

VITTORIO SERENI E LA MEMORIA IN MOVIMENTO.  
DA *FRONTIERA* A *STELLA VARIABILE*: LA SVOLTA DEL VIAGGIO IN AUTOMOBILE

Marino Fuchs

Università di Berna

ORCID: 0000 0002 3595 1477

ABSTRACT IT

Il saggio esplora l'evoluzione del tema del movimento nella poesia di Vittorio Sereni, tracciando il passaggio dal treno all'automobile come paradigma di una trasformazione percettiva più ampia. Dall'esperienza del camminare in *Frontiera* ai viaggi ferroviari del *Diario d'Algeria*, fino all'irruzione dell'automobile negli *Strumenti umani* e in *Stella variabile*, il movimento si configura come dispositivo che riorganizza il rapporto tra soggetto, paesaggio e memoria. L'automobile, inizialmente portatrice del «privilegio del moto», rivela nelle ultime raccolte i suoi limiti, segnalando l'impossibilità di raggiungere attraverso la velocità un autentico recupero memoriale.

PAROLE CHIAVE

Vittorio Sereni; Poesia italiana del Novecento; Automobile; Memoria; Paesaggio; Movimento.

TITLE

Vittorio Sereni and Memory in Motion. From *Frontiera* to *Stella variabile*: The Turning Point of Car Travel

ABSTRACT ENG

This essay explores the evolution of movement as a theme in Vittorio Sereni's poetry, tracing the shift from train to automobile as a paradigm of a broader perceptual transformation. From the walking experience in *Frontiera* to the railway journeys in *Diario d'Algeria*, to the emergence of the automobile in *Gli strumenti umani* and *Stella variabile*, movement functions as a device that reorganizes the relationship between subject, landscape, and memory. The automobile, initially bearer of the «privilege of motion», reveals its limitations in the later collections, signaling the impossibility of achieving authentic memory recovery through speed.

KEYWORDS

Vittorio Sereni; 20th century Italian poetry; Automobile; Memory; Landscape; Movement.

BIO-BIBLIOGRAFIA

Marino Fuchs è Assistente avanzato di Letteratura italiana all'Università di Berna. Formatosi a Losanna, ha svolto un post-doc al Centro Studi Franco Fortini di Siena con il grant "PostDoc Mobility" del Fondo Nazionale Svizzero. Si occupa di letteratura del Novecento, editoria, scambi tra scrittori e artisti. Ha pubblicato su Enrico Filippini, Edoardo Sanguineti, il Gruppo 63, Alessandro Parronchi e Vittorio Sereni, curando anche edizioni di carteggi e materiali d'archivio.

Marino Fuchs, *Vittorio Sereni e la memoria in movimento. Da "Frontiera" a "Stella variabile": la svolta del viaggio in automobile*, «inOpera», III, 4, 2025, pp. 104-131.

DOI: 10.54103/inopera/29304

### 1. PAESAGGIO, MOVIMENTO, MEMORIA

Tra il 1958 e il 1960, mentre l'Italia si prepara all'apertura dell'Autostrada del Sole, due testi affrontano da prospettive complementari il rapporto tra movimento e memoria. Su «Pirelli. Rivista di informazione e di tecnica», Alessandro Parronchi firma un articolo, commissionato dall'amico Vittorio Sereni in qualità di capoufficio stampa dell'omonima azienda, in cui riflette su come la velocità e la facilità degli spostamenti in automobile stiano modificando radicalmente la capacità di selezionare e memorizzare le nostre impressioni sui luoghi e i paesaggi.<sup>1</sup> Nell'anno seguente - come ha dimostrato Christian Genetelli<sup>2</sup> - Sereni lavora alla stesura di *Ancora sulla strada di Zenna*,<sup>3</sup> una poesia che porta a compimento tra la fine del 1959 e i primi mesi del 1960 e che testimonia una significativa evoluzione nelle modalità di rappresentazione del movimento e della temporalità, proprio con l'irrompere dell'automobile all'interno del suo percorso poetico.

Tale trasformazione va inquadrata in un contesto più ampio di mutazione dell'immaginario letterario legato all'automobile nel Novecento. Come osserva Emanuele Zinato:

l'automobile, nella tarda modernità, occupa un posto centrale, sia nell'ordine materiale sia in quello immaginario. [...] A differenza del treno o del battello a vapore, l'automobile è però votata fin dalle origini a interferire più capillarmente con la quotidianità, in quanto nata per viaggiare nelle stesse sedi, strade e piazze, in cui si svolge la vita sociale; il suo stesso nome rinvia inoltre a un sovvertimento del rapporto fra l'uomo e la dimensione spazio-temporale, a una promessa illimitata di mobilità individuale e autonoma.<sup>4</sup>

La pervasività dell'automobile nella vita quotidiana del dopoguerra costituisce il terreno su cui maturano le riflessioni degli scrittori invitati da Sereni a proporre articoli per le rubriche *Domeniche per l'automobilista italiano* e poi *Itinerari per le vacanze*.

Anche nella poesia di Sereni il cambiamento, lungi dal configurarsi come cesura netta, si manifesta gradualmente come una riarticolazione del rapporto tra soggetto lirico, paesaggio e memoria. Già all'altezza di *Ancora sulla strada di Zenna* possiamo registrare un triplice cambiamento, riconducibile all'esperienza automobilistica, nelle strutture fondamentali della rappresentazione poetica.

In primo luogo, la concezione ritmica incarnata dal treno cede il passo alla temporalità frammentaria e intermittente dell'automobile. Il movimento ferroviario, pur nella sua

<sup>1</sup> ALESSANDRO PARRONCHI, *Viaggio nella divina proporzione*, «Pirelli. Rivista d'informazione e di tecnica», 4, luglio-agosto 1958, pp. 67-70.

<sup>2</sup> CHRISTIAN GENETELLI, *Sereni: "Ancora sulla strada di Zenna"*, Carocci, Roma 2024, p. 14.

<sup>3</sup> VITTORIO SERENI, *Ancora sulla strada di Zenna*, in Id., *Gli strumenti umani*, Einaudi, Torino 1965, pp. 19-20 (poi in Id., *Poesie*, edizione critica a cura di Dante Isella, Mondadori, Milano 1995, pp. 113-114). Da quest'ultima edizione saranno tratte tutte le citazioni presenti nel lavoro.

<sup>4</sup> EMANUELE ZINATO, *Automobili di carta. Spazi e oggetti automobilistici nelle immagini letterarie*, Padova University Press, Padova 2012, p. 16.

modernità, conservava la capacità di scandire ciclicamente non solo lo spazio, ma anche il tempo della comunità, integrando l'esperienza soggettiva in una temporalità condivisa e in una dimensione memoriale e collettiva; al contrario, l'automobile disarticola la percezione del tempo e accentua l'isolamento del soggetto.

In secondo luogo, la trasformazione dei modi della percezione indotta dalla guida implica una riconfigurazione delle strutture del conoscere: non si tratta solo di un diverso sguardo sul paesaggio, ma di una ridefinizione dei processi attraverso cui il soggetto organizza e comprende la realtà.

Infine, tale trasformazione epistemica investe anche i meccanismi della rimemorazione: la memoria è sollecitata dalla velocità delle impressioni fugaci, proprio come i panorami che scorrono e svaniscono al di là del finestrino e del parabrezza:

Ed ecco già mutato il mio rumore  
s'impunta un attimo e poi si sfrena  
fuori da sonni enormi  
e un altro paesaggio gira e passa.<sup>5</sup>

L'intreccio delle riflessioni di Parronchi e Sereni sul passaggio epocale alla motorizzazione di massa non è casuale: dal 1952 al 1958, nel suo ruolo di responsabile della rivista aziendale Pirelli, Sereni aveva attivamente promosso una serie di collaborazioni letterarie volte a esplorare il nuovo rapporto con il paesaggio introdotto dall'automobile. «Pirelli» diventa così un laboratorio in cui si sperimenta non solo una nuova modalità di scrittura odepatica ma una più ampia riflessione sul rapporto tra movimento e memoria. Come vedremo, le pagine dei compagni di strada di Sereni sono uno spazio a partire dal quale egli stesso potrà riflettere sulla sua poetica e intraprendere direzioni nuove.

La critica ha variamente interpretato la centralità del movimento nella poesia di Sereni. Magrini<sup>6</sup> ha colto nella «rappresentazione del movimento reale e naturale del soggetto nella e durante la poesia» un elemento caratterizzante dell'intera produzione sereniana,<sup>7</sup> ponendo l'accento sulla continuità della sua ricerca poetica. Per Magrini, Sereni si inserisce in una tradizione di «poesia di movimento» che trova i suoi archetipi nella *Divina Commedia* e in alcune liriche petrarchesche come *Solo e pensoso e Di pensier in pensier, di monte in monte*. Sereni riesce a realizzarne una sintesi originale che risponde alle esigenze della poesia moderna, superando la «naturalezza romantica»<sup>8</sup> attraverso la consapevolezza del «privilegio del moto» (*Ancora sulla strada di Zenna*) come elemento identitario.

<sup>5</sup> VITTORIO SERENI, *Ancora sulla strada di Zenna*, cit., vv. 32-35, p. 114.

<sup>6</sup> GIACOMO MAGRINI, *Sereni la sua poesia di movimento*, in DANTE ISELLA (a cura di), *Per Vittorio Sereni. Convegno di poeti*, Luino 25-26 maggio 1991, All'insegna del pesce d'oro, Milano 1992, pp. 133-142.

<sup>7</sup> GIACOMO MAGRINI, *Sereni la sua poesia di movimento*, cit., p. 133.

<sup>8</sup> Ivi, p. 140.

Lenzini<sup>9</sup> ha invece approfondito le implicazioni esistenziali dell'automobile in *Gli strumenti umani* e in *Stella variabile*, mostrando come «l'interiorizzazione del discorso e l'approfondimento dell'interrogazione rispetto al reale vadano di pari passo con l'accelerazione e la discontinuità»<sup>10</sup> tipiche dell'esperienza automobilistica. Rispetto a Magrini, Lenzini ha insistito maggiormente sulla cesura rappresentata dal passaggio dal treno all'automobile, vedendo in esso l'emergere di una nuova sensibilità soggettiva: «Diverso ormai, soprattutto, il tempo dell'io: che ora trova nella mobilità e velocità dell'automobile un passo idoneo alla riflessione interiore nei ritorni ai luoghi della giovinezza»<sup>11</sup>.

