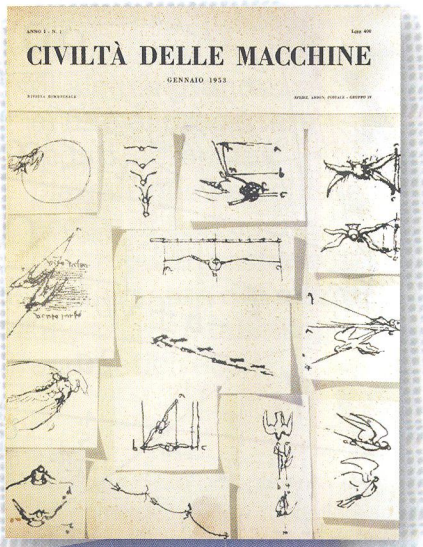
A 60 ANNI DA "CIVILTÀ DELLE MACCHINE"





Ricorre quest'anno il sessantesimo anniversario della nascita di *Civiltà delle Macchine*, la rivista aziendale della Finmeccanica fondata nel 1953 dal poeta-ingegnere lucano Leonardo Sinisgalli (1908-1981) e da lui diretta fino ai primi numeri del 1958. Questo anniversario ha offerto al PRISTEM, in collaborazione con la Fondazione "Leonardo Sinisgalli" di Montemurro, l'occasione per proporre una riflessione sull'importante ruolo della rivista con la pubblicazione di una trilogia di volumi contenenti delle selezioni di suoi articoli. Il primo, di imminente uscita, si intitola "*Civiltà del Miracolo*" ed è stato curato da Gian Italo Bischi, Liliana Curcio e Pietro Nastasi, con testimonianze di Gillo Dorfles e Paolo Portoghesi, due grandi protagonisti della stagione di *Civiltà della Macchine*. Seguirà un volume dedicato alla Fisica e un terzo alla Cibernetica, sempre attraverso le pagine della rivista aziendale.

La scelta del titolo per il primo volume è legata al fatto che gli anni in cui viene progettata e prende avvio la pubblicazione di *Civiltà delle Macchine* sono situati nel periodo che va dalla fine della seconda guerra mondiale al cosiddetto "miracolo economico", che gli storici sono soliti collocare fra il 1955 e il 1963. In effetti, sfogliando oggi le pagine della rivista, si respira l'aria di quegli anni, si percepisce a tutto tondo l'intreccio di personaggi, saperi e tecniche da cui si è generato e sedimentato l'humus che ha favorito il passaggio dell'Italia da nazione distrutta dalla guerra (oltre che dal periodo della dittatura fascista) e a vocazione prevalentemente agricola e artigianale a nazione inserita a pieno titolo nel gruppo dei Paesi più industrializzati del mondo, raggiungendo livelli di eccellenza in diversi settori economici e culturali.

Ci sono molte analogie – ma anche molte differenze – tra l'Italia degli anni '50 e quella dei nostri giorni. Di nuovo, oggi l'Italia cerca di uscire da un oscuro ventennio e dalle ceneri di una disastrosa crisi economica ed è chiamata a confrontarsi con l'innovazione attraverso un rinnovato rapporto con scienza, tecnica e conoscenza, per di più in un mondo fortemente globalizzato. Il ritratto dell'Italia che emerge dalla lettura di *Civiltà delle Macchine* ci mostra un Paese con una elevatissima capacità di innovazione, che si fa promotore di ricerche nelle scienze di base, esplora sue vie originali nel settore energetico, investe nella meccanica di precisione, nell'Elettronica e nella Chimica, è il terzo Paese al mondo a lanciare un proprio satellite nello spazio; inoltre, presso l'Istituto Superiore di Sanità, lavorano premi Nobel stranieri che trovano in Italia un ambiente più adatto alla ricerca.

Oggi sentiamo parlare di volontà di ripresa e di crescita industriale ma contemporaneamente si fanno tagli a cultura, scuola e Università, nonostante l'Italia investa attualmente in cultura, ricerca e istruzione meno degli altri Paesi europei. Ben diverso era il messaggio che proveniva dalle pagine di *Civiltà delle Macchine* dove si indicavano scienziati, letterati, poeti, economisti e filosofi come i maestri, le guide dello sviluppo, con scuola pubblica e Università considerate come istituzioni strategiche per formare i nuovi tecnici e dirigenti e sulle quali investire per garantire lo sviluppo industriale. Vi si trovano articoli su alcuni grandi maestri (da Leonardo da Vinci a Keynes, da Picone a Severi e Fermi) e articoli sui nascenti gruppi industriali italiani. Si evidenzia la continuità fra la tradizione agricola e artigiana e la nuova industria con le sue macchine. Si parla di viabilità (dall'autostrada del Sole al motociclo Paperino), dei problemi della scuola e del necessario elevamento degli studi tecnici e scientifici per formare lavoratori e dirigenti di una moderna nazione industriale. So-

no coinvolti poeti, pittori e persino alunni delle scuole inviati nelle fabbriche per descrivere, attraverso un linguaggio artistico e letterario, le macchine, gli operai e i prodotti dell'industria, per suggerire il primato della qualità sulla quantità, l'abbinamento tra utile e bello, per affermare che anche il *marketing* e la produzione industriale devono avere un'anima. Per questo, ampio spazio è dedicato all'*industrial design*, per ribadire il concetto di estetica applicata alla meccanica o in essa ritrovata. Le fabbriche, pur con tutti i problemi legati alla produzione e alle forme di alienazione del lavoro, diventano comunità, luoghi di scambio di idee e culture oltre che templi che celebrano l'ingegno dell'uomo nei quali Sinisgalli "*entra a capo scoperto come si entra in una chiesa*" e in cui "*si reca la sera ad ammirare le macchine nella loro stanchezza, mentre riposano in silenzio*".

