L'opera di Giorgio Giorgetti

Teoria e storia

Come ha operato il marxismo nella ricerca dello studioso prematuramente scomparso

I diciannove saggi raccolti in *Capitalismo e agricoltura in Italia* (prefazione di Giorgio Mori, Ed. Riuniti, pagine XXVI 592, L. 8500) scritti tra il 1951 e il 1975, documentano ampiamente i due filoni della ricerca svolta dal compianto Giorgio Giorgetti: la riflessione sull'elaborazione marxiana, e l'analisi dei rapporti economico-sociali delle campagne toscane. Lo sviluppo di questo filone di ricerca è approdato ad una lucida e fondamentale ricostruzione dei contratti agrari nella storia dell'Italia moderna e contemporanea (*Contadini e proprietari nell'Italia moderna*, Torino, Einaudi, 1974). Di questi due filoni di ricerca il presente volume raccoglie contributi importanti, tra i quali basterà ricordare, tra i più noti, *Per una storia delle altrivellazioni leopoldine*, *Agricoltura e sviluppo capitalistico nella Toscana del '700*, la introduzione all'edizione, da lui curata, delle *Teorie sul plusvalore* di Marx, *I quaderni di Lenin sulla questione agraria*, la discussione del libro di J.C. Michaud.

Giustamente Mori nella prefazione ha richiamato l'attenzione sulla centralità e la «cruciale influenza» che la riflessione sull'opera di Marx ha svolto «nella produzione intellettuale e nella vita» di Giorgetti; e, aspetto certo non secondario, sul fatto che nel primo decennio del dopoguerra, nella ripresa non certo travolgente di studi sul marxismo, Giorgetti fu uno dei pochissimi storici a misurarsi, in forma diretta, con Marx e il marxismo. Consentendo con questa valutazione di fondo di Mori, a me pare che l'aspetto più significativo ed importante del volume — ciò che ne fa una celebrazione non rituale dell'anniversario della immatura scomparsa dell'Autore — sia nella nettezza con cui gli scritti qui raccolti contribuiscono ad individuare i nessi tra i due filoni di ricerca di Giorgetti e il senso della centralità della riflessione sull'opera marxiana. A me pare che il tema centrale ed unificante sia quello relativo al rapporto tra teoria e storia. Il fatto che questo nodo sia trattato sempre all'interno di ricostruzioni puntuali e di discussioni specifiche non toglie nulla alla sua centralità.

In Giorgetti è netto ed esplicito il rifiuto di due ipotesi: «una storiografia che.... teorizzando il rifiuto della teoria, è spesso solo cronologica ed empirica (ed esaurisce la ricerca nel suo pur indispensabile momento preliminare)», e le tesi — il riferimento critico è ad Althusser — «che paiono concepire il livello cronologico ed empirico come l'unico possibile della storiografia». Nel primo caso la storiografia non riesce ad affrancarsi dal materiale che deve dominare, ordinare ed interpretare (giungendo ad utilizzare, come nel caso della storia economica «tradizionale», categorie estesissime e generiche, frutto di «generalizzazioni puramente empiriche»); nel secondo caso si priva la storiografia di ogni capacità di effettiva conoscenza scientifica.

Il senso della riflessione di Giorgetti sull'opera marxiana è quello di superare ogni separazione o peggio contrapposizione tra teoria e storia per ribadirne invece la profonda unità. L'insistenza con cui, nell'ampio ed importante saggio introduttivo alla nuova edizione italiana del Libro IV del *Capitale*, sotto linea il significato non esterno della scelta marxiana del primato della trattazione logica su quella storica è molto limpida e netta: «Proprio per cogliere al di sotto dei dati empirici le differenze di forma, le tendenze generali, le leggi di sviluppo di una epoca storica, per non disperdersi nella miriade dei dati concreti e per poterne indicare scientificamente la connessione logica e storica, è indispensabile saper generalizzare, operare correttamente con l'astrazione».

