

# *Arte, Scienza e Industria nelle riviste di Sinisgalli e Luraghi*

## *Parte Seconda*

Gian Italo Bischi\*

*La prima parte di questo articolo è stata pubblicata in «ArteScienza» N.1.*

**Sunto.** *In questo articolo, diviso in due parti, si cerca di mettere in luce, attraverso la storia della collaborazione fra Leonardo Sinisgalli e Giuseppe Eugenio Luraghi che ha portato alla realizzazione delle riviste aziendali "Pirelli" e "Civiltà delle Macchine", l'importanza delle contaminazioni fra discipline letterarie, artistiche, scientifiche e tecniche nel creare il substrato culturale che sta alla base di una moderna società industriale. Dopo aver delineato, nella prima parte, i profili biografici dei due personaggi, e la loro collaborazione per realizzare la rivista "Pirelli", questa seconda parte è interamente dedicata a "Civiltà delle Macchine", rivista aziendale della Finmeccanica diretta da Sinisgalli negli anni 1953-1958.*

**Parole Chiave:** Sinisgalli, Luraghi, Riviste aziendali, Contaminazioni interculturali, Pirelli, Civiltà delle Macchine.

**Abstract.** *In this article, divided into two parts, we try to stress, through the analysis of the collaboration between Leonardo Sinisgalli and Giuseppe Eugenio Luraghi leading to the creation of the house organs "Pirelli" and "Civiltà delle Macchine", the importance of contamination among literature, science and technology, in order to create the cultural background on which a modern industrial society is founded. The first part of the article is devoted to a brief biographical sketch of the two protagonists, and their collaboration to create "Pirelli", whereas this second part is entirely devoted to "Civiltà delle Macchine", the house organ of Finmeccanica edited by Sinisgalli from 1953 to 1958.*

**Keywords:** Sinisgalli, Luraghi, House organs, Intercultural contamination, Pirelli, Civiltà delle Macchine.

---

\* Professore ordinario di "Matematica Generale" all'Università degli Studi di Urbino "Carlo Bo"; gian.bischi@uniurb.it.

**Citazione:** Bischi G.I. *Arte, Scienza e Industria nelle riviste di Sinisgalli e Luraghi. Parte Seconda.* «ArteScienza», Anno I, N.2, pp. 65-82.

## 5. «Civiltà delle macchine»

Nel gennaio 1953 esce il primo numero di «Civiltà delle Macchine» diretto da Leonardo Sinigalli, di nuovo su incarico di Giuseppe Eugenio Luraghi che da poco è passato alla Finmeccanica. Forte anche dell'esperienza maturata con la rivista aziendale «Pirelli» e degli innumerevoli contatti con diversi ambienti culturali, nonostante l'esiguità di mezzi e persone (un solo redattore - il fratello Vincenzo - due segretarie e un fattorino), Sinisgalli riesce a creare una rivista di ampio respiro tematico, raffinata dal punto di vista grafico e indirizzata a un pubblico internazionale. Per la varietà degli argomenti trattati «Civiltà delle Macchine» non attinge i suoi lettori solo dal ristretto novero degli operatori dell'industria, né dalla cerchia degli intellettuali in senso stretto, ma può godere dell'apprezzamento di un vasto pubblico di lettori attenti e curiosi, provenienti da ambienti culturali eterogenei. Insomma, «Civiltà delle Macchine» riesce, con ancor maggior forza rispetto alla rivista «Pirelli», a travalicare i limiti puramente tecnici ed economici di una rivista aziendale, per trasformarsi in efficace strumento di divulgazione culturale e in un potente veicolo di rinnovamento nel settore della comunicazione visiva, anche grazie a coloratissime tavole dipinte che accompagnano gli articoli.

Si tratta senza dubbio di un esempio straordinario, unico nel suo genere, di rivista multidisciplinare, creato in Italia e privo di esempi simili in altri paesi, in cui la matrice aziendale diventa un punto di forza in quanto obbliga l'inserimento di componenti tecniche, scientifiche ed economiche in un contesto umanistico prevalente nella cultura italiana del tempo. Viceversa, soprattutto grazie all'instancabile opera di Sinisgalli, riesce a fare apprezzare

l'importanza, lo spirito e persino il fascino del mondo della produzione e della tecnologia, la cultura industriale e tecnologica, anche ai lettori provenienti dagli ambienti della tradizione classica.

«Civiltà delle Macchine» offre grande spazio alla letteratura, alle scienze di base, alla pittura, all'architettura e al design, oltre ovviamente alla descrizione di innovazioni tecnologiche, processi produttivi, problemi economici e sociali.

