

D'ANNUNZIO E L'AUTOMOBILE

Tavola rotonda

Milano, Palazzo Affari ai Giureconsulti, 22 marzo 1997

PIU' CHE I MOTORI POSSONO I CUORI

ovvero: ***D'Annunzio e la tecnica***

"Qui non a impolverarsi ma a vivere sono collocati i miei libri di studi, in così gran numero e di tanto pregio che superano forse ogni altra Biblioteca di ricercatore e ritrovatore solitario". Così si legge nell'atto di donazione firmato nel 1930 da Gabriele D'Annunzio che fa del Vittoriale un monumento nazionale.

Quei libri, oltre trentamila, distribuiti topograficamente per materia, non solo in base alle necessità di studio del poeta, ma anche alle esigenze estetiche delle numerose stanze della casa-museo, catalogati, in vita d'Annunzio, dall'"affettuoso ordinatore" il bibliotecario Antonio Bruers, sono stati e continueranno a essere motivo d'interesse e di studio da parte di dannunziani e dannunzisti per i loro segni di lettura apposti, le copiose postille e chiose manoscritte, gli angoli delle pagine piegati che rappresentano, di volta in volta, testimonianze di fonti e genesi di opere del poeta o accorti plagi d'autore.

Così egli stesso scriveva "Esamino; sfoglio, spulcio, come soltanto sa chi di spulciare ha inonorata nomea da primordii, così io leggo libri che nessuno ha letto e mai leggerà, so tante e tante straordinarie cose che nessuno sa né saprà".

A lungo potremmo inseguire il d'Annunzio nelle tracce ingenti lasciate tra i numerosi libri, con quel suo protervo gusto della precisione, per scoprire nuove e sensazionali fonti; ma al di là dell'ardua impresa, che solo esperti filologi sarebbero in grado di compiere, non è certamente qui la sede per sciolinare argomenti che poco avrebbero a che fare con il tema di questa tavola rotonda.

Mi limiterò pertanto a vagliare quei volumi, i più raccolti nella sala detta "Pianterreno" che presentano, tra i meno noti, interessanti spunti sul rapporto d'Annunzio e l'automobile, ovvero tra d'Annunzio e la tecnica del suo tempo.

Già emeriti esperti hanno identificato tra le letture del Poeta di autori quali Placci, Barzini, Bentoglio, Morasso, fonti certe per la stesura di opere

dannunziane dove, coem nel Solus ad Solam, nel Forse che si forse che no, nel Notturmo per citarne alcuni – o testi attinenti alle sue gesta eroiche (beffa di Buccari, solo su Vienna) protagonisti in primis sono, quale “trasposizione di tekno: la femminea automobile, il vibrante velivolo, la prorompente motonave con i loro vividi cuori d’acciaio”.

Forse, come dicevo, meno note, o per qualcuno sconosciute, sono le letture che d’Annunzio effettuava di libri d’autore poco celebrati: di progettisti, ingegneri, chimici, sperimentatori. Grazie all’attuale, sistematico lavoro di spoglio in atto al Vittoriale di tutti i libri della biblioteca del poeta mi è consentito presentarvi – ovviamente per sporadici, anche se significativi esempi, alcune nuove e credo interessanti, chiavi di lettura.

La prima pubblicazione, presa in considerazione in base ad una scelta rigorosamente cronologica per edizione, è datata 1901. il titolo è *Della Navigazione interna in Italia coll’utilizzazione delle forze idrauliche* e ne è l’autore Felice Gallavresi.

Molte sono le pagine che, a margine recano segni di lapis rosso o postille autografe. I primi capitoli trattano della costituzione di Società per l’esercizio della navigazione interna e in particolare di quella per la navigazione a vapore sul Po e della riorganizzazione dei corsi d’acqua solcati da nuovi e più razionali galleggianti a propulsione idroelettrica.

Nel quarto capitolo d’Annunzio evidenzia :“Si pensi che noi non possediamo carbon fossile; epperò la natura ci aveva sin qui lasciati in uno stato di grande inferiorità nella lotta della civiltà, che i nostri industriali sono poi sempre a completa dipendenza del porto di Genova per gli approvvigionamenti del combustibile, che i nostri prodotti agricoli non posseggono la necessaria mobilità a causa delle elevate tariffe ferroviarie; e si capirà tosto quando l’impianto d’una Società di navigazione utilizzando alla tradizione l’energia elettrica della caduta e con tariffe di L. 0,018 la ton. (...) volgerà tosto la bilancia a nostro favore e i rejets di ieri potranno diventare i favoriti del domani”.

E’ certamente dopo tale lettura che d’Annunzio può scrivere all’amico ingegnere, Isneghi, plagiando l’autore del brano citato: “Io ho la ferma convinzione che questo primo esperimento su basi concrete e proporzionate verrà a svegliare il nostro pubblico dal suo letargo”.

Sappiamo che il 2 maggio 1907 il poeta è a Venezia per assistere al discorso di Almerico da Schio presso il reale istituto Veneto di Scienze, lettere ed Arti discorso che verrà pubblicato di lì a poco e che in più d’una occasione, pur avendolo letto, d’Annunzio eviterà di ricordare.

Ma, il 27 febbraio 1910, Almerico gli scrive "Mi riuscì alquanto amaro che nella sua magnifica lettura sulla conquista dell'aria, io italiano, da lei personalmente conosciuto e competito, sia stato pure completamente scordato. Non fosse altro che per la esattezza storica, la quale anche in un discorso in prevalenza poetico, è debito osservare, specialmente dove si toccano i viventi e le cose recenti. Le spedisco due opuscoli miei, come pure delle fotografie le quali attestano non solo come io abbia percorso, ma come altri mi abbia seguito imitandomi negli organi nuovi da me introdotti. Perdoni la parola franca di che io La onoro come Lei merita".

Il primo opuscolo di Almerico (quello del discorso del 1901), tuttora conservato nella Biblioteca di d'Annunzio è fitto di segni di lettura. A pagina 15 il poeta sottolinea, a proposito delle prove tecniche dell'aereonave "Italia" effettuate dal 17 giugno al 4 luglio 1905 a Schio, questo brano "Alle ore 6,45 si effettuava la partenza sul cavo, in direzione sud-est con l'intendimento di eseguire un giro completo attorno al Cimitero nuovo. Compiuto il giro e constatato il perfetto funzionamento dei vari organi, l'"Italia" staccatasi dal cavo si spinse fino sul Timonchio a valle del ponte della ferrovia. Il ritorno si compì senza inconvenienti di sorta, con rotta costante giungendo al punto preciso di partenza alle ore 7,35. In questa manovra, che si può ritenere quella di maggior durata fino ad ora e la più completa, si ebbe una lusinghiera conferma del perfetto funzionamento dell'aereonave".

Almerico da Schio, che dopo le prime prove, apprendiamo effettua nuovi tentativi per poter concorrere alle gare della Esposizione di Milano non ottiene alcun buon risultato. Forse la colpa è da attribuire al fatto che, come scrive, e d'Annunzio evidenzia in lapis rosso, "Ha trasgredito al precetto vada adagio chi ha fretta".

Il secondo breve opuscolo che riguarda l'aereonave dinamostatica del progettista vicentino e reca la dedica "A Gabriele d'Annunzio un suo umile ladato ammirando augurando osa offrire", rimane invece intonso. Nel 1918 esattamente nel luglio, d'Annunzio legge il volume di Michele Vocino, La prima nave a vapore nel Mediterraneo.

Lo interessano, in modo particolare, i primi tentativi di adattamento effettuati in Scozia alla fine del secolo XVII. Avvenne a Leith - come apprendiamo, nel 1791, il varo della prima nave mossa dal vapore, e nel 1795 a Glasgow il varo della seconda fatta costruire da Lord Stanhope.

Si evince dalla lettura che il motore adottato si limitò a destare viva curiosità tra la gente comune ma tecnicamente non portò a reali frutti se non nella seconda metà dell'Ottocento.

Vi è una pagina del libro che suscita nel Poeta un'interesse del tutto particolare. A pagina 28, nel capitolo dedicato all'aspetto prettamente tecnico di questo tipo di nave, vi è un lungo periodo evidenziato: "è costruita, quanto alla sua forma esterna, nella guisa ordinaria: la macchina a vapore è una di quelle chiamate a doppio effetto: è situata nella metà circa del corpo della nave, cosicché per la sua posizione costituisce due camere, una situata verso la prua e l'altra verso la poppa. Il focolare la caldaia, il cilindro, lo stantuffo il volano sono posti sulla parte dritta, guardando la prua, e conseguentemente l'apparecchio destinato a produrre l'effetto utile della Macchina trovasi nella parte sinistra".

Tra le pagine 28 e 29 del volume è conservato pure un cartiglio manoscritto dal Poeta che riprende, a grandi linee, lo stralcio successivo: "Il vapore dell'acqua in ebollizione, condotto da tubi fatti a quest'uopo, genera in moto alternativo e molto energico di ascensione e di discesa dello stantuffo che fa muovere una leva di primo genere, la quale comunica un moto alternativo della medesima indole statica ad una ruota dentata".

In una lettera dell'agosto del 1918 al tenente De Paulis, d'Annunzio precisa a proposito d'un lungo discorso sull'argomento da tempo avviato certamente sulla scorta di questa lettura che "è facile accorgersi, che essendo l'azione dello stantuffo continua il moto delle ruote lo è parimenti. Per renderlo uniforme, ed equabile si è immaginato l'uso di un volano, come regolatore del moto, e che unitamente allo stantuffo serve di contrappeso alla parte sinistra dell'apparecchio".

Note, come si accennava all'inizio, sono le letture effettuate sulla letteratura aviatoria e che qui per la loro ampiezza non è d'uopo elencare, ma una ritengo sia particolarmente degna d'essere menzionata.