La teoria, cioè, è «scienza della storia»: «Da questa analisi teorica, profondamente storica, deriva... la possibilità di una storiografia... capace di ricondurre gli avvenimenti, in ultima istanza, alla "connessione intima delle categorie economiche" e al la "struttura occulta del sistema economico borghese"». Il punto fondamentale su cui giustamente Giorgetti insiste molto — come è documentato peraltro dall'intera sua attività di ricerca — è l'individuazione della radice della storicità della teoria nelle categorie di rapporti sociali di produzione e di formazione economico sociale: le pagine dedicate alla discussione dell'opera di Kula, e particolarmente quelle relative ai caratteri del modello, sono molto illuminanti su questo punto (è appena il caso di accennare alle implicazioni critiche che tale impostazione comporta nei confronti del rapporto storiografia-econometria o sull'uso di categorie sociologiche).

Non è certo questa la sede per verificare il modo in cui questo nodo teoria-storia ha concretamente operato nella ricerca storiografica di Giorgetti. Basterà solo qui richiamare brevemente, a conferma di quanto detto in precedenza, la importanza del saggio del 1972, apparso su *Critica marxista*, che giustamente apre questo volume (*La rendita fondiaria capitalistica in Marx e i problemi dell'evoluzione agraria italiana*). L'importanza del saggio del 1972, al di là delle osservazioni puntuali che contiene, sta nella chiarezza con cui l'intreccio tra teoria e storia è proposto nel vivo di una riflessione storiografica, in rapporto cioè all'evoluzione delle campagne italiane, la cui «trasformazione capitalistica... si è verificata in forme tanto varie e complicate da scoraggiare qualsiasi tentativo di ricondurla a un unico schema». Il richiamo all'analisi marxiana delle varie forme di rendita fondiaria si combina con il problema dell'importanza e della possibilità di applicazione della categoria di «forma di transizione», che «non può essere isolata nella sua particolarità, ma deve necessariamente essere esaminata in connessione con la determinazione teorica dei due modi di produzione rispetto ai quali costituisce appunto una transizione».

La storia delle campagne italiane, cioè, nella sua estrema ricchezza, varietà, differenziazione e stratificazione è un terreno di verifica privilegiato — arduo, ma decisivo — della celebre indicazione marxiana: «in tutte le forme di società vi è una determinata produzione che decide del rango e della influenza di tutte le altre e i cui rapporti decidono perciò del rango e dell'influenza di tutti gli altri. E' una luce particolare che si effonde su tutti gli altri colori modificandoli nella loro particolarità» (*Introduzione del 1857*). In una prospettiva di questo tipo, l'analisi dei rapporti sociali nelle campagne — che ha costituito un tema di ricerca con cui si è cimentata nel dopoguerra un'intera generazione di storici, definendo su questa base il proprio rapporto con il movimento operaio — tende a porre al centro della riflessione e della ricerca storiografica la categoria di «formazione economico-sociale». In quale misura tale categoria teorica sia stata consapevolmente assunta come centrale ed in quale misura abbia operato è parte integrante di un'analisi ancora tutta da fare sul rapporto marxismo-storiografia nel secondo dopoguerra in Italia: è certo però che la ventenna le riflessione e produzione di Giorgetti costituisce, in questa prospettiva, un riferimento obbligato.

Franco De Felice

Una mostra a Prato

Pittura fiorentina del Seicento

La villa Medicea di Poggio a Caiano, presso Prato, ospiterà dall'11 giugno al 31 luglio — e dal 1° settembre al 16 ottobre — una mostra dedicata a «La Quadreria di don Lorenzo de' Medici», organizzata dalla Soprintendenza ai Beni artistici e storici di Firenze in collaborazione con l'Azienda autonoma di turismo di Prato.

L'esistenza di questa collezione personale del principe Lorenzo de' Medici (1599-1648), figlio del granduca Ferdinando I, è stata appurata solo recentemente, a seguito di sistematiche ricerche condotte sulla base dell'inventario manoscritto dei beni lasciato dallo stesso principe e di altre sue carte. La quadreria è stata ricostituita in gran parte, ad opera di Evelina Borea direttrice dell'ufficio ricerche presso la Soprintendenza ai Beni artistici e storici.

