La «Civiltà delle Macchine» di Leonardo Sinisgalli

un saggio di Gian Italo Bischi

La rivista aziendale «Civiltà delle Macchine», nei 31 numeri usciti fra il 1953 e il 1958 sotto la direzione del poeta-ingegnere Leonardo Sinisgalli, è riuscita a comunicare l'importanza della compenetrazione dei saperi, non solo quelli delle 'due culture', umanistica e scientifica, ma anche quelli connessi col progresso tecnologico e l'organizzazione industriale. Questo approccio innovativo includeva sia visite di poeti, scrittori e artisti agli impianti industriali, per descriverli attraverso le lenti delle loro arti, sia lettere aperte al direttore dove intellettuali del calibro di Ungaretti, Gadda, Bo, Buzzati e altri hanno proposto una nuova etica e poetica della tecnologia e della produzione industriale in un paese che in quegli anni stava transitando da una economia prevalentemente agricola a quella di una moderna potenza industriale.

1. *Introduzione*

Il primo numero di «Civiltà delle Macchine», la rivista di Finmeccanica voluta dal manager-letterato milanese Giuseppe Luraghi (1905-1991)[1] e affidata al poliedrico poeta-ingegnere lucano Leonardo Sinisgalli (1908-1981)[2], esce nel gennaio 1953 con una copertina che riproduce 25 schizzi di Leonardo da Vinci sul volo degli uccelli e coloratissime tavole dipinte che accompagnano gli articoli. Per Sinisgalli non era la prima esperienza come direttore di una rivista aziendale, era stato co-direttore della rivista «Pirelli» negli anni immediatamente precedenti, sempre su incarico di Luraghi, e aveva svolto attività nel settore della pubblicità presso la ditta Linoleum (dove tra le altre cose contribuiva alla redazione della rivista aziendale «Edilizia moderna») e poi come dirigente dell'ufficio pubblicità della Olivetti. Forte anche degli innumerevoli contatti con diversi ambienti culturali, nonostante l'esiguità di mezzi e

[1] Luraghi è stato un grande dirigente d'azienda, nonché editore e scrittore. Noto principalmente per essere stato presidente dell'Alfa Romeo, ricoprì incarichi di rilievo in altre aziende tra cui Pirelli, Lanerossi e Finmeccanica. All'attività di dirigente Luraghi aggiungeva quella di direttore della casa editrice Meridiana, attiva dal 1947 al 1956.

[2] Laureato in ingegneria e affermato poeta, fra gli anni '50 e '70 Sinisgalli è chiamato a lavorare per i principali gruppi industriali italiani: a fianco di Adriano Olivetti, poi alla Pirelli e Finmeccanica con Luraghi, poi con Enrico Mattei all'ENI, fino alla Bassetti e Alitalia come responsabile di immagine e comunicazione. Si vedano ad esempio G.I. Bischi e P. Nastasi (a cura di), *Un 'Leonardo' del Novecento: Leonardo Sinisgalli (1908-1981)*, PRISTEM/Storia 23-24, Centro PRISTEM, Milano 2009; B. Russo, *Il labirinto di Leonardo Sinisgalli*, Quaderni della Fondazione Leonardo Sinisgalli, Montemurro 2022, 2 voll.