Si tratta del volumetto scritto nel 1918 da Umberto Nobile sui fondamenti sperimentali e teorici dell'aviazione. La parte evidenziata in lapis da d'Annunzio riguarda la spinta totale e il rendimento globale dell'elica. La peculiarità sta nei precisi, oserei dire parossistici, dati tecnici che vengono forniti: "l'elica in cui il passo fosse costante o variasse con determinata legge(...) e variasse anche la larghezza della pala lungo il raggio, sarebbe teoricamente possibile, una volta stabilita la spinta e il rendimento per un elemento infinitesimo dell'elica, integrare per tutta la lunghezza della pala, pervenendo così a delle formule, le quali darebbero la spinta ed il rendimento globale in funzione dei valori V ed n delle caratteristiche geometriche della pala. Ma è legittimo un tale procedimento d'integrazione? Evidentemente no".

Segue la spiegazione dell'autore; quella del poeta è di lato, manoscritta: "non può adoperarsi legittimamente per determinare la spinta totale ed il rendimento globale"

Seguono nel volumetto di Nobile, altre pagine sul volo rettilineo, sulla potenza motrice disponibile a bordo dell'aeroplano, sulla variazione dell'incidenza delle ali. Nel capitolo in cui l'autore sostiene l'esigenza di un dispositivo in grado, pur variando l'incidenza, di realizzare la condizione d'equilibrio (che cioè la reazione totale dell'aria passi per il baricentro) d'Annunzio interviene con gli usuali tratti in lapis rosso a margine della pagina là dove si legge: "il primo dispositivo che viene in mente per conseguire questo risultato è quello di spostare, con un qualsiasi artificio, il centro di gravità in avanti o indietro fino a farlo giacere sulla linea di azione della risultante R corrispondente all'incidenza che si vuol realizzare. Così ad esempio, se si tratta di ala curva, volendo aumentare l'incidenza, bisognerebbe portare indietro il centro di gravità e, volendo invece diminuirla, bisognerebbe portare il centro di gravità in avanti".

Nel dicembre 1918, il Poeta scrive a Crocco (prefattore del libro di Nobile) che lo spostamento del baricentro potrebb'essere determinato dallo spostamento di un peso, in avanti o indietro a volontà del pilota e conclude: "Il corpo stesso del pilota potrebbe in parte realizzare lo spostamento necessario".

Molti, oltre le riflessioni nate da queste letture che ritroviamo anche negli epistolari più celebri, sono gli appunti conservati presso gli archivi del Vittoriale che confluiranno, con varianti, in alcuni scritti editi. Valgano, quale esempio, alcune frasi catalogate sotto la voce "Pensieri" che in realtà non sono "opera della mente dannunziana" ma veri e propri plagi.

Così come risulta essere un chiaro plagio quando si legge su un foglio di carta con impresso il motto "Memento Audere Semper": "Ogni pala di un'elica non è altro che un piano inclinato, sul quale, incontrando essa l'aria si origina una pressione OP normale alla superficie della pala", o: "Per misurare le inclinazioni dell'apparecchio sul piano orizzontale passante per un punto di esso si hanno gli inclinometri. Uno che misura l'inclinazione dell'asse longitudinale dell'apparecchio sul piano dell'orizzonte e uno che misura l'inclinazione dell'asse trasversale dell'apparecchio sullo stesso piano" e ancora "Tutti gli apparecchi della squadriglia dotati di identico congegno di mira pel bombardamento e di identici altimetri, avrebbero circa identici risultati di lancio; ma per ottenere maggiore efficacia al lancio il 1° apparecchio lancia seguendo le indicazioni del suo congegno di mira, e gli altri apparecchi osservano gli oggetti del lancio del 1° apparecchio, e

apportano le necessarie correzioni al congegno di mira, eseguendo così un vero e proprio lancio migliorato”.

Il testo è tratto da una pubblicazione del tenente di vascello Ugo De Rossi del Lion nero, Manuale per l'allievo pilota di idrovolante che porta una dedica: "Affettuosamente a Gabriele d'Annunzio perché più facilmente mi perdoni la colpa di aver scritto "un libro".

Alle letture tecnico-aviatorie d'Annunzio alterna quelle sui motori mossi dalla forza eolica e sui motori delle automobili; del 1922 è un volume di Alfredo Camelio dal quale si evince, per le frequenti postille e sottolineature a lapis, l'interesse di d'Annunzio per il lavoro incostante e saltuario compiuto dal vento che può essere utilizzato per la trasformazione in energia dallo stato cinetico a quello potenziale "tale che – egli annota- in determinante condizioni fisico-chimiche si realizza un accumulamento di lavoro potenza, dal quale è poi possibile riottenere il lavoro speso nella trasformazione primaria, ma non più saltuario, quanto continuo e costante". Ma al poeta alcune dichiarazioni scritte dal Camelio non devono risultare molto chiare. Vi è infatti, negli archivi della Fondazione una lettera dello stesso progettista che precisa, in risposta ad un esplicito invito di d'Annunzio che egli si serve della forza del vento per azionare un gruppo di aereomobili (motori a vento) il cui moto viene utilizzato da macchine dinamo-elettriche che sviluppano potenziale corrente elettrica in grado di consentire la dissociazione elettrolitica di una soluzione satura di cloruro di sodio.

"Il mio motore a sodio, pertanto – aggiunge l'autore- applica e sfrutta il seguente principio : "la miscela tonante che ne motori a scoppio è data dalla combustione di gas-illuminante ad aria, oppure da aria ed idrocarburi di benzina od altri olii leggeri e pesanti può essere invece sostituita da quella data dall'aria e dall'idrogeno sviluppato nella reazione del sodio al contatto coll'acqua".

Dai motori a sodio l'interesse di d'Annunzio, come si diceva, passa ai motori a benzina.

Del 1926 è un libro, conservato tutt'ora presso la biblioteca privata del Vittoriale, dal titolo Lubrificazione scientifica dell'automobile nel quale sono evidenziate a lapis blu le frasi: "l'olio usato deve essere tolto dal carter quando il motore è ancora caldo, e cioè quando l'olio è più fluido e ben rimescolato. In tal modo verranno asportati tutti i sedimenti che non si possono togliere senza smontare il sottocarter".

E ancora: "uno degli organi più importanti agli effetti della lubrificazione è il CAMBIO, il quale per la sua ubicazione al disotto della vettura è spesso trascurato, oltre ad essere generalmente lubrificato con olio inadatto".

E ` un ennesimo plagio dannunziano, riscontrabile a pagina 11 di questo manuale lo ritroviamo nella lettera che il poeta scrive all'autista Franco Pollastri: "durante la stagione invernale è bene che tu tenga il radiatore parzialmente coperto, specialmente se la vettura è soggetta a frequenti arresti ed avviamenti, poiché il motore potrà così rapidamente raggiungere la temperatura di regime, assicurando una completa vaporizzazione della benzina. Come ben sai, il razionale funzionamento di un motore dipende principalmente dall'accensione ininterrotta; dall'alimentazione di benzina continua ad carburatore e soprattutto dalla buona compressione".

Veramente assai poco della nota poetica dannunziana riscontriamo in queste frasi così minuziosamente composte da descrizioni tecniche; i lettori abituati alle parole alate del nostro autore, a stento lo riconoscono in queste espressioni, ma è ragione ricordare che si trovano solo in carte d'archivio poco note, in appunti sparsi, in postille librarie, in epistolari anche celebri ma pur sempre non "aperti a tutti".

Che resta, dunque, di questa vasta conoscenza scientifica, di anno in anno accumulata, nell'opera letteraria di d'Annunzio?

La trasposizione non è ovunque così scontata ed evidente pur essendo globale. In alcune pagine dell'Armata d'Italia, dell'Ala d'Italia è liberata, del Compagno dagli occhi senza cigli del venturiero senza ventura l'elemento o l'avvenimento tecnico sono garbatamente descritti in altre opere invece lo scrittore trasforma il cosiddetto "tecnicismo" in "lirica" rende cioè poesia quanto è scarna descrizione tecnologica. Spesso accade che d'Annunzio per meglio comunicare una propria impressione un proprio stato d'animo per prendere più viva e vera un'immagine "umanizzi" (mi si consenta questo termine) gli oggetti.

Ecco, ad esempio, che nel *Forse che si forse che no* il motore divenne il "cuore di metallo" dal "tono potente e costante" al quale prestare "l'orecchio attentissimo alla sestupla consonanza" e va musicalmente "riaccordato" per riudire "il lavoro dei cilindri ridivenuto unisono, il palpito energico ed esatto".

Il rumore del motore è dunque musica, respiro, il motore "romba" "ansa" diviene "fragore umano" quando è sforzato all'assalto dell'erta e quando gravemente s'ammala, "s'incidenta", non pulsa più.

A volte accade, come ancora nel *Forse che si forse che no*, che un atteggiamento umano trovi riflesso in una conversazione tecnica:

“veramente l’uno e l’altro sangue si rafforzavano, balzavano, l’uno contro l’altro parevano ardere ed esplodere come l’essenza accesa dal magnete del motore celato dal lungo cofano”.

Nel *Compagno dagli occhi senza cigli* il motore, monoposto, deve invece essere ascoltato da un orecchio inventivo perché include la più ricca polifonia. “Nei ritorni di notte, quando la vita è bella dietro la nera mitragliatrice di prua che ha beffato la morte – vi si legge- il coraggio canta meravigliosamente accompagnandosi col triplice motore come con una viola pomposa accordata in do. Beppino Miraglia m’iniziò al mistero di questa musica”. E ancora, piu’ oltre “Ecco che la musica viene a me in forma di gentil donna, senza contrariare la monofonia dei miei motori”.

Nel *Notturmo* si legge del “rombo assordante del motore” del “battito del motore” del “suo tono affievolito” del suo “pulsare” di “un motore canotto che ha un palpito energico. Giorgio non l’ode più come il battito del suo cuore d’acciaio” a ancora: “Ogni altro rumore è abolito. Non v’è che il silenzio e quella voce. Diventa ritmica, talvolta: rammenta il battito di un motore”.

