



ASSOCIAZIONE ITALIANA PER IL PATRIMONIO ARCHEOLOGICO INDUSTRIALE

PATRIMONIO INDUSTRIALE

RIVISTA AIPAI

1516

ANNO VIII - APRILE - OTTOBRE 2015
ANNO IX - APRILE - OTTOBRE 2016



Committenza industriale
e architettura.
Archivi per una storia
delle company town



Edizioni Scientifiche Italiane

ASSOCIAZIONE ITALIANA PER IL PATRIMONIO ARCHEOLOGICO INDUSTRIALE

PATRIMONIO INDUSTRIALE

RIVISTA AIPAI

ANNO VIII - APRILE - OTTOBRE 2015
ANNO IX - APRILE - OTTOBRE 2016

1516

hanno collaborato a questo numero:

Giovanni Bellucci, Raffaele Antonio Caltabiano, Michela Comba, Eugenio Contin,
Edoardo Currà, Rita D'Attorre, Patrizia Dellavedova, Giovanni Luigi Fontana,
Adam Hajduga, Francesco Krecic, Maria Manuela Leoni, Carolina Lussana,
Franco Mancuso, Rossella Monaco, Nadia Musumeci, Antonio Monte, Grazia Pagnotta,
Cesira Paolini, Giorgio Peghin, Massimo Preite, Thomas Quintavalle,
Manuel Ramello, Giuliana Ricci, Chiara Sasso, Daniela Scalabrin, Pavel Sindlar,
Edino Valcovich, Marcello Vaudano.



**Committenza
industriale
e architettura.
Archivi per una storia
delle company town**

ISSN: 2037-2353 PATRIMONIO INDUSTRIALE - rivista AIPAI
 rivista semestrale dell'Associazione italiana per il patrimonio archeologico industriale
 autorizzazione del Tribunale di Terni n.12/07 – 8 novembre 2007

comitato scientifico

Miguel Angel Álvarez Areces (*Presidente Incuna - Industria, cultura, naturaleza; Presidente Ticch España*; Spagna); Giorgetta Bonfiglio Dosio (*Università degli Studi di Padova*; Italia); Ana Cardoso de Matos (*Universidade de Évora*; Portogallo); Eusebi Casanelles (*Life-president Ticch*; Spagna); Patrizia Chierici (*Politecnico di Torino*; Italia); Gracia Dorel-Ferré (*Presidente Cilac - Comité d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel; Université de Savoie, Chambéry*; Francia); Keith Falconer (*Chairman Aia - Association for industrial archaeology, Gran Bretagna*); Assumpció Feliu Torras (*Vicepresidente Amtaic - Association du musée de la science et la technique archéologie industriel de la Catalogne; Presidente E-Faith - European federation associations industrial technical heritage*; Spagna); Pierre Fluck (*Institut universitaire de France; Université de Haute-Alsace, Mulhouse*; Francia); Anne Françoise Garçon (*Centre d'Histoire des techniques, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Centre Malher-Sorbonne, Parigi*; Francia); Adriaan Linters (*Chairman Vvia - Vlaamse vereniging voor industriële archeologie; Segretario generale E-Faith; Vcoe - Vlaamse commissie onroerend erfgoed*; Belgio); Franco Mancuso (*Iuav - Istituto universitario di architettura di Venezia*; Italia); Jaime Migone Rettig (*Presidente Ticch Chile*; Cile); José Antonio Miranda Encarnación (*Universidad de Alicante*; Spagna); Sergio Niccolai (*Ceiich - Centro de investigaciones interdisciplinarias en ciencias y humanidades, Universidad Nacional Autónoma de México*; Messico); Carlos Paz (*Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires*; Argentina); Dominique Poulot (*Institut Universitaire de France; Université Panthéon-Sorbonne Paris 1*; Francia); Gregorio Rubino (*Università degli Studi di Napoli "Federico II"*; Italia); Paul Smith (*Direction générale des Patrimoines, Ministère de la Culture et de la Communication, Paris*; Francia); Julián Sobrino Simal (*Universidad de Sevilla*; Spagna); Silvana de Souza Nascimento (*Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte*; Brasile); Carlo Travaglini (*Università degli Studi "Roma Tre"*; Italia); Marco Trisciuglio (*Dad - Dipartimento di architettura e design, Politecnico di Torino*; Italia); Claudio Varagnoli (*Università degli Studi di Chieti-Pescara "Gabriele d'Annunzio"*; Italia); Augusto Vitale (*già Università degli Studi di Napoli "Federico II"*; Italia); Claudio Zanier (*Consulente China National Silk Museum, Hangzhou*; Cina); Guido Zucconi (*Iuav - Istituto universitario di architettura di Venezia; Aisu - Associazione italiana di storia urbana*; Italia)

comitato di direzione

Francesca Castanò, Aldo Castellano, Augusto Ciuffetti, Renato Covino, Giovanni Luigi Fontana, Roberto Parisi, Massimo Preite, Manuel Ramello

direzione

Francesca Castanò, Augusto Ciuffetti, Roberto Parisi, Manuel Ramello

redazione

Claudia Bottini, Gianni Bovini, Rossella Del Prete, Barbara Galli, Grazia Pagnotta, Foscara Porchia, Martina Suppa

segreteria di redazione

Maddalena Chimisso, Rossella Monaco

grafica e impaginazione

Alessandro Depaoli

traduzioni in inglese

Stephanie Moore

corrispondenti regionali

Edoardo Currà, Roberto Giulianelli, Carolina Lussana, Antonio Monte, Angelo Nesti, Giovanni Vachino

corrispondenti dall'estero

Andrea Tappi

direttore responsabile

Giovanni Luigi Fontana

contatti

redazionenewsletter@patrimonioindustriale.it

La rivista «Patrimonio Industriale» si avvale di un sistema di double blind referee per la valutazione e la selezione degli articoli da pubblicare nella sezione monografica e nelle rubriche *Documenti e ricerche, Tutela e riuso, Heritage forum*.

The «Patrimonio Industriale» review uses a blind referee system for sections *Monograph, Documents e ricerche, Tutela e riuso, Heritage forum*.

Edizioni Scientifiche Italiane Spa,
 via Chiatamone 7 - 80129 Napoli
 tel +39 0817645443
 fax +39 0817646477
 web www.edizioniesi.it
 contatti periodici@edizioniesi.it; info@edizioniesi.it

abbonamento: privati € 48,00; enti € 95,00
 fascicolo: privati € 36,00; enti € 45,00
 i prezzi si intendono comprensivi di iva
 la rivista è distribuita gratuitamente ai soci AIPAI in regola con l'iscrizione

copertina
 Dalmine (Bergamo).
 Panoramica della company town, particolare
 (foto Wells, 1956; Archivio Fondazione Dalmine).

frontespizio
 Dalmine (Bergamo).
 Quartiere impiegati Leonardo Da Vinci
 (foto Wells, 1956; Archivio Fondazione Dalmine).

pagina a seguire
 Dalmine (Bergamo).
 Interni della scuola elementare per i figli
 dei dipendenti della società Dalmine
 (anni quaranta; Archivio Fondazione Dalmine).





06

EDITORIALE

- 06 Le company town,
osservatorio
di primario interesse
Giovanni Luigi Fontana

08

**COMMITTENZA INDUSTRIALE
E ARCHITETTURA
ARCHIVI PER UNA STORIA
DELLE COMPANY TOWN**

- 09 Committenza industriale
e architettura.
Archivi per una storia
delle company town
*a cura di Antonello Alici,
Giovanni Luigi Fontana
e Carolina Lussana*
- 14 Archivi per una storia
delle company town:
un patrimonio
documentale diffuso
*Riccardo Domenichini
e Stefano Capelli*
- 18 Osservazioni a margine
del convegno
della Fondazione Dalmine
e in previsione
della Conferenza internazionale
ICOM 2016
Giuliana Ricci
- 22 Premesse, obiettivi, metodologie
e risultati della ricerca
*Gli archivi di architettura, design
e grafica in Lombardia
(2011-2012)*
Maria Manuela Leoni
- 26 FIAT e la costruzione
di Torino attraverso l'industria
(1900-1965). Tre guerre
per una company town
Michela Comba e Rita D'Attorre
- 40 Legnano la "città-fabbrica"
Patrizia Dellavedova
- 54 Il Quartiere di Panzano
a Monfalcone.
Villaggio operaio
e ville per i dirigenti
del Cantiere Navale Triestino
(1908-1927)
Edino Valcovich
- 64 Michelucci a Larderello.
Il piano urbanistico
e le architetture
Nadia Musumeci
- 72 Chiaravalle
e la Manifattura Tabacchi
Giovanni Bellucci
- 80 Committenza e progetto
nella concezione
dei villaggi operai.
Terni e il Villaggio Matteotti
(1969-1975)
Franco Mancuso
- 88 La città di fondazione
di Carbonia.
Storia, progetto,
riqualificazione
Giorgio Peghin
- 96 Arsia, il villaggio per i minatori
della Società Anonima
Carbonifera Arsa
Francesco Krecic
- 106 Guidonia, una città nuova
per i lavoratori civili e militari
del Centro Studi
ed Esperienze dell'Aeronautica
Edoardo Currà e Cesira Paolini

94

DOCUMENTI
E RICERCHE

a cura di Francesca Castanò e Rossella Del Prete

- 116** Il contesto storico-morfologico e la tipologia insediativa della piccola e media impresa nella Zona Industriale Nord di Padova. Strategie per conservazione, sviluppo e riqualificazione dell'area
Eugenio Contin
e *Daniela Scalabrin*
- 132** Il faro di Punta Riso. Una lampada per il Restauro, tra conoscenza e conservazione
Chiara Sasso
- 138** Tomioka Silk Mill and its role in modernization of Japan
Pavel Sindlar

154

ARCHIVI
E MUSEI

a cura di Claudia Bottini e Maddalena Chimisso

- 154** MaglioMuseo a Maglie. Una "storia" di famiglia tra tradizione e innovazione
Antonio Monte
- 162** L'Amideria Chiozza a Perteole. un patrimonio industriale tra i terreni agricoli della bassa friulana
Raffaele Antonio Caltabiano

170

LIBRI
E RECENSIONI

a cura di Grazia Pagnotta

- 170** "Guida al Centro di documentazione dell'industria tessile" a cura di Danilo Craveia e Giovanni Vachino
Marcello Vaudano
- 170** "Il calendario del popolo - Archeologia industriale. Luoghi per l'arte e la cultura, numero monografico" a cura di Simona Politini
Manuel Ramello

142

INDUSTRIAL
HERITAGE

a cura di Massimo Preite

- 148** Industrial heritage of Silesia Voivodeship in Poland. Used and unused possibilities
Adam Hajduga

166

EVENTI, CONVEGNI
E MOSTRE

- 166** Patrimonio industriale ed identità europea, Bruxelles, 28 settembre 2016
Massimo Preite

181

ITINERARIO
FOTOGRAFICO

a cura di Rossella Monaco

- 182** Le mani della tradizione. Un'intervista a Thomas Quintavalle

Le company town, osservatorio di primario interesse

Giovanni Luigi Fontana

La letteratura sulle *company towns* è vasta e diversificata, ma su questo fenomeno molto resta ancora da indagare. Per questo, il progetto *Company Towns in the world. Origins, evolution and rehabilitation (16th-20th centuries)* – da noi sviluppato nell'ultimo decennio con l'apporto dell'AIPAI in ambito nazionale e di una trentina di unità di ricerca a livello internazionale – si è dato come obiettivi di ricerca la messa a fuoco di concetti e definizioni; la verifica delle periodizzazioni canonizzate dalla storiografia; le origini, la consistenza e l'evoluzione tipologica delle *company towns* in differenti aree continentali e nelle diverse fasi di sviluppo industriale; la circolazione internazionale di modelli sociali, urbanistici, architettonici e delle ideologie, strategie e culture imprenditoriali a essi sottese. In particolare, l'ampia diffusione delle *company towns* in aree esterne al contesto maggiormente indagato – quello delle regioni industriali più avanzate d'Europa e Nord America – ci ha spinto a sviluppare una metodologia di ricerca comparativa, basata su un censimento delle diverse declinazioni storiche e geografiche del fenomeno mediante apposite schede di rilevazione e un Virtual Atlas in grado di localizzare e visualizzare le singole *company towns* alla scala globale.

Questo lavoro, permettendo una più puntuale lettura della casistica di maggiore interesse nel contesto internazionale, costituisce un esempio significativo degli approcci e degli orientamenti interpretativi che caratterizzano la più recente fase di studio sulle *company towns*. Atteso che, nelle loro molteplici varianti, esse si distribuiscono dall'Europa agli Stati Uniti e al Canada, dalla Russia all'Estremo Oriente fino al Giappone, dal Centro al Sudamerica, dall'Africa mediterranea al Sudafrica, dall'India all'Australia, risulta chiaro che il tema si può analizzare soltanto in una prospettiva internazionale e comparata con strumenti e concetti assai lontani dalle letture ideologiche e stereotipate di un filone di studi tendenti a uniformare sotto la categoria del paternalismo industriale le svariate esperienze di "ingegneria sociale" e successi-

vamente di "welfare aziendale" sviluppate in epoche, ambienti, aree geo-economiche e settori molto diversi.

Il seminario "*Committenza industriale e architettura. Archivi per una storia delle company towns*" – tenutosi a Dalmine nel 2014 per iniziativa della Fondazione Dalmine, in collaborazione con l'Associazione nazionale Archivi di Architettura contemporanea e con l'AIPAI – e questo numero di «Patrimonio industriale», che ne raccoglie i contributi, si inscrivono nella nuova stagione di studi volta a collegare l'evoluzione del fenomeno alle diverse fasi e agli svariati contesti dell'iniziativa industriale, non solo privata ma anche statale, nonché alle dinamiche politiche, economiche e sociali proprie delle diverse realtà nazionali e locali; a seguire la propagazione di pratiche, esperienze e modelli da un paese e da un continente all'altro fino a configurare vere e proprie reti di *company towns*; ad approfondire le motivazioni e i processi attuativi non sempre lineari della pianificazione economica e urbanistica delle imprese, i backgrounds culturali, sociali e ideologici, analizzando in tale contesto i complessi intrecci tra industria e architettura; come pure, per quanto riguarda l'oggi, a confrontare modalità e strumenti innovativi di conservazione e valorizzazione delle *company towns* come bene patrimoniale e di coinvolgimento della comunità nella loro preservazione e trasmissione.

Più specificamente, il seminario di Dalmine si inseriva in una serie di ricerche ed eventi realizzati dalla Fondazione sul tema dei rapporti fra architettura e industria. L'apporto di AIPAI e AAA/Italia - Associazione nazionale Archivi di Architettura contemporanea ha permesso di analizzare i casi in una prospettiva nazionale e comparativa, presentando un campione particolarmente significativo della varietà e complessità delle *company towns* ed offrendo importanti indicazioni su fonti e strumenti indispensabili per lo sviluppo delle linee di ricerca sommariamente elencate. Come si precisa nella presentazione dei contributi qui pubblicati, i nuovi approcci a queste tematiche «inducono, infatti, anche alla ricerca di nuove fonti o al riesame della documentazione d'archivio alla luce di nuove questioni quali, per l'appunto, quelle relative al rapporto tra committenti, ingegneri, tecnici e architetti di cui troviamo illuminanti testimonianze non solo negli archivi delle imprese industriali, che, accanto ai documenti più specificamente legati alla storia dell'impresa si conservano spesso progetti, planimetrie, album fotografici, che attestano la nascita e lo sviluppo di una *company town*, spesso parte di un più ampio programma di welfare aziendale, ma anche in quelli degli studi di architetti e tecnici, che nell'ambito di un personale percorso professionale, hanno progettato edifici e spazi urbani su commissione di grandi aziende e di imprenditori illuminati».

Molto resta ancora da conoscere sulle storie, gli attori, i progetti, le specificità, i valori di cui le *company towns* sono portatrici. Un cantiere è aperto negli studi sui networks dei loro creatori, sia industriali che architetti, sulla storia della loro progettazione architettonica e urbana, sulla circolazione dei modelli e delle esperienze dall'Ovest all'Est, dal Nord al Sud del mondo, anche grazie al ruolo e alla influenza del colonialismo, specialmente con riferimento al XX° secolo. Approfondendo la conoscenza delle singole *company towns* non solo saremo in grado di collocarle in relazione l'una con l'altra, ma anche di ridefinire gli approcci alla storia dell'architettura, alla storia urbana e più generalmente al patrimonio industriale.

In tal senso la prospettiva qui adottata interseca il punto di vista della storia d'impresa con quello della storia dell'architettura e della salvaguardia e con la valorizzazione e il riuso del patrimonio industriale nella sua accezione più ampia, dagli archivi alle fabbriche, dai siti ai territori. L'approccio – nelle intenzioni dei



Dalmine (Bergamo). Quartiere Leonardo Da Vinci, panoramica (foto Wells, 1956, archivio Fondazione Dalmine).

curatori – è stato quello «di una contaminazione di prospettive disciplinari, considerata requisito indispensabile per discutere di un oggetto complesso che, spesso per semplificazione ed efficacia comunicativa viene sbrigativamente definito *company town*. In questo probabilmente sta la novità e il valore aggiunto di questa operazione, che ha messo insieme storici, architetti, archivisti, valorizzatori di beni culturali della civiltà industriale».

I complessi urbani, costruiti da una impresa intorno ai luoghi della produzione, sono da tempo considerati, nella loro interezza e nella loro essenza, l'elemento forse più rappresentativo del patrimonio industriale, la cui rilevanza è riconosciuta anche dal fatto che parecchie *company towns* sono diventate siti del patrimonio mondiale UNESCO. In un mondo che passa sempre più dall'industria ai servizi, dal materiale all'immateriale e che si caratterizza per una crescente mobilità transnazionale che segna tutti i continenti, rileg-

gere il fenomeno delle *company towns* induce anche a riflessioni su alcuni grandi temi della contemporaneità e, al tempo stesso, obbliga a interrogarsi sui modi con cui le comunità possono oggi partecipare all'interpretazione e alla trasmissione del patrimonio.

Un compito cui non si può sottrarre l'AIPAI. Come abbiamo scritto in occasione dell'apertura di una nuova collana editoriale, "Patrimonio industriale. Conoscenza & progetto", alla nostra Associazione tocca farsi carico, da un lato, dei profondi cambiamenti e delle nuove sfide che rispetto al passato impegnano coloro che si occupano oggi di patrimonio industriale; dall'altro, favorire una rilettura critica e un confronto tra le ormai innumerevoli e diversificate esperienze di recupero dell'*industrial heritage* nell'ambito dei programmi di rigenerazione urbana in Italia, in Europa e nel mondo. Le *company towns* sono, da entrambi i punti di vista, un osservatorio di primario interesse.



Dalmine (Bergamo). Panoramica della company town
(foto Mario Garbagni; anni quaranta; Archivio Fondazione Dalmine).

Committenza industriale e architettura. Archivi per una storia delle company town

a cura di Antonello Alici, Giovanni Luigi Fontana e Carolina Lussana

CODICI ERC

SH02.02 Ageing, work, social policies, welfare
 SH02.09 Urban, regional and rural studies
 SH05.06 History of art and architecture, arts-based research
 SH05.07 Museums, exhibitions, conservation and restoration
 SH05.08 Cultural studies, cultural identities and memories, cultural heritage
 SH06.01 Historiography, Theory and methods in history, including the analysis of digital data
 SH06.08 Modern and contemporary history
 SH06.11 Social and economic history

PAROLE CHIAVE | KEYWORDS

company town, archivio, paesaggio industriale, abitazioni operaie, welfare aziendale
company town, archive, industrial landscape, workers' housing, corporate welfare

Antonello Alici, architetto e ricercatore di Storia dell'architettura, insegna Storia dell'architettura contemporanea presso l'Università Politecnica delle Marche di Ancona. Nel 2012-13 è stato Visiting Professor presso la Facoltà di architettura della Aalto University di Helsinki. È responsabile del LADA - Laboratorio Archivi Digitali di Architettura del DICEA - Architettura, componente del Consiglio scientifico del CIRP - Centro Interdipartimentale per la Ricerca sul Paesaggio dell'Università Politecnica delle Marche. È coordinatore del gruppo di ricerca internazionale *Italy and the Nordic Architects*, per lo studio delle relazioni e influenze tra la cultura italiana e quella dei Paesi Nordici in particolare nelle arti e architettura. È promotore e coordinatore della *summer school* internazionale *The Culture of the City* per lo studio del paesaggio urbano contemporaneo. Ai tempi del seminario era Presidente di AAA/Italia - Associazione nazionale degli archivi di architettura contemporanea.

Giovanni Luigi Fontana è professore ordinario di Storia Economica all'Università di Padova. È responsabile per l'Università di Padova del Master Erasmus Mundus *Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie. Histoire, Valorisation, Didactique* - TPTI, direttore del Master interateneo in Conservazione, gestione e valorizzazione del patrimonio industriale - MPI. È autore e curatore di molte pubblicazioni di storia dell'industria, dell'impresa e del patrimonio industriale. Ha tenuto conferenze e seminari e partecipato a un gran numero di colloqui in Italia e all'estero. Ha organizzato e coordinato molti convegni e congressi nazionali e internazionali curandone la pubblicazione degli atti. Ha diretto numerosi progetti di ricerca di rilevante interesse scientifico nazionale ed internazionale, tra cui *Company Towns in the world*. Ha fondato ed è Presidente di AIPAI. È membro di varie accademie, direttore di collane e componente del comitato scientifico di numerose riviste. Ha organizzato e diretto summer e winter school e coordinato progetti in molti paesi dei Caraibi e dell'America Latina.
giovanniluigi.fontana@unipd.it

Carolina Lussana, studiosa di storia d'impresa, già nel Comitato scientifico del Centro per la cultura d'impresa di Milano, dove ha collaborato a ricerche di *oral history* e piccole e medie imprese, è stata assistente al corso di Storia dell'industria presso la LIUC - Università C. Cattaneo di Castellanza e cultrice della materia al corso di Storia economica e Storia dell'impresa presso l'Università degli Studi di Bergamo. È nel Consiglio direttivo dell'associazione Museimpresa. Dal 1998 ha curato il progetto di costituzione della Fondazione Dalmine, che dirige dalla sua apertura nel 1999. La Fondazione Dalmine nasce per iniziativa di TenarisDalmine con l'obiettivo di promuovere la cultura industriale e la storia di un'impresa siderurgica radicata nel territorio da oltre un secolo e oggi parte di un gruppo globale, Tenaris.
clussana@fondazioneDalmine.org

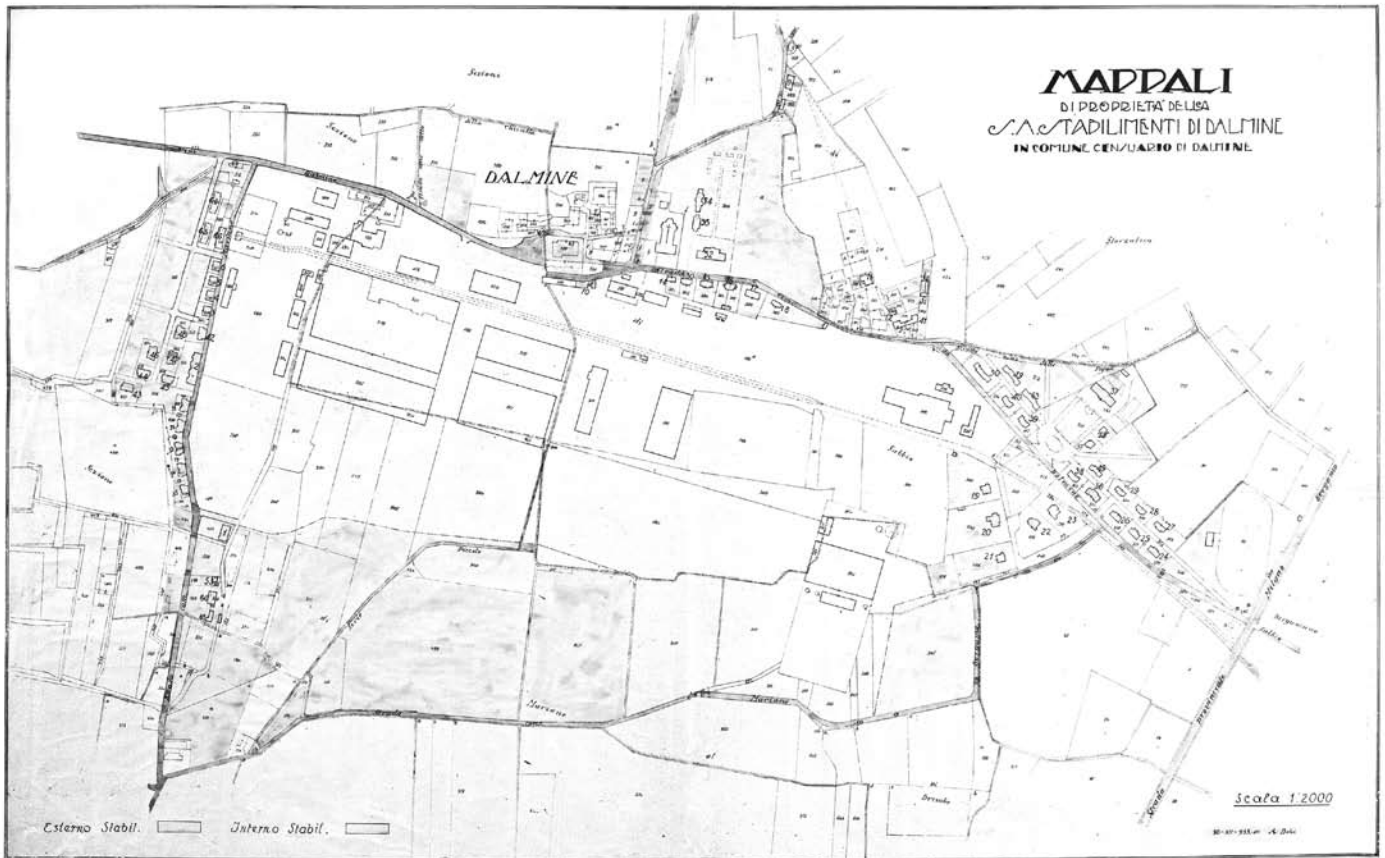
Il seminario di cui questo numero monografico restituisce i risultati, nasce da un'idea della Fondazione Dalmine, di AAA/Italia - Associazione nazionale Archivi di Architettura contemporanea e di AIPAI, con il patrocinio di Museimpresa - Associazione italiana dei musei e degli archivi d'impresa e di ANAI - Associazione Nazionale Archivistica Italiana. L'incontro, tenutosi nel 2014 a Dalmine, una delle tante *company town* italiane, si inseriva nell'ambito di una serie di ricerche ed eventi che la Fondazione aveva dedicato (e continua a dedicare) ai rapporti fra architettura e industria¹. Il coinvolgimento, da parte di una Fondazione espressione di una grande azienda globale ancora attiva, di due autorevoli associazioni scientifiche come l'AIPAI e l'AAA, intendeva ampliare la prospettiva dell'indagine dal singolo *case history* ad un'ottica nazionale e comparativa. Nasceva così l'idea di realizzare una rassegna che, senza pretesa di esaustività, fornisse tuttavia un significativo quadro della varietà e complessità del concetto e tipologia della cosiddetta *company town*, dedicando una particolare attenzione alla identificazione, illustrazione e quindi valorizzazione di fonti e strumenti di ricerca.