persone (un solo redattore – il fratello Vincenzo – due segretarie e un fattorino), con «Civiltà delle Macchine» Sinisgalli riuscì a creare una rivista di ampio respiro tematico e raffinata dal punto di vista grafico. Per la varietà degli argomenti trattati in ciascun numero, «Civiltà delle Macchine» non attinse i suoi lettori solo dal ristretto novero degli operatori dell'industria, né dalla cerchia degli intellettuali in senso stretto, ma poté godere dell'apprezzamento di un vasto pubblico di lettori provenienti da ambienti culturali eterogenei. Insomma, «Civiltà delle Macchine» è riuscita a superare i limiti di una rivista aziendale per trasformarsi in efficace strumento di divulgazione culturale e in un potente veicolo di rinnovamento nel settore della comunicazione[3]. A pittori, poeti, scrittori e uomini di cultura Sinisgalli chiese di andare nelle fabbriche e nei cantieri della Finmeccanica per documentare con articoli, disegni e inchieste le impressioni ricavate da tali visite. L'immagine che ne scaturisce è più umana e serena di quella fornita dalla 'letteratura di fabbrica'[4] già abbondante in quel periodo (da Calvino a Ottieri fino a Bigiaretti, Bianciardi e Volponi), 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 termina col secondo numero del 1958, dopo che nel 1957 la Finmeccanica era passata all'Iri) ci restituiscono un'immagine significativa dell'Italia degli anni '50 e suggeriscono utili confronti con quella di oggi[5]. Molti dei problemi delineati in quelle pagine sono ancora attuali, e molte delle speranze e realizzazioni di quel periodo (dalla grande industria ai primati italiani nella cultura mondiale, dalla ricerca scientifica e tecnologica fino a poesia, letteratura e cinema) sembrano ormai tramontate. Gli spunti che ancora oggi offre la lettura della rivista sono innumerevoli e vanno dal connubio fra arte, poesia e produzione industriale, al rapporto con nuove tecnologie, alla questione della 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 Pacioli, da Volterra a Levi-Civita e Picone, da Galois a Severi e 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, spingendosi fino alla cibernetica e la nascente rivoluzione informatica; si parla dei problemi della scuola, della formazione dei tecnici e del necessario elevamento 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

[3] Si veda anche G.I. Bischi, *Arte, Scienza e Industria nelle riviste di Sinisgalli e Luraghi*, parte prima in «ArteScienza», 1, settembre 2014, pp. 53-70, parte seconda in «ArteScienza», 2, dicembre 2014, pp. 65-82.

[4] Si veda G. Bigatti e G. Lupo, *Fabbrica di carta*, Laterza, Bari 2013.

[5] G.I. Bischi, L. Curcio, P. Nastasi (a cura di), *Civiltà del Miracolo*, Egea, Milano 2014.

nei processi produttivi artisti, poeti, intellettuali e scienziati. Ha ampio spazio l'*industrial design* attraverso articoli di Banham, Dorfles, Argan, Munari e 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, persino templi che celebrano l'ingegno dell'uomo quando Sinisgalli scrive «io entro in una fabbrica a capo scoperto come si entra in una basilica, e guardo i movimenti degli uomini e dei congegni come si guarda un rito»[6] e «quando gli operai avevano abbandonato i reparti mi piaceva andare a trovare le macchine in riposo, di coglierle nella loro stanchezza»[7].

2. *Un ponte fra le due culture (anzi tre)*

La stagione delle riviste aziendali (o *house organ*[8]) negli anni '50 e '60, gli anni del miracolo economico italiano, ha segnato un decisivo passo avanti nella mediazione tra i linguaggi, nell'ambito di quel progetto a cui si dà talvolta il nome di cultura politecnica[9]. Ideate come veicoli pubblicitari o bollettini per la comunicazione interna nelle aziende, esse sono riuscite a diventare un luogo di scambio e integrazione tra umanesimo, scienza e tecnica, opponendosi a ciò che in quegli stessi anni affermava Charles P. Snow nel suo celebre saggio intitolato *Le due culture* (1959). Infatti queste riviste ospitavano nelle loro pagine contributi di autori provenienti da discipline diverse, sia di impronta scientifica che artistica: scrittori, poeti, pittori, architetti, storici, filosofi, scienziati, che affrontavano temi tipici delle loro specializzazioni ma anche di carattere più ampio e generale, spesso legati ai fenomeni della modernità, della produzione, i progressi della tecnologia e le trasformazioni sociali connesse. Il vero obiettivo, già chiaramente delineato da scrittori del calibro di Primo Levi, Italo Calvino ed Elio Vittorini, era quello di colmare il fossato che si era aperto tra i letterati e il mondo della scienza e della tecnica.