E quando l’atmosfera d’un evento è particolarmente cupa e il protagonista altri non che un aereo, spirito esangue pronto al sacrificio, d’Annunzio così esprime: “Appare come una struttura solida di legni di tele, di metalli, ed è una sostanza spirituale. Sembra esame, ed è tutta tesa dall’anima come il veliero è gonfio di fortuna. Sembra muta; e nell’una nell’altra cella, tra centinaia e centinaia, tra motore e motore, tra fusoliera e fusoliera, per mezzo ai fili d’acciaio, nella carlinga piena di congegni, lungo il bordo levigato, il silenzio è un silenzio che a chi l’ascolta parla una parola indimenticabile. E’ il testamento del sangue”.

Nella *Licenza alla Leda senza cigno*, dove d’Annunzio dichiara di aver molta pratica di motori a scoppio e ancor più di “motori a combustione di dritta” la sua auto grigia, snella, vibrante (la cui vibrazione del motore si comunica a tutte le mie ossa –così scrive) è paragonata a una piccola torpediniera che fende i battaglioni che si aprono dinnanzi e l’imbarcazione “Jalea” del motore elettrico ormai fermo è come una donna stanca che s’abbandona, inerme, al suo tragico destino.

E se già la frase “più dei motori possono i cuori” più volte ripetuta nella *Beffa di Buccari* è in grado di comunicarci l’intensità del sentimento dannunziano, credo che le parole scritte poco prima del volo su Vienna restino quelle più esplicative del suo modo d’intendere l’indissolubile rapporto tra la vita del mezzo tecnico e vita dell’uomo-eroe. Le ricordiamo: “Voi dunque siete i miei cinque giurati a mantenere tra la mia ala e la

vostra, siamo alla metà, la distanza prefissa. Nessuno di voi si arresterà se non con l'ultimo battito del motore. Non vento, non nuvola, non tempesta, non malessere, non ostilità alcuna, non avversità alcuna potrà essere causa di arresto o ritorno. Parlo chiaro? Mi intendete? Ciascuno di voi atterrerà, o precipiterà quando il motore abbia cessato di battere senza speranza di ripresa”.

MARIA ANDREOLI

A me il compito di motivare gli interessi di D'Annunzio per un fenomeno come l'automobile o l'aereo o i tanti aspetti delle innovazioni della meccanica e della tecnologia a cui d'Annunzio ha assistito durante la sua vita.

D'Annunzio è senz'altro un intellettuale anomalo nella nostra storia letteraria: gli intellettuali che noi conosciamo meglio, sono lontanissimi dal mondo della tecnica e della scienza.

Qualche decennio fa negli anni '60, vi fu una polemica che coinvolse gli intellettuali di tutto il mondo, dedicata alle due culture quella Umanistica e quella Scientifica e tecnologica.

Queste due culture non comunicano fra loro, con grave danno, perché lo scienziato ha bisogno della fantasia dell'artista e l'artista ha bisogno della precisione dello scienziato e poi come avvengono le grandi scoperte scientifiche? Sono anch'esse opere d'Arte, opere dell'invenzione, del salto di qualità che un ingegno propone.

E' inutile ricordare che nel '700 in Italia vi fu un fenomeno che si chiamava Arcadia, simbolo dell'intellettuale italiano nei confronti della tecnica e scienza in generale.

Arcadia era un movimento culturale, più importante di quanto non si creda, che prende il nome da questa regione agricola della Grecia, l'intellettuale si ritira a contatto con la Natura e canta le sue bellezze, lontanissimo dalle città, dagli affari, dal movimento e dal Progresso.

Basterebbe a ricordarla, uno dei periodici di punta nel nostro paese, la rivista "La Voce", che vede fra i protagonisti Prezzolini, Papini nei primi anni del '900. In questa rivista si agita una polemica intitolata *Strapaese-Stracittà*, tra chi sostiene la città e chi sostiene la campagna, il buon mondo antico, le tradizioni che vanno mutando.

L'intellettuale italiano è grosso modo strapaesano, arcadico, nemico di ogni innovazione tecnica. In questo quadro D'Annunzio si distacca nettamente, intanto perché non ha la formazione tipica dell'intellettuale nostrano.

D'Annunzio non frequenta l'Università compie degli studi approfonditi in un ottimo collegio, il Convitto Reale Cicognini di Prato, dove studia bene il latino, il greco ed altro, ma non ha un curriculum di quelli togati, come hanno Carducci, Pascoli ed altri suoi coetanei.

D'Annunzio preferisce le redazioni dei giornali alle aule universitarie quindi la sua formazione è quella di uno scrittore giornalista.

Da giovane, D'Annunzio è giornalista stipendiato, non un giornalista sporadico che interviene solo quando pensa dia vere un argomento all'ordine del giorno, è un cronista mondano obbligato a scrivere un pezzo ogni giorno.

Questa formazione anomala dà a D'Annunzio certi particolari vantaggi, un aggiornamento culturale europeo: è a contatto con le culture d'oltralpe, specialmente quella francese ma anche con quella inglese e tedesca, è in contatto col mondo viennese, in quegli anni così in fermento e all'avanguardia. Allora ecco d'Annunzio che non è lo studente che deve fare la sua brava tesi di laurea in filologia, come ha detto talvolta. Si è inventato un curriculum come hanno fatto tutti ma non ha mai messo piede in una aula universitaria e noi sappiamo come D'Annunzio sapeva muoversi con astuzia all'interno dell'immagine di se.

Ma D'Annunzio è giornalista e questa posizione, che ci può sembrare scontata, perché tanti anni fa i nostri scrittori sono contemporaneamente giornalisti, quando avvia la sua carriera era un fatto assolutamente eccezionale.

E' il giornalismo che gli da una impostazione diversa da quella degli altri intellettuali italiani, suoi coetanei. Pensate che il letterato più vicino era Pascoli che non è mai riuscito ad andare neppure in bicicletta benché volesse imparare, e si dice che nottetempo tentasse di imparare aiutato dalla sorella Mariù, ma regolarmente cadeva. La bicicletta allora era cantata e Pascoli stesso scrisse poesie sulla bicicletta, e tutti gli amici andavano da lui in bicicletta.

D'Annunzio ha una delle prime automobili esistenti in Italia, non solo la bicicletta. Poi il giornalismo gli consente la frequentazione di certe classi sociali, dia borghesia ed anche di nobiltà.

Sono gli anni romani che lo immettono nei circoli sportivi, D'Annunzio è cavallerizzo, non a caso l'aviazione viene dalla cavalleria. D'Annunzio ha dei precedenti che lo distinguono nettamente dagli altri intellettuali italiani.

Pensata alla posizione di D'Annunzio nei confronti della fotografia.

Ancora, Benedetto Croce nega alla fotografia ogni valore artistico, come al cinema, D'Annunzio non è affatto spaventato, nonostante la fotografia

possa spaventare l'Arte Figurativa: come si fa a dipingere un paesaggio quando si sa che esiste una macchina che lo riproduce preciso. Pensate ai grandi ritrattisti che abbiamo nella storia dell'Arte, ora che c'è una macchina che può eseguire un preciso ritratto, e questo spaventa l'artista. La macchina si sostituisce alla mano dell'uomo e vi è addirittura una censura: non voglio neppure vedere una fotografia.

Invece D'Annunzio si impadronisce immediatamente della fotografia anzi non scrive una riga se non ha una fotografia accanto, non solo ma il suo estetismo non potrebbe esistere se D'Annunzio non avesse aderito alla fotografia in maniera così profonda.

Cos'è la fotografia, non già quello strumento di verità che si potrebbe credere a prima vista, faremmo torto alla sua grande intelligenza se lo avessimo creduto. D'Annunzio afferma immediatamente che la fotografia è il più grande strumento di falsificazione che esista: pensate a come viene utilizzata la fotografia alla fine del secolo per divulgare e far conoscere le opere d'arte dei musei.

Se ho delle buone riproduzioni della Gioconda non vedrò l'originale a Parigi ma vedo qualcosa subito. Ecco quindi impiegata la fotografia oltre che a fini culturali, nei cimiteri e così via, anche per le arti figurative.

Quando Michelangelo dipinse la Cappella Sistina aveva delle impalcature che lo ponevano ad una certa distanza dal dipinto ma lui ha sempre pensato che la Cappella Sistina sarebbe stata vista dall'uomo di altezza media a livello del pavimento e l'ha dipinta prevedendo quella distanza. La fotografia ingrandisce, miniaturizza, parcellizza, taglia il particolare, non sapremo mai quale è la grandezza naturale.

La fotografia ci fa vedere quello che a occhio nudo non potremmo vedere.

Pensate al linguaggio di D'Annunzio, alla sua poesia, alla sua scrittura. Un uomo così all'avanguardia, così attento ad ogni fatto moderno ed ha un linguaggio così falso antico, che lui rende modernissimo come si impadronisce di una sorta di falsificazione del reale e della contemporaneità che gli viene dalla sua attenzione ai fenomeni tecnici e tecnologici.

C'è un importante testo di D'Annunzio a Ugo Oietti del 1895, in cui D'Annunzio parla di terzo e nuovo rinascimento. Voi sapete che a fine secolo la parola chiave è decadentismo, adesso noi alla fine di un secolo stiamo vivendo un momento di decadenza e poi vi sarà un rinascimento, ogni secolo si assomiglia.

D'Annunzio nel 1895 parlava di nuovo Rinascimento e di terzo Rinascimento. Vi è stato un primo rinascimento all'età di Pericle, poi vi è stato il Rinascimento Leonardesco della Firenze tra il 4 e 500 adesso vi è un

nuovo Rinascimento di cui D'Annunzio si fa paladino e che comprende tutte queste innovazioni a lui le nomina, il treno, la possibilità di spostarsi facilmente da un posto all'altro, l'omnibus, le innovazioni tecniche che consentono anche alle masse lo spostamento, i Nobili si sono sempre spostati così come la fotografia democratizza e falsifica la storia dell'arte. D'Annunzio prende atto in maniera molto positiva di tutte le innovazioni tecniche che produrranno questo nuovo rinascimento di cui egli si fa promotore e nei confronti del quale egli non ha paura ma pensa subito alla forma di persuasione delle masse, alla pubblicità.

Noi lo vediamo protagonista delle forme pubblicitarie, pensate al conio di detti che non sono scollegati certamente dal Rinascimento di cui stiamo parlando.