Si tratta di un eccezionale esempio di raccolta seicentesca di pittura, costituita da opere di artisti tra i più validi del tempo, come il Furini, Vincenzo Mannozzi, il Volterrano, Giovanni da San Giovanni, il Bilivert, Cesare e Vincenzo Dandini, Stefano della Bella.

Come Parigi affronta i problemi del traffico urbano

Una metropoli di pendolari

Un esercito di operai, impiegati, professionisti viaggia ogni giorno su uno dei metrò più moderni del mondo collegato a un servizio di treni e autobus - Il progressivo spopolamento dei quartieri e l'esodo verso i centri periferici hanno degradato la qualità della vita dei cittadini - Anche nella capitale francese l'azienda pubblica ha accumulato un enorme disavanzo che nel giro di qualche anno rischia di raddoppiare - Il centro storico vietato alle auto?

DALL'INVIATO

PARIGI — *Da Milano a Parigi l'aereo impiega meno di un'ora. Il volo che parte ogni mattina alle 8,15 da Linate ti deposita ad Orly — uno dei grandi scali della capitale francese; l'altro è il Charles De Gaulle, modernissimo e concepito per un'era spaziale — che sono passate le 9 da pochi minuti. Il tempo di raccogliere le idee e si è già arrivati. L'Europa sta proprio dentro un fazzoletto. Ma da Orly al centro di Parigi mi ci corrà un'ora e mezzo. Il taxi si muove quasi a passo d'uomo. «E' sempre così?» domando all'autista. «Quasi sempre» è la risposta.*

Le ore a Parigi sono tutte di punta. I boulevards, le strade che tagliano i vecchi quartieri testimoni di vicende gloriose che hanno segnato la nostra epoca in lungo e in largo, le piazze offrono spesso lo spettacolo di lunghe file di automezzi fermi. Basta un autocarro, qualche riparazione del manto stradale, la corsa veloce di un'autoambulanza che chiede la precedenza perché si formino paurosi ingorghi.

Parigi non è molto diversa da Milano, da Roma, da Napoli e dalle altre congestionate città italiane. Anche la capitale francese soffre la medesima malattia. Eppure Parigi vanta una delle più lunghe, moderne, razionali metropolitane del mondo. La sotterranea raggiunge quasi tutti i quartieri, spingendosi spesso sino alla estrema periferia. L'azienda che gestisce il trasporto pubblico è attivissima. Il programma di sviluppo della rete è ambizioso. Molto si è fatto per raccordare treno, autobus e metrò. In nessun'altra città forse i mezzi pubblici sono più veloci. Come mai allora, l'immagine che offrono le strade e le piazze di Parigi non è molto diversa da quella che si coglie dalle nostre parti? Lo stesso caos, il medesimo, sfiancante pendolarismo, un'uguale sensazione di impotenza sono gli aspetti che si afferrano con facilità: alle stazioni che smistano milioni di lavoratori in arrivo o in partenza; alle fermate della metropolitana; sugli affollati marciapiedi dei boulevards.

Dice una giovane commessa che lavora in un magazzino nei pressi di piazza dell'Opera: «Abito a Massy, un quartiere vicino ad Orly. Saranno forse 30-35 chilometri. Per essere sul posto di lavoro alle 9, debbo alzarmi alle cinque e mezzo. Un viaggio che mi costringe a prendere l'autobus, il treno e ad utilizzare due linee della metropolitana. Quindici minuti se ne vanno in autobus, 45 in treno, altri venti nella sotterranea. Dietro il banco devo restare in piedi per otto ore. Quando rifaccio lo stesso percorso la sera diretta a casa sono stanca morta. Desidero solo una cosa: di sedermi, di sdraiarmi, di dormire».

PARIGI — Un'immagine del traffico caotico sugli «Champs Elysées».

