

Gian Italo Bischi, Liliana Curcio, Pietro Nastasi
(a cura di), **Civiltà del Miracolo**, Università
Bocconi Centro Pristem - Egea, Milano 2014, pp.
463.

Una delle più importanti riviste aziendali del secondo dopoguerra porta il titolo di «Civiltà delle Macchine», che nella prima serie, (dal gennaio 1953 al gennaio 1957) e nella seconda (marzo 1957 - marzo 1958) fu diretta dall'ingegnere e poeta Leonardo Sinisgalli (1908-1981), da questi fondata assieme a Giuseppe Luraghi (1905-1991), da poco tempo diventato direttore di Finmeccanica ed entusiasta sostenitore del progetto editoriale che fece della rivista (con uscita bimestrale) la pubblicazione di maggiore prestigio di Finmeccanica, società finanziaria costituita nel 1948 dall'IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale).

Essa veniva a gestire un quarto delle capacità produttive meccaniche dell'Italia, con una notevole presenza nel settore delle costruzioni navali ed in quello della produzione delle armi con un insieme complessivo di ventinove aziende.

Il volume che presentiamo è una ampia rassegna antologica, limitata ai numeri usciti sotto la responsabilità di Sinisgalli, direttore di «Civiltà delle Macchine», che i curatori hanno voluto allestire con il titolo di *Civiltà del Miracolo*, pensando di tradurre la nozione di macchine, figlia della intelligenza dell'uomo, con quella epocale del cosiddetto miracolo economico, di cui le macchine sono state appunto le artefici primarie per l'accelerato e sotto certi aspetti imprevedibile sviluppo industriale avviato in Italia a partire dalla metà degli anni Cinquanta.

Non c'è dubbio che la nascita di «Civiltà delle Macchine» si inquadri nella fase di incubazione del miracolo economico del nostro paese e si può dire che il 1953 è stato un anno significativo non solo perché fu fondata questa importante rivista ma soprattutto perché, tra l'altro, vide la nascita dell'ENI di Enrico Mattei e ci fu l'investimento di molti miliardi, da parte della Fiat, per la costruzione dello stabilimento torinese di Mirafiori. Sempre nello stesso anno fu approvata la legge per lo sviluppo del credito industriale a favore dell'Italia meridionale ed insulare, tutte premesse queste dell'avvio di un inarrestabile processo evolutivo economico-sociale del nostro paese.

Prima di prendere direttamente in considerazione l'antologia *Civiltà del Miracolo* sembra cosa utile fare cenno ad un'altra antologia, la prima in ordine di tempo, della rivista di Sinisgalli, quella curata e pubblicata nel 1988 dall'editore milanese Vanni Scheiwiller in occasione dei quaranta anni di Finmeccanica. Gli articoli selezionati da questa rivista offrono uno spaccato capillare ed articolato dell'insieme di una società che sta cambiando in senso tecnologico ed industriale. Parecchi articoli fanno riferimento alle attività delle aziende statali di Finmeccanica, riguardo alle quali sono indirizzati i contributi divulgativi di noti letterati ed artisti italiani ma anche di uomini di scienza stranieri dell'epoca, che Sinisgalli aveva chiamato come collaboratori

della sua rivista, perché essa, tra le tante in circolazione, trovasse sempre più e meglio, un credito specifico e distinto presso l'opinione pubblica non soltanto nazionale ma anche di quella di altri paesi notoriamente più moderni ed industrializzati del nostro.

Gli articoli selezionati da Scheiwiller furono raggruppati per soggetto, al quale si erano rispettosamente attenuti i singoli collaboratori, quasi tutti personalità di prestigio. I soggetti si possono segnalare secondo il seguente indice tematico: Aerospazio, Agricoltura, Arte, Automobile Cibernetica, Design, Economia, Energia, Fabbrica, Filosofia della tecnica, Fisica e Matematica, Industrie Macchine, Navi, Pubblicità. Altra conferma del prestigio storico di «Civiltà delle Macchine» può essere considerata l'iniziativa di un suo collaboratore, il pittore Achille Perilli, che ristampò a Roma nel 2002 con una ridotta antologia personale intitolata *Gli anni di "Civiltà delle Macchine"* i suoi articoli pubblicati sulla rivista di Sinisgalli.