Le due prospettive risultano complementari se consideriamo che la continuità nella ricerca di una poesia del movimento implica una trasformazione nelle modalità di rappresentazione: permane l'intento di raffigurare poeticamente il movimento, ma variano le forme storicamente determinate della sua espressione. Lenzini, infatti, richiamava l'attenzione sul «trenino di Sereni»<sup>12</sup> della prima raccolta, suggerendo implicitamente la possibilità di una lettura evolutiva del rapporto tra poeta e mezzi di trasporto.

Su questa via, studi recenti hanno fornito ulteriori chiarimenti sul contesto in cui maturò la riflessione di Sereni sull'automobile. È il caso delle collaborazioni di Sereni con Chiara e Parronchi per la rivista «Pirelli» tra il 1952 e il 1958, che ho potuto studiare attraverso materiali d'archivio inediti.<sup>13</sup> Questa documentazione ha permesso di meglio comprendere come l'esperienza professionale nel mondo dell'industria automobilistica e questi progetti editoriali abbiano contribuito alla consapevolezza di Sereni riguardo alle trasformazioni che l'automobile stava introducendo nella percezione del paesaggio e nella conservazione della memoria.

Anche Genetelli ha prestato attenzione al contesto pirelliano per identificare quella che definisce la «genesi non materiale, ma direi ideale o meglio esperienziale»<sup>14</sup> di *Ancora sulla strada di Zenna*, sulla base di ulteriori evidenze filologiche e documentarie che permettono di situare la genesi della poesia all'interno delle esperienze della rivista «Pirelli». Riprendendo le fila del discorso intrapreso da Magrini e Lenzini, Genetelli situa il passaggio dal treno all'automobile nel contesto di un più ampio mutamento stilistico e formale della poesia di Sereni. Per Genetelli, l'adozione del verso lungo e la nuova articolazione sintattica che caratterizzano *Ancora sulla strada di Zenna* non sono solo il riflesso

<sup>9</sup> LUCA LENZINI, *L'automobile di Sereni*, in ID., *Verso la trasparenza. Studi su Sereni*, Quodlibet, Macerata 2019, pp. 13-20 (già in «Erba d'Arno», 54, 1993, pp. 67-71, e in versione ampliata in *Atti di IncontroTesto. Seconda edizione* [Siena, novembre 2012 - febbraio 2013], a cura del Comitato redazionale di IncontroTesto, Pacini, Pisa 2014, pp. 61-65).

<sup>10</sup> Ivi, p. 17.

<sup>11</sup> Ivi, p. 14.

<sup>12</sup> Ivi, p. 13.

<sup>13</sup> MARINO FUCHS, *Vittorio Sereni e Alessandro Parronchi, itinerari e collaborazioni tra arte e poesia*, «Versants», 70, 2, 2023, pp. 43-58.

<sup>14</sup> CHRISTIAN GENETELLI, *Sereni: "Ancora sulla strada di Zenna"*, cit., p. 16.

di un cambiamento tematico, ma rappresentano un momento di svolta nella storia del poeta e, più in generale, della poesia italiana; torneremo più avanti su tale spunto critico pregno di implicazioni significative. Il passaggio dal treno all'automobile sarebbe dunque emblematico di una più generale trasformazione del linguaggio poetico, che si apre a nuove possibilità espressive e a nuove modalità di rappresentazione dell'esperienza.

Queste diverse letture critiche, pur da prospettive differenti, convergono nel riconoscere la centralità del tema del movimento nella poesia di Sereni e il significato cruciale della svolta automobilistica sul piano non solo tematico ma anche formale e stilistico. Tuttavia, manca ancora un'analisi sistematica dell'evoluzione che caratterizza l'esperienza del movimento nelle prime raccolte (*Frontiera* e *Diario d'Algeria*) e quella che emerge nelle opere successive (*Gli strumenti umani* e di *Stella variabile*). Il presente saggio intende colmare questa lacuna con l'obiettivo di dimostrare come questa trasformazione costituisca un vero e proprio mutamento della percezione e rappresentazione del mondo, intimamente connesso con l'evoluzione complessiva della poetica di Sereni e con le significative trasformazioni sociali e culturali dell'Italia del dopoguerra, quando, come osserva Lenzini, «l'avvento delle autostrade, il rilievo e l'impatto dell'industria nella vita collettiva»<sup>15</sup> ridisegnarono profondamente il paesaggio fisico e mentale del paese.

## 2. LE FORME DEL MOVIMENTO IN FRONTIERA

In *Frontiera*, l'esperienza del movimento si realizza attraverso modalità diverse che riflettono una percezione ancora relativamente integrata del rapporto tra soggetto e paesaggio. Dal camminare al navigare, dal viaggio in treno all'esperienza contemplativa, queste forme di spostamento contribuiscono alla costruzione di un paesaggio poetico in cui spazio e tempo si fondono in una temporalità ciclica e condivisa.

### 2.1 Il cammino come esperienza primaria

Il camminare rappresenta in *Frontiera* la forma più elementare e immediata di rapporto con il paesaggio; consente un contatto diretto con i luoghi, stabilendo una continuità tra esperienza corporea, percezione spaziale e attivazione della memoria.

Possiamo prendere come esempio due poesie rilevanti per la rappresentazione dell'atto di camminare, *Paese* e *Strada di Creva*, la cui articolazione svela una progressione di senso significativa a livello macrotestuale. *Paese* si apre con un'immagine di movimento desiderato ma negato:

Era questo l'augurio: camminare,  
o frusciante di passi nella sera,  
nell'oscura tua folla che trascorre  
all'ombra fedele dei morti.

<sup>15</sup> LUCA LENZINI, *L'automobile di Sereni*, cit., p. 17.

5        Ma tu ti neghi  
e monotono ti chiudi  
in prati grami d'inverno,  
in disperate brughiere  
che salgono verso il confine.<sup>16</sup>

L'uso dell'imperfetto («Era questo l'augurio», v. 1) proietta immediatamente il desiderio di movimento in una temporalità trascorsa e irrealizzabile. L'aspettativa vitale di un'immersione tra la «folla» del paese viene frustrata a causa del clima invernale che funesta il ritorno dell'io lirico al paese d'origine<sup>17</sup> («Ma tu ti neghi | e monotono ti chiudi», vv. 5-6). La personificazione del luogo, che attivamente rifiuta la possibilità di un suo attraversamento, configura una frattura tra l'io lirico e il paese, impedendo non solo il contatto con i vivi ma anche con «l'ombra fedele dei morti» (v. 4). La negazione del movimento è dunque anche ostacolo al ricordo. L'immagine del confine assume qui la valenza di limite invalicabile, segnando l'irrimediabile separazione tra soggetto e luogo d'origine, mentre rappresenta al contempo, come è stato notato da Fioroni, quel «confine reale e metafisico, costantemente sfiorato da una presenza mortuaria, che percorre la sezione [Frontiera]».<sup>18</sup>

Se *Paese* si struttura attorno alla negazione del movimento, *Strada di Creva* ne sviluppa invece la possibilità effettiva, pur nella sua conclusione regressiva. Le due poesie sono strettamente legate e modulano un motivo comune, quello dell'inganno di una giornata che pare primaverile ma che in seguito rivela la sua natura invernale. Tale motivo si può riscontrare nella prima redazione di *Paese* che presenta nei primi cinque versi, poi espunti, la situazione iniziale di *Strada di Creva*:

*IMMAGINATO RITORNO AL PAESE*

Spesso tra le piante un polverio  
tramuta la città  
in altro luogo, in diversa stagione,  
ci affacciamo ridenti ai tuoi declivi  
lievi nel passo, con felice sudore.

5        Ma tu ti neghi; e monotono ti chiudi  
in prati grami d'inverno,  
in disperate brughiere  
che salgono verso il confine.

<sup>16</sup> VITTORIO SERENI, *Poesie*, cit., *Paese*, p. 37.

<sup>17</sup> La prima redazione di *Paese* individuata da Isella si intitolava significativamente *Immaginato ritorno al paese*, cfr. ivi, pp. 353-354.

<sup>18</sup> Id., *Frontiera. Diario d'Algeria*, a cura di Georgia Fioroni, Fondazione Pietro Bembo / Guanda, [Milano] 2013, p. 122.

10      Sono sordi le strade  
          nel nostro cammino;  
          e chi si volta  
          accenna soltanto stupore.<sup>19</sup>

L'escursione a mezzacosta («ci affacciamo ridenti ai tuoi declivi | lievi nel passo, con felice sudore», vv. 4-5) è convogliata nei vv. 1-23 di *Strada di Creva*, poesia che prende il nome dall'omonima via che collega Luino a Creva, frazione in collina, e che passa accanto al cimitero («donde il doppio significato (reale e simbolico-allegorico) del titolo»).<sup>20</sup>

Ciò che colpisce è la geografia intima che Sereni costruisce attraverso toponimi reali che assumono una valenza esistenziale. Le «disperate brughiere» (presenti anche nella redazione finale) non sono solo un'immagine evocativa di matrice ermetica,<sup>21</sup> parente di quei «cinerei prati» che incontriamo in *Strada di Zenna*, ma incarnano un luogo preciso: la via Brughiere che dal cimitero sale a mezzacosta e la località omonima presso il valico Fornasette.<sup>22</sup> Il dato topografico si fa parola poetica senza perdere la sua concretezza, anzi fortificandola.

La continuità tra l'avantesto di *Paese* e *Strada di Creva* è profonda e si manifesta nel primo movimento di quest'ultima, dove l'inganno di una primavera anticipata porta l'io a intraprendere l'escursione:

ora

d'un pazzo inverno nei giorni  
dei Santi votati alla neve  
lucerte vanno per siepi,  
10     fumano i boschi intorno  
      e una coppia attardata sui clivi  
      ha voci per me di saluto  
      come a volte sui monti  
      la gente che si chiama tra le valli.<sup>23</sup>

<sup>19</sup> ID., *Poesie*, cit., pp. 353-354.

<sup>20</sup> ID., *Poesie. Un'antologia per la scuola*, a cura di Dante Isella e Clelia Martignoni, Nastro & Nastro, Luino 1993, p. 20.

<sup>21</sup> Si registra ad esempio l'uso di *brughiera* come simbolo di isolamento e confine interiore anche in *Brughiera* di Luzi (da *Primizie del deserto*, 1952) e in *Biciclette* di Caproni (da *Il passaggio di Enea*): «Fu il transito dei treni che, di notte, | vagano senza trovare una meta | fra i campi al novilunio? Per le incerte | brughiere, ahi il lungo fischio sulla pietra | e i detriti funesti cui la brina | dà sudori di ghiaccio» V, vv. 1-6).

<sup>22</sup> Il percorso tracciato qui troverà poi compimento in *Le Fornasette (Gli strumenti umani)* dove però sarà tramutato dall'esperienza del moto in automobile, cfr. paragrafo 4.1.