Sinisgalli era consapevole del ritardo che i letterati manifestavano nei confronti delle conquiste tecnologiche e, nell'impostare il programma, si pose l'obiettivo di ricucire lo strappo. Ce lo ricorda egli stesso in un'intervista a Ferdinando Camon, che risale al 1965:

> L'inverno del 1953 quando misi a fuoco il progetto di «Civiltà delle Macchine» [...] la cultura dell'Occidente era rimasta incredibilmente arretrata e scettica nei confronti della tecnica, dell'ingegneria. Voglio dire che erano sfuggite

[6] L. Sinisgalli, *L'operaio e la macchina*, in «Pirelli», marzo-aprile 1949.
[7] L. Sinisgalli *Ritratti di macchine*, Edizioni di via Letizia, 1937, poi confluito in *Furor Mathematicus*, Mondadori, Milano 1950 (si veda anche la nuova edizione Mondadori, Milano 2019),
[8] L'elenco completo è su *www.houseorgan.net*
[9] G. Lupo, *Sinisgalli e la cultura utopica degli anni Trenta,* Vita e Pensiero, Milano 1996, oppure G. Lupo, *Vittorini politecnico*, Franco Angeli, Milano 2011.

> alla cultura le scoperte di Archimede e di Leonardo, di Cardano e di Galilei, di Newton e di Einstein. Io volevo sfondare le porte dei laboratori, delle specole, delle celle. Mi ero convinto che c'è una simbiosi tra intelletto e istinto, tra ragione e passione, tra reale e immaginario. Ch'era urgente tentare una commistione, un innesto, anche a costo di sacrificare la purezza»[10].

Prima ancora del saggio di Snow, «Civiltà delle Macchine» propone un progetto culturale assai ambizioso, un paradigma nel quale Sinisgalli, operando sul difficile terreno della contaminazione culturale, propone non solo di fondere e compenetrare, ma addirittura di ibridare e fecondare i diversi saperi, anche quelli in apparenza lontani.

Sinisgalli è la persona ideale per portare avanti questo programma. Noto soprattutto come poeta, è considerato 'uomo delle due culture', chiamato spesso il poeta-ingegnere essendo laureato in ingegneria e avendo lavorato al servizio della grande industria. Nato nel 1908 a Montemurro in Basilicata, trascorre la giovinezza attratto dal lavoro degli artigiani e si appassiona alla poesia e alla matematica: «Non riuscivo proprio a vederci chiaro nella mia vocazione. Mi pareva di avere due teste»[11], scriverà ricordando la sua infanzia. In realtà dovremmo parlare delle 'molte teste' di Leonardo Sinisgalli, in quanto si è dedicato a tante diverse attività esprimendo in ciascuna punti di vista originali e profondi proprio perché in grado di cogliere creative connessioni interdisciplinari, tanto che è stato anche definito un 'hub' nella cultura italiana del Novecento[12], ovvero un punto di connessione fra settori e personaggi della cultura in apparenza lontani fra loro: arte e tecnica, poesia e industria, innovazione e tradizione, fino a diventare un simbolo della grande industria italiana degli anni del boom economico, contribuendo a diffondere in tutto il mondo il fascino (talvolta persino il culto) dello stile italiano.

Dopo essersi iscritto al corso di laurea in Matematica a Roma, si laurea in Ingegneria Industriale nel 1931. Nel periodo romano frequenta le lezioni di un gruppo eccellente di docenti: Guido Castelnuovo, Tullio Levi-Civita, Enrico Fermi, Francesco Severi e il giovane Luigi Fantappié, allora assistente di Severi[13]. Ma continua anche a frequentare poeti e pittori, sia durante gli studi universitari sia dopo la laurea quando si trasferisce a Milano, dove entra in contatto con Edoardo Persico e un gruppo di architetti e urbanisti che offrono un terreno di confronto per poeti, filosofi e pittori che immaginano nuovi stili di vita e una diversa società. Dopo un breve periodo in Umbria nella Società del Linoleum, viene assunto dalla Olivetti a Milano. Questo incarico diventa un trampolino di lancio per Sinisgalli verso la grande industria: dalla Pirelli alla Finmeccanica, fino all'ENI di Mattei, la Bassetti, l'Alitalia.