Nel 2008 uscì a stampa una antologia intitolata *L'anima meccanica. Le visite in fabbrica in «Civiltà delle macchine»* e curata da Giuseppe Lupo e Gianni Lacorazza, che così giustificano la loro fatica editoriale: «Nelle visite agli stabilimenti industriali si raccontano i simboli di un paese in corsa verso il miracolo economico: nasce da qui un nuovo genere letterario, quello della letteratura industriale, che avrebbe prodotto capolavori come *Donnarumma all'assalto di Ottiero Ottieri* e *Memoriale di Paolo Volponi*».

Passiamo ora a parlare della antologia *Civiltà del Miracolo*, edita in occasione del sessantesimo anniversario della rivista «Civiltà delle Macchine», come dichiarano i curatori del volume nella loro prefazione, ricca di molti richiami informativi, tra i quali anche quello pertinente la straordinaria carriera di Sinisgalli nell'ambito del giornalismo aziendale, avviata si può dire fin dal lontano 1937, anno in cui egli fu a capo dell'ufficio «Sviluppo e Pubblicità» della azienda Olivetti. Molto positiva era stata poi per Sinisgalli l'esperienza quadriennale (dal 1948 al 1952) come direttore della rivista «Pirelli», di cui fu fondatore assieme a Giuseppe Luraghi, allora direttore centrale del Gruppo Gomma della società Pirelli. Dalla impostazione generalista della edizione di Scheiwiller l'antologia *Civiltà del Miracolo* riprende soltanto sei articoli, nessuno dalla edizione Perilli, mentre un solo articolo viene riportato dalla antologia di Lupo-Lacorazza.

Sono trentaquattro gli articoli che compongono il volume *Civiltà del Miracolo*, i curatori del quale Bischi, Curcio e Nastasi, docenti universitari di matematica, hanno impostato il loro lavoro antologico sull'indirizzo, peraltro dichiarato nella prefazione, delle discipline fisico-matematiche, a illustrare le quali prevalgono gli interventi di autori molto rappresentativi del versante scientifico della nostra cultura negli anni Cinquanta del Novecento.

La rivista di Sinisgalli si presenta, nell'intento dei curatori di *Civiltà del Miracolo*, come un archivio prezioso essenziale per interpretare non solo il processo in corso della industrializzazione della società italiana, ma anche per richiamare criticamente alla attenzione dei lettori quelle grandi personalità che furono gli inventori e i progettisti del passato, tra i quali il famoso progettista di macchine per così dire avveniristiche che fu Leonardo da Vinci, di cui Vittorio Somenzi parla nel suo articolo

Leonardo restituito, compreso nella prima sezione del volume *Civiltà del Miracolo*, che è in modo significativo intitolata *Maestri*.

In questa sezione compaiono importanti articoli. Segnaliamo subito quello intitolato *Enriques scienziato e filosofo*, perché dobbiamo ricordare che Federigo Enriques (1871-1946) fu esponente di spicco della scuola italiana di geometria algebrica che «in qualità di Presidente della Società filosofica italiana, intendeva affermare che la filosofia e la cultura di una società moderna non potevano prescindere dall'avanzamento delle conoscenze scientifiche, asserto che oggi dovrebbe apparire scontato e neppure possibile di discussione. Solo pochi anni dopo Gentile ministro dell'istruzione avrebbe penalizzato le materie scientifiche nelle scuole riducendone le ore di insegnamento e quindi la dignità con effetti che il Paese paga tuttora, non solo nella ricerca ma di conseguenza nella economia e nella educazione generali dei giovani» (Lamberto Maffei).

Questa riflessione è utile per capire che nell'immediato dopoguerra italiano la situazione, per così dire, della cultura umanistica era forzosamente privilegiata rispetto a quella scientifica e continuava a sussistere, in modo pervicace, il tradizionale conflitto fra le due culture, così definite poi dall'inglese C. P. Snow nel suo celebre pamphlet tradotto in Italia nel 1964. Egli teorizzò come inevitabile la frattura tra il sapere umanistico e quello scientifico, l'unico motore indispensabile quest'ultimo per attivare, secondo Snow, il processo di industrializzazione avvenuto, nel lungo periodo, in Europa, come leggiamo nell'articolo intitolato *La prima e la seconda rivoluzione industriale* che bene caratterizza la prima sezione della antologia e che fu scritto per «*Civiltà delle Macchine*» da Norbert Wiener (1894-1964), celebre matematico statunitense, cui si deve la coniazione del termine cibernetica.