<sup>23</sup> ID., *Poesie*, cit., *Strada di Creva*, p. 40, vv. 6-14.

I «clivi» del v. 11 rimandano ai «declivi» di *Immaginato ritorno al paese* (v. 4) e, in entrambe le poesie, l'esperienza del paesaggio si traduce in fenomeni percettivi che alterano la visione: «Spesso tra le piante un polverio | tramuta la città | in altro luogo, in diversa stagione» (*Immaginato ritorno al paese*, vv. 1-3) si condensa in un'immagine di fulminea precisione «fumano i boschi intorno» (*Strada di Creva*, v. 10). È in questo vaporare,<sup>24</sup> dettaglio visivo della polvere tra le piante che contolute indora l'aria e inganna i sensi, che si realizza la peculiare temporalità dei versi, sospesi nell'illusione del cambiamento.

Il cammino sulla strada diventa in Sereni un attraversamento che sfuma i confini tra fisico e metafisico. La strada si configura come spazio liminare per eccellenza, soglia tra vita e morte, come già annunciato nella prima strofa di *Strada di Zenna*, poesia che nella medesima sezione anticipava il motivo:

Ci desteremo sul lago a un'infinita  
navigazione. Ma ora  
nell'estate impaziente  
s'allontana la morte.  
5       E pure con labile passo  
c'incamminiamo su cinerei prati  
per strade che rasentano l'Eliso.<sup>25</sup>

In questa costruzione allegorica l'opposizione tra il futuro della navigazione eterna e il presente dell'inedere terreno crea una tensione temporale che è anche ontologica.

Il movimento acquatico, proiettato in una dimensione post-mortem, si contrappone alla fragilità del cammino terrestre sui declivi che abbiamo già incontrato nelle altre poesie. La navigazione infinita sul lago e il passo labile sui prati cinerei non sono solo due modalità di spostamento, ma due diverse condizioni dell'essere. C'è qualcosa di sospeso in questi viaggi sereniani, che rimangono, come nota Genetelli, «fortemente mediati dal sentire, ovvero più impressione che meditazione».<sup>26</sup> Questa sospensione nasce dalla temporalità stessa dei versi che, in *Strada di Creva*, si modella sul ritmo lento della camminata - un'esperienza che sarà poi radicalmente trasformata dall'irruzione della velocità motorizzata.

Il seguito della passeggiata lungo la *Strada di Creva* rivela una funzione centrale che svolge il camminare nelle poesie di Sereni. L'esperienza cinetica non è semplice spostamento ma dischiusura progressiva del paesaggio, atto conoscitivo che riplasma la relazione tra soggetto e mondo:

<sup>24</sup> Così intendono Isella e Martignoni, cfr. VITTORIO SERENI, *Poesie. Un'antologia per la scuola*, cit., p. 20.

<sup>25</sup> Ivi, *Strada di Zenna*, p. 33, vv. 1-7.

<sup>26</sup> CHRISTIAN GENETELLI, *Sereni: Ancora sulla strada di Zenna*, cit., p. 21.

Tu sai che la strada se discende  
ci protende altri prati, altri paesi,  
altre vele sui laghi<sup>27</sup>

Quel *protendere* è verbo cruciale, che suggerisce un'offerta, un dono del paesaggio che si svela al soggetto solo attraverso il movimento e un graduale disvelamento nel tempo.

Va notato come questi «prati» siano esplicitamente *altri* rispetto ai «prati grami d'inverno» di *Paese*, marcando una trasformazione già prefigurata, nell'avantesto, dal polveroso che «tramuta la città in altro luogo, in diversa stagione».<sup>28</sup> La dialettica tra apertura e chiusura, tra movimento e stasi, struttura l'intera poesia: se nel primo movimento la strada è veicolo di esplorazione, nel secondo assistiamo a un'inversione quando la realtà invernale si riafferma con prepotenza nel successivo verso a scalino:

il vento ancora  
turba i golfi, li oscura.  
Si rientra d'un passo nell'inverno.  
25      E nei tetri abituri si rientra,  
a un convito d'ospiti leggiadri  
si riattizzano i fuochi moribondi.

E nei bicchieri muoiono altri giorni.<sup>29</sup>

La ripetizione del verbo *rientrare* segna un moto regressivo che contraddice l'impulso esplorativo iniziale. Ma anche in questo ripiegamento il movimento conserva la sua funzione conoscitiva: l'esperienza del camminare ha attivato la memoria, ha aperto quel dialogo con l'assenza, ha dischiuso quella dimensione ontologica che la critica ha individuato come centrale nella poetica sereniana, che culmina nell'invocazione finale («Salvaci, allora dai notturni orrori | dei lumi nelle case silenziose», vv. 29-30). Il *tu* destinatario di questa richiesta resta deliberatamente ambiguo, sospeso tra dimensione terrena e ultraterrena.

In ultima sintesi, in *Strada di Creva*, il camminare si rivela come esperienza fondativa nella poetica di Sereni: non semplice azione, ma dispositivo che trasforma la percezione e riorganizza il rapporto tra soggetto e mondo. L'attraversamento dello spazio fisico diventa chiave d'accesso a una geografia interiore, in cui il confine tra vita e morte, tra presente e memoria, si fa permeabile. Il movimento a piedi assume qui una triplice valenza. Cognitiva: il movimento permette una conoscenza progressiva del paesaggio. Memoriale: l'attraversamento dello spazio attiva la memoria del proprio vissuto. Ontologica: il movimento innesca l'interrogazione sul rapporto tra vita e morte. Il moto è dunque principio strutt-

<sup>27</sup> VITTORIO SERENI, *Poesie*, cit., *Strada di Creva*, p. 40, vv. 21-23.

<sup>28</sup> Id., *Poesie*, cit., *Immaginato ritorno al paese*, p. 353, v. 3.

<sup>29</sup> Ivi, *Strada di Creva*, pp. 40-41, vv. 22- 28.

turante dell'esperienza poetica in Sereni, elemento che riorganizza lo spazio e il tempo in una complessa dialettica tra apertura e chiusura, tra vita e morte. La negazione finale del movimento primaverile e il ripiegamento nell'inverno («si rientra») segnalano non solo un cambiamento stagionale, ma una condizione esistenziale in cui l'io si confronta con la propria mortalità e con la dimensione dell'assenza. *Strada di Creva* anticipa così alcuni dei temi fondamentali che attraverseranno l'intera produzione sereniana, dove il movimento si farà sempre più strumento di interrogazione esistenziale e di dialogo con la memoria, in un percorso poetico che troverà nelle raccolte successive ulteriori e più complesse articolazioni.

## 2.2 Il treno come liminalità in *Frontiera*

Se il camminare in *Frontiera* si configura come esperienza primaria del movimento, il treno introduce una dimensione tecnicamente mediata che trasforma radicalmente il rapporto tra soggetto e paesaggio. Questa esperienza ferroviaria si articola principalmente in due modalità: il movimento osservato e quello esperito, con una prevalenza del primo nella raccolta: qui il treno funziona da contrappunto dinamico alla stasi contemplativa (delle fontane, del paesaggio invernale) o a una temporalità che il soggetto avverte bloccata sul piano esistenziale.

In *Concerto in giardino* la tensione tra stasi e dinamismo è esemplare: dall'io ancorato all'«ombra di panca» (v. 6) il pensiero si proietta verso i «siluri bianchi e rossi» dell'Avus berlinese e «treni a sud-est» dell'Orient Express (vv. 12-15). Se il tempo dell'io si era accordato al ritmo lento delle fontane («a ritmi di gocce | il mio tempo s'accorda», vv. 18-19), l'irruzione finale del treno questa volta nell'esperienza dell'io («Ma fisichiano treni d'arrivi», v. 20) frantuma la momentanea armonia e contemplazione, producendo uno strappo che Sereni rende con l'immagine di una «vita che svaria | in estreme girandole d'acqua» (vv. 22-23) del sistema di irrigazione impazzito.

Il contesto europeo evocato in *Concerto in giardino* evidenzia una seconda funzione del treno in *Frontiera*, ovvero quella di congiunzione tra la dimensione locale dell'esperienza (il paese, il lago) e l'orizzonte più ampio dell'Europa, prefigurando quella tensione tra particolare e universale che sarà una costante della poetica sereniana. Come sottolinea Lenzini il treno non è solo un dettaglio paesaggistico, ma il corrispettivo oggettivo di una condizione liminale – geografica, esistenziale e storica insieme:

«Il trenino di Sereni» lo chiama Gavazzeni nel suo diario: è quello tra Luino e Bellinzona che, negli anni Trenta, «fumiga verso la frontiera» lasciando traccia di sé in molte poesie della prima raccolta del poeta lombardo. Da *Concerto in giardino* («Ma fisichiano treni d'arrivi», v. 20) a *Inverno a Luino* e *Strada di Zenna*, infatti, il treno è una presenza importante in *Frontiera*: raccordo tra il paese nativo e l'Europa e insieme segnale di movimento («impeto», «frastuono» e «lamento») che scheggia l'idillio, presentimento di altro che incombe (l'«ora finale dei convogli») sul paesaggio gentile e inquieto della giovinezza.<sup>30</sup>

<sup>30</sup> LUCA LENZINI, *L'automobile di Sereni*, cit., p. 14. Il riferimento è a GIANANDREA GAVAZZENI, *Il sipario rosso. Diario 1950-1956*, a cura di Madina Ricordi, Einaudi, Torino 1992, p. 347.

Anche in *Inverno a Luino*, i convogli fungono da contrappunto alla stasi del paesaggio invernale, inserendosi in una rete di movimenti correlativi di un'inquietudine esistenziale – il vento, i fari della torpediniera, l'«insonnia di fuochi» – tutti elementi che prospettano una fuga dal borgo natio («Fuggirò quando il vento | investirà le tue rive», vv. 18-19). Il movimento mantiene anche qui una caratterizzazione sonora: al «bisbiglio» delle persone che anima il borgo e commuove il poeta si contrappone il «fioco tumulto di lontane | locomotive verso la frontiera» (vv. 25-26), presenza attenuata ma persistente. Attraverso l'ossimoro, Sereni rappresenta la dimensione propriamente acustica del movimento. L'allontanamento del suono presuppone una durata, il che conferisce al termine «frontiera» una valenza polisemica: esso indica non solo un confine geografico statico, ma anche una soglia temporale ed esistenziale che segna il passaggio tra giovinezza e maturità.