Nel contempo è anche ideatore e conduttore del primo programma culturale di successo della RAI (*Il teatro dell'usignolo*, in cui abbina poesia e musica); si cimenta poi come documentarista vincendo per due volte il Leone d'argento alla mostra del cinema di Venezia;

[10] R. Aymone (e altri autori), *Conversazioni sinisgalliane. Interviste, dialoghi e testimonianze*, Quaderni della Fondazione Leonardo Sinisgalli, 2, Villa D'Agri 2016.

[11] L. Sinisgalli, *Le ossa di Sergio Corazzini,* in Id., *Un disegno di Scipione e altri racconti*, Mondadori, Milano 1975.

[12] G.I. Bischi e P. Nastasi (2009), *op. cit*.

[13] G.I. Bischi, L. Curcio, *La matematica secondo Sinisgalli*, Quaderni della Fondazione Leonardo Sinisgalli, 3, Villa D'Agri 2017.

si occupa di pubblicità proponendo alcuni degli slogan che hanno caratterizzato i prodotti dell'industria italiana (dalla celebre rosa nel calamaio come simbolo delle macchine da scrivere Olivetti allo slogan 'Camminate Pirelli' o 'Giulia, l'ha disegnata il vento'); cura grandi allestimenti per gallerie e padiglioni espositivi, diventa critico d'arte e pittore, cura edizioni d'arte e organizza importanti mostre. Si distingue inoltre per i suoi scritti di architettura e urbanistica sulle maggiori riviste di settore, che hanno ispirato generazioni di architetti e esperti di design industriale. Diventa così un'icona dell'industria italiana negli anni del miracolo economico, in quanto attraverso le sue riviste e campagne pubblicitarie diffonde quel magico e fecondo connubio fra letteratura, arte, produzione e design che contribuirà a creare una nuova estetica e una poetica per la transizione dell'Italia da paese agricolo a potenza industriale. Unendo tradizione e innovazione, arte e scienza, poesia e tecnologia, realtà e immaginazione, sogno e utopia, favorisce la ripartenza di una nazione che era rimasta bloccata dagli anni del fascismo e che doveva risollevarsi da una rovinosa guerra.

Leggere oggi di un poeta conteso dai principali gruppi industriali italiani sembra qualcosa di inimmaginabile (e non fu l'unico caso, si pensi alle analoghe esperienze del poeta e scrittore urbinate Paolo Volponi che fra gli anni '60 e '70 gravita fra Olivetti e Fiat).

Lo stesso Sinisgalli, in un articolo sul quotidiano «Il Mattino» del 10 giugno 1978, ci ricorda che «Civiltà delle Macchine» negli anni della sua direzione riuscì a far confluire gli interessi umanistici e le nuove frontiere della scienza e della tecnologia, e «fu letta dai giovani delle università, dei politecnici, delle accademie. Fin dai primi numeri si cominciò a parlare di elettronica e delle sue applicazioni, di cibernetica, di missilistica, di astronautica».

Nata quindi per rispondere a esigenze pubblicitarie, è invece riuscita a realizzare un felice dialogo tra le 'due culture', umanistica e scientifica, e a far dialogare queste con una terza cultura, quella tecnica e industriale, che apparentemente risultava ancora più lontana sia dall'una che dall'altra. Un'idea in linea, ma forse ancor più avanzata, rispetto allo spirito che animava «Il Politecnico» di Calvino e Vittorini, partendo comunque dal Rinascimento, avendo preso Leonardo da Vinci come nume tutelare e riferimento culturale, come testimoniato dalla copertina del primo numero e dai numerosi articoli presenti nei numeri della rivista[14].

L'idea di avvicinare gli intellettuali a quella terza cultura rappresentata dalla tecnica e dalle sue applicazioni industriali si realizza nel momento in cui poeti e pittori si mettono in viaggio per visitare le macchine: Salvatore Quasimodo e Domenico Cantatore si recano alle officine S. Eustacchio di Brescia, Giorgio Caproni e Renzo Vespignani ai cantieri navali dell'Ansaldo a Genova e, successivamente, alla centrale idroelettrica di Galleto-Papigno, Libero De Libero all'Aerfer di Napoli, Michele Prisco alla Fabbrica Metalmeccanica Italiana, Franco Gentilini alle Industrie Siderurgiche di Cornigliano, Orfeo Tamburi alla Centrale di Meudon, Mafai agli stabilimenti siderurgici di Pozzuoli[15].