Ricorriamo ancora alle parole di Luraghi:

Lasciato nel 1950 dopo 20 anni il Gruppo Pirelli mi fu affidata la Direzione della Finmeccanica, un gruppo di una cinquantina di aziende a partecipazione statale che allora comprendevano cantieri navali, costruzioni di aerei, automobili, macchine utensili e prodotti meccanici ed elettromeccanici di ogni tipo. Sinisgalli mi seguì e anche in quella occasione la sua impronta nei settori affidatigli fu decisiva. Il complesso delle produzioni da far conoscere era assai vasto e assai interessante: l'ingegnere poeta ci si trovò pienamente a suo agio. Il programma avviato con la rivista Pirelli, per una maggiore comprensione, e l'integrazione fra tecnica e cultura, ora poteva essere ampliato e completato spaziando in settori di attività di ricerca e di produzione estesi, diversificati, stimolanti: nacque così nel 1953 la rivista *Civiltà delle macchine*. La pubblicazione ebbe subito un rilevante successo e risonanza internazionale. Il disegno – questo grande amore di Sinisgalli – fu introdotto con grande dovizia a fianco della fotografia per illustrare con spontaneità e fantasia vecchi arnesi prodotti dalla mano dell'uomo, ingegnose macchine artigianali, così come nuovi potenti e sofisticati gruppi automatizzati, aerei a getto, turbonavi. Cantatore, Mafai, Gentilini, Tamburi, Caruso, Burri eccetera furono invitati a visitare le sconosciute fabbriche e ne uscirono tavole fantastiche.<sup>1</sup>

A pittori, poeti e scrittori Sinisgalli chiede di andare nelle fabbriche e nei cantieri della Finmeccanica, o nelle aree depresse del Sud, e di documentare con articoli, disegni, dipinti e inchieste le impressioni ricavate da tali visite. L'immagine che ne scaturisce è

---

<sup>1</sup> Giuseppe Eugenio Luraghi, *Sinisgalli e l'industria*, "ATTI del Simposio di Studi su Leonardo Sinisgalli (Matera - Montemurro, 14-15-16 maggio 1982)", Matera, Liantonio, 1987, pp. 125-135.

più umana e serena di quella fornita dalla “letteratura di fabbrica” già abbondante in quel periodo, mostrando un’industria portatrice di nuovi canoni estetici e culturali, oltre che un innegabile centro propulsivo dell’attività economica e culturale del paese e di nuovi stili di vita che, pur nel rispetto delle tradizioni e dei rapporti umani, si aprono verso livelli di maggior benessere e modernità.

I trentuno numeri di «Civiltà delle Macchine» della direzione Sinisgalli (che terminò col secondo numero del 1958, dopo che nel 1957 la Finmeccanica era passata all'Iri) ci offrono collegamenti talvolta arditi fra arte, poesia e produzione industriale, offrono rapporti sulle nuove tecnologie, sulla formazione delle nuove generazioni che dovranno prendere in mano le redini del Paese. Vi si trovano articoli su alcuni grandi maestri - da Leonardo da Vinci a Keynes, da Archimede a Luca Pacioli, da Vito Volterra a Tullio Levi-Civita e Mauro Picone, da Evariste Galois a Francesco Severi ed Enrico Fermi - e articoli sui nascenti gruppi industriali italiani. Si evidenzia la continuità fra tradizione agricola e artigiana e la nuova industria con le sue macchine; si parla dei problemi della scuola, della formazione dei tecnici e del necessario innalzamento degli studi tecnico-scientifici per formare lavoratori e dirigenti di una moderna nazione industriale. Nel contempo si utilizza un linguaggio artistico o letterario per descrivere 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.

Questo era il messaggio che l’industria italiana cercava di dare al mondo coinvolgendo nei processi produttivi artisti, poeti, intellettuali e scienziati. Ha ampio spazio l’industrial design attraverso articoli di Banham, Dorfler, Argan, Munari e su personaggi quali Gropius e Nizzoli, con l’affermazione di un’estetica applicata alla meccanica o in essa ritrovata, come appare evidente quando si scrive di costruzioni aeronautiche o automobilistiche, di cantieri navali o di utensili fino ai ritratti di macchine eseguiti dai bambini delle scuole o alle descrizioni delle fabbriche fornite dai poeti.

Fabbriche che, pur con tutti i problemi legati alla produzione e alle forme di alienazione del lavoro, diventano comunità e 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».