Quando pensiamo a questo atteggiamento di D'Annunzio, così all'avanguardia nei confronti dell'automobile o dell'Aereo, dobbiamo pensare che questo è tutto collegato alla sua posizione ideologica che ne fa pressoché una mosca bianca.

Tutti gli intellettuali sono terrorizzati dall'automobile, dal treno, ed è un atteggiamento che dura ancora, infatti ricordo di quando il primo uomo andò sulla luna, nel 1969, si disse, ecco non si potranno più fare poesie sulla luna, ci tolgono il mistero e la meraviglia di questo pianeta che tutti abbiamo contemplato, così simbolico ed anche così legato alla terra perché ad esempio si vendemmia o non si fa un vino buono se la Luna non è in quella o in questa fase.

Dico, se nel 1969 ci fosse stato D'Annunzio, avrebbe detto, benissimo voglio andarci per primo, sempre all'avanguardia, non rifiutando la novità.

D'Annunzio ancora oggi ha da insegnarci perché fin da giovanissimo e poi per tutto il corso della sua vita non ha mai avuto paura della Scienza e delle innovazioni.

Ho visto al Vittoriale che nel 1927 D'Annunzio si compra un fonografo per la registrazione della voce.

A me sembra che di fronte ai tanti pregiudizi che si hanno sulla figura di D'Annunzio, i debiti, le donne ecc. si debba tener conto anche di questa straordinaria intelligenza e della non paura del nuovo che lo contraddistingue.

GIOVANNI CAPRONI

Nei due brillanti interventi che mi hanno preceduto è stato messo l'accento sul fortissimo interesse di D'Annunzio per la tecnica, cosa assolutamente inusuale per un poeta, ma non per un giornalista.

Io vorrei ora evidenziare un breve periodo, che è quello in cui D'Annunzio è stato particolarmente legato all'opera di mio padre, negli anni 1917-1918, e anzitutto ricordare un punto: D'Annunzio era anche uno stratega o comunque riteneva di poter fare o studiare piani strategici per l'impiego di nuove armi.

In particolare va ricordato un promemoria molto dettagliato a seguito di una visita fatta al Generale Cadorna, che era il comandante in capo italiano nel maggio 1917, in cui lui suggeriva piani a lungo ed a breve termine.

I piani a lungo prevedevano l'impiego, per grandi azioni di bombardamento, di masse notevoli, a centinaia di aerei triplani che potessero volare per distanze fino a 1000 chilometri (500 in andata e altrettanti per il ritorno) portando a 1000 kg di bombe per bombardamenti sul territorio nemico. In ciò, ispirandosi anche a idee di Dohuet. Dove si differenzia nettamente da Dohuet è che lui è anche preoccupato dell'immediato, diceva, con i mezzi che abbiamo, pochi in verità, si preoccupa del fatto che Cadorna ordinava che fossero ritirati i velocissimi aerei già pronti nei vari stabilimenti per l'importantissimo bombardamento del porto di Pola. Pola era una spina per l'Italia perché vi era radunata la grande flotta austriaca dell'Adriatico.

L'abilità di D'Annunzio stava nel saper prevedere grandi programmi a medio termine, che in guerra significa 6 mesi-un anno, e programmi a brevissimo termine. Mostrava di avere in tutte le sue lettere che scriveva o con cui inondava tutti i responsabili della Difesa del paese e quindi anche mio padre, perché era un costruttore di aerei, una pretesa di velocità decisionale, perché si rendeva conto che la burocrazia italiana anche allora, pur essendoci la guerra frenava a volte delle decisioni che avrebbero dovuto essere rapide mentre i soldati morivano di fronte.

Cosa spingeva D'Annunzio ad occuparsi in dettaglio di tanti problemi strategici? In un campo in cui lui non avrebbe dovuto avere competenza, perché era scrittore. Lui si occupava di problemi strategici un po' per passione, perché aveva una innata passione tecnica. Non dimentichiamo che D'Annunzio volava, rispetto a molti altri strateghi del volo, per esempio Dohuet. Lui era uno che volava, rispetto a molti rischiava la pelle, diverse volte è stato ferito, quindi ha indubbi meriti per aver conosciuto sul campo i problemi connessi con l'impiego dell'Aviazione.

Poi D'Annunzio era anche ambizioso e sognava di diventare, come poi è diventato vero protagonista della guerra e questo l'ha portato a programmare, a proporre, ed attuare imprese grandissime che senza di lui non si sarebbero fatte.

Voglio citare l'azione di bombardamento su Pola ed anche un primo tentativo, non riuscito da parte del comandante Ridolfi di lanciare un siluro nel porto di Pola, erano idee che D'Annunzio aveva seguito e lo avevano appassionato.

Il problema dei siluri era qualcosa di completamente nuovo. D'Annunzio va iscritto fra i veri pionieri del tentativo di usare siluri lanciati da aerei, mancava solo una sufficiente conoscenza aero-idrodinamica e quindi succedeva che i siluri talvolta andavano bene e talvolta no, nei vari lanci di prova.

Solo nella seconda Guerra Mondiale, con accuratissima messa a punto si risolse il problema con una serie di impennaggi mobili che poi si staccavano al contatto con l'acqua. Comunque riuscire a lanciare con precisione un siluro è una scienza non facile.

D'Annunzio ha il merito di essere stato uno dei precursori. Voglio citare qui, tra le imprese pensate e da lui realizzate, oltre ai vari bombardamenti di Pola, un tentativo autorizzato anzitutto da Cadorna e poi bocciato all'ultimo momento, forse anche per gelosie industriali: il primo volo su Vienna fatto da un trimotore Caproni, su cui doveva andare D'Annunzio. E' stato fatto un volo di prova nel settembre 1917, prima gli hanno negato il permesso per un volo di prova, poi ha potuto fare un volo di prova durato otto ore, con cui ha dimostrato che l'aereo poteva partire dal campo di Aviano, arrivare a Vienna e tornare indietro dopo aver lanciato i manifestini.

L'idea era propagandistica non di bombardamento. Poi D'Annunzio, malgrado le molte insistenze non l'ha potuta realizzare, Cadorna glielo ha negato. Immediatamente dopo lui ha pensato, richiesto i permessi, ottenuta l'autorizzazione, messo insieme le squadriglie di aerei caproni, portate a Gioia del Colle e fatto il bombardamento su Cattaro, cosa che gli austriaci non si sarebbero mai aspettata. Ottobre 1917.

Un'altra grande impresa, che fa onore all'aviazione italiana, ma che fa onore anche a D'Annunzio, non solo partecipante come osservatore e poi come alato scrittore, ma come capo organizzatore, promotore e realizzatore della cosa. In tutte le sue relazioni, prima durante e dopo si vede una accuratezza tecnica e strategica che è assolutamente insospettabile in un uomo che doveva essere solo uno scrittore.

Dopo Caporetto si è dato da fare moltissimo per rianimare moralmente l'Aviazione Italiana, ha ottenuto, dopo molte insistenze, l'autorizzazione a costruire una squadriglia di aerosiluranti per la quale si era battuto per ottenere aerei di nuovo modello e qui da un tocco che interesserà gli amici dell'Isotta Fraschini, lui era particolarmente appassionato dei motori Isotta,

scendeva fin nei minimi dettagli: vi sono lettere di D'Annunzio in cui disquisisce sui motori dicendo che in verità danno 150 CV ma potrebbero darne 160 con certe tarature e fino 180. Siamo a raffinatezze di tecnico.

Si preoccupava di tutto, dalle quote, dal carburante e così via. Si è trovato davanti grossi problemi tecnici che erano la scarsa messa a punto dei motori da 200 CV della Fiat che avrebbero dovuto essere montati sugli aerei 600, i più avanzati degli aerei Caproni, vi sono serie di lettere in cui insiste perché i motori siano sostituiti con gli Isotta Fraschini di potenza leggermente inferiore ma più leggeri e di maggiore affidamento. Ha fatto sole prove, pochi gli aerei, in sostanza, che gli sono stati forniti e quando sono arrivati si è trovato davanti alla grande battaglia del Piave del giugno 1918 a cui ha partecipato con entusiasmo, smontando le tenaglie per i siluri dagli aerei che gli erano stati assegnati e partecipando ad azioni di bombardamento.

Poi arriviamo all'impresa che lo ha reso più famoso, che non è stata fatta con aerei Caproni anche se lui l'aveva pensata con questi aerei, il volo su Vienna dell'Agosto 1918.

Si è trovato davanti a diverse complicazioni tecniche, ma è riuscito a superarle tutte, ha fatto il volo è riuscito a lanciare i manifestini e passare alla storia dell'aviazione per questa sua grande impresa.

E adesso una piccola nota di colore prima di concludere. D'Annunzio era sensibilissimo all'apparenza, a lui importava la bellezza della carta intestata con cui inviava le lettere, gli importava la bellezza e la cura dei quadri artistici che dovevano essere messi sui suoi aerei. Scriveva lettere a mio padre raccomandando addirittura l'opera di un certo pittore perché il suo aereo doveva essere dipinto in un certo modo e così gli aerei del volo su Vienna. C'è sempre un tocco artistico ed ha la cura di occuparsi anche di chi dovrà fare l'opera e di preparare i bozzetti.

Dalla lettura delle carte di D'Annunzio ne esce l'immagine di un uomo, dal punto di vista aeronautico, strategico, tecnico, veramente inconsueta.

MARIA FEDE CAPRONI

Voglio soltanto dire due o tre cose, anche di un altro letterato che è stato così vicino a D'Annunzio e che anche lui si interessò al progresso scientifico, soprattutto meccanico: Marinetti.

Ha avuto da D'Annunzio un grande regalo, quando è andato a trovarlo a Fiume, la bandiera di Fiume. Dal vecchio Poeta al giovane Poeta. Questo fu lo spirito, e questa bandiera è ancora in casa Marinetti ed è molto bello che due uomini, che hanno ambedue fatto la guerra da poeti ma anche da

attenti osservatori dello spirito italiano, che non aveva ancora acquisito tutte le perfezioni di un popolo veramente unito fossero stati così vicini. Le persone che facevano la guerra provenivano da diversi paesi e luoghi d'Italia, che ancora lontanissimi dal capire cosa fosse L'Italia nella sua unità.