[14] Si vedano, ad esempio, gli articoli di V. Somenzi, *Leonardo restituito*, 1, 1953 pp. 66-69; G. Canestrini, *Il quattrocento e le macchine*, 3, 1954, pp. 16-18, P. Portoghesi, *Un nuovo Leonardo*, 6, 1954 pp. 24-26; V. Somenzi, *La ricostruzione delle macchine leonardesche*, 1, 1955, pp. 25-29; P. Portoghesi, *I disegni tecnici di Leonardo*, 1, 1955, pp. 30-48; G. Castelfranco, *Il canale Firenze-mare nei progetti di Leonardo*, 3, 1955, pp. 56-58.

[15] Si veda l'antologia curata da G. Lupo e G. Lacorazza, *L'anima meccanica. Le visite in fabbrica di Civiltà delle Macchine (1953-1957)*, Avagliano Editore, Roma 2008.

Al primo contatto, i nuovi arrivati si sentono come messi fuori gioco da ruote e pulegge, di cui non conoscono alcun segno decodificatore. Spesso sono affascinati da una inusuale cadenza, che fa dichiarare a un meravigliato Giorgio Caproni: «Al suono di tali e incomprensibili parole, anch'esse facenti parte del cantiere [...] di colpo mi convinsi una volta di più come anche le macchine siano vocaboli, linguaggio, utensili altrettanto perfetti e perciò belli, nella loro esatta funzionalità, quanto i carmi e le architetture»[16], a cui fa eco Sinisgalli in un articolo apparso sul primo numero della rivista:

> Io penso che un sonetto sia un meccanismo, una costruzione perfetta, in cui non si ammira soltanto l'abilità, la chiusura di un pensiero compiuto, di una sequenza di immagini entro un numero definito. Nel sonetto c'è molto di più di quello che c'è scritto. E in una macchina c'è molto di più di quello che è disegnato. Sono forse entrambi dispositivi capaci di produrre energia e di trasformarla, di trasfigurarla[17].

3. *Caro Sinisgalli...*

Fin dal primo numero la rivista ospita discussioni e opinioni espresse dai maggiori intellettuali italiani nella forma di 'lettere aperte' al Direttore. Giuseppe Ungaretti, chiamato a redigere l'intervento inaugurale, esordisce con «Caro Sinisgalli, mi chiedi quali riflessioni mi vengono suggerite dal progresso moderno, irrefrenabile, della macchina. Tocca esso l'arte del poeta?» E la risposta non tarda ad arrivare: «La macchina racchiude in sé ritmo. Nella macchina s'attuano prodigi di metrica». La *Lettera* ha un andamento ambivalente: da un lato, si condivide l'entusiasmo verso un settore inesplorato del mondo; dall'altro, soprattutto nella parte conclusiva, si fa strada il dubbio che non siamo ancora del tutto preparati a coglierne in pieno la novità.

Alla *Lettera* ungarettiana fanno seguito nei numeri successivi diversi altri interventi, secondo il disegno programmatico di una rubrica posta ad apertura del periodico, come quelli di Carlo Emilio Gadda, Alberto Moravia, Giansiro Ferrata, Arturo Tofanelli, Giuseppe Luraghi ecc[18].

Un'interessante analisi è offerta dalla *Lettera* di Gadda, pubblicata sul secondo numero del 1953. Scomponendo il rapporto dell'uomo e la macchina secondo un ordine che segue l'evoluzione e la crescita di ogni individuo, dal bambino all'adulto, lo scrittore milanese si dichiara affascinato dall'«estensione dell'opera umana al di fuori delle possibilità ideologiche dell'uomo»; e tutto questo perché proprio l'uomo ha inserito «nella sua operazione storica

[16] G. Caproni, *Un poeta in visita ai cantieri dell'Ansaldo*, in «Civiltà delle Macchine», 1, 1953, pp. 27-30.
[17] L. Sinisgalli, *Calder scultore ingegnoso*, in «Civiltà delle Macchine», 1, 1953, pp. 39-40.
[18] Per i testi riportati, cfr C.E. Gadda, *Lettera*, 2, 1953, pp. 11-12; A. Moravia, *Lettera*, 3, 1953, p. 11; G. Ferrata, *Lettera*, 4, 1953, p. 11; A. Tofanelli, *Lettera*, 5, 1953, p. 11; G.E. Luraghi, *Lettera*, 1, 1954, p. 11; S. Solmi, *Un'ombra sulla Civiltà delle Macchine*, 5, 1954, pp. 11-13.