Leonardo Sinisgalli, forte degli innumerevoli contatti con diversi ambienti culturali, riuscì a creare una rivista di ampio respiro tematico, raffinata dal punto di vista grafico e indirizzata ad un pubblico internazionale, con l'obiettivo di comunicare agli uomini di cultura l'importanza di aprirsi al progresso tecnologico e nello stesso tempo avvicinare tecnici e industriali ai concetti e ai maestri della scienza, dell'arte e della letteratura.

Per lui non era la prima esperienza di direttore di una rivista aziendale. Aveva già diretto la rivista *Pirelli*, dove era stato chiamato dall'ing. Giuseppe Luraghi (1905-1991) che lo volle a suo fianco in tutte le grandi aziende che si trovò a dirigere, dalla Pirelli all'Alfa Romeo e alla Bassetti. Così, quando nel 1952 Luraghi lasciò la direzione centrale della Pirelli per recarsi a Roma a dirigere gli uffici della Finmeccanica, decise di chiamare Sinisgalli per avvalersi ancora della sua ormai quindicennale esperienza maturata nel settore della pubblicità (aveva iniziato dirigendo l'ufficio pubblicità della Olivetti).

È innegabile il vantaggio che a Sinisgalli derivava dal fatto di avere una solida preparazione scientifica, oltre a un'acuta sensibilità poetica ed estetica. Grazie a questo era in grado di dialogare con competenza con poeti, filosofi, pittori, architetti, ingegneri, cibernetici, economisti commissionando loro gli articoli più significativi per la sua rivista. Nello stesso tempo, per molti di questi autori l'invito di Sinisgalli a collaborare con la sua rivista aziendale costituì la molla verso un nuovo modo di concepire interessanti e stimolanti aperture culturali e di accettare come naturale quella osmosi tra arte e scienza, tecnica e fantasia che formò il substrato su cui si crearono le premesse del miracolo economico italiano. Tutto questo trova una sintesi nelle pagine di *Civiltà delle Macchine*, dove Sinisgalli concentra tutte le sue energie per comunicare al mondo questa osmosi tra i punti di vista degli intellettuali, degli industriali, degli artisti, dei poeti e persino dei bambini delle scuole, sui nuovi orizzonti aperti dall'industrializzazione, senza perdere di vista le tradizioni e i maestri su cui questa si basa. Quanto il progresso industriale sia visto in continuità con le tradizioni, i ritmi, le forme e la cultura pre-industriali lo si deduce dal seguente brano [1]: *"Noi tutti non facciamo che inghiottire i nostri giorni, senza più masticare, senza ruminare, e probabilmente senza più pensare. È logico che la quantità spaventosa di energia che si consuma sarebbe tutta sprecata se non servisse almeno a procurare un giocattolo all'ultimo bambino lucano o coreano, che dico un giocattolo, se non servisse a comprare un sillabario e l'inchiostro e i quaderni agli ultimi bambini esquimesi o zulù, se non servisse ecc. Può venire in mente anche a qualcuno che le macchine siano strumenti del potere dei ricchi, i quali rinunciando allo spadino dopo la Rivoluzione francese e rinunciando anche ai latifondi perché tutto sommato rendono troppo poco si sono accaparrati i Porti e le Centrali, i Pozzi e le Fabbriche, le Pile e le Miniere, i Boschi e i Forni, i Neutroni e i Mesoni. La mia idea è che le macchine sono di chi sta loro insieme, così come i campi sono di chi li coltiva e li conosce e li calpesta e ci cammina, come la donna è di chi ci vive accanto.* (...) *Spesso mi viene da pensare che come le pecore non possono vivere che in branco, e una pecora perduta è una pecora morta, anche le macchine si completano l'una con l'altra, stando in un recinto, raccogliendosi in un ovile. Devo dire che trovo infinitamente più confortante il fatto che mille, duemila, diecimila operai lavorino insieme in un cantiere, in un'officina, sopra un'area poco più piccola o più grande di un villaggio, trovo più confortante, se pure meno poetica, la "giornata collettiva" dell'operaio che non la solitudine del pastore o del ciabattino.*

Ma il mio calderaio, il mio stagnino, Giacinto Fanuele della stirpe dei calderai e degli stagnini di Montemurro, era sempre di buon umore. (...) *Noi facevamo tanti onori e tanta festa a Giacinto Fanuele e a suo figlio che venivano in casa nostra per qualche giorno, non a servirci, ma ad aiutarci. E così le pignate di rame, o i caccavotti, o le brocche, o le padelle, venivano guardati contro luce per scoprire un buco, un'incrinatura. Poi Giacinto con la forbice, e il mantice, e l'acido, e lo stagno, e la latta, si metteva a fabbricare le sue meravigliose forme, oliere, lucerne, imbuti.*

Alla grande tesi che s'intitola "Industrial design" voglio portare questo piccolo ma preciso contributo personale, l'opera accurata, paziente, amorosa dello stagnino di un vecchio borgo italiota. È chiaro che queste forme sono da prendere come espressioni dialettali, così colme di bellezza, una bellezza perenne e ormai immutabile. Concepite con felicità, la lima dei secoli e delle generazioni le ha perfezionate con accorgimenti millesimali". ■

Nota

[1] Tratto da L. Sinisgalli, "Una lucerna, una lanterna, una oliera", *Civiltà delle Macchine*, n. 2, 1953.