Con la giovane commessa, un esercito di operai, impiegati, funzionari dello Stato, professionisti si mette ogni mattina in viaggio. Nella grande Parigi che conta 10 milioni di abitanti, che ospita un francese su 10, che ha fabbriche, uffici, servizi quasi in ogni strada, che monopolizza addirittura alcune attività (le case editrici sono tutte qui), il pendolarismo viene vissuto da 8 abitanti su 10.

La gente che si sposta tende ad aumentare di anno in anno. Il centro si va piano piano scuotando. La ristrutturazione dei vecchi quartieri sospinge — come un po' in tutte le grandi città che vantano un centro storico — i settori più poveri della popolazione, che non possono pagarsi questo lavoro di restauro interno dei palazzi, verso la periferia. In quindici anni il cuore della capitale francese si è così alleggerito di mezzo milione di abitanti ma — ecco la contraddizione — esso pulsa a dosso ancora più freneticamente di prima. Via gli abitanti, sono restati gli uffici, i magazzini, i cinema, i teatri che richiamano una grande massa di gente.

Su due milioni di lavoratori che si affollano ogni giorno dentro la fitta rete che costituisce il tessuto economico della vecchia Parigi, un milioni almeno viene da fuori. L'esodo verso i quartieri periferici ha così spesso cambiato in peggio la vita dei parigini che, per guadagnarsi il pane e il companatico, sono costretti, dopo avere lasciato la vecchia residenza per la palazzina verde e cemento della banlieue, a ritornare sui loro passi. La casa fuori, il lavoro in centro. Una contraddizione che genera caos, che produce stress, che fa impazzire la gente dalla mattina alla sera. Nella città, che è passata da otto milioni e mezzo di abitanti (1962) a dieci milioni (1977), ogni intenzione programmatoria è stata umiliata. Gli interessi particolari e speculativi hanno avuto il sopravvento sulle esigenze di carattere generale.

Le cinque nuove città che sono state costruite nella cintura di Parigi per ospitare 120.000 persone danno forse la misura più precisa di questa clamorosa sconfitta. Dovevano rappresentare un grande polmone per la capitale: un nuovo modo di gestire l'esistenza; addirittura la proiezione della città futura che riassume tutti gli interessi; invece si sono ridotte quasi sempre a gestire solo il sonno di uomini e donne che, oltretutto, si devono alzare di buonora per essere al lavoro in tempo. A Cergy-Pontoise, per esempio, uno di questi cinque moderni agglomerati urbani, solo un abitante su due lavora sul posto. Si sono costruite le case senza preoccuparsi di verificare se c'erano fabbriche, uffici, servizi per tutti.

Il numero dei parigini che hanno la casa da una parte e il lavoro dall'altra tende così a crescere, rendendo più frenetici gli spostamenti dalla periferia al centro della città, da periferia a periferia. In questo disordine rischiano di affogare pure i trasporti parigini e gli sforzi che la azienda sta facendo per rendere fluido il traffico e per garantire costi sopportabili. «In quindici anni, mi dicono all'Humanité coloro che si sono occupati del problema, cambiamenti in meglio ci sono stati. E' fuor di dubbio. I problemi principali, però — costi d'esercizio, tariffe, velocità dei mezzi — restano tutti nella loro sostanza».

Per una corsa in metrò, il biglietto costa un franco e trenta che, al cambio, fanno 230 lire. Chi acquista un blocchetto da dieci, spende solo un franco, vale a dire 180 lire. Le facilitazioni che l'azienda offre sono molte. Da un anno è stata lanciata una vera e propria offensiva pubblicitaria per spingere i parigini a utilizzare il trasporto pubblico. Grandi manifesti illustrano, in ogni parte della città, i vantaggi della «carte orange», la carta arancione, che dà diritto all'uso illimitato di tutti i mezzi, di superficie e della sotterranea, entro zone delimitate. Le vecchie stazioni del metrò si stanno piano piano trasformando.