La natura della rivista e la sua qualificazione sono l'oggetto di una lettera dello scrittore Dino Buzzati a Leonardo Sinisgalli, che questi pubblica in un «Semaforo»<sup>2</sup> del primo numero del 1956 di «Civiltà delle Macchine». Scrive Buzzati:

Caro Sinisgalli, voglio riferirti a titolo di cronaca cose che si sentono dire a proposito di «Civiltà delle macchine»; in fondo penso che non ti dovrebbero dispiacere. Intanto, una sera, fra amici, il discorso cadde – per quanto ai nostri giorni possa sembrare inverosimile – sulle riviste letterarie. E uno (era G. D. [Gillo Dorfles?] che tu probabilmente conosci) disse: "Per me la meglio, e di gran lunga è «Civiltà delle macchine»". "Ma che cosa c'entra «Civiltà delle macchine» con la letteratura?" disse un altro (era C. G. [Corrado Govoni?] che tu probabilmente non conosci). Discussero. Ebbi l'impressione che, come capita, il primo si fosse in qualche modo confuso, così almeno mi parve perché, alla replica, rimase lì per lì interdetto. Ma era un tipo puntiglioso e pur di non riconoscere il suo torto, riprese fiato, confermando il suo giudizio con un ragionamento magari improvvisato sul momento che diceva pressapoco così: Se per letteratura si intendono solo gli scritti di poesia, narrativa, saggistica, storia e relativa critica, «Civiltà delle macchine» ne resta fuori (benché ci sarebbe comunque da discutere perché non mancano nella rivista, anzi sono abbastanza frequenti, intermezzi e variazioni decisamente letterari sotto tutti i punti di vista, perfino poesie). Ma se si intende letteratura in senso più lato, cioè come espressione scritta di una data cultura nelle sue forme più tipiche e avanzate, – e questa, superfluo dirlo, era la sua tesi, – «Civiltà delle macchine» costituisce un fatto eminentemente letterario.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> I «Semafori» sono brevi notizie o curiosità, inserite in una sezione di CdM a disposizione della redazione (LS e il fratello Vincenzo (1925-1999) che in redazione figurava con il cognome della madre: Lacorazza) da leggere nei ritagli di tempo, ad esempio mentre si attende il verde al semaforo.

<sup>3</sup> «Civiltà delle macchine», Anno. IV, N. 1 (gennaio-febbraio 1956), p. 78.

Per Buzzati, G. D. non aveva affatto torto. Del resto, il suo avversario aveva finito con l'ammettere – non già che avesse ragione, cosa che secondo Buzzati è «contrario alla natura umana» – che «in qualche punto forse non aveva completamente torto».

A questo punto, Buzzati riporta l'intervento nella discussione di una signora «del cosiddetto mondo colto, laureata in filosofia, tipo aggiornatissimo, che vincerebbe al galoppo cinque milioni di *Lascia o raddoppia* se esistesse una rubrica *opere d'arte, artisti, libri e fenomeni culturali d'ultimissima moda*». Ebbene, a proposito di «Civiltà delle macchine», la signora avrebbe detto: «Bella, estremamente interessante, però un po' troppo snob».

Questa affermazione permette a Buzzati di esporre il suo punto di vista sulla rivista perché, secondo lui, l'osservazione della signora evidenziava la percezione che «Civiltà delle macchine» rappresentasse «una punta d'estrema avanguardia; e lo «snobismo» da lei denunciato, non era poi altro che la complessiva serietà, e talora austerità, dei testi, di fronte ai quali la sua natura frivola si sentiva intimidita e quasi offesa». E Buzzati, nella stessa lettera, conclude:

Un'altra volta, evidentemente da un orecchiante, ho sentito citare «Civiltà delle macchine» fra le riviste di divulgazione scientifica. Definizione ovviamente sballata ma che, a considerarla bene, ha tuttavia una parte di vero, almeno secondo me. Infatti «Civiltà delle macchine» può essere considerata un tentativo originale di avvicinare il pubblico dei lettori non specializzati ad alcuni dei più ardui problemi della scienza. Di solito questo si fa attraverso una semplificazione della materia e tutta una serie di paragoni e di analogie intesi a rendere chiari concetti altrimenti di impraticabile accesso. Ma questa volgarizzazione sono ben pochi capaci di farla bene; per farla bene è infatti indispensabile avere sull'argomento idee estremamente chiare, il che avviene di raro. In Italia poi i luminari della scienza in genere non vi si dedicano volentieri, forse temono di diminuirsi, forse per paura che ne scapiti il loro prestigio accademico (e non si può dar loro completamente torto se è vero, come mi hanno garantito, che il collaboratore scientifico di un grande giornale ha incontrato seri ostacoli nella sua carriera universitaria a motivo di questa attività giornalistica, giudicata pres-

soché indecorosa dai colleghi). Altro inconveniente: quando uno scienziato spezza e distribuisce il pane della sua sapienza al volgo, lo fa spesso con una specie di degnazione, ed eccessivi bamboleggiamenti, facendo sentire a ogni due righe la differenza di casta, così da riuscire indisponente se non offensivo addirittura. In «Civiltà delle macchine», bisogna riconoscerlo, tu sei ricorso a un sistema audace e nuovo. Hai eliminato i travestimenti, le astuzie didascaliche, i giochetti, hai tirato diritto per la strada più rude e sbrigativa. In «Civiltà delle macchine» gli scienziati e i tecnici parlano da tecnici e scienziati come se si rivolgessero a gente dello stesso livello, non fanno sorrisetti, non ammorbidiscono la voce, non hanno mai l'aria di dire: «Le cose in sé sono molto più difficili e complesse, ma per voi, cretini e ignoranti ...». Insomma i testi sono autentici. Il risultato? Certi articoli al lettore medio riescono difficili, o difficilissimi, o impossibili. Ma il lettore, sentendosi trattato su un piede di assoluta parità, si sente lusingato e fa di tutto per essere all'altezza. La regola normale della divulgazione è che lo scienziato scenda. Qui è il lettore che si innalza.