Questo D'Annunzio lo capì in diverse occasioni, anche incontrando suoi conterranei. Ad esempio l'impresa di Cattaro è stata portata a termine grazie anche ad un modesto abruzzese, Bafile, (che all'ultimo momento gli è stato vicino e lo portava in giro in auto) ad un certo momento ha notato che le staffe per le bombe erano state fatte con i cerchi delle botti D'Annunzio ha provato a dare uno strattone e la bomba gli è rimasta in mano.

D'Annunzio si è servito spesso anche di persone molto umili ma straordinariamente ubbidienti in queste imprese che poi passarono alla storia dimenticando chi ha consentito di portare avanti il suo pensiero.

Per quello che dicevate di Da Schio, questa è stata una cosa straordinaria perché Da Schio è stato bruciato da due suoi contemporanei: Forlanini e Crocco.

D'Annunzio, che era amico sia di Forlanini che di Crocco, ed un certo momento nella sua famosa conferenza del '10 lo ha eliminato in quanto la tecnologia di Da Schio era specialmente del francese Renard, e si basava sul dirigibile floscio e non semirigido come erano gli altri due tipi di dirigibili, quindi le lamentele nascevano dal fatto che D'Annunzio seguiva effettivamente il progresso.

Quando lui ha volato a Brescia prima sul Curtiss e poi con il Wright di Calderara, il Curtiss era stato costruito per portare una sola persona quindi il volo è stato in principio negativo, perché D'Annunzio nonostante i suoi soli 50 chili risultò ancora troppo pesante, ma tecnologicamente il Curtiss era un aeroplano molto più moderno, infatti D'Annunzio lo aveva scelto di primo acchito perché aveva sentito tutte le spiegazioni necessarie, mentre il Wright che pure lui aveva comprato dopo un anno era già al museo di Castelsantangelo come un cimelio. Questo per dire come lui seguisse veramente tutto il progresso. Mentre era in Francia andò spesso da Casion a Chalet Mason per vedere cosa facevano i francesi ed era diventato grande amico di Bleriot.

Quando il figlio di Garibaldi gli ha proposto di venire in Italia, a fare il grande discorso a Quarto, prima che scoppiasse la guerra, nel momento dell'interventismo, fu straordinario vedere, durante il suo discorso, un aeroplano Caproni che volava, binomio straordinario.

L'accoppiata grande poeta e grande animatore nacque molto prima del 17, quando fu fatto il famoso volo Salomone, D'Annunzio doveva essere sull'Aquila Romana, arrivò tardi, quando ormai erano partiti, e come sapete Salomone ritornò con un carico di morte.

Ma in quel preciso momento D'Annunzio si rese conto che il caproni aveva un difetto, non aveva abbastanza armamento dalla parte posteriore e quindi ha discusso a lungo su dove mettere una mitragliatrice per proteggere il bombardiere, nonostante facesse le sue azioni sempre con l'appoggio della caccia.

Poi ha inventato due cose straordinarie, prima il parabrezza, poi una luce per scrivere gli appunti e passava il suo libretto di appunti anche ai piloti per sapere il loro pensiero, mentre lui annotava tutto quello che poteva essere utile per una sua ispirazione.

Mi ha colpito una cosa, in varie azioni che lui ha fatto, il volo su rientro o il volo su Vienna, la cosa che lui ha raccolto prima del volo è stata questa magnifica foglia scarnita, come un ricamo, senza il verde. Queste due azioni celebri hanno avuto questi momenti di poesia e di attenzione.

Per voi che siete così appassionati della Storia dell'Automobile, come lui ha messo piede al Vittoriale, la prima idea che gli è venuta fu di fare la Gardesana per arrivare al confine in due ore.

Appena la Siai Marchetti ha fatto un aeroplano come l'S 55 volle che fosse Casagrande ad utilizzarlo per fare la traversata dell'Atlantico. Secondo me il fatto che D'Annunzio fu il primo a voler affrontare l'Atlantico, fece nascere un po' di ruggine, mentre invece il suo rapporto con De Pinedo è stato sempre ottimo e da de Pinedo lui ha avuto una interessante apertura sul mondo Australiano D'Annunzio e i suoi figli. Il figlio che gli stava più vicino era Mario, che lui mise alla contraerea di Venezia, ed ogni sera lui faceva il giro di Venezia per dare consigli a Mario su come fare. Questo fu prima che avvenisse il bombardamento degli Scalzi.

L'altro, Veniero ebbe su interessamento di D'Annunzio l'incarico di rappresentare in America le due ditte la Pomilio e Caproni, due ditte che non andavano affatto d'accordo qui in Italia, ma Veniero fu così signore ed amante del proprio paese da riuscire a tenere queste due ditte in perfetto accordo ed armonia, valorizzandole ambedue.

Per la Caproni riuscì a fare la costruzione in loco del grande bombardiere e quasi arrivare alla stesura del contratto per fare la linea giornaliera New York-Washington DC, che allora era molto richiesta dai politici ed avrebbe sveltito le comunicazioni fra le due città.

Purtroppo, in quel momento si inserì la Handley Page. Dopo esattamente 70 anni ho avuto il rapporto che il Caproni era stato sabotato dalla Handley Page e quindi l'avventura Caproni in America finì, mentre invece è continuata per la Pomilio che aveva come principale ingegnere d'Ascanio, l'inventore della Vespa.

Fece due aeroplani leggeri, un bombardiere notturno, molto più avanzato di quello che l'America aveva allora e poi un altro veicolo dalle straordinarie linee aerodinamiche ad ala bassa che fatto nel 1922 era una cosa assolutamente avanzatissima.

Veniero veniva chiamato da suo padre "icareo". Il figlio di Veniero fu collaudatore presso la Firestone, andava a 300 all'ora, è appena scomparso, ma era "icareo" anche lui perché i motori gli erano entrati proprio nel cuore e penso che molti di coloro che sono qui, e che avevano qualche collegamento con l'aeronautica, a quel momento non se ne sono più staccati.

GABRIELE D'ANNUNZIO E LA "RAPIDITÀ"

Biografi e studiosi hanno parlato molto della vita immaginifica di Gabriele D'Annunzio soffermandosi soprattutto sui suoi rapporti con le più celebrate bellezze dell'epoca, poco – per non dire mai – hanno parlato delle relazioni che il Poeta ebbe con un altro elemento da lui assegnato all'emisfero femminile: l'automobile! Quell'automobile che Marinetti canta invece al maschile.

10 agosto 1907: la conclusione del Raid automobilistico Pechino-Parigi, vinto dall'equipaggio italiano con l'italianissima Itala, apre clamorosamente l'era dell'auto, e più in generale, del motore che va sostituendo in ogni campo le energie tradizionali. Landò è scalpiti di cavalli stanno cedendo il passo all'automobile che rappresenta la più importante conquista al servizio dell'uomo e della sua sete di velocità.

Gabriele D'Annunzio – il Poeta che con divinazione di precursore ha cantato l'inno della "Rapidità" – è fra i primi a credere al futuro dell'auto e ne subisce il fascino assistendo – sempre nel 1907 – al Circuito della Coppa Florio a Brescia.

Da quelle giornate, vissute con intensa curiosità fra i motori, nasce il suo romanzo, o meglio la Novella del Forse che si forse che no: ne è protagonista l'auto che l'immaginario esalta con prosa addirittura mitologica.

Dal punto di vista dello sport, D'Annunzio considera "l'automobilista uno sportivo dello stesso valore di un macchinista di treno" ammira invece moltissimo i piloti di gara che chiama "uomini veloci".

Fin dal 1908 il Poeta, che da anni risiede nella sfarzosa Villa della Cappocina sui colli toscani di Settignano, possiede una vettura Florentia 35 HP che raggiunge i 70 km orari e che gli permette di adeguare il proprio stile di vita alla moda del tempo. La macchina è rossa e probabilmente è proprio quella nella quale Paolo e Francesca – nel Forse che si forse che no- intraprendono la temeraria corsa sull'antica strada romana".

Erano gli anni eroici dell'automobilismo. Il grande entusiasmo per il nuovo balocco della modernità porta a superare il disagio dei frequenti guasti ai congegni meccanici e alla fabbrica dell'acetilene in piena peregrinazione notturna!

Si ricordi che, per superare il passo di Radicofani – tra Siena e Roma- era talvolta necessario ricorrere al servizio di un traino di buoi, che alla modica tariffa di 10 lire, trainavano l'automezzo in vetta!

La stampa dell'epoca definisce D'Annunzio automobilista pericoloso, amante della velocità, lanciato per strade a sollevare nuvole di polvere, a scatenare proteste di genti pedestri, a provocare fiere contestazioni per infrazioni alle regole stradali.

A questo punto è d'obbligo una domanda: il Poeta pilotava l'auto o – disponendo dello chauffeur - si limitava ad esaltare la poesia e quindi l'aspetto epico della velocità? D'Annunzio era l'uomo dell'audacia e c'è da presumere che non avesse a soffrire di panico nell'afferrare il volante.

La clamorosa multa di Monteroni d'Arbia che si trascinò in tribunale, i molti cenni contenuti nel diario del *Solus ad Solam*, stanno a confermare che egli pilotava personalmente l'auto, così come i suoi "notturni" toscani, in dolce compagnia, lasciano supporre che fosse solo con l'amata, senza l'incomoda testimonianza dello chauffeur. Ma la gioia di scorrazzare sulle quattro ruote cesserà ben presto per il Poeta coinvolto in un grave dissesto finanziario.

Mentre villa, cani, e "belli arredi" finiscono in pasto alle fameliche fauci degli "usurieri", anche la fiammeggiante Florentia, tenuta nascosta per sfuggire al branco dei creditori, viene ceduta ad un certo Giovanni del Guzzo in cambio di servigi e prestiti non onorati, verrà imbarcata e venduta in America.