Una rassegna di casi di città, quindi, in cui il dialogo fruttuoso tra committenti, ingegneri, tecnici, architetti ha lasciato tracce preziose negli archivi: quelli delle imprese industriali, che accanto ai documenti finanziari, contabili, tecnici e produttivi, conservano disegni e planimetrie che attestano la nascita e lo sviluppo di una *company town*, spesso parte di un più ampio programma di *welfare* aziendale; quelli degli studi di architetti e tecnici, che nell'ambito di un personale percorso professionale, hanno progettato edifici e spazi urbani su commissione delle grandi aziende.

Committenza industriale e architettura. Archivi per una storia delle company town passa in rassegna alcuni significativi casi italiani, allo scopo di fornire spunti di ricerca per la storia dell'industria e dell'architettura e dare visibilità alle fonti archivistiche del Novecento. La prospettiva incrocia il punto di vista della storia d'impresa con quello della storia dell'architettura e della salvaguardia, valorizzazione e riuso del patrimonio industriale inteso in una accezione assai estesa (territori, manufatti e archivi). L'approccio e quello di una contaminazione di prospettive disciplinari, considerata requisito indispensabile per discutere di un oggetto complesso che, spesso per semplificazione ed efficacia comunicativa viene sbrigativamente definito *company town*. In questo probabilmente sta la novità e il valore aggiunto di questa operazione, che ha messo insieme storici, architetti, archivisti, valorizzatori di beni culturali della cultura industriale.

Una necessità – quella della visione complessa – messa bene in evidenza da Giuliana Ricci, che nel suo contributo di apertura

¹ Con Dalmine dall'impresa alla città la Fondazione sviluppa e promuove iniziative sulle origini e trasformazioni della *company town* di Dalmine, attingendo dal ricco archivio aziendale TenarisDalmine e mettendo in luce il ruolo centrale dell'architetto Giovanni Greppi per il periodo dagli anni venti a fine anni cinquanta. Dal progetto è nato il volume Carolina Lussana, a cura di, *Dalmine dall'impresa alla città. Committenza industriale e architettura*, Fondazione Dalmine, Dalmine, 2003; ed è nata la mostra, allestita nel 2003 a Dalmine, nel 2004 a Bergamo e poi in Argentina, a Campana, dove Tenaris opera con uno storico stabilimento circondato da quartieri e servizi per i dipendenti, e dove il progetto ha esplorato la storica relazione fra la città e l'azienda attingendo dagli archivi aziendali. La Fondazione sta realizzando una monografia dedicata allo studio Corsini e Wiskemann, che ha collaborato fra gli anni sessanta e ottanta con il gruppo Techint, realizzando la parte architettonica di impianti industriali in Italia e nel mondo, e negli anni settanta che ha collaborato con IRI - Finsider (allora controllanti la Dalmine) per la progettazione della parte architettonica dell'acciaieria e del laminatoio Treno Medio, introducendo un innovativo uso del colore nelle facciate. Dagli anni novanta Tenaris e Techint collaborano con lo studio Caruso e Torricella per le realizzazioni architettoniche in Italia e nel mondo, illustrate nel numero speciale di «DOMUS», del maggio del 2017. Alla città industriale la Fondazione Dalmine dedica un articolato programma di attività didattiche consultabile al sito www.3-19.org.



Mappali di proprietà della S. A. Stabilimenti Dalmine in Comune censuario di Dalmine (A. Dolci, fine anni trenta; Archivio Fondazione Dalmine). Fuori dalla cerchia dello stabilimento, a sinistra il Quartiere operaio, al centro in alto la Chiesa, la Scuola e l'Asilo, a destra il Quartiere impiegati.

riprende i termini assai ampi di un dibattito metodologico e storiografico che conducono il lettore attraverso quelle che potremmo definire le "stagioni" del patrimonio industriale. Stagioni durante le quali, di volta in volta, sono emersi, talvolta per giustapposizione e contrasto, talvolta per stratificazione, concetti come paesaggio e luogo, storia e geografia, archeologia e monumento, industria e lavoro, committente e architetto, architettura e archivi, via via sino alle prospettive future, con le categorie del riuso, riqualificazione, museificazione.

Alle fonti e ai censimenti di archivi è dedicato il contributo di Maria Manuela Leoni, che relativamente alla sola Lombardia offre un caso, per certi versi esemplare e certamente da replicare per altre aree del Paese, di preziosa ricognizione che non si limita all'architettura, ma che opportunamente sconfinava nella grafica e nel design. Questo, a riprova del fatto che i saperi tecnici legati all'industria sono difficilmente imbrigliabili in steccati disciplinari più accademici che reali.

I casi presentati nella monografia² sono frutto di una scelta di campo di cui è necessario precisare preliminarmente alcuni

aspetti. Punto di partenza della riflessione, e primo criterio di selezione, è stato l'ambito cronologico, essendo il Novecento il periodo in cui si intensificano in Italia le sperimentazioni sui modelli di insediamento operaio promosse da imprenditori illuminati e da grandi imprese industriali private e pubbliche.

A questo primo filtro diacronico, che ha quindi escluso casi pur storicamente molto rilevanti, ma sostanzialmente ascrivibili per origine al secolo precedente, si è aggiunto quello geografico territoriale, con l'idea di rendere conto – con tutti i limiti intrinsecamente connessi alle strutturali disuguaglianze e difformità di diffusione del processo di industrializzazione nel nostro Paese – delle principali aree interessate dal fenomeno *company town*. Ne risulta una carrellata fra Piemonte e Lombardia in primis, con l'ampio studio dedicato a Torino, con Legnano e Dalmine; il Friuli Venezia Giulia con Monfalcone; l'attuale Croazia con Arsia; la Toscana con Larderello; le Marche con Chiaravalle; l'Umbria con Terni; il Lazio con Guidonia; la Sardegna con Carbonia. Molte sono le aree non documentate, già oggetto di studio e suscettibili di un analogo approccio.

² Il contributo di Edoardo Currà e Cesira Paolini sugli insediamenti dell'Aeronautica a Guidonia, non venne esposto a Dalmine ma è stato inserito in questi atti per

coerenza di tema e approccio.



Dalmine (Bergamo). Quartiere centro. Veduta aerea dall'interno dello stabilimento (anni quaranta; Archivio Fondazione Dalmine).

Altro elemento della “matrice” sottesa alla selezione dei casi, è la natura e *governance* dell'impresa. Si va quindi dalla FIAT, grande impresa privata che plasma la città di Torino, ampiamente illustrata da Michela Comba e Rita D'Attorre, a un nutrito gruppo di grandi imprese di Stato come la Dalmine che disegna la città omonima³, la “storica” Terni, analizzata da Franco Mancuso relativamente alle innovative realizzazioni urbane degli anni sessanta, ai quartieri di Monfalcone disegnati dalla grande cantieristica prima privata, poi pubblica, descritti da Edino Valcovic insieme a Diana Barillari. O ancora, alla Larderello che, come spiega Nadia Musumeci, prima di essere parte dell'industria elettrica nazionale, avvia un ampio e organico piano urbanistico. Anche in questo caso, una moltiplicazione e ampliamento di studi futuri consentirebbe di indagare meglio eventuali “modelli” di intervento caratteristici del pubblico o del privato o, viceversa, modalità trasversali.

Diverso è il caso delle città di fondazione di Carbonia, analizzata da Giorgio Peghin sia nella sua genesi “autarchica” che, soprattutto, negli effetti della crisi industriale e della conseguente trasformazione e riqualificazione. O di Arsia, presentato da Francesco Krecic come interessante caso di centro di fondazione sorto in Istria

negli anni trenta, che ha vissuto gli effetti delle vicende geopolitiche dopo la fine della guerra e che solo recentemente è stata studiata incrociando fonti di archivi italiani e croati. Un tema, quello delle città di fondazione, che meriterebbe ulteriori studi per approfondire adeguatamente il legame con le profonde trasformazioni introdotte dal regime sul “territorio” e la sua amministrazione.

E ancora città, ma del tutto diversa, è Legnano, analizzata da Patrizia Dellavedova: una “città-fabbrica” sorta quasi interamente a opera dell'industria locale dei settori tessile e meccanico, in assenza pressoché totale dell'intervento pubblico, e specchio fedele di una realtà industriale dinamica e varia. Numerosi sono i casi italiani afferenti questo modello e assai interessante sarebbe poterne comparare vari esempi.

Passando al piano delle forme architettoniche e urbanistiche, appare chiaro come la selezione abbia inteso documentare e restituire non certo una quantità, quanto piuttosto una varietà: dalla semplice aggregazione di alloggi, talvolta temporanei, ai quartieri più o meno ampi – incluso quelli sorti nell'ambito INA-Casa, come ben documentato nel caso torinese – alle vere e proprie città nate intorno alla fabbrica o a un sistema di fabbriche, alle città di

³ Il caso Dalmine, non incluso negli atti, è stato illustrato da Stefano Capelli e

Carolina Lussana durante la visita guidata, parte integrante del seminario.



Dalmine (Bergamo). Quartiere centro. Sullo sfondo il palazzo della Direzione della società (foto Bruno Stefani per Studio Boggeri, fine anni trenta; Archivio Fondazione Dalmine).



Dalmine (Bergamo). Panoramica dello stabilimento. In primo piano il quartiere impiegati Leonardo Da Vinci (foto Studio Da Re, inizio anni cinquanta; Archivio Fondazione Dalmine).

fondazione in aree e con esiti molto diversi. E, soprattutto, fornire una rassegna di grandi (o meno grandi, ma non meno interessanti) tecnici e architetti, che hanno collaborato con le industrie committenti nella realizzazione, spesso fuori dalla fabbrica, di quello stesso mondo della produzione realizzato all'interno degli stabilimenti e delle officine. Si va dai casi dell'ingegner Dante Fornasir, responsabile dell'Ufficio tecnico e protagonista del progetto del Quartiere di Panzano a Monfalcone, o dell'architetto triestino Gustavo Pulizer Finali progettista ad Arsia, o di Giovanni Greppi a Dalmine. E poi i casi più noti, studiati, premiati e celebrati, come quello di Giovanni Michelucci a Larderello, illustrato

da Nadia Musumeci o quello di Pierluigi Nervi presso la Manifattura Tabacchi di Chiaravalle, esposto da Giovanni Bellucci, o ancora quello di Giancarlo De Carlo a Terni, interessante esperienza partecipativa, specchio dei tempi più recenti in cui venne realizzato il quartiere.

Una "comunità" di tecnici, insomma, che in virtù del rapporto di committenza con imprenditori o manager, hanno partecipato a tutti gli effetti alla costruzione e diffusione di quella cultura tecnica e d'impresa che ha dato forma concreta all'industrializzazione del nostro paese nel corso del secolo breve, definendo al contempo un vero e proprio "paesaggio del Novecento".

Archivi per una storia delle company town: un patrimonio documentale diffuso

Riccardo Domenichini e Stefano Capelli

CODICI ERC

SH02.02 Ageing, work, social policies, welfare
 SH02.09 Urban, regional and rural studies
 SH05.06 History of art and architecture, arts-based research
 SH05.07 Museums, exhibitions, conservation and restoration
 SH05.08 Cultural studies, cultural identities and memories, cultural heritage
 SH06.01 Historiography, Theory and methods in history, including the analysis of digital data
 SH06.03 General archaeology, archaeometry, landscape archaeology
 SH06.08 Modern and contemporary history
 SH06.09 History of ideas, intellectual history, history of sciences and techniques
 SH06.11 Social and economic history

PAROLE CHIAVE | KEYWORDS

company town, archivio, paesaggio industriale, abitazioni operaie, welfare aziendale
company town, archive, industrial landscape, workers' housing, corporate welfare

Riccardo Domenichini, laureato nel 1984 presso l'Istituto Universitario di Architettura di Venezia, oggi Università Iuav. Dal 1991 lavora presso l'Archivio Progetti dell'Università Iuav di Venezia dove ha coordinato i lavori di ordinamento e schedatura dei fondi archivistici e di cui dal 2011 è responsabile. Ha curato i volumi *Giuseppe Torres 1872-1935. Inventario analitico dell'archivio* (Padova 2001), *Il disegno di architettura. Guida alla descrizione* (con Anna Tonicello, Padova 2004) e *Architettura, paesaggio, fotografia. Ricerche sull'archivio di Edoardo Gellner* (con Martina Carraro, Padova 2015). Ha pubblicato inoltre saggi sul quadraturismo settecentesco e su aspetti della storia architettonica di Venezia fra Otto e Novecento.
 riccardo@iuav.it

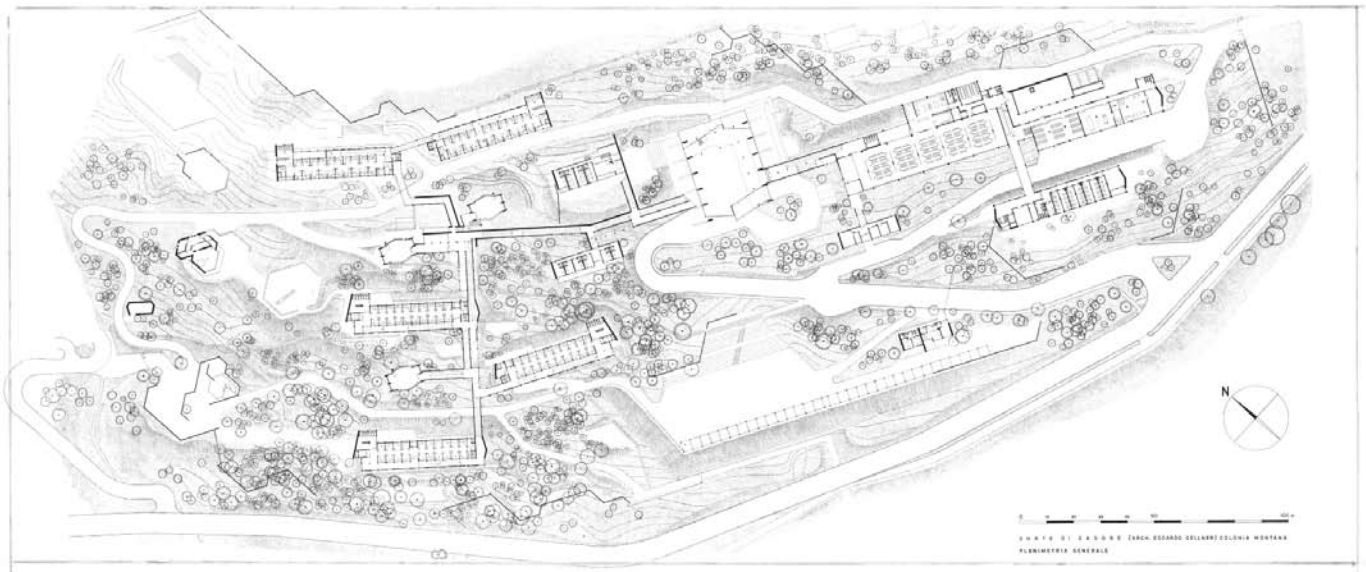
Stefano Capelli, laureato in Storia dell'Italia contemporanea e diplomato alla Scuola interuniversitaria lombarda di specializzazione per l'insegnamento secondario. Dal 2007 è nello staff della Fondazione Dalmine come responsabile dell'area reference e informazione storica e come operatore dell'area didattica.
 ricerche@fondazionealdmine.org

Chiunque possieda dimestichezza con la ricerca storica conosce, o dovrebbe conoscere, la fitta rete di relazioni che sottende le carte che stratificandosi nel tempo hanno dato origine a qualunque fondo archivistico. Una trama analoga di legami, rimandi e rapporti di complementarità lo storico può e deve ricostruire fra archivi diversi, poiché è rarissimo il caso che le fonti su una vicenda che ha visto coinvolti più soggetti siano interamente concentrate in un solo complesso documentario. I soggetti interagiscono, e quindi le carte passano da un archivio all'altro; nella vicenda, poi, essi svolgono ruoli diversi, cosicché è inevitabile che parti della documentazione possano essere ritrovate solo in un archivio e non altrove. A volte, infine, anche la duplicazione dei documenti in archivi diversi può essere di soccorso al ricercatore, poiché non è raro il caso che si riesca a trovare nella fonte secondaria ciò che per traversie storiche è andato perduto in quella primaria.

Tutto ciò serve a introdurre la constatazione che le vicende delle *company town* sono eventi paradigmatici per quanto riguarda questa caratteristica sinergia degli archivi, poiché per la loro ricostruzione quasi sempre è fondamentale indagare, quando naturalmente sia possibile farlo, almeno due fonti: l'archivio dell'impresa che ne ha promosso e spesso gestito la realizzazione e quello dell'architetto o dell'ingegnere incaricato di redigerne il progetto. I professionisti coinvolti possono naturalmente essere anche più di uno, e questo rende ancora più ampio il necessario raggio d'azione. Per fortuna, molti archivi di progettisti sono stati in anni più o meno recenti versati a istituti di concentrazione, in genere costituiti in seno a istituzioni pubbliche, musei o università. È il caso del Centro Studi e Archivio della Comunicazione (per tutti, lo CSAC) dell'Università di Parma, che conserva fondi di arte, architettura, design, grafica, fotografia, moda, media e spettacolo raccolti a partire dagli anni Settanta. Per parte sua, il Politecnico di Milano conserva, oltre al primo nucleo documentario del Regio Istituto tecnico superiore, gli archivi personali e professionali di architetti, designer e ingegneri, il MART di Rovereto archivi di artisti, architetti, critici d'arte, l'Archivio Progetti dell'Università Iuav di Venezia quelli di architetti, ingegneri, urbanisti, designer, fotografi e artigiani su un arco temporale che va all'incirca dal 1870 a oggi. Un'immagine concreta della spesso intricata correlazione fra mondi e archivi è efficacemente fornita in questo volume dal contributo di Manuela Leoni, che censendo gli archivi del progetto della Lombardia fa emergere un quadro complesso e variegato, fatto di complessi documentari di singoli progettisti o di sodalizi professionali stabili o temporanei, ma anche di serie o fondi o carte di illustri progettisti conservati presso soggetti diversi: eredi, istituti di ricerca, committenti, istituzioni pubbliche, fondazioni private.

Se l'impresa assume, nella vicenda della *company town*, il ruolo del committente e molto spesso si prende in carico con le proprie strutture tecniche la parte esecutiva, lo studio del progettista è il luogo dell'elaborazione del progetto e solo qui possono essere recuperate le tracce delle diverse tappe nelle quali la sua genesi si è articolata: le fasi preliminari, le soluzioni scartate, le correzioni di rotta, i materiali di studio e di documentazione, i rapporti con soggetti terzi che hanno svolto ruoli più o meno di contorno, oppure con altri progettisti la cui presenza non emerge o ha lasciato pochi segni nelle carte scambiate fra committente e progettista incaricato.

Si pensi, a questo proposito, al villaggio vacanze AGIP a Corte di Cadore, un caso eterodosso di *company town*, in cui la straordinaria collaborazione fra Edoardo Gellner e Carlo Scarpa per la progettazione della chiesa lascia nell'archivio dell'ENI, impresa committente, scarse tracce, ma che è invece documentata nell'archivio di Gellner depositato presso lo Iuav da una quantità di materiali impressionante per mole, qualità e dettaglio. Il villaggio



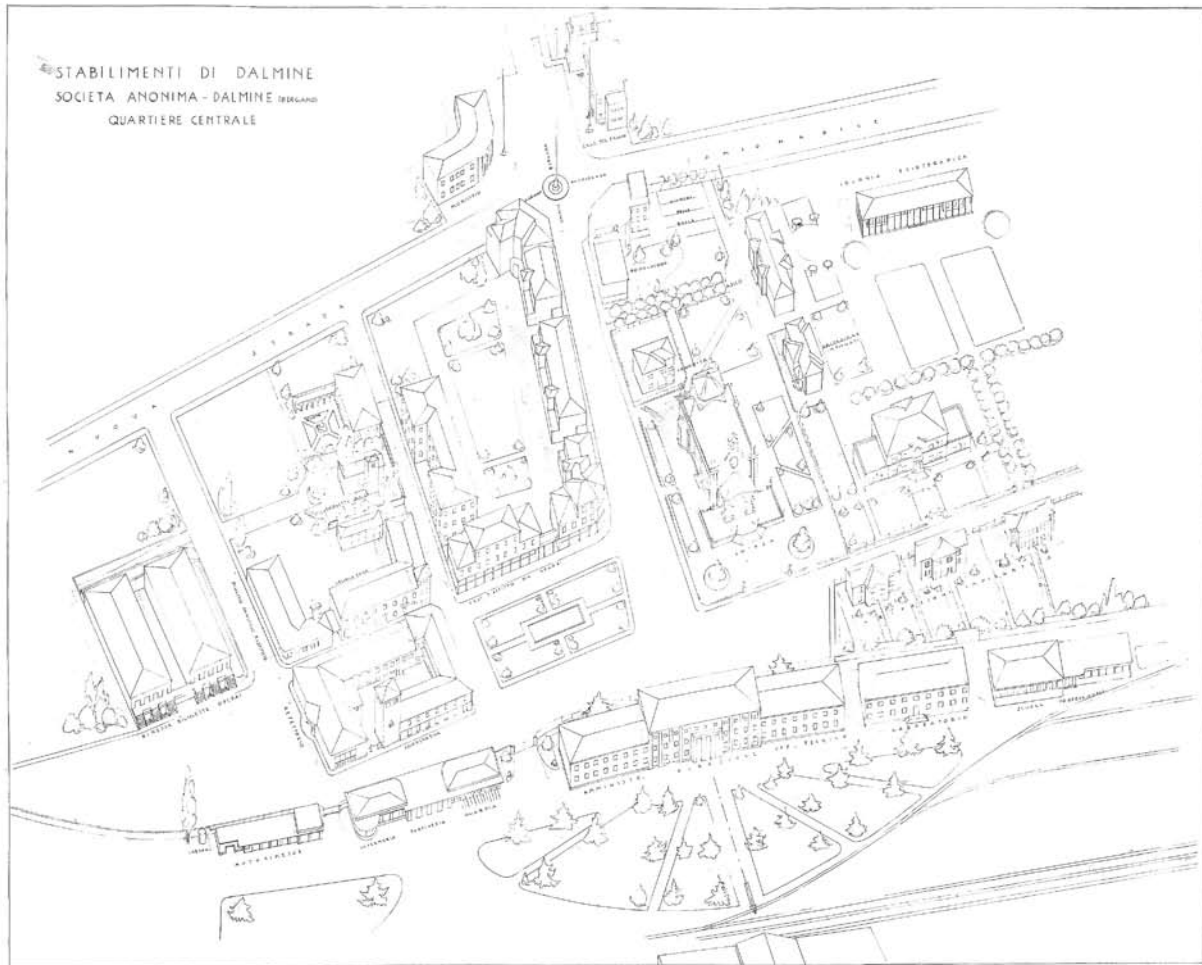
Corte di Cadore (Belluno). Complesso della colonia montana nel Villaggio AGIP (progetto Edoardo Gellner, 1959; Università Iuav di Venezia, Archivio progetti, Fondo Gellner).

costituisce un caso a sé, anche perché la sua vicenda progettuale non si interruppe assieme ai lavori di costruzione, chiusi in seguito alla morte di Mattei nell'ottobre del 1962, ma procedette addirittura fino oltre il 2000, sia per necessità di adeguamento e di intervento sulle parti realizzate, sia per la volontà di Gellner di giungere a un completamento dell'enorme complesso da lui concepito con la progettazione delle diverse parti: le case, gli alberghi, la colonia, la chiesa, il campeggio, e le molte versioni del mai realizzato centro sociale. Le carte del progettista documentano quindi esaurientemente tutte le tappe della lunga vicenda, i sopralluoghi preliminari con Enrico Mattei nell'area individuata per la realizzazione, le fasi di cantiere e le inaugurazioni, nonché gli studi sull'orografia, la vegetazione e il paesaggio che costituirono la base per questa impresa progettuale di amplissimo respiro.