In *Strada di Zenna* la presenza ferroviaria, evocata indirettamente attraverso la «nube di fumo | rimasta di qua dall'impeto | che poco fa spezzava la frontiera» (vv. 14-16), si inserisce tra gli elementi perturbatori insieme al vento che agita le stuioie, la rena che turbina, l'acquazzone che «flagella le case». Questa rete di movimenti crea un'atmosfera di transitorietà che culmina nella visione del ritorno dopo la morte: «Ma torneremo taciti a ogni approdo. | Non saremo che un suono | di volubili ore noi due | o forse brevi tonfi di remi | di malinconiche barche» (vv. 33-37). Il movimento, così, ritorna alla dimensione acquatica iniziale («Ci desteremo sul lago a un'infinita | navigazione», vv. 1-2), ma in forma attenuata — ridotto a «suono» o a «brevi tonfi» — e trasfigurato in una presenza fantasmatica. La chiusa, con il riferimento ai morti che «non [...] da[nno] mai quiete» e al «gemito che va tra le foglie», ribadisce questa manifestazione impalpabile che segna l'irruzione dell'aldilà nel mondo dei vivi.

### 2.3. Il treno in viaggio: l'esperienza dell'io in movimento

La seconda modalità dell'esperienza ferroviaria in *Frontiera* vede l'io poetico come soggetto dinamico anziché semplice osservatore. *A M.L. sorvolando in rapido la sua città* ne costituisce l'esempio più significativo: qui il treno non viene mai nominato direttamente ma attraverso i suoi effetti sonori («Non ti turbi il frastuono | che irrompe con me nel tuo quieto mattino», vv. 1-2) e cinetici («non ti turbi quest'ansia che ti sfiora | e dietro un breve vento si lascia | di festuche in un vortice di suoni», vv. 7-9).<sup>31</sup> Tale rappresentazione conferisce al moto ferroviario una qualità quasi immateriale, che altera temporaneamente i luoghi senza mai appartenervi.

La lirica si struttura sulla contrapposizione tra la mobilità veloce e transitoria dell'io sul treno e quella lenta e radicata del tu femminile. L'ansia dell'io lirico, spazializzata in

<sup>31</sup> Sul verbo «turbare» si veda l'osservazione di Genetelli sull'impiego del medesimo verbo in *Ancora sulla strada di Zenna*: «ecco spuntare, fin dall'attacco (come poi sarà in *Ancora sulla strada di Zenna*), il verbo "turbare": qui il timore che il "tu", fermo e scosso dall'improvviso rumore portato dal movimento, si turbi» (CHRISTIAN GENETELLI, Sereni: «Ancora sulla strada di Zenna», cit., p. 32).

movimento fisico che «sfiora» il tu, crea un punto di contatto tra due dimensioni esistenziali distinte. A differenza delle poesie dove il treno irrompeva nell'esperienza statica dell'io, qui è quest'ultimo a farsi agente di perturbazione: il frastuono «irrompe con me», registra il soggetto, segnando un'identificazione tra sé stesso e il movimento.

Il consenso al «fuggitivo amore» e i puntini di sospensione finali suggeriscono il proseguire del treno oltre l'incontro incompiuto, evocando un amore vissuto nella dimensione dei transiti. Rispetto alle manifestazioni più esterne del viaggio ferroviario osservate in precedenza, *A M.L.* inaugura una prospettiva più intima e problematica, che anticipa la centralità del treno come veicolo di separazione nel *Diario d'Algeria*.

### 3. IMMOBILITÀ E MOVIMENTO COATTO NEL DIARIO D'ALGERIA

La guerra e la prigione segnano una cesura traumatica rispetto alla dialettica del movimento sviluppata in *Frontiera*. Nel *Diario d'Algeria* emerge un contrasto stridente tra l'immobilità forzata dei campi di concentramento e il movimento coatto della deportazione. Lo spostamento, privato della sua dimensione di libertà e scoperta, diventa emblema di una condizione esistenziale dominata dalla perdita e dalla separazione.

#### 3.1. La stasi della prigione

L'esperienza della prigione, fulcro del *Diario d'Algeria*, blocca il movimento in un tempo sospeso dove ogni gesto diventa vuota ripetizione. Emblematica appare la sezione centrale omonima dell'opera, in cui viene meno quell'«elemento dinamico, [che] fin da *Frontiera*, sopraggiunge[va] a dialettizzare il rapporto tra io e mondo esterno».<sup>32</sup> La successione di tre poesie – *Ahimè come ritorna*, *Non sanno d'essere morti*, *Solo vera è l'estate e questa sua* – articola in un climax progressivo questa condizione di stasi.

In *Ahimè come ritorna*, il movimento è relegato alla sfera della memoria, unica dimensione in cui è ancora possibile un'esperienza dinamica:

Ahimè come ritorna  
sulla frondosa a mezzo luglio  
collina d'Algeria  
di te nell'alta erba riversa  
non ingenua la voce  
e nemmeno perversa  
che l'afa lamenta  
e la bocca feroce

ma rauca un poco e tenera soltanto...

Saint-Cloud, luglio 1944<sup>33</sup>

<sup>32</sup> LUCA LENZINI, *L'automobile di Sereni*, cit., p. 13.

<sup>33</sup> VITTORIO SERENI, *Poesie*, cit., *Ahimè come ritorna*, p. 77.

Il movimento è ancora connotato dal suono («la voce»), ma il ritorno è puramente mentale, un ricordo che attraversa lo spazio e il tempo senza modificare la condizione di immobilità fisica del prigioniero. La voce evocata rimane sospesa dalla memoria («rauca un poco e tenera soltanto...»), certificando l'impossibilità di una presenza reale.

In *Non sanno d'essere morti* l'immobilità diventa condizione esistenziale che accomuna prigionieri e defunti. L'immagine dantesca del «girone grigio» che «corre» (v. 7) contrasta con «ma immoto è il perno a un caldo nome: ORAN» (v. 9), riflettendo la paradossalità della prigione, in cui il movimento è un'attività che non produce cambiamento. Come osserva Lenzini, qui «a dominare è la stasi, la ripetizione, l'insabbiamento. Durante la prigione ogni dimensione umana subisce un'eclisse, la vita – e con essa il movimento – è solo apparente».<sup>34</sup> Il tempo stesso diventa «scherno dei mesi» (v. 8), scorrere che non trasforma.

La chiusura della sequenza, *Solo vera è l'estate e questa sua*, conferma questa abolizione del movimento: «Ora ogni fronda è muta | compatto il guscio d'oblio | perfetto il cerchio» (vv. 14-16). La perfezione geometrica del cerchio suggerisce un'immobilità assoluta, circoscrizione che nega ogni sbocco o trasformazione.

### 3.2. Il treno come veicolo di deportazione e separazione

Nel *Diario d'Algeria*, il treno si trasforma da simbolo di connessione a strumento di separazione e movimento forzato. In *Città di notte*, la tradotta militare avanza con una lentezza che accentua l'inesorabilità del distacco:

Inquieto nella tradotta  
che ti sfiora così lentamente  
mi tendo alle tue luci sinistre  
nel sospiro degli alberi.<sup>35</sup>

Il verbo *tendersi* esprime lo sforzo vano del soggetto di mantenere un contatto con l'esterno, mentre l'immagine della città che «gira via» prefigura quella dell'«altro paesaggio» che «gira e passa» in *Ancora sulla strada di Zenna*, creando un ponte tra esperienza ferroviaria e automobilistica. Secondo Genetelli questa è «come una struttura elementare incisa in profondità, pronta a riaffiorare in altri viaggi, in viaggi di altre stagioni».<sup>36</sup>

In *Belgrado*, il movimento del convoglio militare attraverso i Balcani diventa occasione di una riflessione sulla storia e sull'identità europea: «dice la sentinella e rulla un ponte | sotto il convoglio che s'attarda» (vv. 3-4). Il *rullo* del ponte sotto il convoglio evoca un passaggio difficoltoso, precario, ben diverso dalla fluidità del movimento ferroviario di *Frontiera*. Il verbo *attardarsi* suggerisce una resistenza del mezzo stesso, come se partecipasse all'esitazione del soggetto di fronte al proprio destino.

<sup>34</sup> LUCA LENZINI, *L'automobile di Sereni*, cit., p. 14.

<sup>35</sup> VITTORIO SERENI, *Poesie*, cit., *Città di notte*, p. 60, vv. 1-4.

<sup>36</sup> CHRISTIAN GENETELLI, *Sereni: "Ancora sulla strada di Zenna"*, cit., p. 33.

*La ragazza d'Atene* rappresenta il momento più significativo di questa trasformazione. Il viaggio diventa allontanamento definitivo, frattura irrimediabile:

Ora il giorno è un sospiro  
e tutta l'Attica un'ombra.  
E come un guizzo illumina gli opachi  
vetri volgenti in fuga  
5       è il tuo volto che sprizza laggiù  
dal cerchio del lume che accendi  
all'icona serale.<sup>37</sup>

La luce, che il volto della ragazza emana («sprizza») per via del «lume» da lei acceso, si fa movimento, quando viene riflessa dai «vetri volgenti in fuga». Il passo esibisce un rapporto di intertestualità diretta con *Eastbourne* di Montale («ma un guizzo accende i vetri», v. 2), come rilevato da Fioroni,<sup>38</sup> ma anche con altri versi memorabili di quella poesia:

25       Come lucente muove sui suoi spicchi  
la porta di un albergo  
- risponde un'altra e le rivolge un raggio -  
m'agita un carosello che travolge  
tutto dentro il suo giro [...]<sup>39</sup>

L'effetto di luce in movimento registrato nei versi montaliani è traslato da Sereni nella fuga dei vetri del treno che riflettono per un istante quasi sacro («icona serale») la visione della ragazza. La ripresa di *Eastbourne* trasforma l'epifania luminosa montaliana in un evento precario e fugace, legato al transito ferroviario – preludio alla frammentarietà percettiva che segnerà l'esperienza automobilistica degli *Strumenti umani*.

L'avversativa successiva allo scalino: «Ma qui | dove via via» suggerisce la rapidità del treno e un allontanamento spaziale e temporale, mentre le immagini del «confine», dell'alfabeto che «in contorto cirillico si muta» e il rumore del treno sospeso tra due stati segnano il punto di non ritorno: «Ecco non puoi restare, sei perduta | nel fragore dell'ultimo viadotto» (vv. 15-16). L'addio è irrevocabile, amplificato da un paesaggio sonoro e metallico che si fonde con la frattura affettiva.

### 3.3. La memoria come unica forma di movimento possibile

Nel contesto d'immobilità e costrizione che caratterizza il *Diario d'Algeria*, la memoria emerge come l'unica dimensione in cui è ancora possibile un'esperienza autentica del

<sup>37</sup> VITTORIO SERENI, *Poesie*, cit., *La ragazza d'Atene*, p. 65, vv. 1-7.

<sup>38</sup> ID., *Frontiera. Diario d'Algeria*, cit., p. 270.