[...] una energia extraumana». Alla luce di queste ultime parole assume valore l'ipotesi di una concordia nuova che sarebbe dovuta sorgere tra scienza e arte se, anziché diventare fonte di inquietudini, la distanza con le macchine fosse stata ridotta.

Spesso si tratta di testi destinati a registrare una situazione di disagio. Scrive Tofanelli:

> Caro Sinisgalli, non c'è dubbio che la macchina è l'invincibile protagonista del nostro e dei secoli futuri e che il suo moltiplicarsi e superarsi in tempi addirittura irrilevanti [...] ha insieme al meraviglioso qualcosa di raccapricciante e di diabolico [...] ma in verità nessuno può sperare di giustificare la propria incertezza cercando attenuanti nella filosofia dello sterminio, dettata dall'incalzare del progresso meccanico.

Tofanelli assolve la tecnologia da ogni responsabilità negativa nei confronti dell'epoca moderna, ma non nega, benché ci si trovi ancora agli inizi del processo di sviluppo economico e industriale, che l'uomo sia già preda di crisi identitarie.

Talvolta le risposte fornite dagli intellettuali che parlano delle macchine denotano un atteggiamento duplice: c'è chi glorifica incondizionatamente le nuove scoperte (come fecero i futuristi agli albori del Novecento) e c'è chi invece ritrova in esse le tracce di una presenza mostruosa. «Alla noiosa polemica apertasi alla fine dell'Ottocento contro il mondo delle macchine intese come mondo del demonio, come immagine dell'inferno attuale» – scrive Carlo Bo in un articolo del 1955 – «corrisponde esattamente la polemica attiva, l'esaltazione della letteratura che nel nostro secolo ha esaltato le macchine come simbolo della liberazione dell'uomo»[19].

Le opinioni di Bo sottolineano le diverse chiavi di lettura, da cui scaturisce il dibattito nella cultura del Novecento, e segnano il punto di approdo delle questioni che la rivista pone in evidenza. Non a caso, sulle medesime posizioni si attesta anche la *Lettera* di Sergio Solmi, che sembra fare il consuntivo degli anni in cui Sinisgalli rimane alla guida del periodico, cogliendone gli aspetti più originali.

> Non si può [...] pretendere che l'artista si trasformi in scienziato, o viceversa. Ma che scrittori descrivano officine, che pittori dipingano macchine, che filosofi si pongano i problemi della cibernetica, o quelli dell'automazione, non è certo un fatto privo di conseguenze. È la scienza che, dal chiuso ambito degli specialisti, entra nella coscienza e nella storia comune. Insomma, mi pare che con «Civiltà delle Macchine» sia stato gettato un ardito ponte fra due grandi territori dello spirito contemporaneo.[20]

Un'analisi superficiale potrebbe suggerire delle analogie fra «Civiltà delle Macchine» e il manifesto marinettiano di inizio Novecento. In realtà lo stesso Solmi nota che «Il futurismo avvertì, in confuso, certi aspetti dell'epoca imminente, ma si esaurì in una facile esalta-

[19] C. Bo, *Il poeta e la macchina*, in «Civiltà delle Macchine», 1, 1955, pp. 16-17.
[20] S. Solmi, *Una lettera di Sergio Solmi*, in «Civiltà delle Macchine», 1957, 3, p. 78.

zione del nuovo». Al contrario, in «Civiltà delle Macchine» la scienza, «dal chiuso ambito degli specialisti, entra nella coscienza e nella storia comune»[21].

La natura della rivista e la sua qualificazione sono l'oggetto di una lettera dello scrittore Dino Buzzati a Leonardo Sinisgalli, dove scrive:

«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 «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[22].