Un altro caso assai interessante è quello del Villaggio Matteotti di Terni – analizzato in questo volume nel contributo di Franco Mancuso – del cui progetto alla fine degli anni Sessanta la società Terni assegna l'incarico a Giancarlo De Carlo. Il suo archivio, anch'esso conservato presso lo Iuav, documenta la complessa attività del progettista ma anche dello studioso, docente e direttore della rivista *Spazio e Società*. Il progetto per Terni, con le sue svariate centinaia di tavole, i molti metri lineari di altra documentazione e le quasi quattrocento carte di corrispondenza costituisce nel suo insieme uno strumento importante per lo studio della genesi di un progetto che si pose come il primo esempio italiano di un programma fondato sul principio della partecipazione diretta all'elaborazione progettuale di coloro che sarebbero stati gli utenti dell'opera realizzata. Non certo ultima per interesse è la importante documentazione fotografica legata a questo progetto. Giancarlo De Carlo amava affidare a fotografi di grande valore la documentazione delle proprie realizzazioni e in questo caso si è servito di nomi del calibro di Mimmo Jodice, Gabriele Basilico, Toni Garbasso e Giorgio Casali.

Per chiudere con casi che possono essere recuperati negli archivi veneziani, possiamo andare indietro nel tempo fino alle vicende che legarono le aziende Marzotto a Valdagno, il cui filo si dipana almeno attraverso due archivi, quello di Giuseppe Torres e quello di Francesco Bonfanti. Già negli anni fra il 1904 e il 1909 Gaetano Marzotto affida a Torres il progetto per la costruzione di un villaggio operaio, che resta però irrealizzato. Assieme ad altre esperienze analoghe cui i Marzotto danno vita fra Otto e Novecento, esso si pone in qualche modo alla preistoria dell'assai più nota città sociale, il quartiere di Valdagno che con altre importanti strutture cittadine viene progettato, a partire dalla fine degli anni venti del Novecento, da Francesco Bonfanti. Nel caso di Torres il rapporto con i Marzotto, tutto sommato ben delineato dalle carte esistenti nell'archivio dell'architetto veneziano, portò a incarichi obiettivamente di scarso peso e si concluse nel 1929 con una mai più recuperata rottura. Quello con Francesco Bonfanti ebbe inizio proprio mentre Torres veniva bruscamente "licenziato" ed ebbe ben altri esiti, concretizzatisi non solo nei molti progetti legati a Valdagno ma anche in quelli per la seconda città sociale Marzotto a Manerbio, per una meno nota serie di case operaie da costruire a Chiampo, comune del vicentino non distante da Valdagno, e per strutture turistiche a Jesolo. Vicende come queste devono essere ancora soddisfacentemente indagate e ricostruite nel dettaglio, anche e soprattutto incrociando gli apporti di fonti documentarie di diverso tipo: carte private, carte aziendali, archivi comunali e così via.

Un caso di duraturo e organico rapporto fra impresa e architetto è quello che si sviluppa fra la Dalmine e Giovanni Greppi fra la metà degli anni venti e il 1960. Esso vede il progettista milanese realizzare *ex novo* quartieri per impiegati e per operai, le scuole, la foresteria, le aziende agricole, la cooperativa di consumo, la mensa, la chiesa parrocchiale. Si tratta di un processo di vera e propria urbanizzazione sancito amministrativamente nel 1927 con



Stabilimenti di Dalmine. Società Anonima Dalmine (Bergamo). Quartiere centrale (Giovanni Greppi, fine anni trenta; Archivio Fondazione Dalmine). Assonometria del quartiere Centro di Dalmine.

la nascita del comune di Dalmine, che unifica i precedenti comuni rurali e assume lo stesso nome dell'impresa. Nel 1936 Greppi progetta il quartiere centro, che completa il processo di ridefinizione di un'area organizzata degli assi viari principali della città, dalle due piazze, dalla casa comunale, da quella del Fascio, dalla sede del dopolavoro aziendale. Nel 1941 questo villaggio modello – già celebrato dalla cinematografia di propaganda del regime – viene dichiarato "di notevole importanza industriale" per decreto del capo del Governo. Questo stretto rapporto di committenza ha lasciato importanti tracce documentali nell'archivio storico dell'impresa conservato dalla Fondazione Dalmine: planimetrie, molti bozzetti e disegni di architettura civile che documentano puntualmente la nascita e lo sviluppo della *company town* greppiana e rappresentano in modo eloquente e diversificato – nelle tipologie e funzioni degli edifici – le tappe di evoluzione del linguaggio architettonico del Novecento. Questa documentazione di progetto, integrata

anche da una cospicua mole di altre fonti aziendali relative alle strategie di *welfare* dell'impresa committente, tra cui oltre mille immagini fotografiche degli edifici e degli spazi urbani, è ancora più preziosa e significativa in considerazione del fatto che l'archivio dell'autore del progetto è andato irrimediabilmente perduto.

L'indagine nell'archivio del progettista non è mai un mero duplicato di quella svolta negli archivi delle imprese. Entrambi i percorsi aggiungono alle armi del ricercatore un fondamentale e diverso contesto nel quale indagare e dal quale trarre informazioni, indispensabile per dare sostanza a un lavoro di ricerca storica che voglia dirsi completo ed esaustivo. Se affrontati con un approccio per così dire sistemico e attento alle non sempre palesi interrelazioni, questi giacimenti forniscono non solo grandi quantità di materiali e informazioni su alcuni casi più noti – come quelli presentati in questo volume – ma anche preziose tracce per indagare su episodi meno conosciuti e tutti ancora da valorizzare.

Osservazioni a margine del convegno della Fondazione Dalmine e in previsione della Conferenza internazionale ICOM 2016

Giuliana Ricci

ABSTRACT

OBSERVATIONS ON THE SIDELINES OF THE CONFERENCE OF THE DALMINE FOUNDATION AND IN ANTICIPATION OF THE ICOM 2016 INTERNATIONAL CONFERENCE

The text offers a historical overview (partial), on the sidelines of the conference themes organized in Dalmine, fueled by reflections at the recent Conference ICOM 2016 Museums and cultural landscapes. It is meant to emphasize the Italian boot, and Milanese particularly, of searches from scholars educated in the field of letters and scholars educated in the field of architectural history and restoration of which connection ring was the awareness of material culture. Awareness enriched in recent times from archival organization, public or private, of the documentation of territories and built and of human groups or individuals (planners and entrepreneurs). It is proposed that the current, at the end, museum destination of many areas and industrial environments be more effectively intertwined with the design on urban and territorial scale and with the involvement of residents, scholars and policy makers.

CODICI ERC

SH05.06 History of art and architecture, arts-based research
SH05.07 Museums, exhibitions, conservation and restoration
SH05.08 Cultural studies, cultural identities and memories, cultural heritage
SH06.01 Historiography, Theory and methods in history, including the analysis of digital data
SH06.03 General archaeology, archaeometry, landscape archaeology
SH06.08 Modern and contemporary history
SH06.09 History of ideas, intellectual history, history of sciences and techniques
SH06.11 Social and economic history

PAROLE CHIAVE | KEYWORDS

cultura materiale, cultura industriale, patrimonio diffuso, musei e paesaggi culturali, progettazione integrata e partecipata
material culture, industrial culture, widespread heritage, museums and cultural landscapes, integrated and participated planning

Giuliana Ricci, laureata in architettura e ora in pensione, è stata professore ordinario di Storia dell'Architettura (Politecnico di Milano) sia nel corso di laurea in Scienze dell'Architettura di Milano, sia nel corso di laurea in Architettura Ambientale nella sede di Piacenza. È stata coordinatore nazionale nelle ricerche universitarie *L'architettura nelle accademie 'riformate': insegnamento, dibattito culturale, rapporti con la città* (Guerini, Milano 1992) e *La cultura architettonica nell'età della Restaurazione* (Mimesis, Milano 2002). Svolge ricerche sull'architettura, la teoria architettonica, la storiografia e la museologia del Settecento, dell'Ottocento e della prima metà del Novecento. Si occupa anche delle trasformazioni urbane tra fine Settecento e inizi Novecento, dei rapporti tra cultura architettonica e cultura urbanistica. È stata presidente del Museo Teatrale alla Scala e direttore del Master Universitario di II livello in *Sistemi museali nel territorio per la conservazione e valorizzazione dei patrimoni diffusi (2004-2005)* per il perfezionamento di laureati che intendessero operare, quali progettisti o funzionari presso gli organi centrali e periferici dello stato o presso enti di ragione privata, nella creazione, organizzazione e gestione dei sistemi museali e dei servizi relativi, per conoscere, tutelare e promuovere il patrimonio diffuso su aree territoriali significative, combinazione di valenze storiche, artistiche, ambientali, etnografiche ed ecologiche.
giuliana.ricci@polimi.it

Marc Bloch e Lucien Febvre non potevano supporre nel 1929, inaugurando la rivista «Annales d'histoire économique et sociale», che il mondo industriale avrebbe fatto parte del sistema culturale di là a pochi decenni. Che edifici, strumenti e macchine, processi di lavorazione e comportamenti delle comunità sarebbero stati non soltanto studiati, ma persino conservati. Che macchinari rottamati, disegni e documenti dispersi, edifici abbandonati, segni del territorio cancellati avrebbero accompagnato il desiderio delle scienze applicate di raccontarsi, di mostrarsi e, insomma, di ricordarsi.

Non potevano prevedere che la globalizzazione avrebbe aggravato per alcune nazioni il successivo andamento postindustriale con la chiusura di attività, coinvolgendo vaste superfici di territorio, vanificando precedenti assetti, percorsi e opere idrauliche e riconsegnando alla natura spazi non più utilizzati.

L'abbandono non ha riguardato soltanto i complessi produttivi, ma ha modificato modi di vivere, di abitare e di operare di ampi settori di popolazione.

Svilupi tra studi letterari e studi di architettura

Un recente libro di Alessandro Coppola¹ illustra la deindustrializzazione di molte città americane (da Detroit a Pittsburgh) i cui abitanti, già operai delle fabbriche locali, cominciano a odiare i silenzi e l'aria pura, insoliti quando le zone erano produttive. La memoria e persino la memoria collettiva non sono fatte, quindi, soltanto di documenti, luoghi, modi di vivere e di lavorare, ma addirittura di odori, percezioni e suoni, recuperabili soltanto in parte attraverso la documentazione fotografica, filmica e le registrazioni.

La mostra *Italia da salvare* del 1967, organizzata dalla sezione milanese di Italia Nostra e curata da Renato Bazzoni, non si era interessata al tema dei paesaggi industriali, se non per l'impatto visivo ed ecologico che questi potevano comportare. Tali complessi di manufatti e di territorio non erano stati ancora inclusi, quindi, nei "luoghi del cuore" più recentemente sviluppati dal FAI (il cementificio di Alzano Lombardo e la valle delle cartiere di Toscolano Maderno, ad esempio, sono compresi in questi elenchi). Cito le due associazioni private per segnalare che la sensibilità al tema si è estesa recentemente a tutti i settori della popolazione.

L'abbandono delle campagne studiato in modi diversi dai nostri Lévi-Strauss (tra gli altri soprattutto Ernesto De Martino e Alberto Maria Cirese) aveva sviluppato nel dopoguerra filiere di studio che si erano concentrate anche sui paesaggi² e sui luoghi³, registrando diversi versanti di studio e di rilievo (ricordo le ricerche sugli ambienti rurali coordinate al Politecnico di Milano da Carlo Perogalli, Adriano Alpago Novello ed Enzo Hybsch a partire dai tardi anni sessanta relative ai complessi rurali della pianura e della collina lombarda; quelle del Politecnico di Torino con le ricerche coordinate da Vera Comoli Mandracci). I nomi citati dimostrano che l'attenzione si sviluppa soprattutto nel mondo degli storici dell'architettura che allargano i loro settori d'indagine.

Tali indirizzi di analisi erano fecondati dallo sviluppo delle interconnessioni tra le diverse scienze umane e, in particolare, tra geografia e storia, che continuavano il fertile filone, in costante rapporto con gli studi francesi intorno alla rivista «Annales» nelle sue diverse declinazioni ed erano stati inaugurati in Italia dai geografi della scuola di Renato Biasutti già alla fine degli anni venti

¹ Alessandro Coppola, *Apocalipsetown*, Laterza, Roma-Bari 2011.

² Emilio Sereni, *Storia del paesaggio agrario italiano*, Laterza, Bari 1961.

³ Sarà sufficiente citare la collana sulle città della casa editrice Laterza diretta da Cesare De Seta.

del Novecento e continuati nel secondo dopoguerra, tra gli altri, da Lucio Gambi e da Giacomo Corna Pellegrini. I percorsi di studio delle «Annales» francesi venivano considerati con attenzione e veniva sviluppato il tema della cultura materiale. Tema che non poteva non influenzare la lettura del costruito e del territorio soprattutto nelle facoltà di architettura.

Al Politecnico di Milano era approdato nel frattempo Eugenio Battisti che aveva varato molte iniziative (associazioni, periodici, convegni) trovando terreno fertile in un istituto universitario che dell'attenzione al costruito e alla cultura materiale aveva fatto i suoi portabandiera, continuando le ricerche degli storici dell'architettura ma con alcune direzioni nuove soprattutto grazie ai docenti di Restauro (Marco Dezzi Bardeschi, Amedeo Bellini). In questo ambiente maturavano allievi (futuri progettisti) e campagne di ricognizione (prima tra tutte la campagna di rilievo di San Leucio in Campania), oltre a pubblicazioni e censimenti, attivati anche con giovani studiosi appartenenti ad altre discipline.

I titoli declinavano parole mitiche ("monumenti", "patrimonio"), oltre all'aggettivo "storico" di fianco all'aggettivo "industriale"⁴. Le operazioni di censimento, rivolte generalmente a opere d'arte mobili o a edifici ascrivibili a periodi precontemporanei o "autografati", erano applicate alle sopravvivenze di quella che si poteva ormai definire la cultura industriale.

Non è un caso che a Battisti sia stato intitolato il Museo dell'Industria e del Lavoro di Brescia, quale riconoscimento dell'attività di iniziatore, in Italia, degli studi di archeologia industriale⁵.

Luoghi del lavoro e luoghi dell'abitare operaio avevano corrisposto a logiche non sempre allineate. Mentre i complessi produttivi dovevano rappresentare la punta avanzata della cultura tecnica e meccanica, gli spazi dell'abitare potevano essere il risultato di logiche diverse. Potevano essere legati alle residenze rurali di territori limitrofi; potevano essere individuati in costruzioni apposite in prossimità dell'edificio industriale; potevano far parte di nuovi complessi microurbani dotati di servizi (villaggi operai). Ne sono discese modalità particolari di usare il territorio (orti e giardini) e di segnalarlo con percorsi (strade di diverso carattere, ponti, operazioni idrauliche, segmenti ferroviari, ...).

Le comunità intellettuali e i progettisti si erano accorti ben presto che l'industria era diventata il "tempio della modernità", per usare un'espressione cara a Camillo Boito anche se adottata per un altro versante edilizio, la casa. Se John Ruskin ne aveva temuto l'influsso negativo sul mondo del lavoro, gli architetti tedeschi d'inizio Novecento avevano gettato le basi di una progettazione che dal sistema industriale traeva le logiche della serialità e della produzione a basso costo.

Accanto a queste ragioni, istanze formali, innovazioni tecniche, trampolini strutturali e sensibilità paesistiche seducevano progettisti e committenti. Ma, importantissimi e troppo spesso dimenticati, premevano altre urgenze e altri assetti del mondo industriale: l'assetto assicurativo, in particolare, che tutelava sia i proprietari che il lavoro e, quindi, gli operai e che comprendeva, nell'ambito delle tutele, anche la casa operaia già dagli inizi del Novecento. Argomento di studio di origine non progettuale, dunque, come sarà invece più tardi dagli anni venti del XX secolo.

Alcuni committenti novecenteschi erano spesso rampolli della buona borghesia con perfezionamento all'estero e, talvolta, anche personalità di cultura, che comprendevano l'importanza dell'im-

agine e dell'opportunità di corredare persino i messaggi pubblicitari con documenti grafici che segnalassero un gusto aggiornato su quanto andava maturando in altre nazioni.

Sistemi culturali del territorio

La diffusione in Italia del sistema ecomuseale francese a partire dalla fine degli anni sessanta con l'esperienza di Le Creusot (poi Le Creusot-Monceau), che riunisce oggi ben sedici comuni con patrimoni diffusi diversi, ha comportato l'inserimento di tale prospettiva nell'apparato legislativo piemontese a partire dagli anni novanta (ricordo il grande lavoro di Maurizio Maggi dentro e fuori il sistema regionale piemontese) e, più recentemente, nell'apparato legislativo lombardo.

Questo quadro ha consentito di riflettere sui sistemi e non soltanto sui singoli manufatti.

All'attenzione al costruito e al paesaggio, sancita anche dal Codice dei Beni Culturali e del paesaggio del 2004, che accoglie i principi della Convenzione europea del paesaggio del 2000, e dall'Istituto per il Mediterraneo che nel 2006 riferisce di sistemi culturali territoriali proprio in tema di insediamenti industriali, si sono affiancate iniziative rivolte alle aziende per la conservazione del patrimonio documentario. Nel 1991 è stato istituito il Centro per la cultura d'impresa presso la Camera di Commercio di Milano per tutelare e valorizzare il patrimonio documentale degli associati. L'accordo con il Ministero per i Beni e le attività culturali consente al centro di operare in collegamento con le locali soprintendenze per la conservazione e il censimento di gran parte degli archivi d'impresa lombardi. Ma è soltanto un episodio del più vasto impegno, iniziato negli anni settanta del secolo scorso e profuso da parte di iniziative private e istituti pubblici, per documentare il passato industriale e per salvarne il patrimonio.

La riflessione sulla temporalità e sul rapporto geografia/storia consente di leggere nell'arcipelago degli archivi – si segnalano, grazie all'organizzazione del SAN (Sistema Archivistico Nazionale), gli archivi d'impresa (www.impreses.san.beniculturali.it), il portale degli archivi degli architetti (www.architetti.san.beniculturali.it), il portale dei territori (www.territori.san.beniculturali.it), oltre agli archivi comunali e statali, gli archivi di professionisti, gli archivi personali – la complessità del territorio come luogo dell'incidenza dei processi delle attività umane, soprattutto produttive e insediative, e consente di affrontare nell'osservazione del costruito storico, anche territoriale, la relazione tra tempi, luoghi, individui e comunità. Di identificare, quindi, i valori da conservare pertinenti al complesso archivio del patrimonio diffuso.

La vitalità della rete degli archivi di architettura italiani nonostante i tagli alle risorse umane e finanziarie che s'innesta nel più ampio sistema di individuazione, conservazione e studio di archivi italiani in relazione col progetto, se ha alimentato in sede nazionale l'organizzazione degli archivi nel citato sistema nazionale SAN, ha offerto una base informativa di dati, tra loro correlati, ai fini della tutela, della ricerca e anche di una più ampia divulgazione del patrimonio documentario e culturale.

Il bollettino n. 11 del 2012 di AAA - Associazione nazionale Archivi di Architettura contemporanea ha affrontato il tema della grande committenza, dall'impresa pubblica all'industria privata.

⁴ Alberto Garlandini, Massimo Negri, a cura di, *I monumenti storico-industriali della Lombardia. Censimento regionale*, Regione Lombardia, Milano 1977, completato in Alberto Garlandini, Bruna Micheletti, Pier Paolo Poggio, a cura di, *Il patrimonio storico-industriale della Lombardia. Censimento regionale*, Fondazione Luigi Mi-

cheletti, Brescia 1991.

⁵ Aldo Castellano e Ornella Selvafolta, a cura di, *Scritti di archeologia industriale*, Milano 2001.



Dalmine (Bergamo). Mensa aziendale, esterno (foto Bruno Stefani per Studio Boggeri, fine anni trenta, archivio Fondazione Dalmine).

Un tema ampio e stimolante perché ha consentito di riscoprire e divulgare in parte le biografie di imprenditori illuminati e dei progettisti che hanno reso possibile il miracolo economico del nostro Paese, in competizione con le maggiori potenze economiche del mondo. Il bollettino ha raccolto, pur nel numero ridotto di pagine, gli esiti di un'impegnativa selezione di casi di studio all'interno ma anche all'esterno degli archivi della rete AAA che aveva inteso porsi come contributo a quanto si stava facendo in campo nazionale, diffondendo la convinzione che la consapevolezza emerge dall'intreccio delle informazioni, dei documenti e degli archivi.

Tutto questo in via teorica, ahimé. Nell'ambiente urbano la realtà è declinata diversamente.

Una proposta critica

Persa la funzione industriale con il conseguente abbandono di larga parte delle fasce urbane più esterne caratterizzate da ampie superfici, diversamente strutturate e con spazi liberi all'interno del perimetro, il problema della riqualificazione in accordo con un progetto urbano si pone come prioritario. Con o senza progetto, la riattivazione di tali zone approda spesso a una nuova destinazione di nucleo museale. Ripensare l'esistente così complesso costitui-

sce una sfida interessante per i progettisti che hanno il compito sia di inserirsi tra linguaggi di diversa cronologia con un'operazione consapevole di recupero (si spera!) e di risignificare gli spazi anche organizzando diversamente accessi e percorsi, sia eventualmente d'introdurre nuovi edifici che siano la scheggia di novità nello skyline urbano segnalando la nuova presenza e i nuovi contenuti.

Gli interventi, tuttavia, si compiono quasi sempre usando gli edifici o i complessi come puri contenitori. Senza un particolare programma urbano, tanto più che la maggior parte delle aree sono di proprietà privata anche se spesso acquisite al patrimonio cittadino. Dobbiamo essere lieti che molti sistemi industriali non siano stati abbattuti, perlomeno in tempi recenti. Molti di questi complessi sono stati rimodellati e reinterpretati dai nuovi principi della città, ossia gli imprenditori che operano nel settore della moda (a Milano: Prada, Armani, Tod's, Ermenegildo Zegna, ...). Veri principi, quali nuovi mecenati essi offrono opportunità di riflessione e in buona parte dei casi interessante dal punto di vista progettuale, di iscrivere la loro storia o i loro intenti d'arte su complessi che avevano offerto narrazioni diverse.

Nella pratica, quindi, l'apparenza architettonica dei luoghi è conservata nei modi più o meno corretti rispetto a una disciplinata ottica del restauro, ma si tratta di pura sopravvivenza a un



Dalmine (Bergamo). La fontana di piazza 20 marzo 1919 sullo sfondo del palazzo della direzione aziendale (autore ignoto, fine anni trenta, archivio Fondazione Dalmine).

patrimonio ben più ampio di processi di lavoro, di macchine, di documenti di diversa tipologia, ... solo episodicamente conservati in musei o archivi diversi.

Questa frammentazione, che taglia i fili del racconto, potrebbe essere riannodata perlomeno negli istituti pubblici collocati in presenze industriali. Sarebbe opportuno, quindi, prevedere nei musei realizzati anche centri di documentazione delle aree urbane un tempo edificate ai fini produttivi. Finalità che potrebbero accompagnare gli obiettivi centrali dell'istituto museale. *Museums for landscapes*, appunto, come ha proposto la Conferenza Internazionale ICOM del luglio 2016.

Se oggi, quindi, la progettazione museale contribuisce alla reinvenzione della città e a rilanciare, anche socialmente, il frammento di territorio nel quale s'inserisce, deve riuscire a sviluppare scambi proficui con il passato dei luoghi grazie all'interazione tra direttori e conservatori di musei, società imprenditrici e operai, amministratori locali e studiosi, comunità e diversi tipi di pubblico. In modo che

il museo possa diventare veramente presidio dell'identificazione, della conservazione di oggetti storici prodotti dal territorio e degli intrecci tra luoghi e persone e, soprattutto, possa diventare uno spazio condiviso e un luogo di esperienze diverse.

Il museo si potrebbe porre, quindi, come risorsa significativa in un ampio intreccio di relazioni con criteri di sostenibilità e con metodi di governance che coinvolgano nel sistema del progetto, della realizzazione e dei programmi, professionisti diversi, poteri pubblici e privati e, soprattutto, la società civile in un processo ininterrotto di osservazione, monitoraggio, responsabilità gestionale e sviluppo culturale e di conoscenza.