La tesi di Snow fu divulgata, discussa, ma anche contestata a distanza di anni dopo la conclusa esperienza di Sinisgalli in «*Civiltà delle Macchine*», ma si deve tener presente che quest'ultimo era stato invece ben determinato a coinvolgere gli esponenti più autorevoli della cultura italiana sia quella del versante umanistico sia quella del versante scientifico, perché era indispensabile che facessero conoscere tutti insieme le fatiche umanamente debilitanti imposte dal ritmo accelerato del lavoro nelle fabbriche, sorte numerose in una società industriale. A riprova di ciò è sufficiente citare la testimonianza di un famoso letterato, già responsabile della politica culturale dell'azienda di Olivetti, Geno Pampaloni (1918-2001) il cui articolo, del marzo 1953 in «*Civiltà delle Macchine*» intitolato *La fabbrica, casa dell'uomo* era sottoposto all'attenzione del lettore con questo illuminante preambolo: «Bisognerebbe innanzitutto - scriveva Simone Weil a conclusione delle sue esperienze di officina - che gli specialisti, gli ingegneri e gli altri, fossero sufficientemente preoccupati non solo di costruire oggetti, ma di non distruggere uomini».

Dalla seconda sezione intitolata *Fabbriche*, che comprende l'articolo di Pampaloni, passiamo alla terza sezione intitolata *Formazione*, ma dobbiamo continuare a presentare il nostro volume indotti soltanto a sviluppare alcuni accenni sommari. Ora prendiamo a considerare ciò che ci sembra più significativo in quest'ultima sezione: il problema della formazione tecnica e professionale non soltanto delle maestranze delle fabbriche ma anche del

personale preposto alla responsabilità dei più alti livelli direttivi. Questo problema rinviava, in quegli anni Cinquanta, ad una fondamentale ristrutturazione, soprattutto in prospettiva tecnico-scientifica, dell'insegnamento medio e universitario italiano a tutt'oggi solo in parte realizzato ma sollecitato fin da allora da quanto diceva nel suo articolo (L'insegnamento superiore e la crisi dell'istruzione) del settembre 1957 il disegnatore industriale argentino Tomás Maldonado. Questa riflessione aiuta a capire come fosse urgente il tema della formazione scolastica, proprio essenziale nel momento di passaggio da un paese contadino, come era stata l'Italia fino ad allora, ad un paese di avviato sviluppo industriale. Prendendo spunto da quanto abbiamo appena detto, si può affermare che ogni singola sezione di Civiltà del Miracolo è caratterizzata da un tema preminente, suggerito dal titolo dato alla stessa sezione. Nella quarta e penultima sezione (Industria e territorio) infatti il tema preminente è quello che auspica l'indispensabile industrializzazione dei poveri territori dell'Italia meridionale, come leggiamo nell'articolo dello stesso Giuseppe Luraghi, direttore di Finmeccanica (Il Sud non chiede elemosine). A rinforzare la necessaria attuazione di questa svolta epocale, sia sociale sia economica, era intanto già avviata la costruzione della Autostrada del Sole, che avrebbe congiunto l'Italia del Nord con l'Italia del Sud con l'aiuto di uno straordinario apparato di macchine, di cui parla Alberto Mondini nel suo articolo (La più ardua autostrada del mondo) del marzo 1958, nel quale così scrive: «... nel tratto da Bologna a Firenze l'Appennino offre difficoltà asperissime: le squadre attaccano la montagna con le mine e le macchine. In una opera che riassume le più belle tradizioni nostre di costruttori di strade e di ponti, con l'impiego di mezzi modernissimi, per la prima volta siamo arrivati a non improvvisare».