L'ambiente, comunque, è fatto per incoraggiarlo. Non è tutto sanscrito quello che si trova. Accanto ad articoli di «quinto e sesto grado», ce n'è una quantità di accessibilissimi, cordiali, fantasiosi, che non impegnano le facoltà speculative e matematiche. Il lettore non ha quindi l'impressione di trovarsi in una casa estranea e inospitale. Il salotto è piacevole e elegante, il padrone di casa amabilissimo. Se poi di tanto in tanto entra un mago che tiene discorsi un poco astrusi, lo si ascolta, per lo meno si prova a stargli dietro. Quando ci si riesce, è una soddisfazione. E ciò avviene più spesso di quanto non si creda.

Sinisgalli avvertiva la necessità di comunicare a tutti gli uomini di cultura l'importanza di aprirsi al progresso tecnologico e di usufruire delle scoperte della scienza e della tecnica; nello stesso tempo voleva avvicinare tecnici e industriali ai concetti e ai maestri della scienza, dell'arte e della letteratura. In singolare sintonia con la rivista «Pirelli», attraverso le pagine di «Civiltà delle Macchine» Sinisgalli sostiene che «occorreva una simbiosi tra intelletto e istinto, tra ragione e passione, tra reale e immaginario; che era urgente tentare una commistione, un innesto, anche a costo di sacrificare la purezza».

Insomma, una fusione culturale della vita moderna. Lo aveva anticipato lo stesso Sinisgalli nel 1951 nel suo articolo *Natura calcolò fantasia*:

La Scienza e la Tecnica ci offrono ogni giorno nuovi ideogrammi, nuovi simboli, ai quali non possiamo rimanere estranei o indifferenti, senza il rischio di una mummificazione o di una fossilizzazione totale della nostra coscienza e della nostra vita. [...] Scienza e Poesia non possono camminare su strade divergenti. I Poeti non devono aver sospetto di contaminazione. Lucrezio, Dante e Goethe attinsero abbondantemente alla cultura scientifica e filosofica dei loro tempi senza intorbidare la loro vena. Piero della Francesca, Leonardo e Dürer, Cardano e Della Porta e Galilei hanno sempre beneficiato di una simbiosi fruttuosissima tra la logica e la fantasia.<sup>4</sup>

La sintesi di culture ed esperienze realizzata da Sinisgalli ha fatto pensare a un personaggio del Rinascimento e, tra le figure del Rinascimento, è sicuramente immediato con un fin troppo semplice gioco di nomi accostarlo a Leonardo da Vinci, l'uomo rinascimentale e poliedrico per eccellenza, a cui effettivamente lo stesso Sinisgalli si riferì, considerandolo proprio ispiratore, come dimostra la scelta della copertina del primo numero di «Civiltà delle Macchine», con la riproduzione degli schizzi di Leonardo per lo studio del volo e l'articolo di Somenzi in esso contenuto, così come i tanti articoli dedicati a Leonardo presenti anche nei numeri successivi della rivista. Ma Sinisgalli è stato soprattutto un personaggio del Novecento, secolo caratterizzato da una forte spinta verso le specializzazioni e la separazione fra le culture. In questo contesto spicca ancor di più la presenza e l'opera di chi si è invece mosso verso l'incontro, la sintesi e la compenetrazione dei linguaggi delle diverse culture e delle principali tendenze letterarie, scientifiche e tecnologiche. Con una sintesi matura e unica, in «Civiltà delle Macchine» Sinisgalli concentra le sue energie per comunicare al mondo questa osmosi attraverso pagine in cui gli in-

---

<sup>4</sup> «Pirelli», Anno IV (1951), N. 3, pp. 54-55.



tellettuali del Paese, gli industriali, gli artisti e persino i bambini delle scuole compenetrano i loro punti di vista 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 anche dal seguente brano estratto da un articolo dello stesso Sinisgalli:

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. Ho l'impressione che il Principe, o il Signore o il Padrone siano figure svuotate di significato, siano ormai soltanto maschere o pupazzi, soltanto vecchi simboli scaduti.