In conclusione: s'intende presentare la frammentazione urbana come potenzialità per la creazione di un sistema. In questo modo la frammentazione può trasformarsi da svantaggio in valore condiviso attraverso interventi differenziati con l'effetto finale di un sistema diffuso di luoghi in continuità con il contesto circostante, pur frantumato, e con il racconto del passato.

Premesse, obiettivi, metodologie e risultati della ricerca Gli archivi di architettura, design e grafica in Lombardia (2011-2012)*

Maria Manuela Leoni

ABSTRACT

PREMISES, OBJECTIVES, METHODOLOGIES AND RESULTS OF THE RESEARCH GLI ARCHIVI DI ARCHITETTURA, DESIGN E GRAFICA IN LOMBARDIA

This essay will highlight premises, objectives, methods and results of a scientific research dedicated to project archives, entitled Gli archivi di architettura, design e grafica in Lombardia. Censimento delle fonti, conducted in 2011-2012 under collaboration between Politecnico di Milano, Centro Alti Studi sulle Arti Visive (CASVA) of Milan and the Soprintendenza archivistica della Lombardia. The research, carried out by compiling description sheets developed on international standards, led to the identification of 178 archives: not only testify the Lombard creativity and its prominent role in the cultural landscape of the twentieth century, but also the starting point for new strategies in promoting cultural heritage, opened to the general public through new digital technologies.

CODICI ERC

SH03.11 Communication and information, networks, media
SH05.06 History of art and architecture, arts-based research
SH05.08 Cultural studies, cultural identities and memories, cultural heritage

PAROLE CHIAVE | KEYWORDS

archivi, architettura, design, grafica, Lombardia
archives, architecture, design, graphics, Lombardia

Maria Manuela Leoni, laureata in Architettura al Politecnico di Milano, ha conseguito il Dottorato di Ricerca in Storia dell'Architettura e dell'Urbanistica al Politecnico di Torino, partecipando con la propria tesi a un progetto di ricerca internazionale sulla figura di Pier Luigi Nervi. Titolare di due assegni di ricerca presso il Dipartimento di Design del Politecnico di Milano, si è occupata del censimento delle architetture realizzate in Lombardia dal 1945 ad oggi e ha partecipato a numerosi progetti scientifici tra cui lo sviluppo, in corso, di un progetto-pilota per il riordino degli archivi di aziende legate al mondo del design, attraverso il caso-studio della Molteni & C. Ha collaborato alle attività del CASVA - Centro Alti Studi per le Arti Visive del Comune di Milano, per cui ha riordinato e descritto archivi di architetti, designer e grafici. Ha realizzato mostre per diverse istituzioni, quali la Fondazione Vico Magistretti di Milano con cui collabora dalla vittoria del premio Fixo II – bandito dalla Direzione Generale per le Politiche, l'Orientamento e la Formazione del Ministero del Lavoro Ministero del Lavoro – che le è stato assegnato nel 2011, grazie alla presentazione di un progetto di valorizzazione dell'archivio Magistretti. Ha pubblicato articoli, saggi e monografie dedicati all'architettura italiana del Secondo Novecento e al rapporto tra storiografia architettonica e nuove tecnologie. Svolge svariate attività didattiche presso Politecnico di Milano, sia in veste di docente sia di cultrice della materia.
m.manuela.leoni@gmail.com

Premesse alla ricerca. Il censimento degli archivi di architettura in Lombardia (2000-2003)

Il progetto¹ trae le proprie origini da un'analoga esperienza – avviata nel 2000 e conclusa tre anni più tardi, con la pubblicazione dei risultati raggiunti² – che era parte di un più ampio lavoro promosso dalla Direzione Generale per gli Archivi del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, inteso come esperienza di valorizzazione del vasto patrimonio delle fonti per lo studio dell'architettura italiana³. Svolta con particolare interesse per il Novecento, la prima ricerca aveva riguardato 138 archivi conservati in Lombardia, che sono la memoria storica di altrettanti architetti o gruppi di progettazione attivi tra il 1861 – anno dell'Unità d'Italia – e gli anni cinquanta, stagione d'oro per l'edilizia nazionale e regionale. La loro selezione si basava sia sul riconoscimento del ruolo di eccellenza dei progettisti coinvolti (confermato da indagini storiografiche e dall'attenzione loro rivolta dalla critica di settore), sia sul valore conoscitivo che alcuni fondi hanno in riferimento a contesti urbani e produttivi di piccole e medie dimensioni. Non solo Milano, dunque, ma anche Bergamo, Brescia, Como, Cremona, Varese e le relative provincie.

Ciascun giacimento era descritto attraverso uno specifico tracciato, messo a punto in base agli standard descrittivi internazionali (secondo le norme ISAD e ISAAR)⁴, alle indicazioni delle Soprintendenze Archivistiche coinvolte e in massima parte riconfermato in occasione del secondo censimento lombardo.

Obiettivi della ricerca Gli archivi di architettura, design e grafica in Lombardia (2011-2012)

Rispetto alla prima edizione, l'esperienza del 2012 ha però introdotto due importanti novità: da un lato, l'ampliamento del campo d'indagine, che dall'architettura *tout-court* si è mosso in direzione di urbanistica, ingegneria civile, progetto d'interni, design dell'oggetto e grafica, per dare spazio ad altri settori d'eccellenza della creatività regionale; dall'altro, l'estensione del limite cronologico a noi più vicino, che ha portato ad individuare archivi prodotti da progettisti nati negli anni cinquanta e ancora oggi in piena attività.

Gli obiettivi erano molteplici. Sul piano scientifico la ricerca mirava, in primo luogo, a favorire conoscenza e fruibilità pubblica degli

* Il presente saggio intende evidenziare premesse, obiettivi, modalità di attuazione e risultati della ricerca scientifica dedicata agli archivi del progetto intitolata *Gli archivi di architettura, design e grafica in Lombardia. Censimento delle fonti* e condotta tra il 2011 e il 2012 in collaborazione tra Politecnico di Milano, il Centro Alti Studi sulle Arti Visive (CASVA) del Comune di Milano e la Soprintendenza archivistica della Lombardia.

¹ Il comitato scientifico del progetto era composto da Graziella Leyla Ciagà, Paola Ciandrini, Fulvio Irace e Ornella Selvaforla – per il Politecnico di Milano – e da Rina La Guardia (per il CASVA) e Maurizio Savoia (per la Soprintendenza Archivistica della Lombardia).

² Graziella Leyla Ciagà, a cura di, *Gli archivi di architettura in Lombardia. Censimento delle fonti*, CASVA, Milano 2003. Il primo progetto era guidato da un comitato scientifico composto da Fulvio Irace e Graziella Leyla Ciagà (per il Politecnico di Milano), Marina Messina (per la Soprintendenza Archivistica per la Lombardia) e Rina La Guardia (per il CASVA).

³ A questa ricerca nazionale sono riconducibili numerosi volumi, tra i quali si segnalano i primi risultati pubblicati dal gruppo scientifico del Lazio. Si vedano in proposito: Margherita Guccione, Daniela Pesce ed Elisabetta Reale, a cura di, *Censimento degli archivi privati di architettura a Roma e nel Lazio: da Roma capitale al secondo dopoguerra, primi risultati*, Gangemi Editore, Roma 1999; Margherita Guccione, Daniela Pesce ed Elisabetta Reale, a cura di, *Guida agli archivi privati di architettura a Roma e nel Lazio: da Roma capitale al secondo dopoguerra*, Gangemi Editore, Roma 1999 (e successive edizioni).

⁴ *General International Standard Archival Description*, Stoccolma 1999; *International Standard Archival Authority Record for Corporate Bodies, Persons and Families*, Parigi 1995.

archivi del progetto, a realizzare una mappatura fisica dei complessi archivistici (novità rispetto al censimento del 2002, con l'introduzione di precise informazioni sulla localizzazione dei fondi), ad arricchire le banca-dati online della Direzione Generale per gli Archivi con l'inserimento delle schede in sistemi quali il SIUSA (Sistema Informativo Unificato per le Soprintendenze Archivistiche) e il SAN (Sistema Archivistico Nazionale), a promuovere interventi di vigilanza e tutela dei fondi documentari individuati e, infine, ad attuare interventi di valorizzazione del patrimonio censito, attraverso convegni, giornate di studio, pubblicazioni e tesi di laurea o dottorato.

Metodologia operativa

In prima battuta si è proceduto con la stesura di un elenco di possibili archivi (di nuova identificazione o già censiti nel 2002), per cui è stata verificata la disponibilità dei soggetti conservatori (sia pubblici, sia privati) ad aderire all'iniziativa. Operazione non facile, esito di una pluralità di rapporti personali e professionali maturati dai ricercatori coinvolti e dai membri del comitato scientifico, in anni d'impegno sul campo. Tutti i giacimenti documentari inseriti in questa prima lista afferiscono alla categoria degli archivi personali dei progettisti: come già avvenuto per il primo lavoro, sono stati infatti esclusi i fondi prodotti da imprese edili, aziende produttrici o istituzioni a cui potrebbero essere dedicati futuri progetti di ricerca⁵.

Avuta la disponibilità della maggioranza degli archivi, si è avviata la compilazione di tracciati descrittivi in forma di schede, redatte da una trentina di studiosi e distinte in due nuclei principali. In primo luogo, la sezione dedicata alla figura del produttore, che ne traccia un breve profilo biografico (formazione, eventuali titoli accademici conseguiti, principali opere realizzate, collaborazioni, impegno didattico, premi ricevuti, ecc.) e di fortuna critica (riassunta in una bibliografia essenziale, che tiene conto dell'eventuale segnalazione del progettista sui più noti dizionari biografici di architettura e sul *Dizionario Biografico degli Italiani*). In secondo luogo, quella destinata a descrivere le informazioni di tipo archivistico, con l'indicazione della natura del *corpus* documentario (archivio, fondo, raccolta, collezione); della sua consistenza, intesa come numero di progetti documentati e relativa cronologia, ma anche come segnalazione delle diverse quantità riferibili alle principali categorie di materiali che si conservano negli archivi di progetto (cioè schizzi, disegni tecnici, relazioni, fotografie di cantiere, modelli, prototipi, ecc.); dello stato di conservazione, espresso mediante giudizi che vanno da pessimo a ottimo; dello stato di ordinamento e dell'esistenza di strumenti di corredo (è indicato se l'archivio è ordinato o meno e descritto in inventari, elenchi e repertori a stampa o informatici); dell'eventuale dichiarazione di notevole interesse storico; del soggetto conservatore; del titolo di acquisizione (per i soli enti pubblici, è specificato se l'archivio è frutto di donazione, deposito, comodato, ecc); delle condizioni di accesso (liberamente accessibile, accessibile solo a studiosi e ricercatori, non accessibile, ecc.) e, infine, dell'esistenza di eventuali, ulteriori fonti archivistiche sul progettista o sulle sue opere conservate in Lombardia o fuori dalla regione. Ogni scheda è poi corredata da una o più immagini provenienti dall'archivio, che nella maggioranza dei casi

⁵ È ora in fase di attuazione un progetto-pilota sulla natura degli archivi di aziende di design, che vede coinvolto il gruppo Molteni & C. (finanziatore dell'iniziativa). Il lavoro, che ha già prodotto i primi risultati – parzialmente esposti in una mostra celebrativa dedicata agli ottant'anni dell'azienda e intitolata *80! Molteni* (svoltasi alla Galleria d'Arte Moderna di Milano) – riguarda il riordino e lo studio dei materiali prodotti dalla società, descritti nuovamente a partire dagli standard archivistici internazionali e ricorrendo all'uso di Archimista, il sistema informatico messo



La copertina del volume *Gli archivi di architettura, design e grafica. Censimento delle fonti*, esito della ricerca sugli archivi, pubblicato nel 2012 in una delle collane del CASVA.

sono inediti disegni relativi a progetti particolarmente significativi per la comprensione del ruolo dei progettisti nel panorama lombardo.

Concepito come strumento conoscitivo di facile consultazione, il tracciato descrittivo si rivolge ad un pubblico vasto che non è necessariamente costituito dalla comunità scientifica. Questo perché, fin dalle prime fasi della ricerca, è emersa la volontà di pubblicare online i risultati, potenziandone la fruibilità e, dunque, valorizzando la conoscenza del patrimonio documentale in oggetto. In questa prospettiva, sia la descrizione biografica che la bibliografia hanno privilegiato un approccio sintetico a partire da un impianto condiviso, che rendesse tra loro confrontabili le informazioni pur nella pluralità di articolazione dei soggetti produttori. Il censimento, infatti, non ha riguardato esclusivamente singoli protagonisti, ma anche sodalizi professionali stabili o temporanei per i quali è stato necessario individuare una metodologia di approccio che mettesse

a punto dalla Regione Lombardia per diverse tipologie di archivi. La sperimentazione, che dovrebbe concludersi entro il 2016, è curata scientificamente da Fulvio Irace in collaborazione con chi scrive e ha già condotto all'inaugurazione di un museo e del relativo archivio aziendale, aperti al pubblico e agli studiosi presso il campus di Molteni & C. a Giussano. Si veda in proposito: Francesca Molteni, a cura di, *80! Molteni. Ottant'anni di esperienza nelle nostre mani*, catalogo della mostra (Milano, 14 aprile - 30 giugno 2015), Molteni & C., Giussano 2015.

UMBERTO RIVA

Umberto Riva (Milano, 1928), architetto e designer, si laurea in architettura allo IUAV nel 1959.

Tra le realizzazioni in campo architettonico si segnalano la scuola di Faedis (1977), la riqualificazione di piazza San Nazaro a Milano (1989-92), la Casa Miggiano a Otranto (1990-96), la porta d'ingresso e la vetrina alla Galleria d'Arte e Architettura Moderna di Milano (1990), le Case alla Morana presso Gorle (in due diverse fasi, nel 1991 e nel 1995-2002), lo stabilimento PRF-UMO alla Fincantieri di Castellammare di Stabia (1999-2002), il ridisegno della piazza della Farnesina a Roma (nel 1991 e nel 1996-2002), vincitore del relativo concorso a inviti, la centrale termoelettrica di Termoli (2006) e il progetto per la chiesa di San Corbiniano al Quartiere Infernetto di Ostia (2011). Ha inoltre disegnato gli interni delle Case Frea (1983-84) e Insinga (1987) a Milano, della Casa Vernizzi a Parigi (1988), del negozio IB Office a Padova (1992) e l'allestimento di atrio, bar e libreria del Palazzo dell'Arte di Milano (1994-95), nonché la ristrutturazione del Caffè Pedrocchi a Padova (1994-98) e l'organizzazione di Palazzo Barbaran da Porto a Vicenza (1998), in cui ha tra l'altro allestito una mostra dedicata a John Soane e Carlo Scapa (2000).

Per quanto concerne l'attività di designer, ha disegnato oggetti per le principali aziende italiane tra cui Fontana Arte (lampade E63 e Dūem nel 1991, lampada Filia nel 1992, scrittoio Victor nel 1994 e divano e tavolini Ale nel 1996), Barovier & Toso (Lampada Veronese nel 1985, Lampada Attesa nel 1987 e Lampada Sospesa nel 1989), Artemide (progetto di lampione Timpone nel 1992), IB Office (sistema di arredi per ufficio UR 305 nel 1994).

Ha tenuto corsi in diverse università (Facoltà di Design e Facoltà di Architettura del Politecnico di Milano, Facoltà di Architettura La Sapienza di Roma, IUAV di Venezia, École d'Architecture di Nancy).

Dal 1998 è Accademico Nazionale di San Luca, nel 2003 ha ricevuto la Medaglia d'Oro all'architettura italiana dalla Triennale di Milano.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Umberto Riva. *Album di disegni (1966-1987)*, Electa, Milano, 1989; Mauro Tasetti, Marco Turchi (a cura di), *Umberto Riva. Sistemazioni urbane*, Officina, Roma, 1993; Mirko Zardini, Pierluigi Nicolini (a cura di), *Umberto Riva*, Gili, Barcellona, 1993; Giovanni Raboni, Marco Romanelli, *Umberto Riva: muovendo dalla pittura 1973-1996*, Association Jacqueline Vodoz et Bruno Danese, Parigi-Milano, 1997; Andreas Felice (a cura di), *Saper credere in architettura. Trentanove domande a Umberto Riva*, Clean, Napoli, 2003; Davide Vargas (a cura di), *Giancarlo De Carlo, Tony Fretton, Umberto Riva, Ettore Sottsass. Conversazioni sotto una tettoia*, Clean, Napoli, 2004.

Allemandi, 2000, V, pp. 245-246.

Fig. 147 Umberto Riva. Allestimento per 3 artisti, Triennale di Milano, 1998.

ARCHIVIO

CONSISTENZA

Il materiale documentario (1959-2011), relativo alle attività di architettura e design di Umberto Riva, è composto dai seguenti materiali: disegni (principalmente a china o matita su carta da lucido), conservati in 137 tubi e in 7 cassette delle dimensioni di cm 120 x 110 x 8; documentazione d'ufficio e corrispondenza, custodite in 22 faldoni; 38 modelli di design e architettura, collocati su varie mensole a giorno.

STATO DI CONSERVAZIONE

Buono.

STATO DI ORDINAMENTO

L'archivio è ordinato per progetto.

SOGGETTO CONSERVATORE

Archivio privato, Milano.

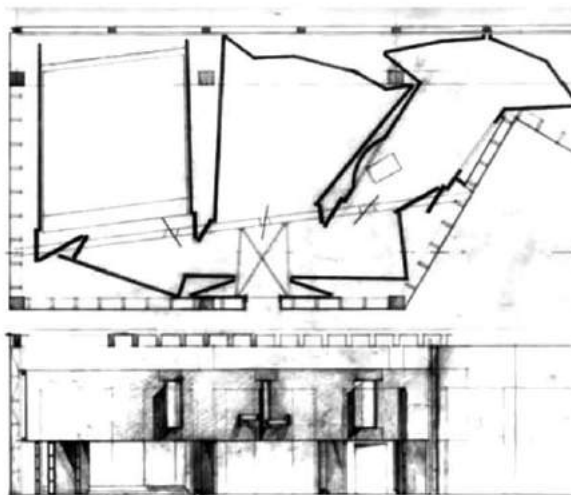
CONDIZIONI DI ACCESSO

Non accessibile.

NOTE

L'Accademia Nazionale di San Luca conserva due disegni donati da Umberto Riva.

Maria Manuela Leoni





Homepage del prototipo *Il patrimonio del moderno* (collage fotografico ad opera di Pino Musi).

in evidenza i legami occorsi tra i membri del gruppo. Nel caso di associazioni durature (si pensi per esempio alla collaborazione tra Franco Albini e Franca Helg, Mario Asnago e Claudio Vender, Vito e Gustavo Latis o ai BBPR) si è scelto di redigere note biografiche collettive, legate più alla storia del gruppo che non ai singoli componenti, che hanno generalmente prodotto la documentazione in un continuo rapporto di scambio sinergico. Nel caso di associazioni temporanee legate a periodi specifici della carriera di un professionista o a particolari commesse (Giuseppe Terragni e Pietro Lingeri, tra gli altri), si è invece deciso di istituire dei rimandi tra le singole schede – attraverso il campo Note – che rendono conto di queste situazioni, per altro molto comuni.

Ulteriore situazione diffusa, che ha richiesto specifiche attenzioni, è il caso di materiali di un unico gruppo o progettista che, per svariate ragioni, sono conservati presso più soggetti: esistono archivi custoditi da due o più eredi, fondi suddivisi in nuclei tematici o tipologici depositati in più luoghi e realtà in cui parte del materiale è stato ceduto a vario titolo ad altri soggetti, sia pubblici sia privati, oltre i confini regionali o, spesso, nazionali. Alla prima categoria di archivi appartengono per esempio le testimonianze del lavoro di Gio Ponti (distinte in archivio fotografico, epistolare e dei disegni, conservati rispettivamente da due nipoti del maestro milanese e dallo CSAC di Parma) o di Luca Beltrami (l'archivio privato e i fondi che fanno capo al Comune di Milano); alla seconda, l'emblematico caso dell'archivio di Luciano Baldessari, con le opere grafiche, pittoriche e i modelli al Casva, le carte professionali al Politecnico di Milano e l'archivio personale e fotografico al Mart di Rovereto⁶; alla terza, i fondi di Emilio Battisti, Giandomenico Belotti, Ignazio Gardella, Bruno Morassutti, Vittoriano Viganò e Marco Zanuso presso l'archivio del Moderno di Mendrisio.

⁶ Sulla questione dell'archivio Baldessari, si segnala che Politecnico di Milano, CASVA e Mart hanno avviato e recentemente ampliato un portale online, che oltre a ricostruire le vicende progettuali di alcuni dei più importanti progetti d'interni dell'architetto roveretano, rende fruibili e direttamente consultabili online numerosi documenti conservati dalle varie istituzioni. Gli esiti della ricerca, in parte sostenuta con fondi FARB e in parte dalla Fondazione Cassa di Risparmio di Trento e Rovereto, sono consultabili all'indirizzo baldessari.densitydesign.org/opere/progetti/galleria/ e sono stati oggetto di un convegno svoltosi al Mart il 5 luglio 2016.

⁷ Ci si riferisce in particolare al SIUSA - Sistema Informativo Unificato per le So-

Sul piano operativo, la ricerca si è svolta su due fronti: l'aggiornamento dei dati relativi a 123 archivi censiti nel 2002 (in particolare per le voci relative a bibliografia e stato di ordinamento del materiale) e il censimento di 55 nuovi fondi, collezioni e raccolte. Si è così arrivati a un totale di 178 archivi, dei quali circa 40 di più stretta attinenza al mondo del design e della grafica.

Risultati raggiunti

Di questi, si è visto come in 101 casi i documenti siano conservati da privati (gli stessi progettisti, i loro discendenti o studi professionali ancora attivi); i rimanenti 77 sono invece custoditi da enti pubblici o a vocazione pubblica, in particolare: 7 archivi da fondazioni di recente istituzione (tra le altre, le fondazioni Franco Albini, Achille Castiglioni, Vico Magistretti, Piero Portaluppi e Aldo Rossi); 25 fondi da università lombarde (24 il Politecnico di Milano e, uno solo, l'Università degli Studi di Pavia, con le carte di Sebastiano Giuseppe Locati), 10 da biblioteche, 8 da musei e 6 da Archivi di Stato.

Questi pochi numeri, curiosi ma all'apparenza sterili nell'ottica della fruizione al di fuori della ristretta cerchia della comunità scientifica, sono in realtà già in grado di restituire il vivace quadro in cui s'inserisce il secondo censimento, che testimonia in pieno il fiorire di iniziative di conservazione e valorizzazione del patrimonio documentario, promosse in certi casi in proprio, dagli stessi progettisti, e in altri attraverso l'intervento di istituzioni pubbliche⁷. Una vera e propria profusione culturale, che la ricerca ha dimostrato essere frutto del frequente ricorso alle tecnologie informatiche legate alla consultazione a-specialistica, nell'ottica di quella categoria di neonato bene culturale che è stata definita «archivio animato». Ovvero la «possibile risposta alla crisi degli archivi tradizionali, non solo per la facilitazione dell'accesso, della trasmissione e della consultazione del dato cartaceo nel format del file, ma soprattutto perché apre a una dimensione interattiva della conoscenza che pertanto si configura come campo tutt'altro che ristretto, ma anzi implementabile da parte degli utenti che diventano in tal modo attori della sua crescita. La cultura del digitale e la geografia dell'online – correttamente intesi – pongono le basi per la creazione di una cultura della condivisione che accetta le conseguenze democratiche dei social network, ma ne delimita (o neutralizza) le derive populistiche e le tentazioni dell'autoritarismo tecnologico»⁸.

Anche gli esiti del censimento del 2012 sono stati raccolti in un volume – pubblicato a stampa dal CASVA⁹ – per poi essere integrati ai risultati di altri studi, condotti dallo stesso gruppo di ricercatori, e confluire nella recentemente elaborazione di un prototipo di piattaforma online per lo studio dell'architettura d'eccellenza della provincia milanese. Intitolato *Il patrimonio del moderno* e dedicato agli edifici più significativi costruiti tra il 1945 e il 2000, il modello è sviluppato a partire da un meta-progetto in cui sono rese evidenti le correlazioni tra schede «opera», «autore» e «archivio», con quest'ultima a svolgere il ruolo di collegamento tra le altre due¹⁰.

printendenze archivistiche (suisa.archivi.beniculturali.it), al portale della Regione Lombardia dedicato ai beni culturali, che ha dedicato un'apposita sezione agli archivi (www.lombardiabeniculturali.it/archivi/) e al Portale degli Architetti della Direzione Regionale degli Archivi (architetti.san.beniculturali.it).

⁸ Fulvio Irace, *L'archivio animato*, in Idem, Graziella Leyla Ciagà, a cura di, *L'archivio animato*, Electa, Milano 2013, p. 9.

⁹ Graziella Leyla Ciagà, a cura di, *Gli archivi di architettura, design e grafica in Lombardia. Censimento delle fonti*, CASVA, Milano 2012.

¹⁰ Maria Manuela Leoni, *Mappature digitali*, in Irace e Ciagà, a cura di, *L'archivio animato*, cit., pp. 47-53.

