirandello, ad avvantaggiarsene sarebbero state le tendenze più aggressivamente espansioniste della borghesia, che si apprestavano a gettare il paese nella guerra del 1915-'18 e di lì a poco avrebbero dato vita al fenomeno fascista.

Naturalmente, il discorso di Petronio presuppone un rinvio costante alla concretezza dei testi antologici; e lascia aperto il problema della loro valutazione estetica, punto di indubitabile difficoltà per ogni indagine storico-sociologica. Ma sostituire al rapporto rigido fra artista e società quello più articolato e mobile tra artista e pubblico implica un cospicuo vantaggio: porre in luce l'ideale d'arte al quale lo scrittore si riferisce e su cui saggia le proprie proposte più o meno originali. Ciò apre la via a una analisi delle tecniche formali adottate per raggiungere coerentemente l'obiettivo. Ne deriva una nuova possibilità di giudizio sull'opera, secondo i suoi stessi principi costitutivi, a qualsiasi livello essa si collochi.

E' vero che qui si presenta una questione decisiva, e purtroppo poco esplorata: quella del brutto artistico. In che cosa consiste la bruttezza di un libro, chi la giu-

dica tale e in base a quali criteri? Per chiarire la domanda sarebbe necessario esaminare la ricezione del testo, cioè i modi in cui è stato letto, la qualifica sociale dei lettori, oltre alle circostanze esterne che ne hanno influenzato la fortuna. Ma questi studi, nella fase attuale della ricerca e dell'organizzazione culturale, sono assai di là da venire. D'altronde, sarebbe alquanto semplicistico ritenere che un'opera brutta sia destinata automaticamente al successo presso l'uditorio meno preparato: i best seller sono sempre stati rari. Il largo pubblico è di contentatura meno facile di quanto a volte gli intellettuali suppongano. E non è nemmeno vero che esso legga in modo prevalentemente contenutistico, come pure ebbe ad affermare anche il più acuto studioso di questi problemi, cioè Gramsci, che peraltro scriveva in un'epoca in cui non si era ancora compiuto, almeno in Italia, il passaggio dalla letteratura popolare alla letteratura di massa.

La misura dei consensi

Va piuttosto ripreso un altro concetto gramsciano, sottolineando che il tipo di consensi incontrati da un'opera dà la misura dell'organicità dei rapporti intercorrenti fra l'autore e i suoi interlocutori, quindi delle capacità egemoniche della cultura di cui l'opera è espressione. Se i lettori di base accettano per buoni i sottoprodotto della letteratura dominante, ciò non accade solo per effetto di un condizionamento passivo ma perché vi scorgono in qualche maniera riflesse, sia pur mistificatamente, le loro reali aspirazioni e attitudini comunicative.

Per tornare al quadro lucidamente tracciato da Petronio, essa testimonia anche l'incertezza del movimento socialista a esercitare un'attrazione adeguata sui letterati, portandoli a offrire delle alternative di lettura rispetto ai modelli imperanti. Così il pubblico popolare venne abbandonato alle fantasie macabro-sentimentali della Invernizio e la piccola e media borghesia, che costituiva la maggior massa dei consumatori di libri, fu preda della mitologia superomistica dannunziana; mentre gli spiriti più seri coltivavano la loro disperazione antistorica, all'ombra del potere capitalistico.

Vittorio Spinazzola

LE CONVERSIONI PRODUTTIVE NEI PROGRAMMI DELLA FIAT

IL PRIMATO DELL'AUTOCARRO

Il gruppo torinese prevede che nel 1980 il fatturato dei camion raggiunga quello delle autovetture - L'accordo con la tedesca KHD e la nascita di una holding che punta essenzialmente sul mercato internazionale - Le conseguenze per l'economia italiana: si continua a dare impulso alle autostrade e si impedisce un effettivo potenziamento delle ferrovie - Perché è bassa la produzione di autobus

Nell'immenso corteo di Bologna



BOLOGNA — Giovani, con cartelli e striscioni, nell'immenso corteo che ha concluso, domenica, il Festival dell'Unità

I grandi produttori mondiali di autocarri — USA, Giappone, URSS, Inghilterra — si collocano tutti da milione e mezzo di unità prodotte in su. La FIAT, sino a qualche anno fa, ha vivacchiato con una produzione di 30-40.000 unità, che nel 1974 salirà ad oltre 70.000. Se si ha presente che le grandi aree del sottosviluppo e i Paesi socialisti aprono immensi mercati alla vendita e alla produzione di autobus, e che un ampio retroterra può essere costruito anche sul mercato italiano, ci si rende conto delle ragioni che hanno portato la FIAT, già da qualche tempo, a compiere una delle sue fondamentali scelte strategiche. Significativa è la decisione che Agnelli ha reso pubblica nel luglio scorso: nel 1980 il fatturato dei camion dovrà pareggiare nel gruppo FIAT quello delle autovetture, mentre oggi le due cifre sono rispettivamente pari a 1.500 e a 400 miliardi di lire (bilancio 1973). Un primo traguardo è la moltiplicazione per quattro della produzione del 1972.