Sulla base di questo progetto si rivela l'originalità del periodico sinisgalliano rispetto alle esperienze dei primi del Novecento, che puntavano soprattutto sull'aspetto estetico delle invenzioni tecnologiche. E, per quanto sembri paradossale, il compito di distanziare la rivista dal movimento marinettiano spetta a Gadda, che nel formulare un ritratto di chi è completamente immerso nella civiltà macchinista (l'ingegnere che elabora e realizza progetti), nella già citata *Lettera* ne ritrae fisionomia e carattere non secondo i criteri di «un eroe d'annunziesco intento a rimirar sé del continuo dentro allo specchio della propria esasperata vanità». Più emblematica risulta l'opinione di Giorgio De Santillana, fisico e docente di storia e filosofia della scienza all'MIT di Boston, uno dei maggiori riferimenti culturali di Italo Calvino, il quale individua i segni che contraddistinguono il cittadino di questo nuovo mondo in chi vive all'ombra d'un così gran mito che «aveva preso forma presso quello strano personaggio dedaleo» che fu Leonardo da Vinci[23].

Ancora una volta, dunque, il richiamo al Leonardo rinascimentale che diventa sinonimo di un progetto culturale che intende rivisitare i grandi miti della scienza, tanto quelli del passato (da Archimede a Galilei), quanto le figure di spicco nella scienza italiana di quegli anni, che Sinisgalli ha potuto conoscere nelle sue esperienze universitarie[24], come Levi-Civita,

[21] *Ibidem*.
[22] D. Buzzati *Lettera,* in «Civiltà delle Macchine», IV, 1, gennaio-febbraio 1956, p. 78.
[23] G. De Santillana, *I miti della scienza*, in «Civiltà delle Macchine», 5, 1953, p. 11.
[24] G.I. Bischi, *I furori matematici di Leonardo Sinisgalli*, in A. Casadei, Fr Fedi, A. Nacinovich, A. Torre (a cura di), «Letteratura e Scienze», Atti del XXIII Congresso dell'ADI-Associazione degli Italianisti

Severi, Fantappiè, Castelnuovo, Volterra, cui la rivista dedica una serie di profili[25]. In realtà sono molti i tratti della biografia sinisgalliana che riaffiorano nelle pagine della rivista, riguardanti i rapporti con la matematica ed il passaggio alla poesia, «dalla sponda impervia alla riva fiorita»[26] di cui sono mirabile testimonianza le pagine del *Furor mathematicus* (1950)[27]. Ad esempio la presenza di pagine dedicate agli scienziati di via Panisperna, oltre alle pagine dedicate all'architettura e al design, forniscono elementi per percorrere la rivista come consuntivo della vicenda personale del suo direttore.

4. *Conclusioni*

Questo breve saggio ha analizzato come la rivista aziendale «Civiltà delle Macchine», negli anni della direzione del poeta-ingegnere Leonardo Sinisgalli, sia riuscita a comunicare sia agli addetti dell'industria sia agli intellettuali l'importanza della condivisione e compenetrazione dei saperi, non solo quelli delle cosiddette 'due culture', umanistica e scientifica, ma anche l'importanza di aprirsi al progresso tecnologico e l'organizzazione industriale; nello stesso tempo avvicinare tecnici e industriali ai concetti e ai maestri della scienza, dell'arte e della letteratura. In continuità con la rivista «Pirelli», di cui Sinisgalli era stato co-direttore negli anni immediatamente precedenti, «Civiltà delle Macchine» propone una nuova etica e poetica della produzione industriale in un paese che proprio in quegli anni stava transitando da una economia prevalentemente agricola e artigianale a quella di una moderna potenza industriale. Una trasformazione che Sinisgalli auspica attraverso una simbiosi fra tradizione e innovazione, tra intelletto e istinto, tra ragione e passione, tra realtà e utopia. Lo aveva anticipato nel 1951 dalle pagine della rivista «Pirelli»:

> 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, Carda-

(12-14 settembre 2019), Adi editore, Roma 2021.