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. Umore vivo, umore zingaresco, lepidezza e paturnia, specie nei giorni in cui con la sua piccola carovana di arnesi Giacinto e suo figlio si muovevano dalla loro bottega per andare a lavora-

re a domicilio. Anche le sarte, anche le lavandaie, anche gli scarpari e i mulattieri erano più allegri quando venivano a lavorare a casa nostra. Ed eravamo più allegri noi ragazzi se fuori nevicava ed avevamo ospite in casa nostra lo stagnino, perché l'ospite e il maltempo, dice un nostro proverbio, portano festa nelle famiglie. [...] 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 pignatte 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. Forse è per averle guardate tanto a lungo quando la sfera del visibile è così ristretta, forse è per reagire alla civiltà che mi vuole suo figlio e che in ogni istante ne rivendica la legittimità, forse è per restituire, tutte le volte che mi riesce possibile, all'uomo i suoi meriti e le sue responsabilità, che io in questa fredda e limpida sera di gennaio, mi trattengo a rievocare il calore e l'ardore di una lucerna e la fisionomia snella, tagliente dell'oliera lucana.

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.<sup>5</sup>

La bellezza delle parole con cui Sinisgalli esprime questo legame di continuità fra lavoro artigianale e grande industria non ha bisogno di commenti. Nei suoi ricordi lucani Sinisgalli idealizza la semplicità della vita e degli oggetti, le tradizioni, gli artigiani con i loro utensili, con la loro abilità, serenità, spensieratezza: i ritmi della natura e dei contatti umani, del lavoro agricolo e artigianale, diventano un ideale di bellezza, di poesia ma anche di armonia e geometria. In questo ambiente idealizzato della sua infanzia, un fattore che secondo Sinisgalli contribuisce alla bellezza delle creazioni è la gioia con cui vengono concepite. La felicità con cui si la-

---

<sup>5</sup> Leonardo Sinisgalli, *Una lucerna, una lanterna, una oliera*, «Civiltà delle Macchine», Anno. I, N. 2 (marzo 1953), pp. 24-25 (24).

vora, che è spesso sinonimo di padronanza del mestiere e di destrezza, si concretizza nella bellezza degli oggetti creati. Nello scritto appena citato non si coglie alcun mito della velocità e dei ritmi che spesso si associano alla civiltà industriale ma piuttosto il fatto che la qualità della conoscenza richiede uno studio attento e paziente, continuità con il passato, bellezza e interdisciplinarietà. Ciò che si produce deve essere a vantaggio dell'intera umanità e in questo senso si intravede già la consapevolezza di un controllo sulla qualità ambientale dello sviluppo, di un'economia socialmente ed ecologicamente sostenibile.

Il tema della bellezza appena accennato concorre a spiegare perché in «Civiltà delle Macchine» il *design* e l'architettura occupino un posto molto importante. Il *design* esplose proprio in quegli anni e si affermerà prepotentemente anche nel nostro Paese, diventando presto il «bel *design* italiano». Quando si parla di *design* italiano il pensiero corre veloce alla Olivetti per la quale – soprattutto ai primi anni '30, quando la direzione passa ad Adriano – la ricerca tecnologica e l'esplorazione estetica hanno formato un binomio inscindibile delle strategie industriali. Ma il nome Olivetti resta associato anche a una delle più interessanti esperienze compiute in Italia di creazione di un complesso produttivo integrato sia funzionalmente sia socialmente: un vasto spazio di lavoro in cui l'attività produttiva veniva a far parte di un complesso processo di trasformazione e modernizzazione di una comunità e del suo territorio.

Il *design* italiano non può fare a meno di confrontarsi con quello nato in Germania. Con il *Bauhaus* assistiamo infatti alla nascita del *design* inteso come unione di tecnica e arte, con una considerazione positiva della macchina. Il primo importante Istituto sulla produzione del *design* ha la fondamentale regola del rapporto forma-funzione. Il suo fondatore, Walter Gropius, si poneva l'obiettivo di creare un'arte capace di raggiungere con il minimo costo il più alto livello artistico e di creare degli oggetti destinati a tutte le categorie sociali e non solo a sparute *élite*. Gropius credeva che, abbinando l'insegnamento artigianale con quello industriale e

artistico, si potesse creare quell'artista completo capace di dominare tutti i settori della produzione.

Era una posizione, quest'ultima, largamente condivisa da Leonardo Sinisgalli e da alcuni intellettuali italiani che collaboravano con le riviste da lui dirette o con le quali aveva comunque interagito («Tecnica e Organizzazione», «Pirelli», «Esso Rivista», «Civiltà delle Macchine»). La funzione culturale di Sinisgalli, anche come scrittore e poeta, era quella di privilegiare – tra i contenuti della contemporaneità – il mondo della scienza e della tecnologia. Sinisgalli ne illustra e ne sottolinea i risvolti comunicativi ed espressivi e si costituisce come strumento di connessione tra produzione e *design* in una più generale strategia di comunione tra le diverse culture che intervengono all'interno della progettazione, dall'idea fino al prodotto. «Persico, presentandoci degli artigiani come Lucini, come Nizzoli, come Buffoni (anziché eminenze della città), – scriveva Sinisgalli<sup>6</sup> – sapeva di farci un dono che ci avrebbe giovato per tutta la vita, sapeva di allargare la nostra educazione nell'unico senso veramente utile».