Profondamente scosso per così umiliante disavventura il magnifico e incauto principe della Cappocina parte per l'esilio volontario. Le destinazioni sono Parigi e la Landa di Arcachon sull'Atlantico. Socio dell'Automobile Club de France, ne verrà poi insignito della tessera onoraria non tanto per meriti

automobilistici quanto per l'ammirazione ch'egli ha suscitato nella patria di Anatole France e di Claude Debussy.

Non vi sono infatti notizie che si riferiscono al rapporto fra l'illustre esule e il mondo dell'automobile; si sa solo che disponeva di un permesso militare che l'autorizzava a recarsi in auto a Villacoublay "cuna dell'aviazione francese".

Rientrato nel 1915 in Italia per esortare gli italiani alla "guerra santa" e parteciparvi, svolge un'intensa attività che lo impegna come combattente e incitatore sull'intero fronte del conflitto. In questo suo compito d'azione e di pensiero dispone di automezzi militari ed è inoltre autorizzato del Comando a servirsi di due autovetture di proprietà privata: una 3° e una 3 ter.

Scorrendo il carteggio Agnelli risulta che D'Annunzio, durante la guerra, usufruì anche di un'auto intestata al cav. Paolo Vagliasindi, Maggiore di fanteria sul Carso e, più tardi, Legionario a Fiume. Si tratta della mitica Fiat T4 detta anche vettura 22 sulla quale il poeta guidò la marcia di Ronchi ed entrò trionfalmente in Fiume.

Su quella stessa vettura, dopo 16 mesi di eroismi e di lotte, il Comandante lascia la Città di Vita e compie a ritroso il cammino della marcia vittoriosa: sosta prima a Venezia e poi raggiunge Gardone Riviera per visitare Villa Cagnacco che gli è stata proposta come dimora. Il luogo gli piace e la casa pure: decide così di abitarvi!

E' il 14 febbraio 1921 quando la leggendaria Fiat, decorata dalla campagna di Fiume, fa il suo ingresso a Cagnacco. Con il Vate sono: il segretario Tom Antongini, Luisa Baccara (la giovane pianista veneziana che l'aveva seguito a Fiume), Giacomo Basso, il fedele pilota di Ronchi e dell'intera vicenda fiumana.

"Hic manebimus optime" dice il trasognato Poeta che ha deciso di ritirarsi nel silenzio per dedicarsi alla sua arte e che già pensa alla Santa Fabbrica del Vittoriale per custodirvi cimeli e testimonianze della sua inimitabile vita. Nella dimora che si va febbrilmente trasformando, D'Annunzio vuole affiancare, all'ormai ansimante Fiat, una macchina nuova. Commissiona così per conto del Vittoriale una OM 467 sport di fabbricazione bresciana, color rosso cremisi, snella e civettuola, tutta fiammeggiante nella sua tinta, quasi fosse laccata.

Ai due lati della carrozzeria, Guido Marussig riproduce in oro uno dei tanti stemmi dannunziani: quello con le tre frecce e la scritta "dare in brocca", un motto che si rivela di non buon auspicio quando sull'erta che porta a Cagnacco l'auto va a cozzare contro un mezzo che trasporta prodotti ortofrutticoli e uova... una brutta frittata...e noiose conseguenze legali.

L'acquisto della graziosa ma sfortunata OM apre la serie delle vetture nuove che si avvicinano al Vittoriale; tutte di fabbricazione italiana. Quante? Tante...e non è possibile farne un documentato elenco come, per analogia, sarebbe assai difficile ricordare tutte le compiacenti ospiti passate sotto gli archi dell'eremo.

Auto e donne... una miscela che l'Immaginifico sembra gustare come un nettare esclusivo e irresistibile.

Odia le riparazioni e i restauri che ritiene inadeguati a ridare al motore le connaturali prestazioni ed alla carrozzeria l'originaria lucentezza. Lamenta che la carrozzeria restaurata è "una stupida porcheria". Fa eccezione per la T4 che dopo un radicale intervento ad opera di due ditte bresciane, continua il suo servizio e reca all'interno una targhetta con inciso a caratteri autografi un pezzo di storia:

da Ronchi a Fiume 12 settembre 1919

da Fiume a Ronchi 18 gennaio 1921

Gli sportelli posteriori vengono decorati da Marussig che vi riproduce la traslazione della Santa casa della Madonna di Loreto, patrona dell'aviazione. Per quanto riguarda l'autoparco è lo stesso Comandante che si interessa della sistemazione degli automezzi e degli autisti - normalmente due- delle sostituzioni delle automobili e dei contratti per i nuovi acquisti, salvo poi non rispettare i pagamenti.

Proprio perché consapevole di queste sue inadempienze, dice testualmente all'autista: "tienti pronto con la macchina chiusa (quella pagata?)". I creditori o l'avviso avvocatesco per debiti automobilistici lo possono indurre a diventare economo, decide allora di acquistare due biciclette per ridurre le spese della benzina.

D'Annunzio preferisce la vettura aperta; indossa giubbotto di pelle, colbacco, niente occhiali ma solo il monocolo. Siede a fianco del conduttore al quale confida pensieri e sensazioni, il lungo silenzio lo incupirebbe! Spesso dovendo recare a bordo degli invitati, preferisce usare la "vettura a condotta interna" onde evitare lunghi conti d'albergo a causa di ospiti raffreddati.

Esige carrozzerie personalizzate e, per lo più, vuole esterno rosso cupo e interno blu, sono i colori del Principato di Montenevoso di cui porta il titolo. Gli accessori: quelli che potano i fiori, quelli che raccolgono la cenere "devono essere della grazia signorile" e, nella berlina, le tendine di tessuto particolare. Il poeta vuole che alla magnificenza della vettura corrisponda la massima perfezione di ogni congegno perché esige che alla potenza del motore faccia riscontro "l'impeto pronto alla velocità". Vanta una certa

competenza meccanica e quindi è lui stesso che rivolgendosi all'officina indica mali e rimedi.

Nel Vate l'esaltazione della velocità è una concezione di vita e, quindi, il comando al conducente è uno solo: correre! Una passione che fin dai tempi della Florentia lo fa considerare pericoloso. Se fermato, si giustifica dicendo che, se non fosse portato a superare i limiti di velocità, non si chiamerebbe più Gabriele D'Annunzio.

Braccato dai vigili che gli elevano multe a ripetizione, contesta loro di non voler sopprimere soltanto la velocità ma le automobili stesse; si rivolge a Mussolini per protestare contro l'ingiusta persecuzione e i metodi empiristici usati per accertare la velocità della strada. Si può pensare che la sua contestazione possa aver anticipato l'ipotesi di una tecnologia avanzata che oggi si chiama "multanova": un neologismo certamente poco d'annunziano! La sua irresistibile ansia di velocità e d'infinito non può avere sufficienti strade né spazi e questa sofferta limitazione lo porta ad essere promotore di battaglie a vantaggio della viabilità, non ultima, quella condotta per la realizzazione della Gardesana Occidentale che chiamerà "Meandro". A questo proposito, è curioso far notare che nella sua biblioteca vi sono pubblicazioni riguardanti la sistemazione delle strade con nuove applicazioni bituminose.

Anche questo è un aspetto della sua attenzione per l'automobile e per i molti problemi che ne derivano.

Sempre sedotto dal bello e dalla novità è naturale che il suo gusto lo porti ad apprezzare, oltre alle belle donne, anche le belle automobili che cambia spesso e volentieri. E non v'è sacrificio che lo possa distogliere dal fascino e dal possesso di una splendida fuori-serie perché l'automobile è femmina; l'ha decretato lui rivolgendosi al Sen. Agnelli per ringraziarlo del dono di un'elegantissima Fiat 509 cabriolet.

"Mio caro Senatore - scrive- in questo momento ritorno dal campo di Desenzano con la sua macchina che mi sembra risolvere la questione del sesso già dibattuta. L'automobile è femminile. Questa ha la grazia, la snellezza, la vivacità di una seduttrice, ma per contro, delle donne, ha la disinvolta levità nel superare ogni scabrezza..."

Il maestro, con la sua alta autorità linguistica, ha finalmente risolto la dibattuta questione del sesso da attribuire all'auto. Sorge però il dubbio che si tratti di una trovata dell'astuto Poeta che ha inteso ricambiare il dono coniano per il Presidente Agnelli - cultore di bilanci più che di problemi filologici- uno "slogan" di sicuro effetto commerciale. Si tratta, fra l'altro, del primo lancio pubblicitario d'autore nella storia dell'automobile; anche

questa volta il vate ha colpito nel segno e aumentato in casa Agnelli quel carico di simpatia che gli potrà giovare in futuro.

Frattanto – dopo la OM e la Fiat 509, data peraltro in dono al figlio Gabriellino – il suo autoparco si vivacizza con i ravvicinati arrivi di 4 vetture di Vincenzo Lancia: la Trikappa torpedo per la quale viene creato il motto: "Parva igni scintilla meo", la Lancia Lambda, la Lambda 7° serie rossa (Weymann) e la Lambda 8° serie. Segue, con tutte le agevolazioni concesse all'amico Agnelli, la 524 a cinque posti, guida interna, in sostituzione delle 525c che dopo 40.000 chilometri abbisogna di riparazioni.

Nel 1928, splendida nella raffinata linea della carrozzeria Castagna, anche la vettura isotta 8° di cilindrata 5000 8 cilindri, fa il suo trionfale ingresso nel Vittoriale portandovi il nome e la dignità di un'auto che nel 1907 vinse con Ferdinando Minoia la Coppa Florio nel circuito di Brescia e riportò nel 1927 un prestigioso piazzamento nella prima Mille Miglia nonostante gli 11 rifornimenti! I suoi colori giallo e bianco – del tutto casuali- ricordano quelli papalini. Viene così battezzata con un pizzico di ironia "Papessa".

E la sequenza delle signore continua perché il trasvolatore di Vienna – a conoscenza delle vittorie dell'Alfa Romeo contro i bolidi dell'Auto Union e della Mercedes (marche per di più tedesche)- vuole disporre di un'Alfa e conoscere Tazio Nuvolari: uno degli uomini cari alla sua fantasia ed al suo credo.