Un progetto europeo

Una simile scelta comporta complesse decisioni, già realizzate o in atto. Studi e sperimentazioni hanno portato alla unificazione e alla standardizzazione dei pezzi, i telai, ad esempio, possono essere prodotti in una gamma di 250 tipi, partendo da 5 soluzioni di base; sono state trovate nuove e più avanzate soluzioni per i motori; si sono innovate profondamente le lavorazioni, introducendo sostanzialmente la linearizzazione spinta e il tagliorisma in un settore dove si era rimasti a un livello piuttosto primitivo. Sulla base del nuovo modo di produrre la FIAT ha concentrato prima di tutto la sua produzione in alcuni centri: gli stabilimenti di Stura e della zona nord di Torino, radicalmente ristrutturati; Brescia e Milano per la OM; Trappes, a Parigi, dove è sorto recentemente un moderno impianto industriale; e il nuovo impianto del Brasile. Ma la FIAT possiede nel settore anche una organizzazione in Francia, la UNIC. Nell'ambito di un progetto europeo il gruppo torinese ha stretto un accordo organico con una grande industria tedesca, la KHD. E' stata costituita una "holding", con sede in Lussemburgo e con partecipazioni di controllo in tre nuove società nazionali (Italia, Francia, Germania). Il fatturato tota-

le del nuovo colosso è di 1.200 miliardi di lire: 800 miliardi della FIAT-UNIC, 400 della KHD.

La prospettiva essenziale della gigantesca operazione è il mercato mondiale. Lo sviluppo della produzione, però, non sarà concentrato in Italia ma sarà articolato su di una vasta area internazionale. Tuttavia ciò comporterà altresì un incremento consistente della produzione, della vendita, e della utilizzazione dei camion sul mercato nazionale. Sebbene in proporzioni diverse, la FIAT ripete qui il meccanismo che è stato alla base della produzione automobilistica: il mercato nazionale italiano base del retroterra per un progetto internazionale.

Si deve dire che il punto di partenza è assai negativo per la rotaia. Attualmente in Italia solo il 18% delle merci viene trasportato su ferrovia, il 60% è trasportato su strada; esattamente il rovescio di ciò che accade nel MEC, dove il 18 riguarda il trasporto su gomma e il 70 la ferrovia. Nonostante questa marcata tendenza la ferrovia ha molte carte anche in Italia. Le due più importanti sono contenute in queste cifre: il trasporto su strada costa da tre a quattro volte più di quello su ferrovia; per ogni tonnellata trasportata ci vogliono 500 calorie con l'auto, 60 con i mezzi ferroviari diesel, 30 con i mezzi a rotaia elettrica. A questi dati essenziali occorre aggiungere la crisi del trasporto automobilistico privato, e dunque la necessità da tutti riconosciuta (a parole, e poi negata nei fatti), di andare ad un potenziamento generale del quadro ferroviario, e ad una riduzione del traffico su strada.

politica della strada vengono tuttora stanziati e spese cifre enormi: solo in Piemonte 1.000 miliardi per autostrade e trafori. In secondo luogo si tratta di investimenti che producono serio risparmio in una contabilità nazionale complessiva, e rispetto agli investimenti collegati al trasporto su gomma e in termini di energia consumata.

Ma c'è dell'altro. Mentre le ferrovie languono non solo si procede dappertutto con rinnovato fervore al varo di nuovi progetti autostradali, ma la FIAT ha assunto in pratica il controllo della produzione ferroviaria: è assai facile capire in quale direzione la userà. Sull'opera certe produzioni, farà fronte a certe esigenze, accumulerà esperienza e tecnologia (per ogni buon conto), ma terrà il settore ad un livello di sviluppo compatibile con la circolazione progettata di auto e di camion. La FIAT, in passato, aveva tre stabilimenti per la produzione del materiale ferroviario con 1.760 addetti, a Torino, Milano e Savigliano. Ora quello di Savigliano lo vuole smantellare, mentre ha acquisito una partecipazione con l'EFIM, "holding" a partecipazione statale, negli stabilimenti OMECA (Reggio Calabria), e Ferrosud (Matera). Questi stabilimenti dovrebbero essere potenziati, ma nell'insieme non si tratta di cambiare marcia, bensì di compensare la liquidazione di Savigliano e di sviluppare certe produzioni. Assai significativa è la relazione presentata al Consiglio di amministrazione della FIAT alla metà del luglio scorso (dopo la acquisizione della partecipazione con l'EFIM, l'EFIM), e nella quale il settore ferroviario continua ad essere trattato come un settore marginale nel gruppo FIAT, sotto tutti i punti di vista.