Fondamentale è l'esortazione, rivolta ai progettisti, di utilizzare la “matematica alta”, generatrice di superfici complesse ed esatte per la conformazione dei loro artefatti. «Quale utilizzazione – si chiede e chiede Sinisgalli – può fare la nostra cultura di queste forme superiori? Io mi rivolgo specialmente agli architetti e ai disegnatori di macchine e di oggetti utili. Mi pare che la spinta verso un plasticismo matematico di contenuto quasi trascendentale potrebbe giovare contro la brutalità di uno standard incontrollato e casuale».<sup>7</sup>

Lo sviluppo del *design* in Italia avviene con una caratteristica propria: l'introduzione del tema della bellezza nel senso che la forma, oltre che alla funzione, doveva obbedire anche ai canoni dell'estetica. L'oggetto prodotto – oltre a essere funzionale – dove-

---

<sup>6</sup> Nicola Ciarretta, *Sinisgalli e il costume*, in "Atti del Simposio su Leonardo Sinisgalli, Liantonio", Matera, 1987, p. 155.

<sup>7</sup> Leonardo Sinisgalli, *Geometria barocca*, «Pirelli», Anno III, maggio-giugno 1950, pp. 38-39.

va essere bello perché tutti, anche i più poveri, avevano diritto ad avere un oggetto bello nella vita quotidiana. Lo studio e la progettazione anche dell'oggetto più semplice dovevano avere come obiettivo anche la bellezza. L'Italia, culla delle arti, diventa così anche la culla di un *design* che si sviluppa in modi e forme diverse: dappertutto "forma e funzione", da noi "forma, funzione e bellezza". In questo sviluppo sono rilevanti alcuni avvenimenti che, nei primi anni '50, segnano in modo evidente il percorso realizzato e il livello di maturazione raggiunto: la ricostruzione della Triennale di Milano; la nascita della rivista «Stile e Industria»; l'istituzione del premio Compasso d'Oro; la fondazione a Milano dell'"Associazione per il Disegno Industriale" (ADI).

«Col Compasso d'Oro - si legge nel primo regolamento del premio - si vogliono onorare i meriti di quegli industriali, artigiani e progettisti, che nel loro lavoro, attraverso un nuovo e particolare impegno artistico, conferiscono ai prodotti qualità di forma e di presentazione tali da renderli espressione unitaria delle loro caratteristiche tecniche, funzionali ed estetiche». È la mitica *Fiat 500* che nel 1957 prenderà il premio Compasso d'Oro ed è proprio l'ADI a sostenere tutte le iniziative volte alla costituzione di scuole specializzate di *design*. Infatti all'art. 3 del proprio statuto, fra gli scopi della associazione, compare quello di «favorire la costituzione di scuole di disegno industriale in Italia».

Nel 1955 si apre il primo corso universitario di *industrial design* alla Facoltà d'Architettura dell'Università di Firenze. Nel frattempo i numerosi istituti d'arte e istituti professionali per l'industria e l'artigianato (emanazione diretta, in molti casi, delle scuole d'arti e mestieri della seconda metà dell'Ottocento) risentono della scolarizzazione di massa e del passaggio da una fase tardo-artigianale a una neo-industriale. Così molte scuole d'arte, quasi sempre caratterizzate dal fatto di denunciare nell'indirizzo dei propri corsi l'artigianato tipico delle località in cui sorgono (l'Istituto statale d'arte per l'arredamento di Cantù, la Scuola dell'oreficeria di Valenza Po ecc.), cercheranno di adeguarsi gradatamente alle nuove esperienze tecniche e formali offerte dal mondo produttivo industriale.

Nei primi anni '30 del secolo scorso, Milano era stato il luogo che in Italia aveva avuto il ruolo maggiore nello sviluppo del *design*. Scrive Gianni Lacorazza:

È la Milano nella quale lo stesso Sinisgalli si è formato, stringendo rapporti con il mondo della tecnica e dell'arte, dell'estetica, della scienza e del *design*, riportando poi tutto questo sulle pagine di *Civiltà delle Macchine*. [...] *Civiltà delle Macchine* che, è bene ricordarlo, restava sempre un organo di comunicazione aziendale, progettato con questo principale scopo ma capace di adempiere a tali doveri in maniera tanto originale quanto felice, facendo percepire al lettore che il parlare delle linee del *design* di una delle aziende del gruppo non è frutto di una imposizione della dirigenza ma una importante notizia a cui dare spazio ed importanza. [...] Il pubblico interessato al *design* era lo stesso pubblico interessato alle nuove frontiere tecnologiche ed era un pubblico dalla grande sensibilità artistica e letteraria, elementi a cui fa molto riferimento l'*industrial design* del tempo. Il *target* di *Civiltà delle Macchine*, dunque, era il *target* di Sinisgalli.<sup>8</sup>