L'incontro avviene il 29 aprile 1932 nel Vittoriale: è presente, con altri, Luisa Baccara che confida di frequentare un corso di abilitazione alla guida (piloterà più tardi una Fiat Balilla di sua proprietà, l'utilitaria passata nella leggenda dell'auto italiana). Il comandante è in piena forma, si interessa delle vittorie italiane e dei progressi tecnologici, Compie con Nuvolari una rapida corsa sulla Gargnano-Riva, lo trattiene a colazione nel cenacolo, gli dona la tartarughina d'oro che sarà suo inseparabile talismano nell'avventura del "più alto e più oltre". Infine risolve, come sempre, le solite difficoltà economiche, commissiona la nuova Alfa Turismo IV serie 6 cilindri 1750 berlina che gli verrà preparata con i colori fiumani.

Nuvolari e la casa del Biscione devono aver ammaliato l'insigne cliente perché nell'arco di due anni arrivano al Vittoriale altre due Alfa: la 1750 5° serie e la 2300 T chiamata "Soffio di Satana" per la sua linea leggerissima.

Sempre a caccia di novità d'Annunzio pensa ora ad una nuova Isotta sollecitato dalla graziosa Titi che vuol sostituire la "vecchia papessa" – dalla scorza ormai gialla e vizza" con una "poderoso ordigno" degno del suo "Garbi".

Anche questo desiderio non incontra difficoltà perché l'11 settembre 1936, splendente nei suoi colori rosso e blu, entra al Vittoriale la nuova Isotta 8B, otto cilindri cabriolet. E' presente Titti, che ha confezionato per il suo principe un pull-over di "vecchio colore Bordeaux", proprio in tinta con l'interno della vettura, per ripararlo dal fresco settembrino. Fabbricata nel 1931 - ne sono state prodotte 1740 nel mondo: è uno dei cinque esemplari conservati in Italia.

La sigla RA 52 della targa sta ad indicare Regia Aeronautica perché appartenente ad un generale di Brigata aerea che, tra i privilegi del grado ha anche quello di disporre di un autista militare della vicina scuola d'Alta Velocità di Desenzano. L'Immaginifico la battezza Traù in omaggio alla città martire della Dalmazia.

E' la sua ultima autovettura, l'ultima "seduttrice" che lo accompagna a scoprire e vivere le suggestioni del lago.

Inconsciamente presago di quanto accadrà, la usa anche due giorni prima di morire, quasi per compiere un ultimo giro sulle strade del Benaco e portarsi fino alle grotte di Catullo a Sirmione per chiedere l'ultimo colloquio al poeta dei Carmi.

Ai rintocchi funebri del campanile, chiusi i cancelli della villa Cargnacco, rimarranno, fra i cimeli della sua sete di "rapidità", la prima e l'ultima delle automobili giunte al Vittoriale: la Fiat T4 sfuggita alle granate di fiume: una macchina non sua, avuta in prestito da un amico e dalla quale non volle più staccarsi e l'Isotta Fraschini tipo 8B, quella appunto dell'ultimo peregrinare gardesano.

Pioniere entusiasta dell'automobile, dell'aviazione e di tutto ciò che rappresenta una sfida al normale, è naturale che D'Annunzio si senta attratto - negli anni venti- da un nuovo sport: la motonautica!

Dalla balconata di Gardone, dinnanzi al Benaco riaffiorano i ricordi delle sue imprese marinare e, convinto che ogni virtù fisica e morale sta nell'azione e nel sacrificio ordina che gli venga preparato un "guscio" perché vuol partecipare alle gare motonautiche di Stresa (1925) e di Como (1927). Vi partecipa ma.. appiedato perché i motori - dice l'esigente Poeta - "non sono in ordine perfetto, sebbene mi abbiano dato...un poco più di 120 km l'ora."

Falliti dunque per motivi tecnici, i due propositi, consegue nel 1927 sulle acque di Gardone il record mondiale di velocità per motoscafi: 127 km l'ora a bordo del mitico "Alcyone", de motori Isotta Fraschini 600 cavalli; pilota l'ingegner Bisio, inventore dei MAS.

Nasce così il Club Motonautico Gabriele D'Annunzio che ha per motto "memento audere semper" e del quale egli stesso è Alto Patrono; mette

così in palio una preziosa coppa – opera dell'orafo Renato Brozzi da disputarsi nella Riunione Internazionale Motonautica di Gardone Riviera.

Il trofeo prima biennale passato perpetuo dopo la sua morte è dedicato alla memoria di Henry Segrave: pilota inglese perito sul lago Windermere durante un tentativo di record. La coppa si chiama "Oltranza" in aderenza allo spirito del donatore e del motto "Più alto e più oltre" che è la sua legge di vita.

La conquista del prezioso premio è difficilissima perché il regolamento – assai complesso e proposto dallo stesso Immagnifico – prevede due prove: una di "rapidità pura" sul miglio marino, l'altra di velocità in circuito chiuso a medie non inferiori a quelle stabilite. Ma non è tutto perché in caso di vittoria, nelle successive edizioni, le velocità medie dovranno essere aumentate in base a un quoziente fisso.

L'affascinante richiamo del Poeta suscita i più prestigiosi consensi attorno alle gare gardesane che magicamente si inseriscono fra le già quotate "classiche" inglesi e americane.

Ma D'Annunzio non vedrà mai assegnata la propria Coppa nonostante la forte partecipazione e l'impegno dei più valorosi piloti del mondo.

Messa infatti in palio nel 1931, ben 18 anni prima che Achille Castoldi a bordo del leggendario Sant'Ambrogio, motore Alfa Romeo, riesca ad incidervi il proprio nome sfatando così il mito della sua invincibilità. E' il 1949! Seguiranno altre otto edizioni che vedranno vincitori : Ezio Sveva (2 volte) Lino Spagnoli, Flavio Guidotti.

CARLO FELICE BIANCHI ANDERLONI

Ho con me una lettera che D'Annunzio ha scritto a mio padre nel 1927: è interessante perché è una lettera di complimenti e di critiche nello stesso tempo, amorevolmente fatte a fa vedere come D'Annunzio fosse veramente amante dell'estetica.

"Mio caro avvocato, qualcuno dei miei amici aveva già ammirato la carrozza sovrapposta alla robusta e veloce macchina cosicché essendo io studioso di tutte le arti, anche di quella del carrozzaio, aspettavo non senza impazienza la lodata opera.

Eccola, bella ben costruita, ben accordata nei miei due colori, ben disposta nella comodità, nelle comunità usuali, salda e svelta vista nelle linee esterne. Mi piace e perciò la osservo con attenzione sempre più acuta da artiere incontentabile.

Credo che anche in quest'arte l'Italia possa oggi conseguire il primato interpretando modernamente la sua tradizione di bellezza comoda come

direbbe uno degli antichi nostri, ma occorre rimettere in onore e in pratica la finitezza e per finitezza gli antichi nostri intendevano non solamente il lavoro condotto a fine, quando è terminato in ogni sua parte, ma quanto, nelle parti e nel tutto, è condotto a quel fine di perfezione a cui l'Arte mira e vuol giungere.

Nell'esaminare dunque la carrozza sorridevo a una parola di frate Giordano rinnovellata nella mia memoria "conobbe che l'opera era totalmente finitissima". Ebbene miei compagni di lavoro ma non di pazienza implacabile, la parola ha illuminato il mio sorriso ma non è uscita dalle mie labbra. Fraternalmente vi esorto alla finitezza.

Ecco: le cerniere degli sportelli sono deboli e gli sportelli sono collocati in modo che il loro gioco può produrre qualche strappo, inoltre le chiusure di essi sportelli mi sembrano pericolose e mancando di esatta semplicità nei congegni turbano l'armonia, cioè non si fondano coi lineamenti interni.

Così gli arnesi medesimi della grazia signorile, quelli ad esempio che portano i fiori, quelli che raccolgono la cenere, mi sembrano estranei allo stile di tutto il resto. Sono posti nel loro luogo senza studio, senza ricerca, mentre in una così bella struttura ogni oggetto dovrebbe avere, direi, la bellezza della sua collocazione.

Gli intenditori sanno quello che intendo. Aggiungo, da franco artiere, che il vento separatorio oscilla, aggiungo che il lustro della modernità è scarso e son certo, o compagni, che il vostro amore vorrà considerare queste minuzie come una prova di amore.

Il Vasari diceva che certe minuzie sono appunto la perfezione ed il fiore dell'arte e che non contrastano affatto ad una gagliardezza risoluta. Ricordando la parola di Frate Giordano non vogliate chiamarmi predicatore da carrozzai. Io confido a ogni modo che dopo la predica ogni opera vostra sarà totalmente finitissima, vi abbraccio e vi son grato.

Vittoriale, 5 maggio 1927, Gabriele D'Annunzio".

GRIFFITH BORGESON

Ho conosciuto molto bene negli Stati Uniti il corridore De Paolo. Ha scritto come dilettante una autobiografia. Ha scritto ed ha sovente sbagliato a scrivere i nomi italiani.

Parlava un inglese perfetto ed elegante ma come italiano parlava quello che si chiamava "il broccolino" che vuol dire il dialetto di Brooklin.

Nel 21 durante il Gran Premio d'Italia a Brescia ha corso come meccanico nella Ballot di suo zio Ralph De Palma, ebbene ha avuto la visita di Gabriele

D'Annunzio e lo ha ricordato nella sua autobiografia e il mio caro amico Vittorio Fano ha tradotto le sue parole.

VITTORIO FANO

L'episodio è il seguente. Brescia 1921, Gran Premio d'Italia. Un giorno poco prima della gara, abbiamo avuto un visitatore nel nostro garage che ha guardato le varie macchine. Era Gabriele d'Annunzio. Il grande poeta. Era accompagnato da un altro uomo che sarebbe poi diventato celebre. Ambedue arrivarono alle nostre macchine, le guardarono e chiacchierarono fra loro, domandando parecchie precisazioni sui motori mentre la gente lavorava.