I convogli sono più moderni e più numerosi. L'attesa non si prolunga oltre i due, tre minuti. Qua e là, per un recente accordo con la direzione dell'azienda che gestisce i trasporti, orchestrine allietano i viaggiatori. Parigi ha teso insomma una fitta rete per convincere i suoi cittadini all'uso del trasporto pubblico: tariffe basse, facilitazioni, persino musica. Si vuole che sotto la gente si senta a proprio agio, come sui boulevards. Ma fino a quando l'azienda che gestisce questo servizio fondamentale potrà restare dentro una simile filosofia?

Un franco — vale a dire 180 lire — può sembrare molto per chi, in Italia, è abituato a viaggiare con 50, 100 o 150 lire al massimo, ma nella capitale francese è diverso. A Parigi la vita costa in media il doppio che a Milano e a Roma. Si è così determinato uno squilibrio fra il prezzo del trasporto pubblico e il costo di altri beni. Il responsabile dell'ufficio relazioni pubbliche dell'azienda ammette che le tariffe dovranno subire ritocchi.

Le perdite sono ingenti. La vendita dei biglietti e degli abbonamenti permette di coprire solo il 50 per cento delle spese. Per mettere in pari il bilancio bisognerebbe raddoppiare, per lo meno, le tariffe. Ma è una soluzione radicale che viene scartata, anche perché non si è certi del risultato. C'è sempre il pericolo che l'automobile si prenda una clamorosa e definitiva rivincita sul mezzo pubblico. Per adesso il deficit viene colmato con l'intervento dello Stato e il contributo che le industrie devono versare sulla base del numero dei loro dipendenti. Nella sostanza, è il contribuente che paga, attraverso questo giro, la differenza fra il prezzo del biglietto e il suo costo reale.

L'artificio comunque non rappresenta uno scudo sufficiente. Il disavanzo è in espansione. Ecco perché si pensa di utilizzare pure la leva tariffaria per attenuarlo. Il piano di sviluppo e di rammodernamento della rete prevede, nel quinquennio, aumenti fra il 60 e il 120 per cento. Nel 1981, se le previsioni saranno rispettate, una corsa in metrò costerà a Parigi 400 lire. E' solo una indicazione che si inquadra però alla perfezione nel clima generale.

Il problema dei servizi pubblici è fonte di tensioni anche in Francia. Dal primo aprile sono stati aumentati il gas, l'energia elettrica, i telefoni, i treni. Tutte le gestioni lamentano passivi sempre più grossi. L'inflazione, che sembrava alla fine del '76 quasi domata, ha ripreso a galoppare. In febbraio i prezzi hanno subito un rincaro dello 0,7 per cento, più del doppio rispetto agli indici di dicembre e gennaio. Le difficoltà delle aziende che gestiscono i servizi pubblici vengono così esasperate.

Per il '77 l'amministrazione dei trasporti parigini ha messo in conto un disavanzo di 388 miliardi. Ma fra cinque anni, nell'81, esso risulterà quasi doppio, di 620 miliardi. Anche a 400 lire il biglietto non servirà dunque a molto. Che fare? Portare a 1000, a 2000 lire una corsa in metrò? Anche a Parigi danno una risposta politica. E' un servizio sociale, dicono: ci deve pensare la collettività. Ma quale è la logica che sta alla base del dissesto finanziario dell'azienda dei trasporti?

L'amministrazione dei trasporti pubblici presentò un piano in pareggio solo nel 1960. Poi il deficit aumentò di anno in anno. Per tre ragioni fondamentali: aumento della motorizzazione privata; mancato adeguamento delle tariffe; forte indebitamento finanziario dell'azienda costretta a pagare così interessi passivi crescenti. La questione non è solo di contabilità aziendale. E' vero che Parigi è la Francia, ma la provincia non si sa fino a quando tollererà di farsi carico dei debiti della capitale. All'azienda che gestisce il servizio non hanno però dubbi: la Francia, dicono, deve pagare. I parigini forse non contribuiscono a sostenere l'agricoltura? Ma non è solo una questione di rapporto fra il centro e la periferia del paese.