In un articolo apparso sul "Mattino" del 10 giugno 1978, Leonardo Sinisgalli, tornando a ripercorrere l'itinerario di «*Civiltà delle Macchine*» non esita a sottolineare l'importanza strategica che il bimestrale finanziato dalla Finmeccanica ebbe nel panorama culturale del secondo dopoguerra:

Con la data "gennaio 1953", stampata in maiuscoletto sotto il titolo tutto maiuscolo e bodoniano, comparve fresco di inchiostri tipografici torinesi il primo numero di "*Civiltà delle macchine*", rivista bimestrale di ottanta pagine che non portava sigle editoriali ma indicava sul frontespizio, in basso, soltanto la proprietà - Finmeccanica, Roma - e l'indirizzo, Piazza del Popolo 18, nonché il nome del direttore responsabile che ero io. La copertina in cartoncino bianco, ruvido, di un formato rettangolare largo, quasi quadrato, non era lucida ma aspra come un foglio da disegno; e dise-

---

<sup>8</sup> Gianni Lacorazza, *Meccanica : Civiltà delle macchine negli anni di Leonardo Sinisgalli, 1953-1958*, Potenza, Consiglio Regionale della Basilicata, 2005, pp. 77-80.

gni a penna, schizzi su foglietti incollati sopra il fondo, erano riprodotti in lito, come un trompe-l'oeil. Esattamente erano venticinque i disegni di uccelli estratti dalla raccolta del Comandante Giacomelli, l'interprete più acuto degli studi leonardeschi sul volo.

Così la rivista dichiarò subito il suo patrono, Leonardo da Vinci, al quale rendeva omaggio in un bell'articolo pubblicato nell'interno, "Leonardo restituito" di Vittorio Somenzi [...].

Fin dai primi numeri si cominciò a parlare di elettronica e delle sue applicazioni, di cibernetica, di missilistica, di astronautica. Portammo noi la contabilità dei primi voli spaziali. Il generale Crocco espone la teoria matematica e il progetto di un volo spaziale intorno all'universo. Il professore de Finetti informò i lettori sulle conquiste della scienza statistica e le applicazioni della statistica matematica all'industria. Il matematico Picone presentò le prime macchine italiane del suo Istituto di Calcolo e spiegò i metodi per la risoluzione di alcuni problemi di alta meccanica. L'ing. Krall, allievo e assistente di Levi-Civita e di Volterra, scrisse alcuni stupendi ritratti critici dei suoi maestri. Vittorio Somenzi fu un collaboratore tra i più assidui e un prezioso consigliere nei dibattiti di Storia della Scienza.

Nacque l'idea (poi copiata da tutti) di mandare gruppi di bambini in visita alle fabbriche. Fu l'avvio di una impresa indimenticabile che diede frutti meravigliosi di cui gratificano ancor oggi gli studiosi di pedagogia, di psicologia, di arte infantile. Le scuole elementari o di avviamento di Nasino, di Grottamurella, di Castellammare, di S. Andrea di Badia Calavena, di Santarcangelo di Romagna, piccole scuole di borgo frequentate da bimbi contadini, condotte da maestri geniali e umili, vissero un'avventura che si dovrebbe chiamare storica: l'incontro dell'innocenza col miracolo del lavoro moderno di officina e di cantiere.

[...] «Civiltà delle macchine» non volle essere una rivista per intellettuali, ma per lettori attenti, curiosi. Ebbe la simpatia di Einaudi, di Mumford, di Gropius, di Nervi, di Ponti, anche di Carli e di Agnelli. Luraghi, come si sa, ne fu il santo protettore. Fu letta dai giovani delle università, dei politecnici, delle accademie. La sua affermazione fu il frutto di un programma che implicava, da un lato, il rispetto della pagina scritta, e, dall'altro, la chiarezza delle idee e delle ipotesi contro le astrattezze della cultura critica alla moda.

[...] Il miglior elogio non venne dall'Italia. La più esaltante presentazione fu fatta dal Terzo Programma della BBC in una conversazione di 15 minuti di Reyner Banham, condirettore di Archi-

tectural Review e autore di famosi saggi sul Movimento Moderno e sul Design. Banham pubblicò lo scritto dedicato a «Civiltà delle Macchine» sul giornale della Radio inglese "The Listener". Il giornalismo deve qualcosa a «Civiltà delle Macchine»; deve qualcosa anche la cultura che è insieme capitale di idee e capitale di immagini.