FIAT e la costruzione di Torino attraverso l'industria (1900-1965). Tre guerre per una company town

Michela Comba e Rita D'Attorre

ABSTRACT

FIAT AND THE CONSTRUCTION OF TURIN THROUGH INDUSTRY (1900-1965). THREE WARS FOR A COMPANY TOWN.

This essay crosschecks the data stemming from a research project involving the archives of the Servizio Costruzioni e Impianti FIAT (construction and plant service, present-day Maire Tecnimont) with a number of documents from the Archivio Storico FIAT (historical archives) as well as with literature on the history of architecture and urban planning in Turin. We aim to tell the story of the development of the contemporary city through the plans and the planners that marked the growth of big industry and the city between the beginning of the twentieth century and the mid-1960s from the establishment of the Ufficio Studi delle Costruzioni FIAT (bureau of construction) to the post-World-War-II regulatory plan for reconstruction. The establishment and development of FIAT during the Giolitti era (c. 1901-1914) and, especially during and after World War II, coincides with that of the Fordist city. Wartime production and the development of real estate and mass motorization were strongly linked in Turin. However, Turin's growth was different from that of an American company town. In Turin there was a kind of "Italian Fordism," one focused on the growth of a city until the middle of the 1960s. This study places its attention on the ties that bind FIAT's real estate and construction activity to its growth. It gives a rundown of the main work sites of wartime industry, the factories, the headquarters, and the residential areas. It examines how FIAT intervened in constructing the houses destined for its employees (manual and office workers), all this helping to illustrate several important features of these events. Specialized research on inexpensive working-class residences has paid little attention to the way big industry, from early 1900s, inserted itself more and more incisively in this area. Inexpensive residences have very often been portrayed as the exclusive prerogative of public-section intervention. However, in the cases we examined, the statistics and the data contradict this interpretation and open up new perspectives.

CODICI ERC

SH05.06 History of art and architecture, arts-based research
SH05.08 Cultural studies, cultural identities and memories, cultural heritage

PAROLE CHIAVE | KEYWORDS

company town, industria bellica, realismo, costruzioni, case economiche
company town, arms industry, realism, buildings, affordable housing

Michela Comba è ricercatore e professore aggregato in Storia dell'architettura contemporanea presso il Dipartimento di Architettura e Design del Politecnico di Torino. Dal 2012 coordina un progetto di ricerca sul fondo FIAT Engineering conservato presso l'Archivio Maire Tecnimont (Milano). Ha pubblicato testi e saggi con Bollati Boringhieri, Allemandi, Electa, Marsilio, Silvana Editoriale, in particolare dedicati alle opere di Carlo Mollino, Pier Luigi Nervi e Renzo Piano.
michela.comba@polito.it

Rita D'Attorre è dottore di ricerca in Storia dell'Architettura e dell'Urbanistica. Dal 2005 al 2009 è redattore della sezione Design de «Il Giornale dell'Architettura» diretto da Carlo Olmo. Studiosa di Giulia Veronesi e Giancarlo De Carlo, ha collaborato a mostre e alla redazione del catalogo in due volumi sull'Archivio Maire Tecnimont curato da Michela Comba. Dal 2009 è stata di titolare di alcuni contratti a progetto e collaboratore alla didattica presso il Politecnico di Torino. Nel 2014 ha pubblicato sulla rivista «Città & Storia» un articolo sulle politiche residenziali FIAT.
rita.dattorre77@gmail.com

Una città moderna

Allo scoppio della prima guerra mondiale c'era a Torino una "vera industria moderna", la FIAT¹. La stessa industria, durante gli anni venti del Novecento ha assunto un peso dominante per la sua città natale, per motivi politici ed economici, ma anche funzionali e sociali.

La nascita e il decollo della FIAT durante l'età giolittiana, ma soprattutto il suo sviluppo prima, durante e dopo la seconda Guerra Mondiale (fino all'inizio degli anni settanta), coincidono con quello della città fordista. La crescita di Torino è differente da quello delle *company town* americane, anche se produzione bellica, sviluppo del settore immobiliare e motorizzazione di massa sono fortemente legati.

Dal 1936 (e in particolare tra il 1942-1945), con la produzione bellica, la FIAT ha rafforzato e impostato il controllo dei propri impiegati e operai in termini ancora paternalistici, con dopolavori e colonie, in seguito con l'estensione dell'assistenza sanitaria ai familiari dei dipendenti iscritti alle mutue (1940). Nel 1939 i lavoratori FIAT erano 60.000, esclusa la manodopera impegnata per la realizzazione degli ampliamenti degli stabilimenti esistenti e del nuovo impianto di Mirafiori, allestito anche grazie a un prestito tedesco. Dagli atti dei consigli di amministrazione emerge come in quegli anni gli aumenti continui del numero delle nuove assunzioni interessassero anche gli impiegati, per la necessità di personale negli uffici di progettazione (7.300 circa), impegnati nella realizzazione dei grandi impianti speciali: Nuove Ferriere e Mirafiori a Torino, lo stabilimento Avio e Auto a Firenze.

Negli anni cinquanta, proprio a valle dell'esperienza maturata nel periodo bellico (con le iniziative per migliorare l'alimentazione operaia, il soccorso in denaro, la distribuzione – dentro e fuori gli stabilimenti – di biciclette, abbigliamento, calzature e perfino di mobili attraverso gli spacci aziendali, l'offerta di trasporti interurbani e le indennità di sfollamento), la FIAT mette in atto il modello della "new company town". Un sistema che Henry Ford praticava già negli anni venti e che costituiva un controllo meno arbitrario del vecchio paternalismo, perché capace di incrementare la produttività e di migliorare i rapporti sociali dei dipendenti grazie a un investimento sulla loro *quality of life*².

Dal 1950 anche la FIAT provvede a molti aspetti dell'esistenza dei suoi lavoratori, non solo quelli materiali ed economici, influenzando e determinando lo sviluppo della città intera: in primis le case, ma anche i servizi di trasporto, le scuole, le chiese, i dopolavoro (per lo più trasformati in centri sportivi).

Negli anni della Guerra Fredda la grande industria metalmeccanica pianifica anche la formazione (non solo quella professionale) e la vecchiaia di dirigenti, impiegati e operai, in modo da «sviluppare al massimo l'affiatamento»³ all'interno dell'ordine gerarchico aziendale. Dal 1956, mentre «verso la Russia di Kruscev si cerca di procedere con massima cautela, su basi di previdenza difensiva» di fatto si «intensificano gli standards americani» con produzioni aeronautiche – apparecchi e motori –, missili, autotrasporti militari e ricerche per impianti di energia nucleare. Solo

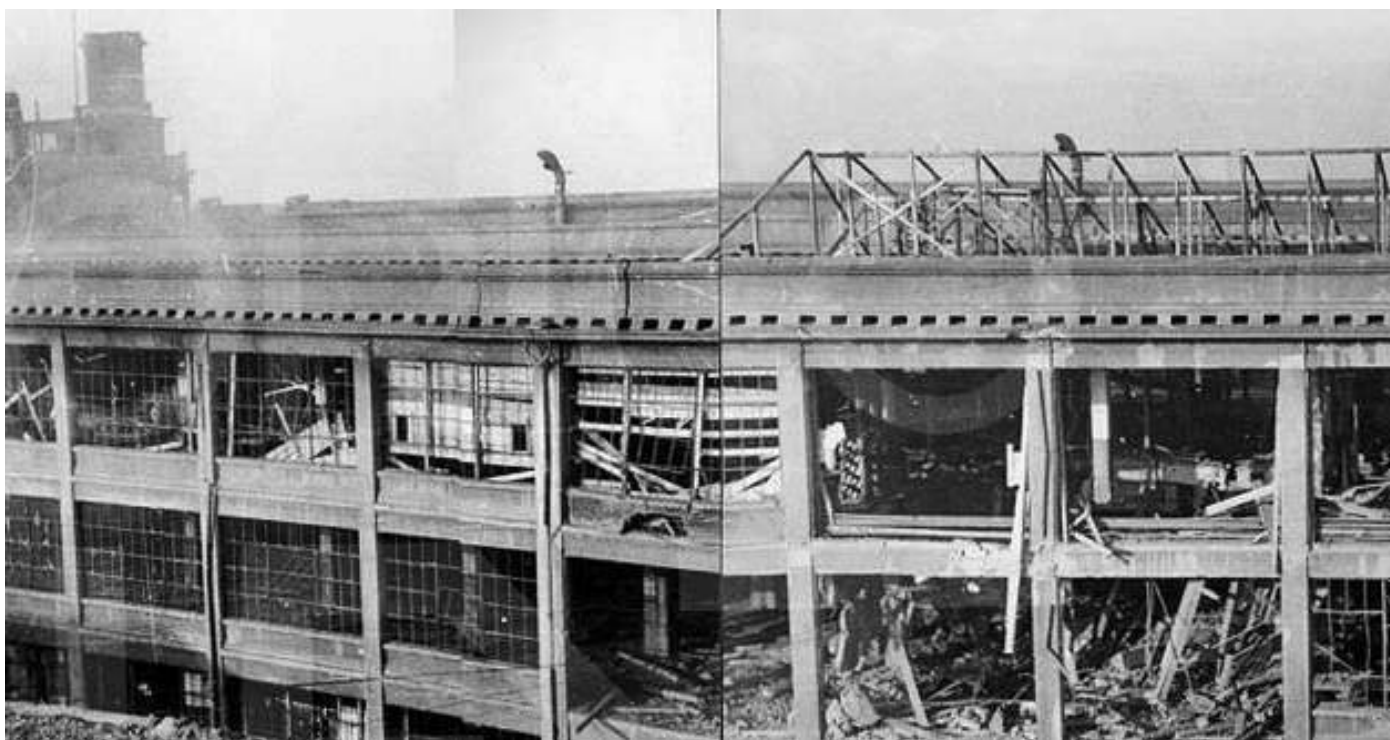
1 Per l'articolo del 17 aprile 1922 di Piero Gobetti da cui è tratta la citazione, cfr. Valerio Castronovo, *Giovanni Agnelli. La FIAT dal 1899 al 1945*, Einaudi, Torino 1977, p. 240.

2 Oliver J. Dinius e Angela Vergara, a cura di, *Company Towns in the Americas: Landscape, Power, and Working-Class Communities. Geographies of Justice and Social Transformation*, University of Georgia Press, Athens (USA) 2011.

3 *Seduta Cda FIAT del 27 gennaio 1956, Verbali del Consiglio di Amministrazione*, in *Miscellanea*, Archivio Storico FIAT (d'ora in avanti ASF).



Progetto di Raccordo Ferroviario degli Stabilimenti delle Sezioni Fiat allo Scalo Barca della Stazione Torino Dora F.S. Società Anonima Fiat, Sezioni Fonderia Ghisa, Acciaierie, Grandi Motori e Industrie Metallurgiche (1941; Archivio Maire Tecnimont, Documenti: T683).



Torino. Stabilimento FIAT Lingotto dopo i bombardamenti del dicembre 1943 (Archivio Storico FIAT, particolare).

in questo momento viene esplicitato, fino a diventare ossessivo, «il compito che tutti debbono assolvere e difendere»: «assicurare all'azienda il massimo lavoro possibile»⁴.

Con gli stabilimenti, le case e le strade, risulta strategica (e non solo provvidenziale per la crescita dell'azienda) la costruzione di un Politecnico⁵ – vicino agli stabilimenti dell'Aeritalia e della SPA controllati dalla FIAT – in posizione baricentrica, rispetto allo sviluppo industriale gestito fino a quel momento a nord (intorno alle Ferriere e alle Officine Grandi Motori) e a sud della città, con gli stabilimenti esemplari di Lingotto e Mirafiori. Il cantiere del Politecnico di Torino, coordinato dalla FIAT, rende visibile il rapporto diretto tra alcuni Istituti dell'Ateneo e il Servizio Costruzioni e Impianti: le collaborazioni di alcuni scienziati delle costruzioni e di altri protagonisti dello sviluppo urbanistico della città (tra questi gli ingegneri Franco Levi, Giorgio Dardanelli, Silvano Zorzi, gli architetti Gino Levi Montalcini, Mario Passanti e anche l'autore del piano regolatore di Torino approvato nel 1956, l'ingegnere Giorgio Rigotti⁶) con la grande industria si erano ormai consolidate. L'ufficio di progettazione e costruzione della FIAT che Vittorio Bonadè Bottino aveva strutturato durante la realizzazione dello stabilimento di Mirafiori a partire dal 1935, e soprattutto durante la Ricostruzione, diventa una delle varianti del modello corporate office americano più importanti al mondo, non solo per dimensioni (fino a 600 dipendenti negli anni settanta): l'unico

esplicitamente legato a una grande industria fino alla fine degli anni settanta⁷. Dalla metà degli anni cinquanta, il Servizio Costruzioni e Impianti FIAT svolge un ruolo fondamentale di selezione e formazione dei progettisti, con concorsi annuali di assunzione, rivolti anche a neolaureati delle diverse specializzazioni – costruzioni edili, impianti termici, elettrici e industriali, infrastrutture stradali. Il Servizio prepara le élites del paese: ai propri dipendenti offre la possibilità di lavorare anche con dei consulenti esterni straordinari, che regolarmente coinvolge, generando una sorta di formazione permanente⁸.

Per l'industria che costruiva la propria egemonia a Torino, prima e durante la Grande Guerra, la trasformazione della città in *company town* avviene attraverso il controllo e l'organizzazione del mercato immobiliare e delle costruzioni gestito dalla FIAT e dai suoi Servizi; è iniziato dopo il 1924 e nel ventennio fascista e si è consolidato e sviluppato durante la Seconda guerra e la Ricostruzione.

Ma quale ruolo potrebbe aver svolto il "sistema *company town*" per le strategie aziendali? Oltre a quello organizzativo e di crescita, quel sistema rappresentava una garanzia di controllo politico per il paese, soprattutto in una prospettiva internazionale. E – anche alla luce delle più recenti letture comparate sul fordismo – si trattava di un "fordismo italiano"⁹. Un fordismo concentrato (ma non limitato) sulla crescita di una sola città, fino alla metà degli anni sessanta.

⁴ *Ibidem*.

⁵ Tra i disegni esecutivi del nuovo Politecnico, conservati presso l'Archivio Maire Tecnomont (d'ora in avanti, AMT), *Archivio progetti: collocazione 1912, 2661*, ve ne sono alcuni del 1951 firmati dagli architetti Giovanni Muzio, Cesare Bairati e dagli ingegneri Luigi Ferroglio e Marcello Pochettino, che probabilmente si riferiscono all'ipotesi di ricostruzione tra le vie Accademia Albertina, Giolitti e Cavour.

⁶ Daniela Adorni e Paolo Soddu, *Una difficile ricostruzione: la vicenda del nuovo Piano regolatore*, in Fabio Levi e Bruno Maida, a cura di, *La città e lo sviluppo. Crescita e disordine a Torino 1945-1970*, Franco Angeli, Milano 2002, pp. 295-394.

⁷ Michela Comba, *Servizi Costruzioni e Impianti FIAT e protagonisti incogniti della lunga ricostruzione*, in Sara Maraini e Vincenza Santangelo, a cura di, *Gli uffici tecnici delle grandi aziende italiane*, Il Poligrafo, Venezia 2014, pp. 115-128.

⁸ Progettisti come Pier Luigi Nervi, Amedeo Albertini, Riccardo Morandi, Gino Corvè, Ludovico Quaroni. Si vedano i cataloghi a cura di Michela Comba *Maire Tecnomont. I progetti di FIAT Engineering*, vol. 1 e 2, Silvana Editoriale, Milano 2011 e 2012.

⁹ Si veda Bruno Settis, *Fordismi. Storia politica della produzione di massa*, il Mulino, Bologna 2016.

Strategie di occupazione

Per la prima fase, quella della formazione dell'azienda, all'inizio del Novecento, sembrano emergere come strategie localizzative soprattutto l'inglobamento e l'ampliamento di una fitta realtà produttiva esistente ("forme di riutilizzo multiplo")¹⁰, con cui la FIAT sfruttava quanto già in essere: manifatture, residenze, infrastrutture e anche risorse umane (tecnici, assoldati all'occorrenza, ma operativi ciascuno dal proprio ufficio e per realtà imprenditoriali diverse).

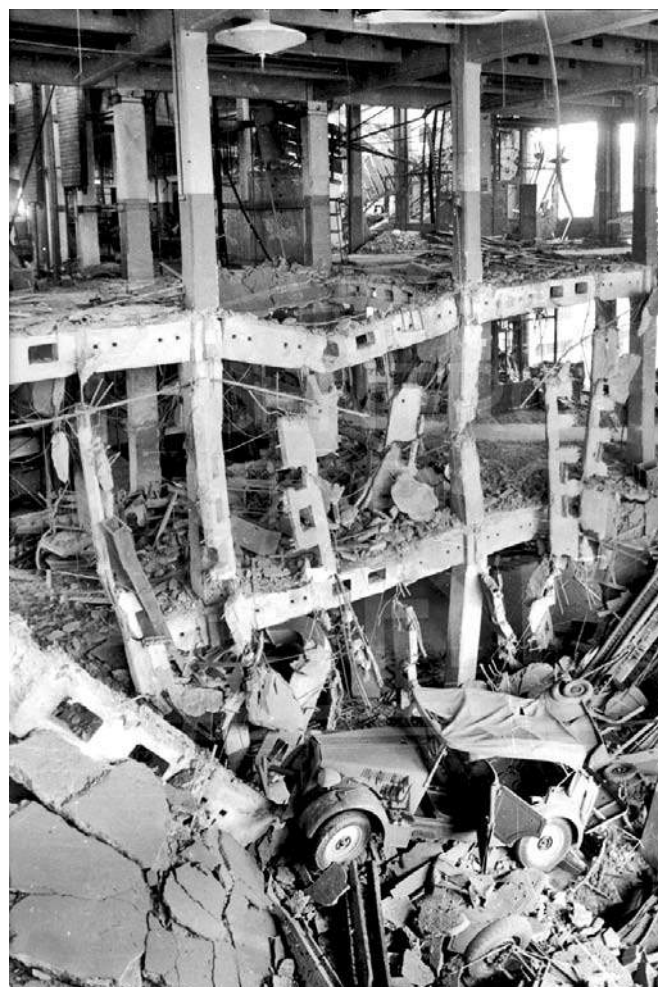
Sul finire di questa prima fase, intorno al 1912, all'alba della Grande Guerra, diventò una pratica FIAT anche l'introduzione di una nuova organizzazione degli spazi unitamente alla costruzione di nuovi fabbricati, caratterizzati da tecniche costruttive che rendevano possibile l'applicazione di nuove tecnologie produttive. E l'ampliamento delle Officine Motori di via Cuneo (1912), progettato da Giacomo Mattè Trucco con l'ingegnere Antonio Porcheddu, noto come "la Basilica delle Officine Grandi Motori" ha segnato anche simbolicamente questo passaggio, con la sua struttura in cemento armato a tre navate e una luce complessiva di 35 metri di larghezza (18 metri la navata centrale) per 95 metri di lunghezza.

Dal 1900 al 1914 FIAT si era consolidata ai due estremi della città, in primis attorno alle fabbriche poste a sud del parco del Valentino, ai limiti di una zona parzialmente residenziale, attorno al corso Dante e lungo l'ultimo tratto della via Madama Cristina; e contemporaneamente a nord, in Barriera di Milano, lungo i corsi Vigevano e Vercelli, con le Officine San Giorgio (poi Grandi Motori), specializzate nella fabbricazione di motori a combustione per navi e soprattutto sottomarini, e le Acciaierie di via Belmonte.

Durante la guerra, tra il 1916 e il 1917 (mentre progettava il Lingotto), la Fabbrica Italiana di Automobili ha potenziato il nucleo produttivo in Barriera di Milano, triplicandolo: le Industrie Metallurgiche Torino, collocate a nord del corso Vigevano a poche centinaia di metri dal complesso Officine Grandi Motori di via Cuneo, diventavano FIAT Sezioni Metallurgiche, così come le limitrofe Acciaierie e Fonderie Piemontesi di via Belmonte (con la nuova denominazione di FIAT Sezioni Acciaierie) si ampliavano utilizzando le strutture a telaio progettate da Mattè Trucco e Camillo Baldi realizzate dall'impresa Porcheddu. Nel 1917 FIAT incorporava anche le officine Diatto (che hanno costituito la prima sezione Ferroviaria) e la Società Ferriere Piemontesi di corso Mortara (già Vandel & C.)¹¹.

Nel 1920 le Ferriere Piemontesi, si ampliavano con una serie di grandiosi impianti nell'intento di provvedere al completo fabbisogno di acciaio di tutte le Officine della FIAT sfruttando le ricchezze idriche delle valli alpine convergenti sul grande centro industriale. Con 600.000 metri quadrati, le Ferriere occupavano presso la stazione Dora di Torino circa 3.500 operai: «la più grande acciaieria elettrica in esercizio in Europa, con forni costruiti secondo brevetto FIAT»¹².

Sempre nel 1916 prendeva il via il cantiere dello stabilimento Lingotto, collocato «in fondo ad una strada del suburbio», dove sorgevano alcuni officini e «i cantieri delle ultime case»¹³, poco distante dagli hangars e dai fabbricati di montaggio di aeroplani di via Nizza. Con l'ingegnere Vittorio Bonadè Bottino, l'arrivo della RIV a Torino, in via Nizza, e i continui ampliamenti delle Ferriere, all'interno dell'azienda iniziava a delinearsi un team preposto uni-



Torino. Stabilimento FIAT Lingotto dopo i bombardamenti del dicembre 1943 (Archivio Storico FIAT).

camente alla progettazione e alla costruzione degli stabilimenti. Prima si trattava di servizi di progettazione, costituiti *ad hoc* per il periodo della costruzione o l'ampliamento di ogni stabilimento. Alla fine della Grande Guerra la presenza dell'azienda nella città era diventata dominante.

Nel 1926 la FIAT ha acquisito anche lo stabilimento Ansaldo di corso Francia (poi Società Aeronautica d'Italia) e contemporaneamente ha assunto il controllo di gran parte delle officine della Società Ligure Piemontese Automobili (SPA) di corso Ferrucci. Le officine SPA erano state realizzate in regione San Paolo per Michele Ansaldo dall'Impresa Besozzi con il brevetto Porcheddu (1906); ampliate nel 1929, hanno costituito uno dei settori trainanti della FIAT, tra 1934 e il 1943, registrando un incremento della produzione (prima di carrelli per Littorine e filovie, poi di trattori leggeri di artiglieria e carrarmati), fino al 109% nel 1940.

¹⁰ Carlo Olmo, *Lo spazio astratto di un'élite*, in «Culture della Tecnica», n. 1, 1997, p. 15.

¹¹ ASF, La Società Ferriere Piemontesi includeva anche le ferriere di Buttigliera Alta e Avigliana. Cfr. *Soc. An. Ferriere Piemontesi già Vandel & C.*, 1913.

¹² «Una campata parallela serve per il caricamento dei forni ed è dotata di una caricatrice elettrica a ponte scorrevole [...] Completa l'acciaieria elettrica in un'apposita campata, un moderno impianto di presse, magli, forni di riscaldamento e di ricottura

per le successive lavorazioni degli acciai speciali. Acciaieria Martin-Siemens ha in esercizio quattro forni. Le due acciaierie sono collegate da carrelli trasportatori a monorotaia ad un grandioso parco rottami largamente provvisto di carrieri con magnete, berte e cesoie e di una pressa per pacchettare i rottami leggeri», *Ibidem*.

¹³ Edoardo Persico, *La FIAT, operai*, in Giulia Veronesi, a cura di, *Edoardo Persico: tutte le opere 1923-1935*, a cura di, Edizioni di Comunità, Milano 1964, vol. 2, p. 3.



Torino. Lo stabilimento RIV di via Nizza dopo i bombardamenti del dicembre 1943 (Archivio Storico Fiat, particolare).

All'inizio degli anni trenta la FIAT concentrava a nord della città i suoi investimenti costruttivi. È stato l'ingegnere Vittorio Bonadè Bottino, insieme all'ingegnere Mario Lange, a seguire nel 1927 la progettazione delle Nuove Fonderie dello stabilimento Grandi Motori (dopo un nuovo magazzino sorto sul corso Vercelli, anche un fabbricato uffici e una sala prove motori per lo stesso stabilimento)¹⁴, e nel 1928 il progetto di ampliamento verso la via Borgaro del Fabbricato Molle dello stabilimento delle Ferriere Piemontesi. Entrambi gli interventi sono stati calcolati e studiati dall'ingegnere Antonio Porcheddu e poi realizzati dalla sua impresa.

Intorno al 1929, per le strategie aziendali del gruppo presieduto da Giovanni Agnelli, la gestione della parte immobiliare cominciava ad assumere un peso fondamentale se associata all'attività costruttiva: mentre negli Stati Uniti erano soprattutto i benefici per la corporate image a emergere con l'attività immobiliare delle grandi

aziende¹⁵, nel caso di FIAT si sperimentava la costruzione di un monopolio del mercato delle costruzioni. A beneficiare della nomina di Bonadè Bottino come amministratore delegato della SAEP per l'operazione via Roma (1930-1936), furono indirettamente società assicuratrici, previdenziali e immobiliari, legate alla grande industria¹⁶. Bottino in quei primi anni trenta ancora caratterizzati dalla crisi economica e «da uno scarso sviluppo progettuale di nuove iniziative industriali», fu incaricato tra il resto di seguire l'operazione Sestriere (1931-1937)¹⁷.