[25] Si vedano su «Civiltà delle Macchine»: G. Krall, *Tullio Levi-Civita nella meccanica del suo tempo*, 4, 1953, pp. 33-37; *Tullio Levi-Civita e la relatività*, 6, 1953, pp. 42-48; *Vito Volterra, la matematica e la scienza del suo tempo*, 1, 1955, pp. 64-77; *Volterra e le istituzioni scientifiche italiane*, 3, 1955, pp. 23-25; B. Segre, *Severi al seggio di Einstein*, 2, 1957, pp. 90-92; A. Razzi, *Severi "en pantofles"*, 2, 1957, p. 93; L. Lauriola, *La teoria dei gruppi e i modelli di universo di Fantappié*, 4, 1958, pp. 72-75. Lo stesso Sinisgalli evoca, indirettamente, Castelnuovo nell'articolo *Postille cartesiane*, 1, 1954, p. 32.

[26] L. Sinisgalli, *Studenti poeti*, in Id., *Un disegno di Scipione e altri racconti*, Mondadori, Milano 1975; si veda anche G.I. Bischi, *Leonardo Sinisgalli tra sponda impervia e riva fiorita,* in P. Maroscia, C. Toffalori, F.S. Tortoriello, G. Vincenzi (a cura di), «*Matematica e letteratura*», UTET, Torino 2016.

[27] Si veda la recente edizione di *Furor Mathematicus* a cura di G.I. Bischi, Mondadori, Milano 2019.

> no e Della Porta e Galilei hanno sempre beneficiato di una simbiosi fruttuosissima tra la logica e la fantasia[28].

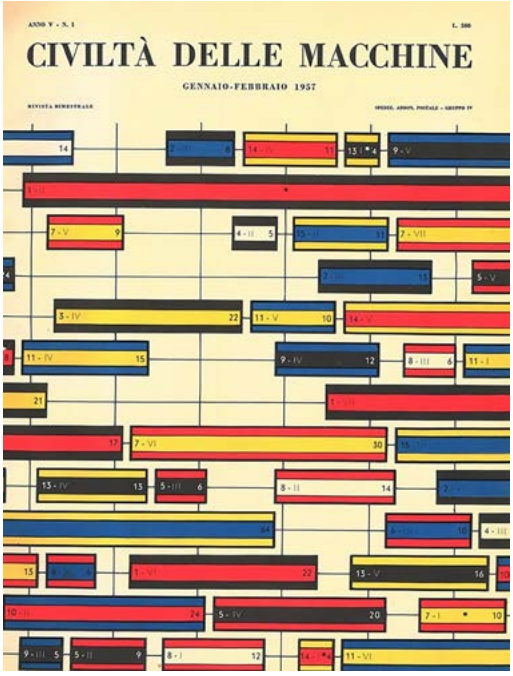
La sintesi di culture e esperienze realizzata da Sinisgalli ha fatto pensare a un personaggio del Rinascimento e, tra le figure del Rinascimento è sicuramente immediato, con un fin troppo semplice gioco di nomi, accostarlo a Leonardo da Vinci, l'uomo rinascimentale e poliedrico per eccellenza, a cui 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. 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 intellettuali 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.

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 dal fatto che il Presidente dell'IRI, l'on. Fascetti[29], nel secondo numero del 1957 della rivista[30] 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.
> Saranno cifre che all'interprete esperto denunceranno, nel movimento dei capitali e delle materie prime, nel progresso delle macchine e nell'incremento

[28] L. Sinisgalli, *Natura, calcolo e fantasia*, in «Pirelli», 3, 1951, pp. 54-55.
[29] Aldo Fascetti (1901-1960), deputato DC nella I legislatura, presidente dell'IRI dal 1956 al 1960.
[30] «Civiltà delle Macchine», V, 2, marzo-aprile 1957, p. 11.

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.



«Civiltà delle macchine», V, 1, gennaio-febbraio 1957

Un discorso 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.

Ringraziamenti

Ringrazio Salvatore Ritrovato per l'invito a scrivere questo saggio, Liliana Curcio, Giuseppe Lupo, Pietro Nastasi e Biagio Russo al cui lavoro e idee ho molto attinto oltre ad avere condiviso con loro opinioni ed esperienze legate al pianeta sinisgalliano.