Il trasporto pubblico

Le scelte che riguardano camion e ferrovie stanno dentro, del resto, ad una strategia generale del trasporto. Tra il 1962 e il 1972 il parco nazionale delle automobili è salito da 3 a 12 milioni e mezzo di unità, con un incremento del 400%. In quello stesso periodo gli autobus circolanti sono saliti da 29.000 a 36.000; l'aumento è stato del 26%. L'attuale capacità ricettiva di tutto il parco degli autobus è di 2,5 milioni di persone contemporaneamente. In Italia si costruiscono oggi circa 4.000 autobus all'anno, dei quali circa la metà vengono esportati: invece il fabbisogno, per il rinnovo e la estensione del parco, è di almeno 8.000 unità all'anno. La FIAT ha più volte chiamato in causa il ritardo burocratico dello Stato, delle Regioni (ma l'Emilia ha già raccolto un significativo pacchetto di domanda), e degli enti locali che, con le loro commesse, dovrebbero costruire un mercato di autobus tale da giustificare nuovi sviluppi produttivi, sostitutivi della declinante produzione automobilistica. L'inerzia pubblica è un dato di fatto, ma essa viene spezzata da iniziative di automobili e di autostrade, viene alimentata quando si tratta del trasporto pubblico. La FIAT non è solo una industria, è parte del potere economico e politico del Paese, e il trasporto pubblico non è nei suoi programmi.

E' possibile cambiare politica? Dal punto di vista tecnico siamo ancora in tempo, anche se i margini si restringono paurosamente ogni settimana; infatti quando si realizzano le scelte e gli investimenti, è davvero difficile cancellarli. Tuttavia soprattutto il ritardo politico è enorme. La filosofia sul nuovo modello di sviluppo, in se stessa sacrosanta, diventa davvero un perditempo se non si traduce in una nuova politica, in scelte produttive e di consumo a breve, medio e lungo periodo. Cambiare strada richiede oggi non solo misure operative e energetiche (blocco delle autostrade e potenziamento delle ferrovie) che appartengono alla competenza diretta dello Stato, ma altrettanto una contrattazione reale con la FIAT sulla produzione industriale, sulle produzioni, sui mercati, sulla compatibilità dei suoi orientamenti strategici con una programmazione dello sviluppo.

Lucio Libertini

La battaglia che precedette la costituzione della Repubblica dell'Ossola

La liberazione di Cannobio

Nel settembre del 1944, le formazioni partigiane sconfissero nazisti e repubblicani assumendo il controllo della zona dell'Alto Novarese nei pressi del confine svizzero — L'impegno, non mantenuto, di americani e inglesi ad appoggiare l'azione — La sanguinosa controffensiva tedesca

Dal nostro inviato
CANNOBIO, settembre.
Mura e pareti delle case, sul lungolago, piccole lapidi bianche ricordano i nomi dei partigiani caduti nei combattimenti del 2 e dell'8 settembre 1944, le date che segnano la liberazione e la perdita di Cannobio: Cornalba, Fabbri, Ferrari, Saia, Borla. Da quest'imbarcadere al quale ora attraccano i battelli dei servizi di navigazione del Lago Maggiore, trent'anni fa un gruppetto di nazisti riuscì a sottrarsi alla cattura saltando su una motonave e raggiungendo la vicina riva lombarda. Ma il grosso del presidio tedesco, una cinquantina di uomini, dovette consegnare le armi ai partigiani della brigata «Perottili» e pubblici implicò un cospicuo vantaggio: porre in luce l'ideale d'arte al quale lo scrittore si riferisce e su cui saggia le proprie proposte più o meno originali. Ciò apre la via a una analisi delle tecniche formali adottate per raggiungere coerentemente l'obiettivo. Ne deriva una nuova possibilità di giudizio sull'opera, secondo i suoi stessi principi costitutivi, a qualsiasi livello essa si collochi.

val Vigezzo per oltre 40 chilometri: i nazifascisti dovettero evacuare in gran fretta Malocco, Finigola, Santa Maria Maggiore, Masera. Le brigate di Cino Moscatelli, di Superti e dei fratelli Di Dio, che si accingevano a entrare a Cannobio, non avrebbero più corso il rischio di essere attaccate alle spalle. L'attacco a Cannobio fu, in un certo senso, la conseguenza naturale del forte sviluppo registrato dall'attività partigiana nella seconda metà dell'estate '44.