La ricerca condotta con puntiglio dall'azienda ha indicato intatti nella motorizzazione privata la causa prima del dissesto finanziario del trasporto pubblico. Tutto è diventato più difficile da quando la «quattro ruote» è diventata il simbolo del nostro tempo. L'auto sta soffocando Parigi. La gara condotta attraverso il miglioramento dei servizi pubblici rischia di risultare senza speranza. Una battaglia perduta, nonostante i chilometri di metropolitana in più, le nuove e moderne carrozze, le basse tariffe, le orchestrine, la «carte orange»: tutto inutile. Si è calcolato, per esempio, che ogni automobile costa alla collettività tre milioni e seicentomila lire all'anno.

Bisognerà allora scegliere fra il mezzo privato e quello pubblico? Parigi pone il dilemma con chiarezza. La capitale francese, con la sua rete di servizi, pare in grado, se lo volesse, di compiere la scelta radicale. Fuori allora le auto private dal centro storico? Sarà Parigi la prima grande città a mettere al bando l'automobile? Difficile dirlo. «Ci sono voluti tre anni di battaglie — ricorda il responsabile delle relazioni pubbliche dell'azienda — per ottenere cento chilometri di corsie preferenziali per gli autobus». No, non sarà facile. «Anche perché — aggiunge — gli automobilisti votano».

Orazio Pizzigoni

Lo spazio, i problemi, gli obiettivi di una rivista regionale

Cinque anni di «Nuova Società»

Attraverso quali esperienze e riflessioni si è venuto definendo uno strumento politico-culturale che è anche una nuova occasione di confronto per le forze intellettuali democratiche

TORINO — Una rivista ripensa se stessa, verifica, con l'intervento dei lettori, la propria ragion d'essere, precisa un'identità. E' la fase che sta vivendo *Nuova Società*, il quindicinale piemontese «di politica, cultura e attualità» nato sul finire del 1972 con una elaborazione durata, nella fase finale, alcuni mesi: il suo progetto ebbe una prima messa a punto nel novembre del '72 quando uscì il numero zero. Uomini della sinistra di varia origine culturale che avevano in comune un bagaglio di esperienze di lavoro e di lotte vi lavorarono insieme a Diego Novelli (che ne fu il primo direttore) e ad Adalberto Minucci, allora segretario regionale del PCI. La rivista aveva alcuni punti fermi nei temi individuati, nei propositi guida che appaiono fin dal numero uno del gennaio 1973.

Al centro della elaborazione, da cui *Nuova Società* nasceva, un concetto, semplice ma difficile da realizzare: essere una rivista del Partito comunista, non una voce di partito. Neppure una certa dimensione regionale era la cifra da tenere. Saverio Vertone, che dirige oggi *Nuova Società* si chiede: «*Che vuol dire informazione regionale? Chiudersi e perdersi nella realtà locale? Uno spazio regionale e difficile da disegnare. Un periodico che voglia riferirsi alla regione incontra immediatamente questa difficoltà. Eppure noi siamo anche un riflesso giornalistico della nascita e dello sviluppo della Regione. Ma è altrettanto reale l'insufficienza di questa dimensione per affrontare problemi che iniziano e finiscono oltre la dimensione regionale. Quasi tutti i problemi del Piemonte hanno questi tratti. Si guardi all'economia (penso alla FIAT) o alla cultura. Della realtà non si può vedere solo il segmento regionale anche se è su quello che si appunta la attenzione, pena la caduta nel settorialismo più provinciale*»

Fin dai primissimi numeri, partiti, sindacati, forze sociali e politiche diverse trovano spazio sulla rivista: la DC, la Chiesa, la scuola, i problemi dei partiti, la realtà economica, i temi culturali. Così come, fin dall'inizio, appaiono collaboratori d'eccezione (*Nuova Società* saprà mantenere negli anni la capacità di suscitare questi interventi). Ha una pagina ogni numero Gian Carlo Pajetta, di politica estera scrive Ugo Pecchioli, fra i recensori c'è Umberto Terracini, una pagina ebbe anche Franco Antonicelli.