D'Annunzio ad un certo momento ha fatto qualcosa che io non dimenticherò mai. Davanti alla Ballot di Goux prese un pezzetto di gesso ed al numero 9 che era dipinto sulla macchina aggiunse $9+2=11$.

Poi si rivolse a Goux e disse "11 è il numero che vincerà la gara". Goux si affrettò a cambiare il numero e vinse la gara.

Il giornalista che era con d'Annunzio era Benito Mussolini.

Racconta anche un altro episodio che riguarda Caproni. Alla fabbrica Standard, durante il periodo della guerra fabbricavano su licenza gli aerei Caproni. D'Annunzio era stato mandato dall'Italia a sorvegliare la costruzione.

Mentre lavorava in un piccolo ufficio nella enorme fabbrica Standard, nel caldo del New Jersey mandò ai dirigenti della standard un biglietto così scritto: "Poiché il rumore e il caldo che mi circondano stanno portandomi alla idrofobia, prima che io morda qualcuno, per cortesia mettetemi a disposizione un ufficio migliore ove non ci sia questo caldo e questo rumore".

La risposta, firmata da Mingel, presidente della Società diceva: "Per cortesia fornire al capitano d'Annunzio una catena, un guinzaglio e una museruola prima che si trovino degli uffici più indicati".

ENRICO PORTALUPI

Vorrei ringraziare l'ing. Colombo delle buone parole che ha avuto nei miei confronti e vorrei avvisare i presenti che oggi pomeriggio alle 3 apro una mostra di cimeli dannunziani; vi è la riproduzione di tutta la serie di vetture di D'Annunzio. Testifico con fotografie tratte dal volume di Pirlo e Gianlupi, il restauro della vettura e canto le gesta motoristiche del paese.

Presso l'azienda ove io lavoro la mostra è aperta dalle 15 alle 19.

Detto questo, vorrei chiedere alla professoressa Andreoli o forse a qualcun altro: la vettura OM è la seconda posseduta da D'Annunzio, dopo la Fiat 4 (1921) sapete se ci furono rapporti fra d'Annunzio e la OM?

Ad esempio, rapporti d'amicizia, perché seguendo la pubblicità dell'OM, che in quegli anni era una marca emergente, vinse la Mille Miglia del 77, ho notato una certa risonanza che a me sembra di origine dannunziana, come "omes mecum", con me tutti coloro che apprezzano la qualità prima del prezzo.

E poi come si comportò D'Annunzio con Caproni? Per cui forgiò il motto "senza cozzar dirocco"

GIOVANNI CAPRONI

Non dimentichiamo che gli aeroplani Caproni gli hanno dato la gloria e mio padre ha sempre cercato di fare il possibile per fargli delle cose un po' speciali, come ad esempio aeroplani per voli particolari, pur sempre proprietà del governo.

Il rapporto restava con un importante elemento propagandistico dell'esercito in Italia e lo si agevolava sotto forma di messe a punto speciali. C'era un rapporto particolare con Veniero, che rappresentava l'industria aeronautica italiana in America. Ma non si poteva certamente regalare un aereo a D'Annunzio.

Nè lui dopo la guerra ha mai chiesto di mettere nel Vittoriale un aereo, infatti vi ha messo il suo SVA.

MARIA ANDREOLI

D'Annunzio interveniva al momento delle commesse, anche se al Vittoriale ho trovato poche documentazioni rispetto a quelle relative agli Agnelli.

VITTORIO PIRLO

Anzitutto vorrei parlare della "Rinascente". E' stato il senatore Borletti a rivolgersi a D'Annunzio dicendo hanno preso fuoco i magazzini di Piazza del Duomo, come chiamerà il nuovo edificio e D'Annunzio suggerì "Rinascente" come ciò che nasce dalle ceneri.

Per quanto riguarda l'OM non escludo che il nome "Superba" sia stato coniato da D'Annunzio. D'Annunzio ha pagato la macchina, ha incaricato il suo ex luogotenente generale di Fiume, avv. Antonio Masperi, corridore sui primi circuiti del Garda, 1923, di acquistarla, soldi alla mano.

LORENZO BOSCARELLI

Ho molto apprezzato la comunicazione della professoressa Andreoli perché a me che a 48 anni non appartengo alla generazione che ha vissuto D'Annunzio e che ha avuto di d'Annunzio un'immagine direi non positiva, ha dischiuso una serie di prospettive avvincenti di quest'uomo che guardava alla innovazione con passione e che forse se ne faceva addirittura portatore. Vorrei sapere, delle due grandi innovazioni che il 900 ha portato: Tecnica e Sociale, se D'Annunzio si autoimmaginasse come innovatore sociale e quindi visse se stesso anche da questo punto di vista, in caso affermativo, come lo visse.

Oppure se a D'Annunzio si può applicare una definizione di Robert Musil per tutto quello che riguarda la tecnica e sono eccezionalmente conservatori per quello che non riguarda la tecnica.

MARIA ANDREOLI

D'Annunzio non è conservatore da nessun punto di vista. Che si ritenesse anche un innovatore sociale questo è fuori di dubbio.

Senza arrivare alla questione fiumana, ove d'Annunzio ha emanato delle leggi e si è fatto carico della gestione di uno Stato da tutti i punti di vista, toccando anche il problema del divorzio nel 1919 questione che ha suscitato come stato sociale, statuto dei lavoratori, sotto aspetti molto precisi, l'interesse di Lenin, di Gramsci, che voleva essere ricevuto. Vi sono annotazioni nel diario di Brecht per far parlare l'altra parte.

D'Annunzio prevedeva un sostegno di un certo artigianato e del design italiano, prevedendo e promuovendo al Vittoriale delle botteghe artigiane e facendo una sorta di accordo colle Vetrerie Venini che avrebbero dovuto essere trasferite al Vittoriale, anche se poi per piccoli fatti tecnici ciò non avvenne.

Ha espresso più volte a Mussolini e personalità del governo questo aspetto del futuro del nostro paese. Se poi guardiamo a quale è stato questo futuro vediamo che questa fu la direzione presa. D'Annunzio collabora con grandi sarti francesi: ho visto delle carte al Vittoriale di Rochart, marchio che oggi resta solo nella cosmetica, mentre venne chiesto a D'Annunzio di dare un nome ai tessuti ad ai colori di moda.

In dettaglio, D'Annunzio disse che la moda avrebbe potuto trovare in Italia un centro in grado di competere con il mondo e non ha avuto torto da quanto vediamo.

Soprattutto, d'Annunzio è giudicato da letture ed osservazioni frettolosi. Questo è completamente da sfatare; D'Annunzio andava a visitare Giò Ponti

e discuteva personalmente e mi chiedo se questi non siano momenti di protagonismo, al di là del marchio rinascendo o della parola coniata. Pochi sanno che fu D'Annunzio a tradurre Sandwich in Tramezzino, parola che usiamo tutti i giorni.

Al di là di questi aspetti appariscenti c'è una sostanza profondissima. Quando si parlò della Gardesana "meandro" e della proposta di D'Annunzio, si trattò di una iniziativa concreta, con i tecnici, con un progetto, un disegno e consultazioni e non solo una lettera a Mussolini: vorrei una strada così e così.

Allora alla domanda se D'Annunzio vede se stesso come protagonista sociale, innovatore, si risponde: certamente!

Sono sette o otto i progetti di legge sui quali interviene in quel periodo, ha studiato e risolto il problema del Dopolavoro, delle Colonie Estive per combattere la tubercolosi, dell'Opera Maternità e Infanzia.

La Carta del Carnaro, che è anticipatrice delle future Corporazioni, contiene per legge, che si deve ad esempio, conoscere la musica, che deve essere insegnata nelle scuole. Così è per lo studio della Storia dell'Arte, lo studio delle tradizioni popolari.

Lo studio dell'assetto dei centri storici contro la speculazione edilizia sono un altro capitolo e chi è a conoscenza che D'Annunzio ha combattuto una battaglia feroce, sul resto del Carlino, contro l'abbattimento delle torri del centro storico di Bologna, e ve ne erano circa 300, nel 1917 intervenne mettendosi in contatto con Marcello Piacentini e spero che questo nome vi dica qualcosa. Piacentini quindi ricevette una lettera di D'Annunzio sulla ristrutturazione dei centri storici in generale e la unì al volume che pubblicò nel 1917 sul tema.

D'Annunzio intervenne nel 1926 contro un progetto di modifica di Piazza della Repubblica di Firenze in una lite con Coppedè sul Corriere della Sera. Queste cose sono un chiaro aspetto della vita di D'Annunzio che non viene mai messo in luce.

Durante la prima guerra mondiale D'Annunzio si è fatto carico della tutela dei beni artistici, facendoli impacchettare e proteggere contro i bombardamenti. Ha scritto un'ode contro il degrado del Cenacolo Vinciano a Milano: *1901 ode per la morte di un capolavoro*.

Prima ancora, ha bombardato di proteste il ministro dell'istruzione e delle Belle Arti, Villari, per la salvaguardia dell'Abbazia Clemente a Casuria. E' intervenuto contro il progetto di abbattimento delle mura di Lucca, una delle grandi bellezze d'Italia, nel 1906.

In tutti questi casi vedo un intellettuale impegnato, aspetto misconosciuto nella storia di D'Annunzio.

L'ultima lettera di D'Annunzio a Mussolini è sul futuro dell'artigianato italiano che lui chiama quasi design o disegno artistico.

Ho letto sul *Corriere* tempo fa che D'Annunzio ascoltando una proposta di Marinetti di introdurre le donne nell'esercito disse: "Marinetti è un fesso incandescente".

Come erano i rapporti tra D'Annunzio e Marinetti?

MARIA ANDREOLI

Sono stati piuttosto scarsi. Marinetti da giovane è stato a Fiume, era un'altra generazione. I diari di Marinetti sono stati pubblicati dal *Mulino* qualche anno fa. Mette un poco in ridicolo D'Annunzio.

Ma D'Annunzio è così abile! Il *Manifesto del futurismo* è del febbraio 1909, *Forse che si forse che no* è il *Romanzo dell'Automobile, dell'Aereo e della Velocità*: ebbene, D'Annunzio arriva sempre un minuto prima.