L'area destinata a ospitare il futuro stabilimento di Mirafiori su una mappa del Piano Regolatore di Torino del 1935 risultava già di proprietà FIAT, così come l'ampliamento del Lingotto (Officine Macchine), oltre il sottopasso di corso Maroncelli in costruzione al limite sud dello stesso stabilimento. L'area FIAT di Mirafiori era delimitata a est dal corso IV Novembre, a nord dal corso Tazzoli, a sud e a

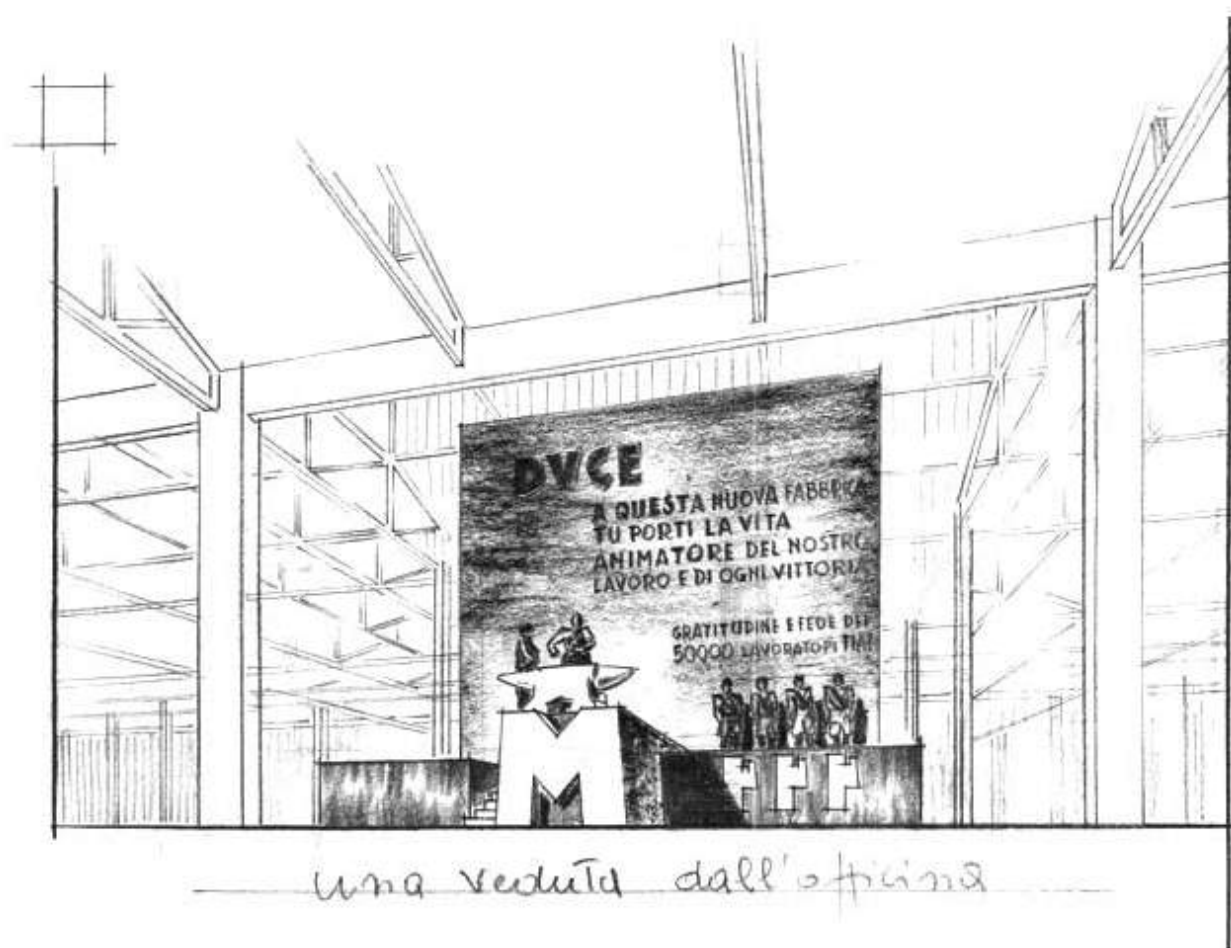
¹⁴ *Fondo Porcheddu*, DISEG, Politecnico di Torino, *FIAT Grandi Motori, Nuove Fonderie*: un primo progetto è datato marzo 1927; un secondo progetto è datato giugno dello stesso anno.

¹⁵ Si veda Katherine Salomonson, *The Chicago Tower Competition. Skyscraper Design and Cultural Change in the 1920s*, The University of Chicago Press, Chicago - Londra 2001.

¹⁶ L'operazione che riguarda in particolare la ricostruzione di una parte del secondo tratto della via con cinque edifici tra le vie Cavour, Andrea Doria, Lagrange e

Roma, ivi compresa la costruzione dell'Albergo Principi di Piemonte, il cui progetto di massima era dello stesso Bottino, considerata un episodio chiave per la letteratura storica sull'architettura e l'urbanistica di Torino, è citata anche da Angelo D'Orsi, nella prefazione al volume a cura di Bruno Signorelli e Pietro Uscello, a cura di, *Torino 1863-1963. Architettura arte urbanistica*.

¹⁷ Vittorio Bonadè Bottino, *Memorie di un borghese del Novecento*, Bompiani, 2001, p. 290; Michela Comba e Rita D'Attorre, *Dagli hotels en tours ai villaggi turistici (1931-1974)*, in Comba, a cura di, *Maire Tecnimont*, cit., pp. 48-69.



Podio nel Salone Fonderia di FIAT Mirafiori (AMT, *Documenti*, 1062, 1938).

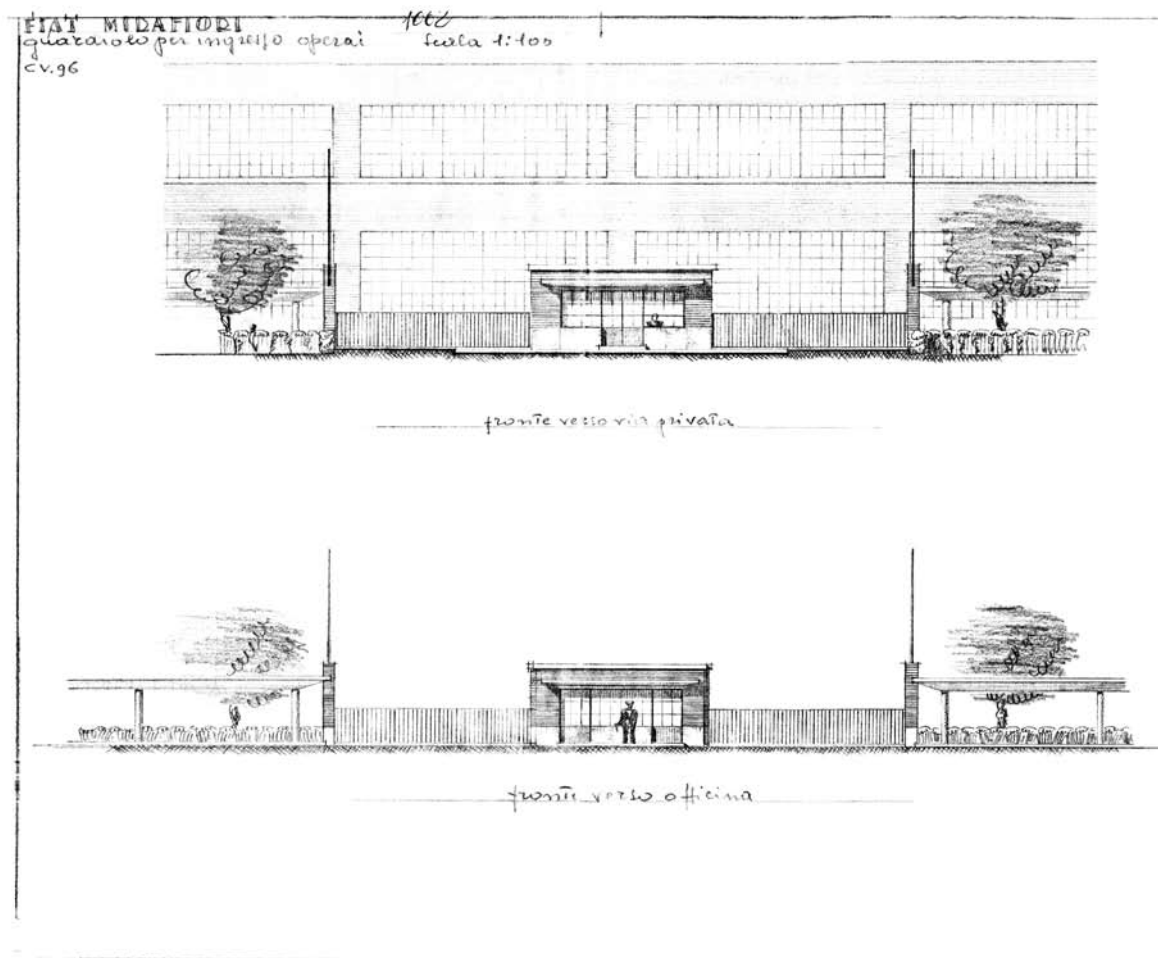
ovest dalla via Settembrini (che curvava a nord prima dell'ospedale San Luigi Gonzaga a est del corso Orbassano) ed era collocata a poche centinaia di metri a ovest dell'Ippodromo, dell'Aeroporto e del Cimitero di Mirafiori. Risale al 1935 il progetto delle Officine Macchine di via Nizza a sud del Lingotto (area oggi ex Avio), con 12 x 18 campate di 8 x 14 metri, i cui disegni sono in gran parte di Bottino e alcuni di Arturo Danusso. Dal 1936 l'acquisto e la permuta di terreni, collocati non solo a Torino, intensificavano le sedute del consiglio di amministrazione FIAT. A Torino si trattava ancora di stabilimenti e manifatture (come il Lanificio Piacenza) e di terreni collocati anche intorno all'Aeronautica d'Italia, quindi non solo a sud della città. A Mirafiori si raggiunse tra il 1937 e il 1939 il milione di metri quadrati, finalizzati alla costruzione dell'immenso stabilimento FIAT-Stupinigi per cui si prevedeva di impiegare 22.000 operai. Inizialmente l'azienda immaginava di trasferirvi tutta la produzione del Lingotto e di destinare invece il Lingotto a deposito, laboratori e uffici da cedere al Politecnico oppure alle Autorità Militari. In realtà il nuovo stabilimento di Stupinigi avrebbe sostituito tutti quelli destinati alla produzione automobilistica e ai motori di aviazione (che allora erano ancora al Lingotto) e quelli di alcune fonderie di via Cuneo.

¹⁸ Carlo Olmo, a cura di, *Mirafiori, 1936-1962*, Allemandi, Torino 1997.

I rari studi che trattano la costruzione di Mirafiori¹⁸, come quelli che accennano al coinvolgimento della FIAT nell'operazione via Roma, hanno contribuito a sottolineare il peso dell'attività immobiliare nello sviluppo e nel consolidamento del potere dell'azienda, dall'ascesa del fascismo. Con riferimento alla periodizzazione proposta da Valerio Castronovo, questo studio pone l'attenzione sull'intreccio che lega l'attività immobiliare e costruttiva della grande azienda, non solo tra il 1927 e il 1943, ma anche nel periodo precedente, compreso tra la Grande Guerra e il fascismo (1914-1927)¹⁹.

L'acquisto dei terreni a Mirafiori si accompagnava all'inizio degli anni trenta alle donazioni FIAT che riguardavano alcune aree lungo il corso Stupinigi (oggi corso Unione Sovietica): quella all'Ente Casa Salesiana San Giovanni Bosco, per l'erigendo Istituto Internazionale Edoardo Agnelli destinato al perfezionamento delle lavorazioni meccaniche ed elettriche, e poco più a ovest, 10.000 metri quadrati alla Federazione dei Fasci di Combattimento della Provincia di Torino, per la nuova sede del Gruppo Rionale Fascista Porcù del Nunzio, con annesso un asilo nido. Le compravendite immobiliari per quella parte della città non si sono interrotte nel 1943, nemmeno quando si valutava la costruzione di stabilimenti per l'aeronautica nell'Italia

¹⁹ Valerio Castronovo, *Torino*, Laterza, Bari 1987.



FIAT Mirafiori, guardiola ingresso operai (1937; AMT, ivi).

centrale. Mentre era in corso la costruzione dello Stabilimento Avio e Auto di Firenze, FIAT trasferiva una parte della Sezione Grandi Motori alla villa dell'Eremo di Pecetto Torinese, dove si decentravano tecnici e disegnatori, in quella proprietà appositamente acquistata e già sede di villeggiatura per i chierici del Seminario Arcivescovile.

Alcuni dei fenomeni che la storiografia indica come tipici della Resistenza piemontese (la battaglia delle macchine, i comitati di gestione, la resistenza religiosa), non sono disgiunti dalla costruzione degli ampliamenti e dalle continue ricostruzioni di alcuni stabilimenti, tra il 1939 e il 1943.

Il Liberty della Grande Guerra. Porcheddu e l'Ufficio Studi delle Costruzioni FIAT

Appena laureato, l'ingegnere Giacomo Mattè Trucco entrò a far parte delle Officine Ansaldo (poi Officine FIAT San Giorgio). Fu,

tra il resto, il progettista dello stabilimento originario Incerti di Villar Perosa nel 1906 (poi Officine RIV di Villar Perosa) e del canale della Val Chisone. Oltre al Lingotto, di cui fu progettista e direttore dei lavori, progettò stabilimenti in altre città (a La Spezia, Verona, Roma) e la Villa del senatore Giovanni Agnelli a Levanto²⁰.

Dopo il 1906 Mattè Trucco ha continuato a progettare per diversi committenti, come era solito l'ingegnere Pietro Fenoglio, autore del villaggio Leumann e di eleganti palazzine e poi membro del consiglio di amministrazione della Banca Commerciale Italiana e della Società Idroelettrica Piemonte. Fenoglio, pur non lavorando per la FIAT, firmò molti tra i più importanti stabilimenti realizzati a Torino nei primi dieci anni del Novecento, come le Officine Michele Ansaldo (1899), assorbite da FIAT tra il 1905 e il 1908²¹.

Negli stessi anni l'ingegnere Camillo Baldi ha firmato con continuità, e sempre per FIAT, alcuni nuovi fabbricati del complesso di corso Dante, tra cui i Nuovi Uffici e l'ampliamento dell'Officina Brevetti nel 1914²². Nel periodo bellico in questo complesso di

²⁰ Nella biografia di Giacomo Mattè Trucco conservata presso l'ASF (b. 6, in *Miscelanea*) sono citati i progetti per le Officine Nebiolo di via Bologna, lo stabilimento di Pont St Martin per la Soc. Elettrochimica – la diga presso il Tanaro di Pollenzo, la diga sul torrente Strona per la fabbrica del cavaliere Billia di Pettinengo, la grande cupola del teatro Regio di Torino (colonne di sostegno e loggiato).

²¹ Pietro Fenoglio firma i progetti di molti stabilimenti realizzati a Torino nei primi dieci anni del Novecento, come la Conceria Fiorio (1900), la Manifattura Gilardini (1903), la Fabbrica Itala (1905), le Concerie Italiane Riunite (1906), la Fonderia e Smalteria Ballada (1906), la Fabbrica Nazionale carte da parati Barone in corso Vigevano (1906) la Venchi Unica (1907).

padiglioni e “tettoie” – segnate dal motivo della greca rovesciata – vennero prodotti quasi 61.000 veicoli militari. L’attività di Camillo Baldi (del quale l’azienda non conserva neppure una breve biografia) è simile a quella di chi – all’alba dello sviluppo del settore metalmeccanico – si trovava a intervenire per lo più su preesistenti manifatture ottocentesche²³.

Solo intorno al 1914, durante la progettazione del Lingotto, si è costituito l’Ufficio Studi delle Costruzioni FIAT; l’ingegnere canavese Mattè Trucco ne era il direttore e Francesco Cartesegna il suo assistente. Fino a quel momento Mattè Trucco aveva lavorato quasi come un agente della Società di Antonio Porcheddu, licenziataria per l’Italia del brevetto Hennebique per le strutture in cemento armato²⁴. Già compagni di studio al Politecnico di Torino e amici, gli ingegneri Porcheddu e Mattè Trucco lavorarono insieme alla sperimentazione di quelle travi forate utilizzate poi al Lingotto, destinate a diventare uno dei simboli della modernità architettonica²⁵. Dal 1905 la Società Porcheddu funzionò come un ufficio costruzioni per FIAT, pur conservando una propria autonomia economica: per il cantiere di Lingotto acquistava il ferro destinato alle armature da FIAT che ne tratteneva il corrispettivo dai pagamenti alla Società per le opere alla Grandi Motori. Tuttavia capitava che Porcheddu – pur avendo altri fornitori (soprattutto per le *poutrelles* dei lucernari e per i serramenti) – si trovasse a mettere “della rimanenza”²⁶.

Nel 1916, l’anno d’inizio del cantiere del Lingotto, vennero attribuiti ampi poteri a Gianni Agnelli; nel 1919 Vittorio Valletta fu nominato segretario del Consiglio di Amministrazione della FIAT e nel 1920 Agnelli ne divenne il presidente.

I progetti per Ferriere nella seconda metà degli anni venti sono firmati dall’Ufficio Costruzioni Ferriere²⁷, anche perché la direzione di Mattè Trucco dell’Ufficio Studi delle Costruzioni FIAT durò fino al 1924, quando “a cementarsi” fu invece il rapporto tra Giovanni Agnelli con un altro ingegnere, Vittorio Bonadè Bottino. Nello stesso anno veniva inaugurato a Marghera lo stabilimento Vetrococo, progettato proprio da Bottino²⁸.

Il periodo 1916-1924, non era caratterizzato solo da un legame molto forte e diretto tra Agnelli e Mattè Trucco, ma anche dalla presenza di un vice direttore dell’Ufficio Studi delle Costruzioni FIAT che poi ha svolto ruoli operativi e diplomatici molto importanti durante il periodo della Ricostruzione: l’ingegnere Francesco Cartesegna. Entrato alla FIAT come assistente di Mattè Trucco nel 1919 con la rinomanza di organizzatore di uno dei primi servizi tecnici di imprese di costruzione²⁹, viene poi ricordato come «il realizzatore dell’Autostrada Torino-Milano» (1929-1932), e per la sua ricostruzione e adeguamento dopo la guerra. Chiuso Lingotto, si occupò (ancora) di espropri, di clausole e interferenze delle concessioni stradali (strade nazionali, provinciali, comunali, cavalcavia, caselli, piazzali e strade d’accesso), di problemi di difesa idraulica, drenaggio e cave di prestito. Laureatosi al Politecnico di Torino nel 1909 Cartesegna era diventato l’esperto del Gruppo FIAT per tutti

i problemi di produzione dell’energia; dopo la seconda guerra è stato nominato consigliere di FIAT e amministratore delegato per le Imprese Italiane all’Estero (Impresit), seguendo, tra il resto, l’operazione del Porto di Lisbona, gli impianti idroelettrici realizzati in Portogallo e le ferrovie in Persia, Marocco e Egitto.

Nel 1926 Mattè Trucco ha firmato il progetto dello stabilimento all’angolo tra via Nizza e via Alassio per l’Anonima Officine Villar Perosa: un fabbricato in cemento armato (maglia di 6 x 6 metri, con le travi principali e secondarie forate della stessa altezza, come al Lingotto)³⁰, a cinque piani fuori terra con fronte su via Nizza (31,42 metri x 148,10 il lato maggiore lungo la via Alassio, e altezza media di 26 metri). Il nuovo si aggiungeva agli altri fabbricati più bassi della stessa azienda, sistemati in diversi punti lungo le vie Nizza, Alassio e Chisola³¹.

La fabbrica di cuscinetti a sfera fondata da Giovanni Agnelli, collocandosi a Torino, a poche centinaia di metri dal Lingotto (e riproponendone le caratteristiche costruttive e architettoniche) ha donato al quartiere un’uniformità e un’importanza funzionali, oltre che sociali, che lo caratterizzeranno fino agli anni sessanta, quando la fabbrica di cuscinetti a sfera cesserà la sua attività. Qui, nella grande città, non poteva riproporre il modello del villaggio operaio messo in pratica dalla Incerti a Villar Perosa, né quello delle Ferriere Piemontesi di Avigliana, entrambi sorti all’inizio del Novecento, con casette graziose come villini, orti comuni, scuole, dopolavoro e chiesetta il primo, e con case operaie e palazzine per impiegati nel secondo.

Il ruolo di Mattè Trucco per FIAT sembra si sia esaurito con la costruzione di Lingotto; i lavori di costruzione della RIV di via Nizza non furono opera dell’impresa Porcheddu, ma vennero eseguiti direttamente dalla Società Anonima Villar Perosa.

Dopo il 1924, come rivelano le linee costruttive e architettoniche degli stabilimenti, anche nell’urbanizzazione delle aree circostanti, a emergere è stata la razionalità di un ceto burocratico-militare. Rispetto a questa ratio (forse neanche tanto “misonista”)³², i pubblici amministratori svolsero un lavoro di complemento, soprattutto dall’inizio degli anni trenta.

Dai villaggi alla città: le case per gli operai

A partire dal 1908, anno in cui entrò in vigore il Piano Unico Regolatore e d’Ampliamento della Città di Torino, alcune zone dalla spiccata vocazione industriale passarono da strutture autonome di tipo rurale ad aree urbanizzate.

Numerose famiglie di lavoratori si trasferirono dalle «sovraffollate e insalubri abitazioni del centro storico o dei vecchi quartieri artigiani»³³, verso le cosiddette “barriere”, attratti da un minor costo degli affitti così come dal diretto approvvigionamento dei generi alimentari di prima necessità, da migliori condizioni abitative e dalla vicinanza al posto di lavoro.

²² Fondo Porcheddu, DISEG, Politecnico di Torino, 5222, 5222/bis.

²³ Michele Frapoli, Camillo Boggio, Emilio Giay, Eugenio Mollino, per citare i più importanti. Si veda Bruno Signorelli, *Architetti della FIAT*, in Gianrenzo P. Clivio e Riccardo Massano, a cura di, *Civiltà del Piemonte. Studi in onore di Renzo Gandolfo e nel suo settantacinquesimo compleanno*, Centro Studi Piemontesi, Torino 1975, pp. 757-770.

²⁴ In mancanza ancora di una biografia dedicata a Mattè Trucco, si veda per l’inquadramento della sua figura professionale i paragrafi *Styles of Concrete 1800-1914* e *Styles of Partnership* in Andrew Saint, *Architect and Engineer. A Study in Sibling Rivalry*, Yale University Press, New Haven e Londra 2007, pp. 207-249.

²⁵ Nella cascina Convento del Monastero di Ozegna, dove Mattè Trucco viveva, sono conservate le prime travi forate brevettate con Porcheddu.

²⁶ Fondo Porcheddu, DISEG, Politecnico di Torino.

²⁷ Fondo Porcheddu, DISEG, Politecnico di Torino, n. 6943, 1928, in quegli anni il direttore della sezione Ferriere FIAT era l’ingegnere Ferrari, FIAT Torino.

²⁸ Biografia Vittorio Bonadè Bottino, in *Miscellanea*, ASF.