Una tappa

Il periodico piemontese cerca di trovare una propria dimensione rifuggendo, fin dai primi numeri, da provincialismo ridutivo e da... sito opposto. «*Radicarsi in Piemonte e far punti di vista per ciò che qui accade, con saperoli della sostanziale unità dei tentativi politico-culturali che investono la società nazionale*»

Dopo quattro anni e mezzo, superato il traguardo del centesimo numero, si avvia una nuova tappa del confronto politico-culturale che le pagine di *Nuova Società* alimentano? La società italiana ha conosciuto in quest'arco di tempo fatti molto importanti: referendum, 15 giugno, 20 giugno. Novelli, primo direttore della rivista, il 14 luglio di due anni fa è diventato sindaco di Torino.

La risposta agli interrogativi non è diretta. «*Nuova Società* — riprende Vertone — *accentua la regionalizzazione, offre la possibilità di esprimersi anche ad alcune aree di guardia. E pur questo un modo di conoscersi. Se non possiamo affermare di aver ancora contribuito sufficientemente alla conoscenza del Piemonte crediamo di aver qua efficacemente collaborato a creare condizioni che ne consentano di esprimersi*» E' questa una condizione non secondaria per la formazione di una coscienza politica regionale corrispondente alla nascita e allo sviluppo delle istituzioni regionali, alla trasformazione dello Stato che, per questa via, il movimento democratico va sostenendo.

La rivista ha collocato in vetta alla sua scala di priorità il rapporto fra sinistra e cattolici e ha dato vita ad un filone di ricerca in cui potrebbe vedersi una iniziativa precisa. «*Nella società nazionale, e quindi anche nella società piemontese, si starà attuando, in quello scorcio del 1977 una mobilità nelle opinioni politiche che le consultazioni del '75 e '76 avrebbero confermato e precisato. La creazione di un periodico del partito non vorrà di tutto ottenere un terreno di confronto e verifica nel fenomeno*»

Non era l'unico tema, però. Problemi agricoli, scuola, economia, questione FIAT, riconversione industriale, austerità, rapporti sindacato-partito, sono altrettanti filoni di ricerca cui le pagine di *Nuova Società* sono aperte con l'attenzione concentrata a cogliere «*il nuovo dovunque si presenti*», con un approccio franco, spregiudicato, scevro dalla ritualità che ancora opprime troppi organi di informazione e formazione.

Capitolo a se la riflessione sulla città che ha dato vita ad un dibattito durato sette numeri e raccolto in un libro dal titolo ironico: «Come è bella la città». Raccoglie gli interventi di Aymonino, Moravia, Colletti, Penna, Ginzburg, Calvino, Parise, Volponi, Sciascia, Sermonti, Cederna, Argan, per citare solo alcuni.

La verifica della conoscenza della regione, dei suoi problemi, va di pari passo con la conoscenza reciproca delle forze che, ciascuna con la propria identità, agiscono in Piemonte. «Conoscere la realtà per trasformarla», è il motto scritto in copertina.

Dai lettori

Altra verifica, come è stata la rivista? «Per saperlo abbiamo dato vita a rubriche fino a pensare al "giornale alla rovescia". Avevamo lettere che erano pezzi, saggi, articoli, testimonianze di una realtà: il lettore usciva dalla sua classica funzione passiva istituzionale di lettore, appunto. Partecipava al lavoro di costruzione giusto o meno fatto pensare da chi lo legge». Insieme a questo c'è un questionario, appena lanciato per conoscere, a un tempo, chi sono i lettori e qual è giudizio danno del periodico. La ricerca della identità diventa verifica di funzionalità al progetto.

E' la nuova tappa? Vertone risponde subito. «*Dopo una fase intensa di agitazione culturale, la curiosità del pubblico è acuita dalla gravità crescente dei problemi del Paese. Noi faremo soprattutto domande, ora tenteremo di dare risposte senza chiudere col nostro passato. Meglio cercheremo di compitare, con calma, dei tentativi di inventario dei problemi che attendono risposta e definito*».

Andrea Liberatori

UNA MOSTRA A PARMA

Le regole di Max Bill

Sculture, dipinti, opere grafiche di un artista che ha influito sulla cultura visiva del nostro tempo

«Ritmo di cinque colori», 1973 (particolare).

