

RECENSIONE

Mario Morasso, *Il nuovo aspetto meccanico del mondo*. Prefazione di Germano Maifreda, Milano, Lampi di stampa 2010, 305 pp., € 23,00

Edito nel 1907 per Hoepli e ora riproposto in stampa anastatica, *Il nuovo aspetto meccanico del mondo* di Mario Morasso offre l'occasione per una rilettura critica di uno scrittore il cui ruolo, nei primi anni del Novecento, appare sempre più importante. L'architettura interna del volume propone lo schema ricorsivo anche di altre opere. Prima di tutto una prefazione nella quale, complice la lettura di O. Malagodi, si coglie la contrapposizione tra una civiltà passata (qui legata all'invenzione della macchina a vapore) e il presente nel quale si assiste a una repentina modernità, in particolare resa emblematica dall'avvento dell'automobile. La velocità, la novità derivante dalla presenza dell'elettricità e di una prodigiosa espansione industriale scatenano una fuga in avanti con radicali incidenze nelle trasformazioni dei comportamenti dei cittadini, nelle strategie economiche ed industriali, nella gestione di una più attenta linea politica da parte dello Stato. L'esuberanza della prosa, che trasborda da un impianto strutturale molto rigoroso nell'indice, ma con ripensamenti e riprese ellittiche nello sviluppo, lascia trasparire numerose scoperte che si affiancano a tutte le tematiche già per altro acquisite dalla critica. In particolare su due versanti: quello legato al concetto di "macchina-velocità" e di "modernità-novità". Queste sono le due parole chiave del libro che vengono illustrate in quattro sezioni, dove per "macchina" si intende tout court l'automobile e in senso lato la motocicletta, il motoscafo, ma anche l'aeroplano, un mezzo armato, un preludio del carro-armato moderno, che saranno più compiutamente trattati nel successivo *La nuova guerra* (1914). Per "velocità" si allude alla frenesia urgente del cambiamento e alle caratteristiche meccaniche del mezzo.

Sull'altro versante, la modernizzazione è la nuova tecnologia, che per affermarsi imprime una spinta di antagonismo dialettico con il passato. In quest'ottica confluiscono sia il nazionalismo che l'imperialismo, già affermati ne *L'imperialismo artistico* e *Imperialismo del XX secolo*, segnati dall'entusiasmo per la modernità e da un senso tragico per l'esistenza: tra vitalismo irrazionale, eversivo e volontà di potenza, tra egoarchia ed energie irrazionali delle masse, citando Darwin, Sorel, Nietzsche, Spencer. Convivono pure l'uomo meccanico e la generazione del Wattman, tutti colti in uno snodo problematico tra imperialismo, potere politico ed espansione industriale, messo in risalto con particolare attenzione da G. Maifreda, nella prefazione alla ristampa. Ma la novità viene riletta, meglio si direbbe affiancata, senza percepirne le evidenti contraddizioni, nella diversa logica della trasformazione. Più che la parola "rivoluzione" quindi, per interpretare il pensiero di Morasso, sembra così più consono il concetto di W. Benjamin di "discontinuità".

La sua idea è immune dall'accusa crociana di malattia, non diventa religione come in Marinetti, abbandona l'utopia dell'intellettuale che trasforma il mondo con il suo pensiero, prende le distanze dal linguaggio mitologico, benché non dimentichi le radici simboliste della macchina-mostro-pulsante, abbandona la sintassi celebrativa del futurismo, nonostante egli sia stato il primo a definire l'automobile più bella della *Nike di Samotracia*. Rifiuta per altro anche l'idea stessa di automobile come prototipo, adatto solo ad imprese eroiche, o ludiche o sportive. Tutto ciò può accadere perché

Giampaolo Pignatari – RECENSIONE: *Il nuovo aspetto meccanico del mondo.*

Morasso si pone nell'ottica dello scienziato, dell'ingegnere, dell'economista chiamati ad intervenire e a gestire le trasformazioni, richieste in modo pressante dal progresso tecnologico e dalle ricadute nella società. Guarda a una modellizzazione scientifica, pensa all'utilizzo da parte delle masse e, in tale prospettiva, alla necessità di conversione industriale da parte delle case automobilistiche in una logica di neocapitalismo. Così, ad esempio, l'ipotesi di una velocità del mezzo a oltre i 200 Km/h diventa stimolo a progettare ruote capaci di resistere alle sollecitazioni, con materiali alternativi al caucciù, a risolvere i problemi di aderenza e resistenza all'aria, a costruire una più consona viabilità. Oppure, nel caso dell'utenza femminile, richiede una particolare attenzione al confort degli interni dell'autovettura: anticipazione profetica dell'attuale personalizzazione da parte dell'acquirente e opposto alle teorie d'oltre oceano del fordismo, che propugnava, per il "Modello T", l'omologazione dell'utenza.

Non in tutto è possibile seguire Morasso, ma sicuramente la sua prepotente capacità utopica nel guardare al futuro è l'aspetto più interessante nella lettura del volume.

Giampaolo Pignatari

[8 aprile 2011]