Nella quinta sezione di Civiltà del Miracolo intitolata Design c'è un articolo del 1957 del noto critico d'arte Gillo Dorfles collaboratore di «Civiltà delle Macchine», di cui riportiamo il brano seguente: «L'Industrial Design (ma abituiamoci a dire "Disegno Industriale") si trova, oggi in Italia, in una condizione brillante e precaria, giovane d'anni, privo di scuole, ignorato e trascurato (forse per sua fortuna), dalle accademie, dalle università, dalle stesse industrie, è riuscito però, nel volgere di pochi anni, ad acquistare una notevole reputazione nel mondo. Una reputazione e un prestigio di cui gli stessi italiani non sono del tutto coscienti». Lo dichiarava altrove lo stesso Dorfles assieme ad altri studiosi di comprovata autorevolezza, e si può dunque ripetere che fu appunto merito anche di «Civiltà delle Macchine» se il design trovò una importante affermazione nel mondo della produzione industriale italiana.

Tramite la propria strategia editoriale e divulgativa Sinisgalli per la sua rivista ebbe a disposizione collaboratori convinti e determinati a potenziare le affermazioni del design presso la comunità scientifica italiana, che sviluppò per l'industria l'ideazione e progettazione di oggetti d'uso con il requisito della funzionalità, dell'economia, dello stile ed anche del gusto, per cui si è arrivati a parlare, negli anni Cinquanta, di «bel design italiano». In proposito è stato scritto: «il design, per definizione, è legato al mondo della macchina e della produzione in serie, e dunque dell'industria, ed è evidente che solo il proficuo incontro tra il talento

di un progettista e la lungimiranza di un produttore poteva attivare la complessa fenomenologia dell'industrial design» (Antonio D'Auria).

Sempre nella sezione Design di Civiltà del Miracolo un articolo è dedicato al celebre designer Marcello Nizzoli (1887-1969), ma non si può dimenticare il successo del design italiano e ne è testimonianza almeno quella della Olivettiana macchina da scrivere Lettera 22 portatile (1950). Nell'ambito del design architettonico non si dice nulla di nuovo nel fare riferimento alle abitazioni per i dipendenti Olivetti a Ivrea (1952-53) ed anche al palazzo adibito agli uffici ENI a San Donato Milanese, di cui si fece promotore Enrico Mattei (1956-58).

Intanto va tenuto presente che nel 1956 si registrò il passaggio di proprietà di «Civiltà delle Macchine» dalla Finmeccanica all'IRI, il cui presidente, nel secondo numero del 1957 della rivista, preannunciò quella che sarebbe stata, da allora in poi, la mutata, per così dire, natura della rivista di Sinisgalli. Così egli si espresse a proposito dei futuri numeri di «Civiltà delle Macchine»: «Sarà inoltre distribuita una pubblicazione con tutti i dati relativi ai vari settori dell'IRI, perché sia facile per tutti seguire l'attività finanziaria dell'Istituto e lo sviluppo dei servizi e della produzione di cui l'IRI ha la responsabilità nell'economia del paese. 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 ed 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».

Dal numero di maggio-luglio del 1958 Sinisgalli lasciò la guida del periodico, evidentemente perché capì benissimo che la sua rivista sarebbe diventata niente altro che un bollettino interno delle varie aziende statali, aggiornato e puntuale fin che si voleva sui molteplici aspetti della produzione e del lavoro delle fabbriche, ma «Civiltà delle Macchine non sarebbe più stata quello strumento che 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 una testimonianza pubblicata sul «Mattino» di Napoli del 10 giugno 1978 così Sinisgalli volle ricordare la sua rivista: «Nessun numero della Rivista finì mai nel cestino: la maggior parte degli abbonati (si stampavano 10 mila copie spedite in omaggio in tutto il mondo ai delegati, ai corrispondenti, ai soci, ai clienti delle Aziende del gruppo) faceva rilegare i sei numeri annuali della pubblicazione la facciata, vale a dire la copertina, ebbero cure particolari. [...] Il giornalismo deve qualcosa a «Civiltà delle Macchine»; deve qualcosa anche la cultura che è insieme capitale di idee e capitale di immagini».

Umberto Casari



sinergie
italian journal of management

ISSN 0393-5108
DOI 10.7433/s97.2015.20
pp. 327-331