Presso il Palazzo della Pilotta di Parma, organizzata dal Centro Studi della Comunicazione dell'Università, dal Comune, della Provincia e con il patrocinio della Regione Emilia-Romagna, è in corso una folta rassegna dell'opera di Max Bill che comprende circa duecento tra grandi sculture, dipinti, disegni e opere grafiche oltreché il rendiconto di quasi cinquant'anni di attività nell'architettura e nel design.

Max Bill — che ha sessantotto anni, — è una figura di primo piano dell'astrattismo svizzero e certamente le sue ricerche hanno un loro posto preciso nella cultura europea tra le due guerre, negli anni cioè in cui si è affermato con forza di opere e di giustificazioni teoriche, soprattutto nell'ambito delle arti visive. Il discorso dell'astrattismo un discorso che — derivato anche dalle premesse estetiche del postimpressionismo — costituisce una componente ineliminabile della storia e della realtà dell'arte contemporanea.

Dopo essersi formato al Bauhaus di Dessau — e documenti significativi di questo primo periodo giovanile di lavoro sono presenti in mostra le ricerche di Bill sono sollecitate ed orientate dalle personalità di Gropius e di Le Corbusier e dal rapporto con la pittura di Arp e di Mondrian. L'attenzione dell'artista svizzero assume in quegli anni quelle caratteristiche di «concretezza» come si cominciava a dire allora — che lo porteranno nel '44 ad organizzare la prima mostra internazionale di arte astratta-concreta alla Kunsthalle di Basilea ed a fondare la rivista *Abstrakt-Konkret*. Sono caratteristiche che si definiscono nel ricuperare e nell'applicare una serie di procedimenti matematici e analitici alla costruzione delle forme e dei moduli della pittura e della scultura non-figurativa.

Esse si fondano essenzialmente sul rigore della linea retta e la composizione ritmica di piani, in cui il colore tende a svolgere funzioni di pura scansione geometrica, oppure sul «fascino» tutto mentale del movimento continuo e delle superfici senza fine, realizzato in scultura sotto forma di colonne che si innalzano come guglie in rotazione infinita o tramite l'applicazione dell'anello di Moebius, cioè un nastro che s'intreccia e si rovescia eternamente su se stesso. L'astrattismo di Bill, in altre parole, tende a rifiutare l'arbitrarietà «irrazionale» che si sovrappone alla natura con valenze emozionali o psicologiche come, ad esempio, in Klee e in Kandinsky, e diventa invece sviluppo «razionale» di un progetto, visualizzazione di precise regole ed assiomi matematici.

Le sue opere sono, appunto, la concretizzazione plastica di queste teorie. Da esse emerge il concetto di una inscindibile unità tra arte e scienza che, se per un verso non è certo priva di componenti assai radicali e discutibili poiché esclude programmaticamente l'uomo e i suoi spessori storici ed esistenziali dai processi formativi delle opere stesse, dall'altro, tuttavia, rimanda ad una interessante ipotesi di «applicazione» dell'arte agli ambienti e alle forme che accompagnano e condizionano la nostra vita. E' un'ipotesi indagata ed ulteriormente sviluppata con la fondazione della Hochschule für Gestaltung (scuola superiore di arti plastiche) di Ulm, che Bill progetta architettonicamente e dirige dal '51 al '56.

Ad Ulm, appunto, proseguendo in un certo senso le esperienze diverse del Bauhaus, Bill lavora a realizzare un ambiente in cui sia ripensato e rifondato l'intero sistema di comunicazione visiva della nostra cultura.

Questa mostra di Parma costituisce la prima rassegna organica e completa dell'opera di Max Bill che si tiene nel nostro paese, e per questo rappresenta un importante momento di approfondimento, di dibattito e di confronto, magari anche polemico, con una «tesi» artistica e culturale certamente ricca di elaborazioni e di risultati. La mostra, il cui allestimento è stato curato dallo stesso Max Bill, chiuderà il 15 giugno.

Giorgio Seveso