<sup>39</sup> EUGENIO MONTALE, *Eastbourne*, vv. 24-28, in ID., *L'opera in versi*, a cura di Rosanna Bettarini e Gianfranco Contini, Einaudi, Torino 1980, p. 170.

movimento. In *Se la febbre di te più non mi porta*, lo spostamento memoriale si configura come attraversamento di spazi e tempi diversi: «Strade fontane piazze | un giorno corse a volo | nel lume del tuo corpo | in ognuna m'attardo in un groviglio | di volti amati» (vv. 8-12). Il verbo *attardarsi* suggerisce una persistenza, quella capacità di trattenere nella memoria il ricordo dell'altrove che costituisce una delle poche forme di libertà concesse al prigioniero.

Forme di resistenza al blocco esistenziale appaiono in *Rinascono la valentia*, dove il gioco del calcio tra prigionieri diventa emblema di una vitalità residua che si oppone alla condizione di reclusione. Non meno significativa è la presenza del movimento nei sogni, in una poesia il cui incipit dà il titolo alla composizione stessa:

E ancora in sogno d'una tenda s'agita  
il lembo.

Campo d'un anno fa  
cui ritorno tentoni<sup>40</sup>

L'immagine evoca un procedere incerto in un paesaggio svuotato, dove la memoria deve orientarsi tra le tracce di ciò che non c'è più. I versi successivi testimoniano questa raffigurazione:

5        ma qui nessuno più  
            a ginocchi soffre  
            solo la terra soffre  
            che nessuno più  
            soffra d'essere qui<sup>41</sup>

La scomparsa del movimento umano rende il campo uno spazio spettrale, sospeso in una temporalità che non appartiene più ai vivi: il luogo è ora abbandonato a una desolazione paradossale, dove resta solo la terra a soffrire per l'assenza di chi un tempo vi pativa.

La memoria si costituisce così nel *Diario d'Algeria* come l'unico territorio in cui il movimento conserva autenticità e libertà, contrapponendosi sia all'immobilità forzata della prigionia sia al movimento coatto della deportazione. Questa dimensione memoriale sarà, nelle raccolte successive, profondamente trasformata dall'esperienza automobilistica, che introdurrà nuove modalità di rapporto tra soggetto, spazio e tempo.

---

<sup>40</sup> VITTORIO SERENI, *Poesie*, cit., *E ancora in sogno d'una tenda s'agita*, p. 80, vv. 1-4.

<sup>41</sup> *Ibidem*, vv. 5-9.

#### 4. L'AUTOMOBILE E LA NUOVA CONFIGURAZIONE DELL'ESPERIENZA NEGLI STRUMENTI UMANI

##### 4.1. La Pirelli e la genesi di una nuova poetica del movimento

L'Italia del boom economico costituisce il contesto storico e sociale in cui matura la trasformazione più significativa nella rappresentazione del movimento in Sereni. Gli anni trascorsi all'Ufficio Stampa Pirelli (1952-1958)<sup>42</sup> costituiscono un laboratorio privilegiato in cui il poeta elabora, attraverso l'esperienza diretta e la riflessione professionale, una nuova percezione della velocità e del suo impatto sulla memoria e sul paesaggio.

L'ingresso di Sereni nel mondo dell'industria e della comunicazione coincide con il silenzio poetico che separa il *Diario d'Algeria* dalla nuova raccolta. Non un silenzio sterile, tuttavia, ma una fase di elaborazione sotterranea in cui il poeta rielabora la propria visione alla luce delle trasformazioni epocali del paese: la motorizzazione di massa, simboleggiata dall'esplosione delle vendite della Fiat 600 (lanciata nel 1955) e della Fiat 500 (1957) e la costruzione dell'Autostrada del Sole (iniziata nel 1956).

Come direttore dell'Ufficio Stampa Pirelli, Sereni promuove una serie di collaborazioni letterarie volte a esplorare il nuovo rapporto con il paesaggio introdotto dall'automobile. La rubrica *Domeniche per l'automobilista italiano* iniziata da Leonardo Sinigalli e poi continuata da Sereni, diventa un vero e proprio laboratorio in cui si sperimenta non solo una nuova modalità di scrittura odoponica, ma si elabora anche una più ampia riflessione sul rapporto tra movimento e memoria.

In questo contesto, Sereni commissiona articoli a scrittori come Piero Chiara e Alessandro Parronchi, suggerendo loro itinerari e modalità narrative. Particolarmente significativo è il pezzo che richiede a Parronchi nel 1958 sulle tracce artistiche di Piero della Francesca, per il quale Sereni stesso delinea l'itinerario tra Toscana, Umbria e Marche a partire da una propria esperienza personale.

Parronchi contrappone il «viaggio pittorico» del «buon tempo antico», quando la fatica del percorso «era il prezzo pagato volentieri per meglio riuscire a imprimere le opere nella memoria»,<sup>43</sup> all'esperienza moderna, dove la facilità dello spostamento rende più difficile la sedimentazione dell'esperienza. Tale riflessione offre un'interessante chiave di lettura per comprendere come il passaggio all'automobile abbia trasformato i processi cognitivi legati alla percezione dello spazio e del tempo.<sup>44</sup>

Dal canto suo, Sereni aveva nutrito fin da giovane un interesse per i motori e le corse automobilistiche sviluppando una fascinazione per la velocità. Ciò emerge non solo dalle

<sup>42</sup> Si noti che la collaborazione di Sereni con la rivista «Pirelli» inizia prima della sua assunzione. In qualità collaboratore esterno invitato da Sinigalli, Sereni pubblica nell'aprile 1952 l'articolo *Cose lombarde*: una riflessione sulla trasformazione del paesaggio padano che già rivela la sensibilità del poeta per il rapporto tra territorio e mutamento storico-sociale. Questa collaborazione getterà le basi per una sua assunzione nell'autunno dello stesso anno. Cfr. MARINO FUCHS, *Vittorio Sereni e Alessandro Parronchi*, cit.

<sup>43</sup> ALESSANDRO PARRONCHI, *Viaggio nella divina proporzione*, cit., p. 67.

<sup>44</sup> Cfr. EMANUELE ZINATO, *Automobili di carta*, p. 19.

sue prose e poesie, ma anche da traduzioni come quella di *La petit auto* di Apollinaire.<sup>45</sup> È su questo terreno di esperienze personali e professionali che, tra la fine degli anni Cinquanta e l'inizio degli anni Sessanta, matura la riflessione poetica che troverà espressione in testi come *Mille Miglia* e *Ancora sulla strada di Zenna*. Proprio quest'ultima poesia risulta un caso paradigmatico.

Il titolo stesso segnala un paradosso che ancora non è stato sufficientemente investigato. Infatti, nonostante l'avverbio *ancora* indichi il ritorno sul percorso già affrontato in *Frontiera*, non si tratta materialmente della medesima strada, avendo essa subito notevoli modifiche infrastrutturali nel dopoguerra, a partire dall'asfaltatura.<sup>46</sup>

In *Le Fornasette*, Sereni cattura questo cambiamento epocale attraverso

[...] il gesto leggiadro che preserva  
5 il lembo della gonna  
fuori dal polverone d'allora,  
molto al di qua della prima automobile  
ma nel presagio del suo rombo.<sup>47</sup>

Percorrendo in automobile la strada Lugano-Tresa-Fornasette-Cremenaga-Luino l'io lirico constata che il «polverone d'allora», sollevato dai carri a trazione animale, è ormai solo un ricordo, sostituito dall'asfalto. Il gesto della donna diventa emblema di un'epoca di transizione, dove il passato pre-automobilistico sopravvive ancora nella memoria ma è già destinato a scomparire sotto l'avanzare della modernità.

Bisognerà poi rilevare come la strada che collega Sesto Calende a Zenna subì in quel giro di anni un ampliamento volto a collegare diversi tratti costieri in una strada panoramica percorribile in automobile. Piero Chiara, in un articolo progettato insieme a Vittorio Sereni, tra il luglio e l'ottobre del 1952, documenta sulle pagine «Pirelli» la nuova strada sulla Sponda magra del Lago Maggiore:<sup>48</sup>

Ora i vari tratti costruiti negli anni scorsi sono stati congiunti, e salvo pochi chilometri di strade comunali, l'anello può dirsi chiuso: una nuova via panoramica è aperta agli automobilisti, da Sesto Calende al confine svizzero.<sup>49</sup>

<sup>45</sup> GUILLAUME APOLLINAIRE, *La petit auto*, in *Calligrammes* (1918), trad. italiana di Vittorio Sereni, *La piccola auto*, in *Musicante di Saint-Merry*, Einaudi, Torino 1981.

<sup>46</sup> L'asfaltatura, infatti, subì un forte incremento nel secondo dopoguerra, un fenomeno che non passava inosservato sulle pagine «Pirelli» ma che fu soprattutto documentato dalla rivista «Le strade» del Touring Club Italiano che dal 1930 in avanti dedicò ampio spazio alle statistiche relative ai diversi mezzi di trasporto impiegati e sull'incremento delle strade asfaltate.

<sup>47</sup> VITTORIO SERENI, *Poesie*, cit., *Le Fornasette*, p. 160, vv. 3-7.

<sup>48</sup> Cfr. MARINO FUCHS, *Vittorio Sereni e Alessandro Parronchi*, cit., pp. 48-50.

<sup>49</sup> PIERO CHIARA, *La sponda magra: spedizione tra due frontiere*, «Pirelli», 5, settembre-ottobre 1952, p. 13.

L'articolo è un resoconto del viaggio compiuto insieme a Sereni e al pittore Renzo Biasion, che fu incaricato di illustrare a penna alcune tappe.<sup>50</sup> Il testo pone fin da subito l'accento sulla novità dell'esperienza: «il nostro itinerario può entrare [...] nella misura di un "week-end"», concetto anglosassone estraneo alla cultura italiana ma che di lì a poco si sarebbe radicato nei costumi del paese. L'«utilitaria» diventa il mezzo che da Milano permette di raggiungere un itinerario sentimentale, trasformando non solo le distanze fisiche ma anche il rapporto con i luoghi della memoria.