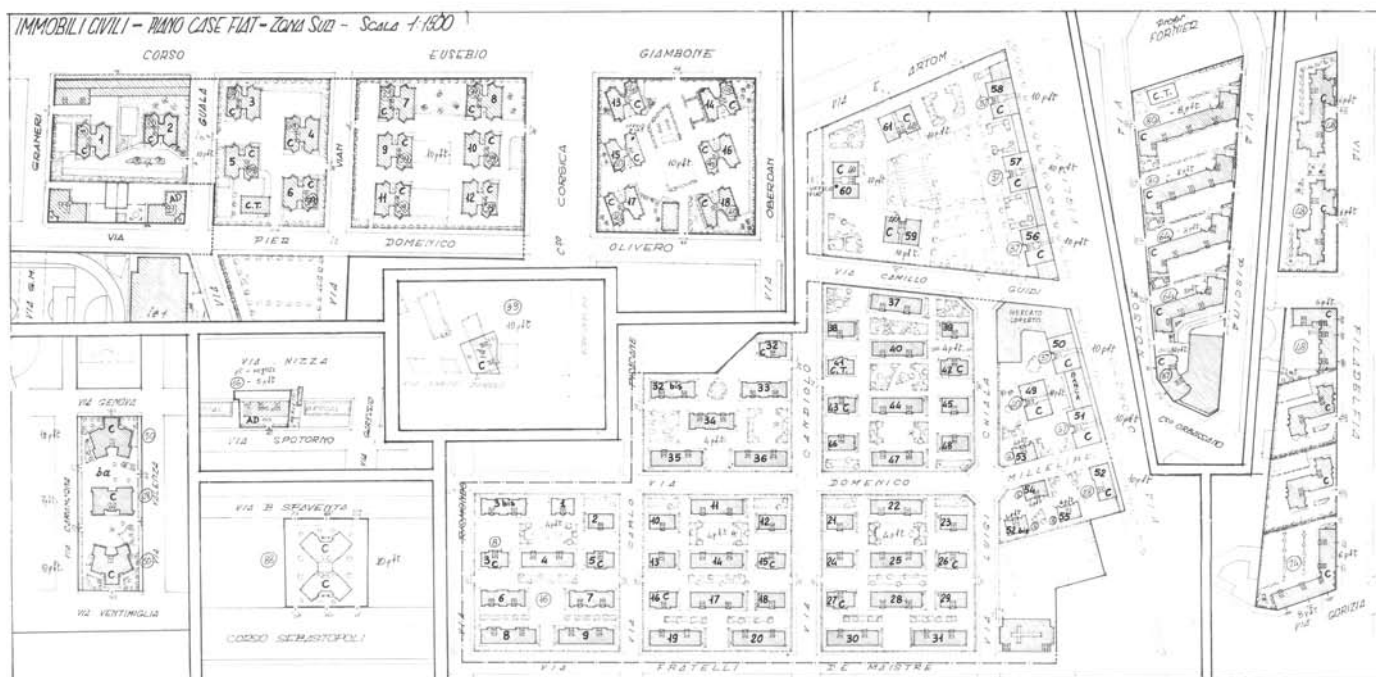
²⁹ I riferimenti al ruolo di Cartesegna svolto per l’Impresa Gianassi e Pollino di Torino così come le sue collaborazioni con la Società Selt Valdarno, Società Romana di Elettricità, Società Elettrica Sarda e la Società Meridionale di Elettricità, sono citate nella Biografia Francesco Cartesegna dell’ASF.

³⁰ Si veda Anna Maria Zorgno, *Un grande cantiere*, in Carlo Olmo, a cura di, *Il Lingotto 1915-1939. L’architettura, l’immagine, il lavoro*, Allemandi, Torino 1994, pp. 57-122.

³¹ *Progetto per Anonima Officine Villar Perosa (via Nizza 154)*, in *Tipi e Disegni*, Archivio Edilizio della Città di Torino. La costruzione delle nuove officine nel 1926 implica la demolizione dei fabbricati delle Officine Rapid.

³² Si veda la prefazione di Angelo D’Orsi al volume Bruno Signorelli e Pietro Uscello, a cura di, *Torino 1863-1963. Architettura arte urbanistica*, Società Piemontese di Archeologia e Belle Arti, Torino 2002.

³³ Maurizio Gribaudo, *Mondo operaio e mito operaio*, Einaudi, Torino 1987, p. 38.



Fiat Divisione Costruzioni e Impianti, Piano Case Fiat a Sud di Torino (1971; AMT, Documenti: T1636)

La FIAT, benché provvedesse ai suoi dipendenti diverse forme assistenziali di base nella grande città non era ancora direttamente coinvolta nella realizzazione di case destinate ai propri lavoratori.

Quella che diventa dal 1949 una parte consistente del settore immobiliare FIAT, l'edilizia residenziale per gli operai, ha avuto inizio fuori Torino, con il villaggio Edoardo Agnelli, e ha fatto il suo ingresso nella città con la costruzione delle casette Addetti FIAT, nel 1925. Due esempi che denotano un'evidente influenza del modello anglosassone della città giardino.

A Villar Perosa sorse il villaggio operaio Edoardo Agnelli in concomitanza con la nascita delle omonime officine e in seguito con l'insediamento della RIV. A un primo nucleo di due palazzine per operai e impiegati, nel 1918 si affiancavano ventiquattro case, di cui diciotto composte di due alloggi e sei più grandi di quattro e che ricordano più la tipologia dei villini che non quella delle coeve case economiche e popolari, dove ogni abitazione era lambita da un giardino e da una cancellata che ne delimitava il perimetro³⁴. Il regolamento del villaggio disponeva opportuni premi come sei mesi di affitto gratuito a chi meglio si prendeva cura della propria casa e del giardino cui si aggiungeva un orto comune. La chiesa, due scuole professionali, la sede del dopolavoro, il teatro e il cinematografo completavano il villaggio operaio che si strutturava come una sorta di città autosufficiente con un'organizzazione dei servizi autonoma ed efficiente.

Negli anni tra le due guerre³⁵ si assisteva a diversi tentativi di razionalizzazione della struttura urbana torinese investita da successive ondate migratorie per lo più provenienti dal nord Italia,

che si collocavano «in zone più periferiche, con distanze anche rilevanti dai margini della periferia cittadina»³⁶.

Gli operai che popolavano il quartiere denominato Basse Lingotto, e che comprendeva anche l'area che gravitava attorno al comprensorio FIAT di corso Dante, provenivano per lo più dalle campagne; molti erano pendolari e con l'avvio della produzione nel nuovo stabilimento l'intera area ha assunto sempre più il carattere di quartiere dormitorio, caratterizzato da una quasi totale assenza di ogni forma di "socialità", dove era il lavoro a unificare i suoi abitanti e con il quale si identificavano.

Torino risentiva, ancora alla fine degli anni venti, di gravi problemi rappresentati dalla richiesta di vani (circa 30.000), nonostante si registrasse un calo demografico. I primi insediamenti residenziali in risposta a questa richiesta abitativa – e in seguito destinati anche a una parte delle maestranze impegnate nella costruzione dello stabilimento di Mirafiori – furono collocati nelle aree di corso Tazzoli e corso IV Novembre (oggi Agnelli). La Cooperativa Casette Addetti FIAT³⁷, creata per far fronte alla grave crisi degli alloggi, provvedeva alla realizzazione di due lotti di 12 e 16 case basse, per un totale di ventotto nuove costruzioni destinate ciascuna a due o quattro famiglie. Dotate di un piccolo orto giardino, anche queste costruzioni si discostavano nettamente da quelle coeve costruzioni economiche e popolari. Il terreno era concesso alla FIAT a condizioni di favore, in modo tale da permettere a impiegati e operai di acquistare la proprietà con un pagamento di piccole rate mensili comprendenti l'affitto e gli ammortamenti.

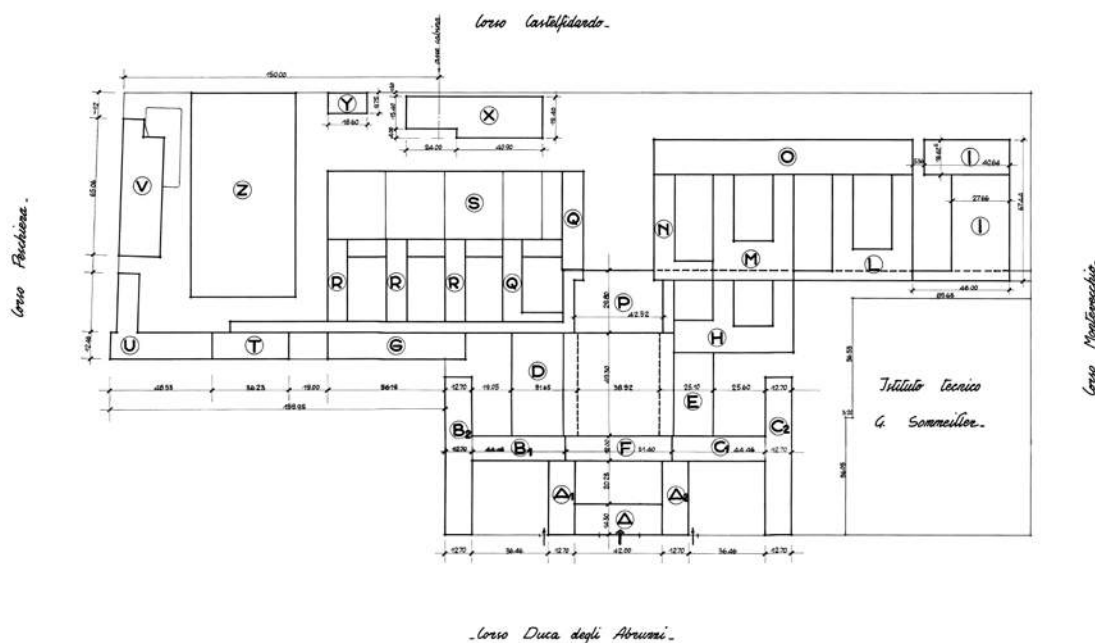
³⁴ Il villaggio "Agnelli", in «L'informazione industriale», n. 36, 1931, p. 4d.

³⁵ Alberto Abriani, *Edilia ed edilizia popolare nello sviluppo urbano di Torino 1919-1941*, in *Torino tra le due guerre*, catalogo della mostra (Torino, marzo-giugno 1978) Musei Civici, Torino 1978, pp. 122-141.

³⁶ Piergiorgio Tosoni, *Il quadro di riferimento della ricerca*, in *Quaderni ATC. Dialoghi per una città che cambia*, ATC, Torino 2008, p. 16.

³⁷ ASF, *Opere sociali*, s.d.

POLITECNICO DI TORINO	
PROGETTO NUOVA SEDE	data 16-12-1955
PLANIMETRIA GENERALE	dis. 00354/884
scala 1:1000	refer.



Politecnico di Torino. Progetto nuova sede. Planimetria generale (1953; AMT, Documenti: 2661). Il progetto prevedeva la realizzazione dell'intervento in dodici lotti: I Lotto (T - Aule Istituto di Aeronautica; U - Museo Istituto di Aeronautica; V - Istituto di Aeronautica. Galleria del vento); II Lotto (H - Istituto di Fisica Sperimentale; L - Istituto di Chimica Industriale-Elettrochimica; M - Istituto Arte miner - Chimica generale; N - Istituto di Geologia e Mineralogia; O - Laboratori di Chimica e Mineralogia); III Lotto (R - Istituto di Fisica tecnica - Idraulica Scienza costruzioni); Lotto IV (G - Istituto di Topografia e Geodesia-Museo delle Costruzioni Civili; Q - Istituto Costruzioni legno-ferro-cemento; Trasporti e strade; S - Laboratori di Fisica tecnica-Idraulica-Scienza costruzioni); V Lotto (C1 - Aule di disegno per il biennio; C2 - Aule di disegno per il biennio; E - Aule di lezione per il biennio); VI Lotto (B1 - Aule di disegno per il triennio; B2 - Aule di disegno per il triennio; Z - Istituto di Tecnologia-Meccanica applicata - Officina); VII Lotto (D - Aule di lezione per il triennio; Y - Casa per abitazione custodi); VIII Lotto (A - Direzione - Rettorato; F - Biblioteca); IX Lotto (X - Centrale termoelettrica); X Lotto (I - Istituto di Elettrotecnica); XI Lotto (P - Aula Magna); XII Lotto.

Tra il 1929 e il 1931, a nord di Torino, in zona Fossata³⁸, si costruirono 18 edifici di 5 piani per 614 quattordici alloggi (il cosiddetto quartiere Vittorio Veneto), destinati ai lavoratori degli stabilimenti Ferriere e Grandi Motori, a ridosso del quartiere Borgata Vittoria e su terreni ceduti dalla FIAT all'Istituto Autonomo Case Popolari (IACP)³⁹.

Era per lo più lo IACP di Torino, in accordo con FIAT, a destinare alcuni lotti di case agli operai con un affitto a canone agevolato. Alle abitazioni costruite prevalentemente da enti statali e localizzate in prossimità degli impianti industriali, si affiancavano dinamiche di espansione di tipo spontaneo che non sempre seguivano direzioni volte a migliorare uno sviluppo equilibrato della città.

Gli interventi di edilizia pubblica in favore delle maestranze FIAT su terreni venduti al comune dalla società torinese, evidenziano come non esistesse ancora politica aziendale del gruppo to-

rinese volta alla costruzione diretta di case per i propri lavoratori. Era la città, con i suoi operatori pubblici, a rispondere a una sempre crescente domanda di abitazioni, rivelando come l'intervento privato e quello pubblico non sempre seguissero una precisa logica di pianificazione del centro cittadino e delle sue periferie.

La "Sezione Costruzioni Edili e varie" e il realismo di Bottino

Negli anni trenta lo Stabilimento delle Ferriere di Torino (diretto dall'ingegnere Ugo Camuri) comprendeva 40.000 metri quadrati per la quasi totalità coperti⁴⁰.

La costruzione e gli ampliamenti di Mirafiori tra il 1937 e il 1943 (e anche quelli del dopoguerra) procedevano sempre in parallelo all'implementazione delle Ferriere (1938, 1942, 1951, 1955,

³⁸ Lungo le vie Sospello, Bibbiana, Chiesa della Salute e corso Grosseto il quartiere Vittorio Veneto L'attività dell'Istituto Case Popolari, in «La Stampa», n. 199, 21 agosto 1926, p. 4.

³⁹ Con la Legge Luzzatti del 1903 che istituisce gli Istituti Case Popolari sono fissati i criteri «che costituiranno la tipologia della "casa economica e popolare" non soltanto di iniziativa pubblica ma anche privata. Vengono stabiliti standards minimi di cubatura, illuminazione, ventilazione dei locali; il numero massimo dei piani dei fabbricati», in Renzo Stefanelli, *La questione delle abitazioni in Italia*, Sansoni,

Firenze 1976, pp. 10-11.
⁴⁰ I 40.000 metri quadrati erano distribuiti tra i fabbricati Acciaierie elettriche, Acciaierie Martin Siemens, Laminatoi per profilati, Fucine, Fonderia di Ghisa, Fonderia di Bronzo, Fabbrica di molle (ingresso da corso Mortara 7) e i fabbricati dei Laminatoi per profilati, quelli dei Laminatoi a caldo, la Trafiliera e Zincheria filo di ferro e acciaio, i Laminatoi a freddo per barre e nastri, una Fabbrica di chiodi per scarpe e una di punte di Parigi e rivetti (ingresso da corso Mortara 72). Si veda il catalogo ASF Ferriere Piemontesi, *Miscellanea*.

1957). Nel 1941 l'impegno economico maggiore che si prefigurava l'azienda era quello previsto per l'ampliamento delle Ferriere⁴¹. Nel 1943, mentre a Vercelli, Caluso e Brandizzo, si allestivano i cosiddetti Stabilimenti di Riserva, per garantire la produzione bellica, venivano sospesi tutti gli ampliamenti programmati in città – anche quelli per Mirafiori e la SPA – ma non quelli per un nuovo laminatoio a Ferriere⁴².

Nel 1956 la Sistemazione delle Ferriere Piemontesi e degli Stabilimenti di Mirafiori costituisce un unico programma, finalizzato a raggiungere nel 1957-1958 la produzione giornaliera di 1.700 vetture, organizzata in due turni di otto ore. Pur omettendo la laminazione a caldo, diviene necessario raddoppiare la produzione quotidiana di acciaio e lamiera così come urgentissima la disponibilità di terreni nei pressi del torrente Dora, in regione Lucento.

Tra il 1939 e il 1959, a partire dalla costruzione di Mirafiori (iniziata con la sistemazione dei dormitori per la manodopera e gli impianti di cava di prestito e di frantumazione della ghiaia distribuiti lungo il corso Settembrini) e dagli ampliamenti delle Officine Aeronautiche di via Marocchetti, delle Ferriere, fino all'inaugurazione del nuovo Politecnico di Torino, si diffonde con la ricostruzione della città un realismo architettonico quasi tedesco⁴³. Ragioni, modalità e caratteristiche di questo realismo sono scritte nei capitolati generali d'appalto del grande stabilimento progettato da Bottino e nei suoi disegni (moltissimi in scala 1:10 e 1:1), secondo una filosofia del costruire "in economia" che il Servizio Costruzioni e Impianti FIAT applica infinite volte e uniformemente, dopo la guerra, alle fabbriche della città: industrie, case, scuole, chiese⁴⁴.

Edilizia fatta di parallelepipedi bassi e lunghi, fortemente caratterizzati dai chiaro-scuro dei rivestimenti: in mattoni ceramici distribuiti su larghe superfici scandite da cornici, davanzali e cornicioni bianchi tirati in cemento e dal contrasto con i serramenti metallici scuri delle finestre a nastro, nel caso si tratti di officine; oppure in grossi conci di pietra naturale di Finale, nel caso di uffici e palazzine di rappresentanza. I materiali erano forniti dalla FIAT alle imprese di costruzione: durante la realizzazione dello stabilimento Mirafiori, direttamente da un Servizio Approvvigionamento (uno dei tanti servizi attivati dalla direzione lavori di Bottino, come il Servizio Rilievi e Sistemazioni e la Delegazione dell'Ufficio Tecnico)⁴⁵.

«Il più grande stabilimento d'Italia, il più completo e organico del mondo»⁴⁶ era una fabbrica a un solo piano (300.000 metri quadrati coperti), con due officine contigue e retrostanti la Palazzina Uffici: quella immensa, larga 500 x 740 metri e una destinata alla produzione di motori di aviazione, entrambe organizzate secondo una maglia strutturale di 20 x 20 metri. Staccati, lungo il corso Settembrini, erano le fonderie e il blocco centrale (elettrica-parco ferri-fucine). La fabbrica orizzontale, organizzata in settori, con la linea di montaggio al centro, era stata pensata in continuità con la stazione di smistamento, i binari e i convogli ferroviari che adducevano i materiali.

La costruzione dell'Officina Principale, appaltata nel 1938, è stata suddivisa in 6 lotti (tra gli 8 che costituivano lo stabilimento complessivo)⁴⁷; ognuno dei quali misurava 120 metri nel senso longitudinale e 260 nel senso trasversale: ciascuno includeva un rifugio antiaereo e un fabbricato (composto di uffici, refettorio, spogliatoi e di un'officina strutturata su maglie di 20 x 20 metri).

Nel 1943 l'incremento delle attività dell'ufficio tecnico costituito per la realizzazione di Mirafiori, il Servizio Costruzioni FIAT, soprattutto in relazione alla necessità di nuove opere edili e al ripristino di quelle danneggiate dalla guerra, ha determinato «la sua trasformazione in una sezione vera e propria, con una adeguata struttura tecnico-amministrativa»: FIAT Società per Azioni Sezione Costruzione Edili e Varie, che poteva agire «anche come impresa, ente coordinatore e direttore di opere assunte da terzi» ed era dotata di un Reparto Costruzioni e di un Ufficio Manodopera⁴⁸.

Con il progetto dello stabilimento di Mirafiori (e formalmente con la costituzione Sezione Costruzioni Edili e Varie) l'obiettivo di un monopolio costruttivo-immobiliare ha assunto per il Gruppo FIAT un ruolo strategico fino a rappresentare un tratto tipico del fordismo italiano, un fordismo che si sviluppa lungo gli anni cinquanta e sessanta e che raggiunge il suo apice tra il 1954 e il 1959.

INA-Casa/FIAT e Piani case FIAT (1949-1954): la residenza da sud a nord

Prendere in esame come la FIAT sia intervenuta nella realizzazione di case destinate ai dipendenti (operai e impiegati), mette in luce alcuni aspetti di non poca importanza. Gli studi di settore sulla residenza economica popolare⁴⁹, non prendono in esame – se non tangenzialmente – come la grande industria a partire dall'inizio del Novecento, fino all'entrata in vigore della legge 167 del 1962, si sia inserita sempre più incisivamente in un ambito che appare esclusivo appannaggio dell'intervento pubblico. I numeri smentiscono questa interpretazione, anche solo prendendo in considerazione gli anni che vedono la FIAT collaborare con l'INA-Casa (1949-1954): 8.591 vani dislocati in 72 edifici, costruiti nel solo capoluogo piemontese, rappresentano il 74% dell'edilizia economica complessivamente realizzata a Torino in quegli anni.

Nel 1948 Vittorio Valletta dichiara l'urgenza di «buttarsi sulla questione principale: costruire dunque case, case, case. Tante case che vogliono anche dire tanto lavoro»⁵⁰. Sono questi gli anni in cui il Governo italiano parla di crisi degli alloggi e pone mano per ovviarvi. Si cerca di vincere la crisi economica attraverso la produzione di abitazioni, incoraggiando le costruzioni e pianificando l'edilizia. La Legge n. 43 del 28 febbraio 1949, denominata piano Fanfani dal nome dell'allora Ministro del Lavoro e Previdenza Sociale Amintore Fanfani, decreta l'avvio del Piano INA-Casa, un "Piano di incremento dell'occupazione operaia", in cui il settore

⁴¹ Nel 1940 il Consiglio di Amministrazione FIAT discute di continuo lo sforzo economico per gli stabilimenti di Ferriere, Mirafiori e Firenze pari rispettivamente a 173.400.000, 154.700.000, 46.800.000 lire, ASF, *Miscellanea, Atti del Consiglio di Amministrazione*.

⁴² Gli Stabilimenti di Riserva furono allestiti in strutture preesistenti come lo Stabilimento Industriale della Montecatini a Vercelli, il Cotonificio di Bussoleno, il Cotonificio di Caluso, e nel Castello di Orignano.

⁴³ Si veda Hermut Frank, *La ricostruzione in Europa nel secondo dopoguerra*, in «Rassegna», n. 54, 1993.

⁴⁴ Comba, *Maire Tecnimont...*, cit.

⁴⁵ FIAT, *Nuovi stabilimenti di corso IV Novembre Torino. Progetto opere di costruzione Fabbricato Motori Aviazione (Lotto 2°). Capitolato generale di appalto dell'ottobre 1937*, in ASF *Miscellanea*.

⁴⁶ «La Gazzetta del Popolo», 12 aprile 1938. Per Mirafiori in generale si veda Ser-

gio Pace, *La Fabbrica ininterrotta. Il progetto, il cantiere, la costruzione, i primi ampliamenti*, in Olmo, *Mirafiori...*, cit., pp. 47-83.

⁴⁷ I lotti per la costruzione dello stabilimento di Mirafiori furono appaltati in tempi diversi, ad esempio il Fabbricato Motori Aviazione e il Parco Ferri e Fucine nel 1937; la Centrale termica e le Fonderie nel 1938, gli Uffici nel 1939.

⁴⁸ ASF, *Miscellanea*, all'Ufficio Tecnico Costruzioni del Servizio Costruzioni Edili e Varie competeva invece la progettazione, la consulenza generale tecnico-edilizia, immobiliare e rurale, nonché la direzione lavori e pratiche conseguenti. Si veda la *Seduta del Consiglio di amministrazione FIAT del 25 febbraio 1943*.

⁴⁹ Maria D'Amuri, *Le case per il popolo a Torino. Dibattiti e realizzazioni 1849-1915*, Carocci, Torino 2006; Paola Di Biagi a cura di, *La grande ricostruzione. Il piano INA-Casa e l'Italia degli anni cinquanta*, Donzelli, Roma 2010.

⁵⁰ ASF, *Conferenza tenuta dal professor Vittorio Valletta presso l'Unione Industriale di Torino giovedì 13 maggio 1948, Fondo Ufficio e Studi Economici, doc477*.

dell'edilizia è considerato volano per un incremento dell'economia del paese⁵¹. Aziende private come la FIAT, secondo l'articolo n. 11 del disegno di Legge, possono costruire direttamente le case per i propri dipendenti⁵², la società torinese si avvale di questa facoltà, donando le aree fabbricabili e offrendo gratuitamente i progetti realizzati dal Servizio Costruzioni e Impianti⁵³.

Il Consiglio di Amministrazione FIAT nomina Vittorio Bonadè Bottino procuratore speciale per conto e interesse della società nello «stipulare con l'INA-Casa le convenzioni»⁵⁴, determinare le aree fabbricabili di proprietà sociale da destinare alla costruzione di case per lavoratori, gestire la cessione gratuita delle stesse al comune e alla provincia; mentre per i progetti realizzati in altre città italiane come Milano, Firenze, Roma, Brescia, Modena e Napoli gli interessi della società sono affidati per lo più ai direttori delle filiali di zona.

A pochi mesi dall'emanazione della Legge Fanfani, tra giugno e settembre del 1949, Torino è stata protagonista di due eventi espositivi che hanno come protagonista la casa, nelle sue molteplici declinazioni.

Il primo, rivolto al grande pubblico, è la Mostra Internazionale della Casa Moderna inaugurata il 15 giugno a Torino Esposizioni (ente di maggioranza FIAT). Come deve essere la casa dell'uomo del nostro tempo⁵⁵, è il significativo titolo con cui il quotidiano «La Stampa» recensisce la mostra, dando grande risalto all'operato di due importanti gruppi industriali: la Savigliano che nel salone centrale presenta la sezione di un moderno grattacielo e la FIAT, che oltre all'esposizione di elettrodomestici di sua produzione, esponeva le diverse soluzioni tipologiche studiate per le case da realizzare in collaborazione con l'INA-Casa, curando nel dettaglio tanto le parti impiantistica quanto l'arredamento interno⁵⁶.