Ma l'azione era anche stata direttamente sollecitata dagli americani, all'inizio di agosto, attraverso l'agente dell'Office strategic service (OSS) a Lugano, Donald Jones: gli statunitensi chiedevano che fosse liberato un tratto della linea di confine con la Svizzera in modo da consentire l'ingresso in Italia di alcune centinaia di militari americani internati nella Confederazione, che avrebbero ripreso le armi costituendo una brigata per operazioni internazionali. L'idea non poteva certo dispiacere ai comandi partigiani. L'entusiasmo in scena di un nuovo reparto di combattimento sotto egida americana avrebbe anche dato fondamento più solido alla speranza di poter finalmente contare su rifornimenti continui e consistenti di armi e munizioni; purtroppo, il divario tra le promesse e l'entità reale degli aiuti è sempre stato e continua a essere enorme.

Ma anche il piano, annunciato dall'OSS era destinato a restare lettera morta, così come non avrebbe poi avuto seguito il progetto inglese, già ventilato al comandante del CVL gen. Cadorna di paracadutare truppe britanniche nelle zone liberate dell'Alto Novarese. Scelte di carattere strategico e considerazioni di ordine politico (in sostanza la volontà di non favorire la formazione di un movimento partigiano troppo forte) furono, come è ben noto, la causa di certi ripensamenti degli anglo-americani.

Nella seconda metà di agosto, i partigiani intensificarono le azioni nell'abitato di Cannobio e gli attacchi ai presidi dei valichi di confine. Il 25 agosto venivano catturati alcuni militari tedeschi e avieri repubblicani a San Bartolomeo Valmara. La notte successiva, alle «quattro strade» il crocevia centrale di Cannobio si svolgeva uno scontro a fuoco e tre nazisti restavano sul terreno. Il capitano delle SS Klemens faceva arrestare un centinaio di civili e minacciava di impiccarli se i partigiani non avessero restituito i prigionieri. Sul lungolago Vittorio Emanuele veniva allestita una lugubre fila di forche. Il fabbro Giuseppe Zaccagni, uno degli ostaggi già presi per subire la bestiale rappresaglia, era costretto a fabbricare con le proprie mani gli anelli del ferro nei quali avrebbe dovuto scorrere la corda insaponata. Qualcosa, all'ultimo momento, fermava il carnefice. Da una parte lo intervento del comando della Divisione «Piemonte» (formato appunto, dalle brigate «Perottili» e «Battista»), che proponeva uno scambio di prigionieri; dall'altra gli inviti

che i posti di confine di Piaggio Valmara e di Ribellascio fossero in mano ai partigiani della brigata «Perottili» e armati peggio, era un affronto che i nazifascisti non potevano tollerare senza mettere in gioco il loro già scosso prestigio militare. La piccola «zona libera» veniva facilmente difendibile. A Intra, distante pochi chilometri, erano accampati forti contingenti della Wehrmacht e della GNR. E tra Cannobio e la riva lombarda del lago, in mano a tedeschi e fascisti, non c'erano che cinque minuti di battello. Il contrattacco venne proprio là, dall'altra sponda del Verbano. Il comando nazista l'ordinò mentre Pippo, Arca e il grosso dei loro uomini si trovavano in via Cannobina per estendere l'area liberata e garantirsi, soprattutto, il controllo dell'Alta valle, più adatta per ricevere gli aviolanti. A Cannobio erano rimasti una ventina di partigiani. Le sentinelle vennero sorprese all'alba e massacrata, seguiti un breve scontro, poi il distacco dovette ritirarsi.

La cittadina si svuotò di colpo. Uomini donne e bambini in braccio fuggirono sulla montagna, mentre ancora si combatteva sulla riva del lago. Per sottrarsi alla avvertita liberazione, i partigiani varcarono la linea del confine elvetico. Molti si nascessero per giorni e giorni nella casupole di Sant'Agata e negli spiccioli, solo in aprile Cannobio ritrovò la sua libertà che aveva respirato per una settimana.

Pier Giorgio Betti