Il viaggio in automobile diventa in quegli anni di dopoguerra non solo l'epifeno-meno del nascente turismo di massa, ma anche uno strumento che scrittrici e scrittori adoperano per riappropriarsi del proprio paese. «Pirelli», con la rubrica *Domeniche per l'automobilista italiano*, invita però a percorsi turistici che evitano le nuove autostrade per incentivare la scoperta di luoghi discosti ma ricchi di scoperte dal punto di vista del patrimonio culturale.<sup>51</sup> L'invito, anche rivolto da Chiara, è quello di non lasciarsi sopraffare dalla fascinazione per la velocità, come era accaduto ai Futuristi o a D'Annunzio,<sup>52</sup> ma di trarre vantaggio dal nuovo modo di viaggio con qualche accorgimento: «basta non correre, basta non fare di queste visioni un frenetico film, ed è garantita una serena vicenda di colori e di luci che ci accompagnerà a lungo e tornerà a disegnarsi nella mente anche sul fondo grigio del cielo milanese».<sup>53</sup> Si presti attenzione a come Chiara evidenzi la difficile conciliazione tra la velocità e il sedimentarsi dell'esperienza nella memoria e concluda dichiarando la difficoltà di esprimere la novità dell'esperienza:

Domani, per tentare d'esprimerci, diremo magari che il nostro «week-end» è stato come un film a colori. Ma sarà un'immagine falsa, una cosa detta tanto per dire, perché a noi sembra ben altro. È stata una riscoperta della terra che ci circonda e quasi un ritorno alle forti impressioni dell'infanzia che era persa nel buio, coi ricordi del trenino della Nord che ci portava verso il fresco paradiso dei laghi.<sup>54</sup>

Questa testimonianza rivela come l'esperienza automobilistica non rappresenti solo un nuovo modo di spostarsi, ma una diversa modalità di percepire e rivivere i luoghi della

<sup>50</sup> *Ibidem*, p. 13.

<sup>51</sup> Cfr. ALESSANDRO PARRONCHI, *Firenze-Mare senza seguire l'autostrada*, «Pirelli», 6, novembre-dicembre 1952, pp. 53-55.

<sup>52</sup> Oltre al celebre *Manifesto del Futurismo*, si pensi anche all'incipit di GABRIELE D'ANNUNZIO, *Forse che sì forse che no*, Treves, Milano 1910, con la sua rappresentazione del viaggio in automobile: «— Forse — rispondeva la donna, quasi protendendo il sorriso contro il vento eroico della rapidità, nel battito del suo gran velo ora grigio ora argentino come i salici della pianura fuggente [...]». Questi antecedenti letterari evidenziano la distanza che separa l'esaltazione della velocità e della macchina (il «Dieu vénément» marinettiano) dall'automobile in Sereni: non più oggetto di celebrazione o simbolo di potenza, ma veicolo di riflessione esistenziale nell'Italia del dopoguerra e del boom economico.

<sup>53</sup> PIERO CHIARA, *La sponda magra: spedizione tra due frontiere*, cit., p. 13.

<sup>54</sup> Ivi, p. 62.

memoria. Il confronto tra il «trenino della Nord» dell'infanzia e l'automobile del presente diventa emblematico del passaggio epocale che l'Italia sta vivendo. L'automobile, infatti, non coinvolge solo la dimensione presente del movimento, ma innesca un complesso meccanismo di rimemorazione: il viaggio nello spazio diventa inevitabilmente anche un viaggio nel tempo, dove le «forti impressioni dell'infanzia» riaffiorano stimolate proprio dalla nuova velocità e autonomia del mezzo motorizzato. La metafora cinematografica del «film a colori» evocata da Chiara diventa uno dei pochi strumenti espressivi disponibili per rendere questa esperienza di viaggio simile a un montaggio, dove passato e presente si sovrappongono in una percezione stratificata del paesaggio.

La genesi esperienziale di *Ancora sulla strada di Zenna* può a ben ragione essere ricordata al viaggio raccontato sulle pagine di «Pirelli» ed ad alcuni viaggi «esplorativi» precedenti effettuati insieme a Simigalli sullo stesso percorso. Come ha messo in luce Genetelli, quando, in una lettera a Giansiro Ferrata del 12 aprile 1960, Sereni rivela che *Ancora sulla strada di Zenna* «risale come spunti all'estate del '51, ma è stata conclusa e stesa quasi per intero nell'ultimo inverno, una mattina»<sup>55</sup>, sta implicitamente collocando la genesi della poesia all'interno di questo percorso biografico e storico: gli «spunti» iniziali precedono di poco l'assunzione alla Pirelli, mentre la stesura definitiva avviene dopo, quando ormai quella esperienza ha trasformato la sua percezione del movimento.

**4.2. L'automobile come paradigma della modernità: frammentazione e discontinuità**  
Il movimento automobilistico negli *Strumenti umani* si distingue da quello ferroviario per la sua maggiore libertà e individualità. Se il treno in *Frontiera* seguiva percorsi predefiniti, legati a orari e rituali collettivi, l'automobile permette un'esperienza più personale e immediata dello spazio. In *Ancora sulla strada di Zenna*, il soggetto non è più osservatore passivo ma protagonista attivo:

Sotto i miei occhi portata dalla corsa  
la costa va formandosi immutata  
da sempre e non la muta il mio rumore<sup>56</sup>

L'espressione «portata dalla corsa» evoca il movimento automobilistico senza nominarlo, mentre il «rumore» allude al motore. La dialettica tra permanenza («immutata da sempre») e cambiamento («il mio rumore») riflette la nuova complessità temporale introdotta dall'esperienza automobilistica. Come nota Genetelli, il salto dal treno all'automobile implica un cambiamento nella rappresentazione del movimento, dalla “sospensione” del viaggio riscontrata in *Frontiera* alla fisicità palpabile del mezzo motorizzato.

<sup>55</sup> ELISABETTA NENCINI, *Tra editoria e letteratura. Lettere di Palazzeschi e Sereni*, «Paragone. Rivista mensile di arte figurativa e di letteratura», n.s., XLIV, 516-518, 1993, p. 144, citato in CHRISTIAN GENETELLI, *Sereni: "Ancora sulla strada di Zenna"*, cit., p. 14.

<sup>56</sup> VITTORIO SERENI, *Poesie*, cit., *Ancora sulla strada di Zenna*, p. 113, vv. 7-9.

Tale cambiamento ha un riflesso significativo anche sul piano formale, con il passaggio dall'endecasillabo di *Strada di Zenna* al verso lungo di *Ancora sulla strada di Zenna*, che meglio si adatta a rappresentare la discontinuità dell'esperienza automobilistica.

Si osservi in questi versi come il soggetto non riesca a cogliere dal parabrezza gli elementi del paesaggio nascosti dalla vegetazione. Le «piante turbate» del verso iniziale occupano infatti il campo visivo dell'io per tutta la durata del viaggio, costituendo l'unica costante percettiva diretta:

ma l'opaca trafila delle cose  
15      che là dietro indovino: la carrucola nel pozzo,  
          la spola della teleferica nei boschi,  
          i minimi atti, i poveri  
          strumenti umani avvinti alla catena  
          della necessità, la lenza  
20      buttata a vuoto nei secoli<sup>57</sup>

La velocità della corsa frammenta la percezione rendendo ancora più difficile cogliere la stratificazione del paesaggio. Le «cose» che si ripetono nel tempo identiche a sé stesse sono però immaginate dal soggetto proprio in virtù della loro immutabilità. Il termine «indovino» segnala quindi un recupero memoriale attivato proprio dalle lacune percettive, dove i «frammenti mnestici»<sup>58</sup> della carrucola, della spola, della lenza riaffiorano innescati dall'esperienza automobilistica. La paratassi mima il processo episodico con cui la mente, sollecitata da stimoli visivi parziali, tenta di recuperare ciò che sfugge allo sguardo.

Se il verso ferroviario di *Frontiera* manteneva una certa regolarità ritmica, riflettendo la cadenza ripetitiva del treno, qui il linguaggio stesso mima la discontinuità:

Ed ecco già mutato il mio rumore  
s'impunta un attimo e poi si sfrena  
fuori da sonni enormi  
35      e un altro paesaggio gira e passa.<sup>59</sup>

Il verbo «impuntarsi» suggerisce un momento di esitazione, di resistenza, mentre «sfrenarsi» evoca un'accelerazione brusca, creando una tensione ritmica che riflette la natura intermittente dell'esperienza automobilistica. Sereni non traduce solo tali impressioni,

---

<sup>57</sup> VITTORIO SERENI, *Poesie*, cit., *Ancora sulla strada di Zenna*, p. 113, vv. 14-20.

<sup>58</sup> Sul trattamento poetico dell'esperienza automobilistica nei poeti italiani del secondo Novecento, Zinato osserva come la «transizione italiana al consumismo, di cui il viaggio in auto è tanta parte, venne tradotta [...] in sequenze incontrollate di apparizioni, sul parabrezza e sullo specchietto, superfici dove fuggono frammenti mnestici e baluginii di un paesaggio devastato» (EMANUELE ZINATO, *Automobili di carta*, cit., p. 65).

<sup>59</sup> VITTORIO SERENI, *Poesie*, cit., *Ancora sulla strada di Zenna*, p. 114, vv. 32-35.

evidenziate anche da Chiara nell'articolo «Pirelli»,<sup>60</sup> ma le integra sottilmente alla riflessione di Parronchi sulla sfida che l'automobile pone ai processi cognitivi.<sup>61</sup> L'atto di *indovinare* «i poveri strumenti umani» rappresenta così la memoria in movimento, costantemente impegnata a ricomporre ciò che la velocità sottrae all'esperienza.

#### 4.3 Dialettica tra mobilità e immobilità: il «privilegio del moto» e i suoi limiti

Nella poesia *Ancora sulla strada di Zenna*, Sereni fissa in una formula memorabile – «privilegio del moto» – la tensione dialettica tra movimento e stasi che attraversa la sua opera:

quelle agitate braccia che presto ricadranno,  
25 quelle inutilmente fresche mani  
che si tendono a me e il privilegio  
del moto mi rinfacciano...<sup>62</sup>

È proprio questo movimento, percepito dall'io come condizione distintiva e insieme come fonte di un'oscura colpa, a stabilire il confine tra due diverse esperienze del tempo e dell'esistenza. Da un lato si situa la mobilità del soggetto; dall'altro, l'immobilità di chi resta «avvint[o] alla catena | della necessità» (vv. 18-19). Ciò che emerge, dunque, non è semplicemente un contrasto spaziale, ma una vera e propria antitesi tra condizioni esistenziali: tra chi può attraversare il tempo modificando la propria traiettoria e chi invece è consegnato a una ripetitività senza evoluzione, a gesti sterili come la «lenza | buttata a vuoto nei secoli» (vv. 19-20).

L'empatia che l'io prova nei confronti delle «turbate piante» non è solo compassione per l'altro, ma riconoscimento di una condizione già vissuta e non del tutto superata, rappresentata nel *Diario d'Algeria*, dove i prigionieri, «morti come noi»,<sup>63</sup> erano costretti all'immutabilità di una vita meccanicamente ripetuta.