## 6. Epilogo

La bella avventura si interrompe quando, in seguito al passaggio di Finmeccanica sotto il gruppo IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale) Luraghi decide di uscire da Finmeccanica in seguito a dissidi con il nuovo gruppo dirigente. In effetti, che la nuova dirigenza non amasse troppo gli slanci culturali del binomio Luraghi-Sinisgalli, lo si può facilmente capire quando il Presidente dell'IRI, l'on. Aldo Fascetti,<sup>9</sup> nel secondo numero del 1957 della rivista<sup>10</sup> pubblica un articolo dal titolo *Questa seconda serie* nel quale annuncia il passaggio alla nuova gestione. La comunicazione aziendale suonava così:

«Civiltà delle Macchine», pubblicata fino ad oggi dalla Finmeccanica sarà, da questo numero, la rivista di tutte le aziende IRI. «Civiltà delle Macchine» ha una sua impostazione di indubbio interesse. Per questo, avendo pensato di dotare le aziende dell'I.R.I., di una pubblicazione che servisse per tutte, mi è sembrato che la formula adottata da «Civiltà delle Macchine» rispondesse alle esigenze intellettuali di coloro che direttamente o indirettamente operano nell'I.R.I. (inteso l'I.R.I. nel più ampio senso) o che comunque nell'I.R.I. vedono una forza creativa di pensiero e di azione. Sarà inoltre distribuita una pubblicazione con tutti i dati relativi ai vari settori dell'I.R.I. perché sia facile per tutti seguire l'attività finanziaria dell'Istituto e lo sviluppo dei servizi e della produzione di cui l'I.R.I. ha la responsabilità nella economia del Paese.

---

<sup>9</sup> Aldo Fascetti (1901-1960), deputato DC nella prima legislatura, presidente dell'IRI dal 1956 al 1960.

<sup>10</sup> «Civiltà delle Macchine», Anno V, N. 2 (marzo-aprile 1957), p. 11.



Saranno cifre che all'interprete esperto denunceranno, nel movimento dei capitali e delle materie prime, nel progresso delle macchine e nell'incremento della produzione, lo sforzo dei dirigenti, dei loro collaboratori tecnici e amministrativi e delle maestranze: perché, in definitiva, in questa unione di forze, è sempre l'uomo che domina materia ed energia per creare la propria civiltà.

Un discorso, come si vede, ben lontano dai toni soft invocati più e più volte da Sinisgalli e Luraghi riguardo alla pubblicità aziendale. Qui addirittura si pretenderebbe di rendere noti «i dati relativi ai vari settori dell'IRI» e «lo sforzo dei dirigenti, dei loro collaboratori tecnici e amministrativi e delle maestranze». Una sorta di bollettino interno che era stata una formula sempre negata da Sinisgalli il quale completa la pagina di presentazione, peraltro dedicata al riconoscimento di un successo italiano nel campo aeronautico, con una grande fotografia a piena pagina che ritrae l'on. Fascetti con gli ingegneri Masi e Lo Monaco della Finmeccanica, l'avv. Sette e l'ing. Carassai dell'Aerfer e altri politici intervenuti all'aeroporto di Pratica di Mare (Pomezia) dove l'aviogetto Sagittario II, costruito dall'Aerfer, era stato presentato alla stampa internazionale (27 marzo 1957). Nel frattempo, Luraghi si era dimesso dalla direzione della Finmeccanica, e a Sinisgalli non restava che seguirlo.

Dopo il passaggio di Luraghi alla Lanerossi, Sinisgalli rimane ancora un po' per poi transitare all'ENI di Mattei, con il quale inizia una fruttuosa collaborazione nelle campagne pubblicitarie dell'AGIP. Ma dopo la scomparsa di Mattei nel 1963, Sinisgalli raggiunge di nuovo l'amico Luraghi che dal 1960 è alla guida dell'Alfa Romeo, e da questo ricongiungimento scaturisce la nuova rivista aziendale «Quadrifoglio». Ma non verranno più raggiunti i livelli di «Civiltà delle Macchine». Luraghi è troppo impegnato a risollevarle le sorti di un'azienda che da una crisi profonda diventa sotto la sua guida protagonista del mercato mondiale dell'auto, e la rivista deve soprattutto concentrarsi nell'appoggiare questo rilancio. Sia Luraghi che Sinisgalli continuano nel frattem-

po le proprie attività letterarie, anche se Sinisgalli è sempre più attirato dai propri interessi artistici.

## **Ringraziamenti**

*Si ringraziano i proff. Liliana Curcio e Pietro Nastasi al cui lavoro e idee ho molto attinto avendo condiviso con loro la bella esperienza del volume "Civiltà del Miracolo", EGEA, 2014.*