Rispetto a questa condizione l'io avverte ora un vantaggio: «la prerogativa di spostarsi e mutare».<sup>64</sup> La velocità fa balenare in lui l'idea di potersi svincolare dal blocco esistenziale. La contrapposizione tra il paesaggio «immutato» della prima strofa e quello che «gira e passa» nell'ultimo verso segnala uno scarto qualitativo e restituisce la vertigine sperimentata dall'io dinanzi all'esperienza della velocità. Questa accelerazione prefigura una possibile liberazione dai vincoli della necessità, di cui l'automobile si fa figura emblematica.

Eppure, *Gli strumenti umani* non si limitano a celebrare la tecnica e la motorizzazione. Sereni allude piuttosto a un'ambivalenza profonda dell'esperienza automobilistica:

<sup>60</sup> PIERO CHIARA, *La sponda magra: spedizione tra due frontiere*, cit., p. 13.

<sup>61</sup> ALESSANDRO PARRONCHI, *Viaggio nella divina proporzione*, cit., p. 67.

<sup>62</sup> Vittorio Sereni, Poesie, cit., *Ancora sulla strada di Zenna*, p. 113, vv. 24-27.

<sup>63</sup> Ivi, *Non sanno d'essere morti*, p. 78, v. 2.

<sup>64</sup> Cfr. commento di MICHEL CATTENAO in VITTORIO SERENI, *Gli strumenti umani*, Fondazione Pietro Bembo / Guanda, [Milano] 2023, p. 49.

rivendicazione di libertà e insieme confronto con i limiti di questa libertà. Tale visione problematica trova piena espressione nell'explicit di *Pantomima terrestre*, dove il movimento circolare delle automobili («i motori nella giostra serale», v. 40) svela l'illusorietà di ogni pretesa di rinnovamento radicale: «con quelli che fingono a ogni giro di andare via per sempre | con quelli che fingono a ogni giro di arrivare | dentro un paese nuovo per cominciare ex novo» (vv. 41-43). La ciclicità che domina il paesaggio del *Diario* continua ad agire come controcanto alla momentanea euforia della modernità tecnologica degli *Strumenti umani*. Il «privilegio del moto» rimane intrinsecamente problematico, sospeso tra promessa di libertà e consapevolezza dei suoi limiti.

#### 4.4. Il movimento dei vivi e dei morti: una nuova ontologia del movimento

Nell'opera sereniana, il rapporto tra movimento e memoria si articola in una dimensione ulteriore, forse quella più significativa sul piano ontologico: il confronto dialettico tra il movimento dei vivi e quello dei morti. Se in *Frontiera* questo rapporto trovava espressione principalmente nel paesaggio - depositario di tracce ed emblemi che rendevano leggibile ai vivi la presenza dei morti attraverso i cicli naturali - negli *Strumenti umani* tale dialogo si intensifica e si fa più diretto, privilegiando la dimensione cinetica come luogo di scambio e di rivelazione.

In *Il muro*, l'agitarsi delle foglie sotto l'impulso del vento – motivo già presente in *Frontiera* (si pensi al «lagno | del vento tra le stuioie tintinnanti» in *Strada di Zenna*, vv. 11-12 o al vento che «turba i golfi» in *Strada di Creva*, v. 23) – si intensifica fino a divenire tramite di una presenza diretta, veicolo di una voce che varca il confine tra i mondi che ora appare più permeabile:

sento l'animazione delle foglie  
e in questa farsi strada la bufera.  
Scagliano polvere e fronde scagliano ira  
15      quelli di là dal muro  
      e tra essi il più caro<sup>65</sup>

L'elemento naturale, dinamizzato, si fa medium di un'irruzione da parte dell'alterità.

Tale concezione raggiunge il suo punto culminante in *La spiaggia*, dove si delinea una vera e propria metamorfosi dello statuto ontologico dei morti:

I morti non è quel che di giorno  
10     in giorno va sprecato, ma quelle  
toppe d'inesistenza, calce o cenere  
pronte a farsi movimento e luce.<sup>66</sup>

<sup>65</sup> Vittorio Sereni, *Poesie*, cit., *Il muro*, p. 179, vv. 12-16.

<sup>66</sup> Ivi, *La spiaggia*, p. 184, vv. 9-12.

L'espressione «farsi movimento e luce» non indica semplicemente un'apparizione spettrale, ma una trasformazione che sovverte la fissità tradizionalmente attribuita alla morte. Se il «privilegio del moto» dei vivi si rivela contingente e parziale, il movimento dei morti appare paradossalmente come possibilità più autentica, emancipata dalle coordinate spazio-temporali e aperta a una comunicazione che trascende i limiti dell'esistenza materiale.

La promessa che chiude *La spiaggia* («Non | dubitare, – m'investe della sua forza il mare – | parleranno», vv. 12-14) non è mera espressione di speranza, ma affermazione di una presenza capace di dialogo, di un'alterità che si manifesta attraverso il movimento stesso delle cose. La memoria, in questa prospettiva, non è semplice conservazione ma comunicazione attiva con i morti, con quelle «toppe d'inesistenza» pronte a una metamorfosi che le riporta nel circuito della presenza.

Già in *Ancora sulla strada di Zenna* era suggerita la possibilità che proprio il movimento automobilistico, con il suo carattere perturbativo, potesse dischiudere aspetti del reale altrimenti inaccessibili alla percezione ordinaria. L'immagine della «spirale del vento» (v. 29) evoca esplicitamente la manifestazione dei defunti nel finale della precedente *Strada di Zenna*, dove «il gemito che va tra le foglie» (v. 33) rivela l'inquieta presenza dei morti («Voi non ci date mai quiete», v. 31). Questo parallelismo suggerisce l'ipotesi, non priva di implicazioni gnoseologiche, che proprio grazie al «privilegio del moto» si possa recuperare un contatto con la dimensione escatologica, configurando così il viaggio automobilistico come una moderna catabasi. Nel prossimo capitolo valuteremo le conseguenze di tale intuizione e se la velocità possa effettivamente costituire per l'ultimo Sereni un mezzo per ridurre le distanze non solo tra i vivi ma anche tra questi e i morti.

##### 5. VERSO STELLA VARIABILE: L'ULTIMA METAMORFOSI DEL MOVIMENTO

La nuova ontologia del movimento delineata ne *La spiaggia*, dove i morti stessi «si fanno movimento e luce», prefigura gli sviluppi di *Stella variabile*, raccolta in cui l'esperienza cinetica assume valenze sempre più metafisiche e oniriche. In questo libro, i confini tra realtà e sogno, tra spostamento fisico e mentale, si dissolvono in una fluidità che trascende le coordinate spazio-temporali tradizionali. Lo si nota in *Addio Lugano bella*, dove il viaggio si configura esplicitamente come tentativo di contatto con l'assenza, mentre il paesaggio subisce un'antropomorfizzazione a sfondo erotico:

- 5        Ma io non so che farci se la strada  
            mi si snoda di sotto  
            come una donna (come lei?)  
            con giusta impudicizia.<sup>67</sup>

---

<sup>67</sup> Ivi, *Addio Lugano bella*, p. 197, vv. 5-8.

È però in *Autostrada della Cisa* che la riflessione sull'esperienza automobilistica raggiunge valenze ontologiche inedite, superando gli esiti degli *Strumenti umani*. Non pare casuale che la poesia che più compiutamente esprime la fenomenologia del viaggio in Sereni si apra nel segno di un tentativo di riallacciare un contatto con il padre defunto:

Tempo dieci anni, nemmeno  
prima che rimuoia in me mio padre  
(con malagrazia fu calato giù  
e un banco di nebbia ci divise per sempre).<sup>68</sup>

Rispetto alla raccolta precedente, dove il mezzo meccanico si muoveva ancora in un paesaggio riconoscibile, qui l'esperienza autostradale si configura come attraversamento di un non-luogo, di uno spazio dell'anonimato reciso dai legami con il contesto geografico e antropologico. L'autostrada, con la sua artificialità e separatezza, rappresenta l'approdo finale di quella progressiva astrazione del movimento iniziata negli *Strumenti umani*. Il percorso si fa emblema di un'esperienza ormai completamente separata dal contesto paesaggistico, ridotta a pura velocità e successione di impressioni sensoriali.

Tali stimoli si rivelano inconsistenti per la memoria dell'io, proiettato interamente in un altro viaggio, tutto mentale. I versi seguenti illustrano questa trasfigurazione dell'esperienza percettiva in visione immaginativa:

vede laggiù quegli alberi perpetuare  
ognuno in sé la sua ninfa  
e dietro la raggera degli echi e dei miraggi  
20        nella piana assetata il palpito di un lago  
fare di Mantova una Tenochtitlán.

Di tunnel in tunnel di abbagliamento in cecità<sup>69</sup>

Il paesaggio reale sfuma in un paesaggio immaginario dove gli alberi custodiscono ninfe e Mantova si trasforma nella mitica capitale azteca. Tale scenario visionario procede parallelamente all'esperienza fisica del viaggio automobilistico.

Alle sensazioni si mescolano le personificazioni dei sentimenti verso il padre («una capelluta scarmigliata erinni | agita un cencio dal ciglio di un dirupo» vv. 6-7, «la sibilla, quella | che sempre più ha voglia di morire», vv. 26-27), sensazioni che si affastellano in modo sempre più caotico, fino all'illusione di poter stabilire un contatto impossibile: «tendo una mano. Mi ritorna vuota. | Allungo un braccio. Stringo una spalla d'aria», vv.

<sup>68</sup> Ivi, *Autostrada della Cisa*, p. 261, vv. 1-4.

<sup>69</sup> *Ibidem*, vv. 17-22.

22-23. Il fallimentare tentativo lascia posto a una consapevolezza, resa attraverso il suo-  
no immaginato di una voce sibilata nel «frastuono» dell'attraversamento di un tunnel:

non lo sospetti ancora  
che di tutti i colori il più forte  
30      il più indelebile  
è il colore del vuoto?<sup>70</sup>

Emerge qui una verità latente nella poetica sereniana, mai prima messa a fuoco con tale lucidità: la fascinazione per la velocità finisce per allontanare il soggetto da ciò che più riteneva importante, il persistere dell'immagine paterna nella memoria. Il riferimento ai «colori» risulta significativo: da un lato l'espressione designa le impressioni che hanno frastornato la mente del soggetto, dall'altro si riallaccia intimamente alla poesia giovanile, quando il paese natio si distendeva durante le camminate a mezzacosta («Ti distendi e respiri nei colori», *Inverno a Luino*, v.1), offrendo nella lentezza la possibilità di riappropriarsi dei luoghi e dei ricordi.

In questo senso, la voce della sibilla riecheggia il monito che Piero Chiara aveva espresso raccontando il viaggio suo e di Sereni sulla strada da Luino a Zenna: «basta non correre, basta non fare di queste visioni un frenetico film, ed è garantita una serena vicenda di colori e di luci che ci accompagnerà a lungo»<sup>71</sup>. «Un film a colori», impressioni in movimento che la mente potrà ricordare solo rinunciando all'illusione che la velocità possa congiungere, poiché se la velocità avvicina i vivi, allontana dai morti e dalla dimensione del ricordo.

Ed è forse questo il senso ultimo di una poesia che, nella messa in scena di un frenetico viaggio, trasla il tentativo di ristabilire, attraverso la velocità, un contatto col padre defunto, fallendo inesorabilmente. Riproponendo una versione intima e contemporanea delle catabasi della tradizione occidentale, Sereni suggerisce quanto la fascinazione per la velocità sia stata illusoria e come, più delle frenetiche impressioni di viaggio, a persistere nella memoria resti sempre l'assenza. Come Orfeo, Enea o Dante, il poeta intraprende una discesa agli inferi, ma la sua è una catabasi segnata da un'impossibilità assoluta: non c'è nemmeno un incontro momentaneo poi perduto (come per Orfeo), né un abbraccio tentato ma fallito (come per Enea), ma l'immediata, irrimediabile esperienza dell'assenza, del «colore del vuoto» che nessuna velocità può colmare.

Questa conclusione, alla luce del percorso interpretativo fin qui condotto, rappresenta il superamento definitivo dell'ambivalenza del «privilegio del moto» negli *Strumenti umani*. Se in *Ancora sulla strada di Zenna* il movimento automobilistico appariva come vantaggio ambiguo, sospeso tra promessa di libertà e consapevolezza dei suoi limiti, in *Autostrada del-*

<sup>70</sup> Ivi, p. 262, vv. 28-31.

<sup>71</sup> PIERO CHIARA, *La sponda magra: spedizione tra due frontiere*, cit., p. 13.

*la Cisa* l'illusione si dissolve completamente. Sereni giunge alla lucida consapevolezza che la velocità, lungi dall'essere un privilegio, costituisce un impedimento alla vera memoria. L'accelerazione che sembrava conferire potere al soggetto si rivela una fuga impossibile dal «colore del vuoto», dall'assenza che nessun movimento fisico può colmare. Il cerchio si chiude: l'automobile, che negli *Strumenti umani* era ancora strumento potenzialmente liberatorio nonostante i suoi limiti, diventa in *Stella variabile* emblema dell'impossibilità di raggiungere ciò che più conta attraverso il mero movimento nello spazio.

#### 6. CONCLUSIONI

L'emersione dell'automobile nella poesia di Sereni rappresenta un cambiamento di paradigma che trascende la semplice sostituzione di un mezzo di spostamento con un altro. Attraverso questa metamorfosi, emerge una nuova modalità di rapporto con lo spazio, il tempo e la memoria che rispecchia trasformazioni profonde nell'esperienza soggettiva e nella società italiana del dopoguerra. L'evoluzione della rappresentazione dell'automobile in Sereni, dal «privilegio del moto» negli *Strumenti umani* alla consapevolezza del «colore del vuoto» in *Stella variabile*, si allinea con quanto osservato da Zinato sulla traiettoria dell'immaginario automobilistico nella letteratura del Novecento: «Il mito dell'auto implode: si esaurisce, si paralizza, si ribalta su se stesso, si chiude entropicamente».<sup>72</sup> Tale passaggio «da un'iniziale euforia alla rappresentazione di un paradosso insolubile»<sup>73</sup> trova in Sereni una delle sue espressioni più lucide e consapevoli.<sup>74</sup>

Nel tempo si modificano radicalmente le funzioni che avevamo riconosciuto nella camminata in *Frontiera*: la funzione cognitiva (conoscenza progressiva del paesaggio); la funzione memoriale (rimemorazione del vissuto); la funzione ontologica (interrogazione sul rapporto tra vita e morte). L'analisi condotta rivela tre fondamentali conseguenze di questo cambiamento.

In primo luogo, la trasformazione della temporalità: dalla ciclicità e regolarità dell'esperienza ferroviaria, inserita in una dimensione ritualmente condivisa, si passa all'intermittenza e alla discontinuità dell'esperienza automobilistica, individualizzata e frammentaria. Il treno percorreva il paesaggio su binari fissi e con cadenze regolari, favorendo l'integrazione dell'esperienza nella memoria collettiva; l'automobile introduce invece un tempo frastagliato, che alterna accelerazioni e rallentamenti, rendendo problematica la sedimentazione dell'esperienza.

---

<sup>72</sup> EMANUELE ZINATO, *Automobili di carta*, cit., p. 103.

<sup>73</sup> *Ibidem*.

<sup>74</sup> Per un'ampia panoramica sull'immaginario automobilistico nella poesia italiana contemporanea a Sereni, si veda ancora il volume di Zinato dove vengono analizzate esperienze poetiche affini e complementari in Franco Fortini (ivi, pp. 62-64, 68-69), Giorgio Caproni (ivi, p. 64), Sergio Solmi (ivi, pp. 67-68), Giovanni Raboni (ivi, p. 68) e Paolo Volponi (ivi, pp. 71-73), offrendo così un contesto più ampio in cui collocare la peculiare rappresentazione sereniana del movimento motorizzato.

In secondo luogo, si modifica radicalmente il rapporto tra soggetto e paesaggio. La mediazione del parabrezza dell'automobile, rispetto a quella della camminata o del treno, produce una nuova epistemologia: non più la relativa stabilità ma il susseguirsi rapido di paesaggi che *girano e passano*, creando una dinamica complessa tra percezione diretta e recupero memoriale, dove il soggetto deve costantemente *indovinare* ciò che sfugge allo sguardo. Il «privilegio del moto» si rivela così paradossale: mentre sembra garantire maggior libertà e immediato accesso ai luoghi del proprio vissuto, finisce per compromettere la possibilità di una loro autentica appropriazione.

Infine, la nuova mobilità trasforma il rapporto con la memoria e con i morti. Se in *Frontiera* la memoria poteva ancora configurarsi come narrazione continua e il paesaggio conservava le tracce degli assenti in forme riconoscibili, negli *Strumenti umani* e ancor più in *Stella variabile* il recupero memoriale diventa problematico. In *Autostrada della Cisa*, il tentativo di stabilire un contatto con il padre attraverso la velocità culmina nella scoperta che «il colore del vuoto» è l'unico risultato di questa ricerca. Il movimento, che nella poetica sereniana aveva sempre avuto una funzione conoscitiva, memoriale e ontologica, subisce così una radicale trasformazione: da principio di integrazione dell'esperienza diventa emblema della sua frammentazione, dispositivo sempre più problematico di ricomposizione della memoria, fino a rivelarsi, nell'ultima raccolta, insufficiente a colmare la distanza tra i vivi e i morti, tra presente e passato.

È significativo che, proprio quando l'illusione della velocità tecnologica ha mostrato i suoi limiti, la parola poetica abbia assunto su di sé – con rinnovata consapevolezza – il compito di farsi autentica memoria in movimento: non più attraverso lo spostamento meccanico nello spazio, ma mediante quel dialogo temporale tra presente e passato che solo la scrittura è in grado di custodire.

## BIBLIOGRAFIA

- PIERO CHIARA, *La sponda magra: spedizione tra due frontiere*, «Pirelli», 5, settembre-ottobre 1952, pp. 13-15.
- PIERO CHIARA, VITTORIO SERENI, *Lettere (1946-1980)*, a cura di Federico Roncoroni, Gabriele e Mariateresa Benincasa, Roma 1993.
- GABRIELE D'ANNUNZIO, *Forse che sì forse che no*, Treves, Milano 1910.
- MARINO FUCHS, *Vittorio Sereni e Alessandro Parronchi, itinerari e collaborazioni tra arte e poesia*, «Versants», 70, 2, 2023, pp. 43-58.
- GIANANDREA GAVAZZENI, *Il sipario rosso. Diario 1950-1956*, a cura di Madina Ricordi, Einaudi, Torino 1992.
- CHRISTIAN GENETELLI, *Sereni: "Ancora sulla strada di Zenna"*, Carocci, Roma 2024.

LUCA LENZINI, *L'automobile di Sereni*, in ID., *Verso la trasparenza. Studi su Sereni*, Quodlibet, Macerata 2019, pp. 13-20 (già in «Erba d'Arno», 54, 1993, pp. 67-71, e in versione ampliata in *Atti di Incontro Testo. Seconda edizione* [Siena, novembre 2012 - febbraio 2013], a cura del Comitato redazionale di IncontroTesto, Pacini, Pisa 2014, pp. 61-65).

GIACOMO MAGRINI, *Sereni la sua poesia di movimento*, in DANTE ISELLA (a cura di), *Per Vittorio Sereni. Convegno di poeti*, Atti del convegno (Luino, 25-26 maggio 1991), All'insegna del pesce d'oro, Milano 1992, pp. 133-142.

EUGENIO MONTALE, *L'opera in versi*, a cura di Rosanna Bettarini e Gianfranco Contini, Einaudi, Torino 1980.

ELISABETTA NENCINI, *Tra editoria e letteratura. Lettere di Palazzeschi e Sereni*, «Paragone. Rivista mensile di arte figurativa e di letteratura», n.s., XLIV, 516-518, 1993, pp. 140-149.

ALESSANDRO PARRONCHI, *Firenze-Mare senza seguire l'autostrada*, «Pirelli», 6, novembre-dicembre 1952, pp. 53-55.

ID., *Viaggio nella divina proporzione*, «Pirelli. Rivista d'informazione e di tecnica», 4, luglio-agosto 1958, pp. 67-70.

VITTORIO SERENI, *Il musicante di Saint-Merry*, Einaudi, Torino 1981.

ID., *Il grande amico. Poesie 1935-1981*, introduzione di Gilberto Lonardi, commento di Luca Lenzini, Biblioteca universale Rizzoli, Milano 1990.

ID., *Poesie. Un'antologia per la scuola*, a cura di Dante Isella e Clelia Martignoni, Nastro & Nastro, Luino 1993.

ID., *Poesie*, edizione critica a cura di Dante Isella, Mondadori, Milano 1995.

ID., *Frontiera. Diario d'Algeria*, a cura di Georgia Fioroni, Fondazione Pietro Bembo / Guanda, [Milano] 2013.

ID., *Gli strumenti umani*, a cura di Michel Cattaneo, Fondazione Pietro Bembo / Guanda, [Milano] 2023.

EMANUELE ZINATO, *Automobili di carta. Spazi e oggetti automobilistici nelle immagini letterarie*, Padova University Press, Padova 2012.



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA)

© Marino Fuchs