Il secondo evento espositivo di carattere locale, ma non meno importante, è la mostra organizzata presso le sale di Palazzo Cisterna nel centro storico di Torino dove è allestita una rassegna dei principali progetti inerenti il Piano Fanfani che di lì a pochi giorni avrebbero visto l'inaugurarsi dei primi cantieri⁵⁷. Una mostra documentata da disegni, plastici e bozzetti di progetti messi a punto da imprese come la FIAT, ma anche l'INCET, la Superga, l'Olivetti e la Savigliano, che nell'anno dell'entrata in vigore della legge avviano trentasei cantieri per un totale di 8.704 vani⁵⁸, di cui

dieci direttamente finanziati dall'ente statale⁵⁹. Lo spaccato riflette il più vasto panorama nazionale: dalla Convenzione che la Gestione INA-Casa stipula con i diversi enti, alla scelta del terreno, fino all'appalto dei lavori, ma anche planimetrie e prospetti che riportano fedelmente scelte costruttive di non poco interesse.

Nell'ambito del primo programma INA-Casa/FIAT gli interventi più rilevanti dal punto di vista quantitativo e localizzativo si ritrovano lungo le vie Nizza⁶⁰ e Genova nella zona sud della città e a nord in corso Grosseto⁶¹. Blocchi residenziali con altezza massima pari a quattro piani fuori terra che lungo via Nizza e via Genova sono disposti secondo una linea retta che si sviluppa parallelamente allo stabilimento Lingotto andando a occupare gli interi lotti disponibili. Le undici palazzine realizzate in zona Fossata nei pressi delle Ferriere e delle Officine Grandi Motori, vengono progettate con le stesse caratteristiche formali e tipologiche, occupando un intero lotto accanto alle case realizzate durante il ventennio fascista dallo IACP e i cosiddetti «campi periferici», luoghi di ricreazione attrezzati costruiti nel 1947 per il personale delle aziende FIAT a nord della città.

La grande industria durante questo primo settennio di collaborazione con l'INA-Casa opera attraverso i suoi Servizi Costruzioni e Impianti, sulla base di soluzioni comuni a problemi intesi come generali, dando forma a una periferia fatta per quartieri uniformi e non più per case⁶².

Dalla metà degli anni cinquanta la mancanza di servizi, la difficoltà nel dare una casa a propri dipendenti in concomitanza con le ondate migratorie sempre più massicce che congestionano alcune zone costruite ai margini della città, così come i ritardi nelle opere di urbanizzazione primaria, sono alcune delle principali motivazioni⁶³ che spingono i vertici FIAT a dotarsi di un piano case autonomo senza aderire al secondo settennio INA-Casa⁶⁴. Un comunicato aziendale nel novembre 1954 annunciava ufficialmente il varo del cosiddetto Piano Case FIAT destinato esclusivamente a dipendenti del gruppo torinese⁶⁵.

Il primo programma del nuovo piano aziendale prevedeva la costruzione di due gruppi di case rispettivamente in via Onorato Vigliani⁶⁶, nell'estrema periferia sud-ovest della città, e in corso Grosseto nella zona nord in Borgata Vittoria.

Le sessantuno case di via Onorato Vigliani, costruite a partire dal 1954 nella zona di Basse Lingotto, periferica rispetto al centro

⁵¹ Sulla vicenda INA-Casa si veda Di Biagi, *La grande ricostruzione...*, cit.

⁵² Per una panoramica generale dell'attività della FIAT nella costruzione di case per i suoi dipendenti a partire dal 1949 si veda: ASF, *Il lavoro FIAT. Le condizioni di lavoro e le relazioni con i dipendenti*, vol. XII, parte terza, dicembre 1955; Sergio Pace, *Abitare FIAT. I piani per quartieri residenziali progettati e costruiti dal Gruppo FIAT in Italia e all'estero nel secondo Novecento*, in Comba, *Maire Tecnimont*, cit., pp. 126-137.

⁵³ Le assegnazioni degli alloggi, metà a riscatto e metà a locazione sono regolate dalle Commissioni INA-Casa presso gli Uffici Regionali del Lavoro senza alcun intervento diretto delle aziende e secondo i criteri espressi dalla legge ASF, *Seduta del Consiglio di Amministrazione FIAT del 31 marzo 1949*, in Faldone 3, *Verbalì Consiglio d'Amministrazione dal 12 maggio 1948 al 12 dicembre 1949* che privilegiano le necessità dei richiedenti rispetto all'anzianità di lavoro.

⁵⁴ ASF, *Seduta del Consiglio di Amministrazione FIAT del 31 marzo 1949*, in Faldone 3, *Verbalì Consiglio d'Amministrazione dal 12 maggio 1948 al 12 dicembre 1949*.

⁵⁵ *Come deve essere la casa dell'uomo moderno*, in «La Stampa», 7 giugno 1949, p. 2.

⁵⁶ Come scrive Gianni Ottolini se in Europa già a partire dagli anni venti «emerge con evidenza una linea di ricerca e di "progettazione integrale" dello spazio e dell'arredo in campo abitativo, che [...] inventa nuovi tipi di alloggi e di aggregati abitativi», in Italia salvo alcuni casi non si può dire che abbia avuto una diffusa applicazione, Gianni Ottolini, *Spazio e arredo della casa popolare. Un'indagine*, Franco Angeli, Milano 1981, p. 10.

⁵⁷ *Stanziate 5 miliardi per le case operaie*, in «La Stampa», 12 agosto 1949, p. 2.

⁵⁸ *Mostra del "piano-case" inaugurata dall'on. Fanfani*, in «La Stampa», 24 settembre 1949, p. 2.

⁵⁹ La Lancia progetta 320 vani in via Monginevro in zona San Paolo, la Superga e

l'INCET, 244 vani in corso Grosseto, la RIV 258 vani in via Verolengo e la Michelin 258 vani in corso Sempione, *Visita a trentasei cantieri edilizi primo lotto per la ricostruzione*, in «La Stampa», 25 settembre 1949, p. 2.

⁶⁰ AMT, *documentazione grafica, Archivio progetti*: 1649, 2629, *Documenti*: T693, lungo via Nizza sono costruite 18 case per un totale di 468 alloggi, lungo via Genova, parallela a via Nizza si edificano 12 case per un totale di 272 alloggi.

⁶¹ AMT, *documentazione grafica, Documenti*: T693, nell'area delimitata da corso Grosseto, via Sospello e via Chiesa della Salute sono edificate 11 case, per un totale di 220 alloggi.

⁶² Rocco Curto, *Razionalità di mercato e crescita quantitativa*, in Carlo Olmo e Luigi Mazza, a cura di, *Architettura e Urbanistica a Torino 1945-1991*, cit. p. 109.

⁶³ A queste motivazioni sono da aggiungere i criteri di assegnazioni basati sul merito aziendale e non solo sull'effettiva necessità di una casa, i vincoli progettuali dettati dalle norme INA-Casa così come il tetto massimo di 400.000 lire a vano per poter accedere ai finanziamenti statali.

⁶⁴ In un articolo comparso nel 1953 su «Atti e Rassegna Tecnica degli Ingegneri e degli Architetti di Torino», l'ingegnere Luigi Ravelli oltre a riferire dettagliatamente delle principali realizzazioni FIAT nell'ambito del Piano INA-Casa, enuncia alcune delle principali motivazioni che porteranno pochi mesi dopo i vertici FIAT a varare un proprio piano case, Luigi Ravelli, *Consuntivo tecnico ed economico per costruzioni tipo INA-Casa presso una grande industria*, in «Atti e Rassegna Tecnica degli Ingegneri e degli Architetti di Torino», n. 1, 1953, pp. 10-22.

⁶⁵ Anche la pubblicistica nazionale come gli organi di stampa interni alla FIAT danno notizia del nuovo Piano Case. *Otto miliardi stanziati dalla FIAT per costruire case per i dipendenti*, in «La Stampa», 17 novembre 1954, p. 2; *Piano Case FIAT*, in «L'Illustrato FIAT», n. 3, 1954, p. 3.

⁶⁶ AMT, *documentazione grafica, Esecutivi*: E222, *Archivio progetti*: 772, 2366, 2367, *Documenti*: T690.



Torino. Lo stabilimento FIAT Mirafiori, chiamato in origine FIAT Stupinigi (1939; Archivio Storico della Città di Torino, *Nuove acquisizioni*).

cittadino e circoscritta dal fiume Sangone e dall'ex Campo Volo FIAT, sono dettate prevalentemente dalla necessità di dare alloggio ai dipendenti dello stabilimento del Lingotto⁶⁷. Le nuove case insistono su un'area di 80.000 metri quadrati divisa in cinque lotti di proprietà FIAT, sono costituite da blocchi residenziali in prevalenza di quattro piani fuori terra alternati da edifici di dieci, cui si sono aggiunti alcuni servizi come un mercato coperto, negozi e una farmacia oltre a una quota di verde pubblico. Nella loro distribuzione planimetrica si sono privilegiati i percorsi pedonali con soluzioni tipologiche e formali diversificate e più rispondenti ai desiderata dei futuri abitanti; restano, in ogni caso, la debolezza degli spazi pubblici che circondano le unità e l'alienazione di questa nuova parte di tessuto urbano dalla città consolidata, nonostante il carattere di autosufficienza che si voleva creare nel quartiere, condizione rafforzata dalla posizione periferica rispetto ai confini amministrativi della città.

Diverso è il caso delle sette palazzine di dieci piani fuori terra costruite su un'area delimitata da corso Grosseto, via Fossata,

Chiesa della Salute e Sospello e destinate ai lavoratori degli stabilimenti Grandi Motori e Ferriere e caratterizzata da un'alta densità urbana e da una spiccata componente operaia⁶⁸. Il lotto di 21.000 metri quadrati su cui insistono queste case completa tanto le realizzazioni dei primi anni trenta a opera dello IACP che quelle del primo programma INA-Casa/FIAT.

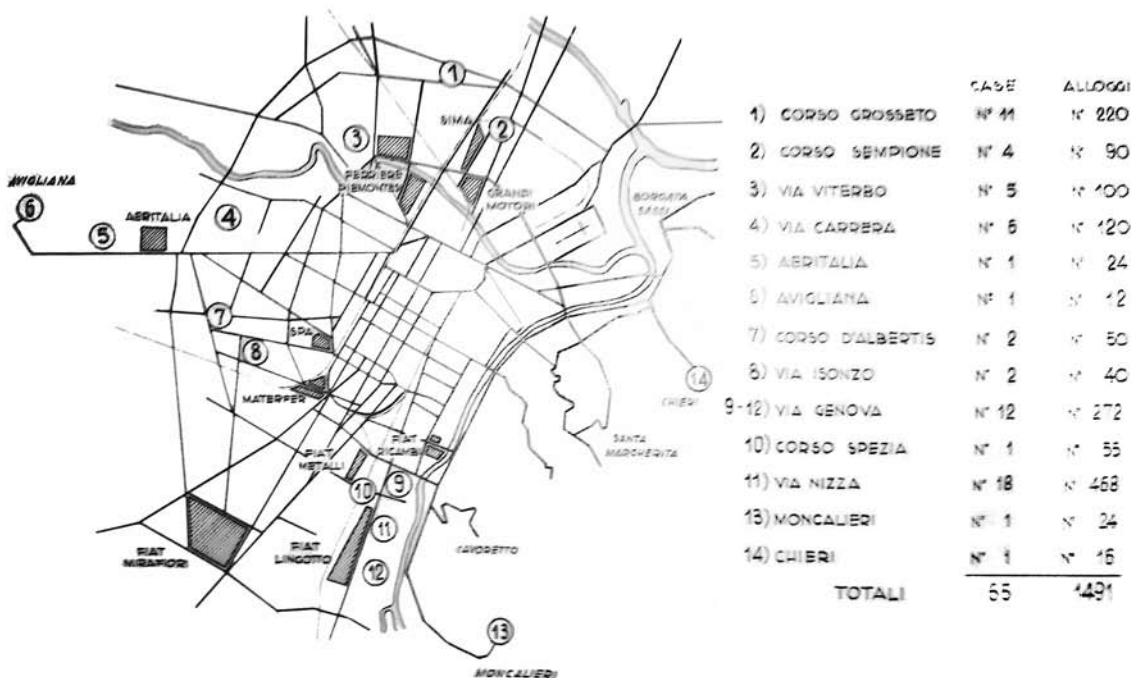
Rispetto alle case costruite in collaborazione con l'INA-Casa, il Servizio Costruzioni e Impianti progetta i nuovi edifici secondo un approccio differente al tema dell'abitazione e che ha informato tutta l'edilizia residenziale realizzata a partire da questo momento; dallo studio dei singoli alloggi in cui si abbandona la scelta quasi obbligata dei tre vani e mezzo utilizzata in precedenza per rimanere al di sotto del tetto massimo di 400.000 lire a vano, prescritto dalle norme INA-Casa, a favore di cinque vani con una superficie utile compresa tra 74 e 82 metri quadrati⁶⁹, fino alla progettazione integrata di attrezzature collettive e servizi.

⁶⁷ AMT, *documentazione grafica, Archivio progetti*: 2633, *Documenti*: T686, T2350, sempre nell'ambito del primo programma in corso Giambone, a ridosso delle Casette FIAT realizzate negli anni venti, viene costruito un gruppo di 18 case di 10 piani fuori terra destinate alle maestranze dello stabilimento di Mirafiori.

⁶⁸ AMT, *documentazione grafica, Archivio progetti*: 2626, 2629, 2633, *Documenti*:

T694, T700.

⁶⁹ Le assegnazioni sono regolarmente da un'apposita commissione nominata dalla Presidenza della FIAT e seguono criteri basati sul merito aziendale, l'effettiva necessità di alloggio e la composizione del nucleo familiare.



Servizio Costruzioni e Impianti FIAT, principali localizzazioni delle residenze INA-Casa/FIAT a Torino (1949-1950; AMT, Documenti: 2600).

La progettazione integrale del Servizi Costruzioni e Impianti

Economia costruttiva e razionalizzazione del cantiere costituiscono due delle linee guida del Capitolato generale tecnico per esecuzione di opere, forniture e prestazioni relative a costruzioni e impianti messo a punto dal Servizio diretto da Bottino nel 1954 per regolare le nuove costruzioni, industriali e civili. Si tratta di uno strumento efficacissimo con cui FIAT riuscirà a controllare il mercato delle costruzioni non solo nella *company town*. Il Capitolato è firmato da Bonadè Bottino ed è stato redatto dagli ingegneri Riccardo Braggio, Giorgio Dardanelli, Ezio Doriguzzi, Aldo Frezet, Ugo Genero, Attilio Maiocco, Pino Mongini, Luigi Ravelli, Aurelio Vaccaneo, Antonio Villanova e dal geometra Arnaldo Fantuzzi.

Mentre sviluppa centri di montaggio in Europa, Asia, Africa e Messico e due stabilimenti in Argentina, ed è iniziata la produzione della 600, dopo la visita nel settembre del 1954 di Ugo Genero (direttore degli Uffici Tecnici Autoveicoli) agli Stabilimenti Opel e Volkswagen in Germania, FIAT decide di rivedere le impostazioni del

ciclo tecnologico del complesso di Mirafiori e di costruirvi a fianco lo Stabilimento Presse, al di là del corso Settembrini, su un'area di 160.000 metri quadrati (86.000 coperti e 50.000 di sottopiani). L'area era già di proprietà dell'azienda prima della guerra: qui nel 1937 la FIAT aveva previsto la realizzazione di un grande dopolavoro⁷⁰.

Tra il 1954 e il 1959, a Torino, la FIAT quasi raddoppia lo stabilimento di Mirafiori e la SPA con il comprensorio Officine Stura per la produzione di autocarri, amplia le Officine Aeritalia, costruisce la Sisport e l'Aeroporto di Caselle, ristruttura scuole e asili esistenti (una trentina solo nella città), costruisce interi quartieri residenziali. Realizzazioni uniformi del Servizio Costruzioni e Impianti (che tra l'altro solo negli anni sessanta avrà anche un proprio Ufficio di Architettura e Urbanistica diretto dall'architetto Guido Radic) con cui prendono forma la *company town* e un realismo architettonico che è lo stile di un modo integrale di intendere e gestire la progettazione della città. Lo stabilimento di Mirafiori, il Palazzo Uffici di corso Cairoli e il Politecnico ne diventano i modelli, solo apparentemente silenziosi.

⁷⁰ Per gli ampliamenti di Mirafiori, dopo quelli delle Fonderie del 1939, quelli delle Officine Principali realizzati dalla Nervi e Bartoli tra il 1954 e il 1956, e poi quelli al di là di corso Settembrini si veda Michela Comba, *Effetti costruttivi di una company town. Pier Luigi Nervi e il Servizio Costruzioni e impianti FIAT (1947-1966)*,

in Sergio Pace, a cura di, *Pier Luigi Nervi. Torino, la committenza industriale, le culture architettoniche e politecniche*, Silvana Editoriale, Milano 2011, pp. 25-33; Rita D'Atorre, *Mirafiori modello per l'industria meccanica (1937-1979)*, in Comba, *Maire Tecnimont...*, cit., pp. 72-83.

Legnano: la “città-fabbrica”

Patrizia Dellavedova

ABSTRACT

LEGNANO, THE “FACTORY TOWN”

Legnano, agricultural village crossed by the Olona river, from XIX century was characterized by a huge industrial development in the textile and mechanical sectors, which made it the “little Manchester of Lombardy”: a “factory town” almost entirely created by local industry, which formed also its urban and architectural structure. Here multiple paternalistic initiatives were carried out by major local companies: in the early XX century and even more in the fascist period, they distributed widely in the territory workers' houses, dormitories and schools, welfare and health facilities, sport and leisure architectures. While collective services were made jointly, autonomous interventions were differentiated by building type and architectural features, according to the purposes of each company. They are realised by local or Milanese companies and designed by technicians of trust or its technical offices. All of these reasons make Legnano unique in the local and perhaps national scene.

CODICI ERC

SH02.02 Ageing, work, social policies, welfare
SH05.06 History of art and architecture, arts-based research
SH05.08 Cultural studies, cultural identities and memories, cultural heritage

PAROLE CHIAVE | KEYWORDS

Legnano, industria tessile, architettura operaia, paternalismo industriale, architettura del XX secolo
Legnano, textile industry, workers' architecture, industrial paternalism, 20th century architecture

Patrizia Dellavedova, architetto, specialista in restauro dei Monumenti e Dottore di ricerca in Conservazione dei Beni Architettonici al Politecnico di Milano, dal 2008 lavora quale Istruttore Tecnico presso il Settore Servizi Tecnici (Opere Pubbliche) del Comune di Legnano. Negli anni si è occupata di progettazione e restauro, rilievo, diagnostica e catalogazione dell'architettura storica, nonché di studi sulle tecniche costruttive storiche e sul patrimonio del XX secolo, con una particolare attenzione all'architettura legnanese dei primi del Novecento e allo sviluppo storico-architettonico di questa città.

patrizia.dellavedova@tin.it

Premessa

Sita a nord-ovest di Milano, Legnano è parte di un più ampio territorio densamente popolato derivato da un improvviso sviluppo industriale avvenuto tra XIX e XX secolo. Esso ne modificò profondamente il volto di borgo agricolo, trasformando i mulini sull'Olona in opifici e delineando, con i propri interventi, l'intera struttura morfologica, urbanistica ed architettonica di una “città-fabbrica”, sorta quasi interamente ad opera ed in funzione dell'industria locale¹.

Situata in una posizione di favore, da Milano al passo del Sempione, e in una zona, l'Alto Milanese, che possedeva da secoli una tradizione artigianale e manifatturiera, negli anni venti dell'Ottocento fu interessata dall'avvento dell'industria tessile: a seguito dell'introduzione della tessitura meccanica, basata sullo sfruttamento della forza idraulica del fiume, alcuni investitori stranieri vi impiantarono i primi opifici. A questa prima fase di industrializzazione dal 1880 ne seguì una seconda, con la nascita dell'industria meccanica, sorta con la Franco Tosi come complementare a quella tessile, a cui seguirono altre officine e fonderie. Contemporaneamente i cotonifici esistenti si modernizzavano o si ampliavano, mentre nascevano nuovi grandi complessi tessili che resero Legnano la «piccola Manchester di Lombardia»².

Legnano conobbe un enorme sviluppo divenendo tra i maggiori e più avanzati centri industriali grazie ad un eccezionale progresso, un incremento demografico tra i più alti in Italia³ ed una prevalenza di imprese di dimensioni grandi o medio grandi che raccoglievano tutta la forza lavoro disponibile sul posto⁴. Tra le due guerre ed oltre a questi grandi complessi si aggiunsero piccole e medie imprese, per lo più fondate da personale formatosi nei grandi stabilimenti, con aziende tessili e tintorie lungo l'Olona e chimiche o meccaniche attorno alla stazione ed alla ferrovia⁵.

¹ «Ma poiché non è soltanto il paesaggio percettibile ad essere plasmato dall'industria, un'analisi più approfondita porta a scoprire come ogni pietra sia collocata in funzione dell'insediamento industriale, e come tutta la vita della comunità sia cadenzata sul ritmo delle sirene» (Piero Dagradi, *Il complesso industriale Legnano Busto Arsizio-Gallarate*, in *Panorama Storico dell'Alto Milanese*, vol. II, Rotary Club Busto Arsizio Gallarate Legnano, 1977, p. 16). Per un approfondimento cfr. Peppino Rossi, *Dall'Olona al Ticino: centocinquanta anni di vita cotoniera*, La Tipografica, Varese 1954; Giorgio D'Ilario, Egidio Gianazza, Augusto Marinoni, Marco Turri, *Profilo storico città di Legnano*, Landoni, Legnano 1984; Roberto Romano, *La modernizzazione periferica. L'Alto Milanese e la formazione di una società industriale 1750-1914*, FrancoAngeli, Milano 1990; Silvia A. Conca Messina, *Cotone e imprese. Commerci, credito e tecnologie nell'età dei mercanti-industriali. Valle Olona 1815-1860*, Marsilio, Venezia 2004; Gabriella Ferrarini e Marco Stadiotti, *Legnano, una città, la sua storia, la sua anima, Telesio, Camate 2001*; Pietro Cafaro, a cura di, *Alta pianura milanese: Legnano Busto Arsizio Gallarate tra '800 e '900*, Banca di Legnano, Legnano 2008; Roberto Romano, *Il territorio dell'Alto Milanese e il suo passato industriale: le origini*, in *Alto Milanese tra passato, presente e futuro*, Atti del Convegno, Legnano 2005, ed alla bibliografia in essi citata.

² Archivio Storico Comune di Legnano (d'ora in avanti ASCL), *Del. C.C. 18 del 1898* e Daniele Bettinelli, *Legnano nella storia*, Milano 1900, p.96.

³ Da circa 7.000 abitanti nel 1880 si arrivò ad oltre 28.000 ai primi del Novecento e a più di 35.000 negli anni trenta.

⁴ «Le città lombarde [...] sono, come Milano, ricche, operose, centri fervidissimi di iniziativa e di ogni attività. Legnano [...] è una delle più notevoli delle regione lombarda [...] per l'importanza dei suoi stabilimenti industriali. [...] Vi hanno sede [...] le Officine Franco Tosi, con circa 4.000 operai, il Cotonificio Cantoni, con 3.300 operai, il Cotonificio Bernocchi con 700 operai, la Stamperia De Angeli Frua con 2.000 operai, il Cotonificio F.lli Dell'Acqua con 1.500 operai» (*Una grande industria lombarda e una opera complessa di assistenza sociale*, in «Le vie dell'Italia e dell'America Latina», n. 6, 1928, pp. 719-727, in part. p. 719).

⁵ «Caratteristica saliente di Legnano è stata la presenza della grande industria: pochi ma grandiosi opifici che accolgono un numero rilevante di operai costituiscono l'ossatura industriale della città e della zona. A fianco di esse è un fiorire di medie e piccole industrie» (Associazione Libera Impiegati, *Dieci anni di attività 1945-1955*, Industrie Grafiche Italiane Stucchi, Milano 1955, p. 9).



Legnano (Milano). La "città-fabbrica" in una cartolina del 1915 (da Luigi Riccardi e Dario Rondanini, *Amare Legnano: la cartolina racconta*, Confartigianato Alto Milanese - Libreria Nuova Terra, Legnano 1992).

Le peculiarità del caso

Legnano costituisce un caso anomalo rispetto alle vicine e coeve città industriali, che crebbero attorno ad un centro espandendosi in periferia, ove trovarono posto le industrie e dove si concentrarono gli interventi destinati agli operai, realizzati da un singolo imprenditore, da enti pubblici o da operatori privati. Lo sviluppo industriale di Legnano, invece, ebbe caratteri propri derivanti dalla propria originaria morfologia, suddivisa in due modesti aggregati: Legnano e Legnanello, sviluppati in maniera fusiforme parallelamente all'Olonza e all'asse del Sempione. Qui le fabbriche, saturando inizialmente gli spazi lasciati liberi dal fiume, si installarono all'interno del tessuto storico, nella fascia tra l'acqua e la ferrovia, esternamente cinte da strutture di servizio ed abitazioni operaie in posizione centrale, prima frontiera espansiva che contribuì al successivo sviluppo del tessuto urbano.

Quest'ultimo fu profondamente influenzato dall'industria, sia per l'ingombrante presenza e la centralità dei fabbricati produttivi, sia perché gli imprenditori locali ripresero, seppur con diverso spirito, le idee dei socialisti utopici in risposta all'industrializzazione ed al relativo sconvolgimento demografico, con la conseguente domanda di abitazioni popolari⁶. Essi realizzarono case, dormitori e convitti, scuole, strutture assistenziali, sanitarie, sportive e per il

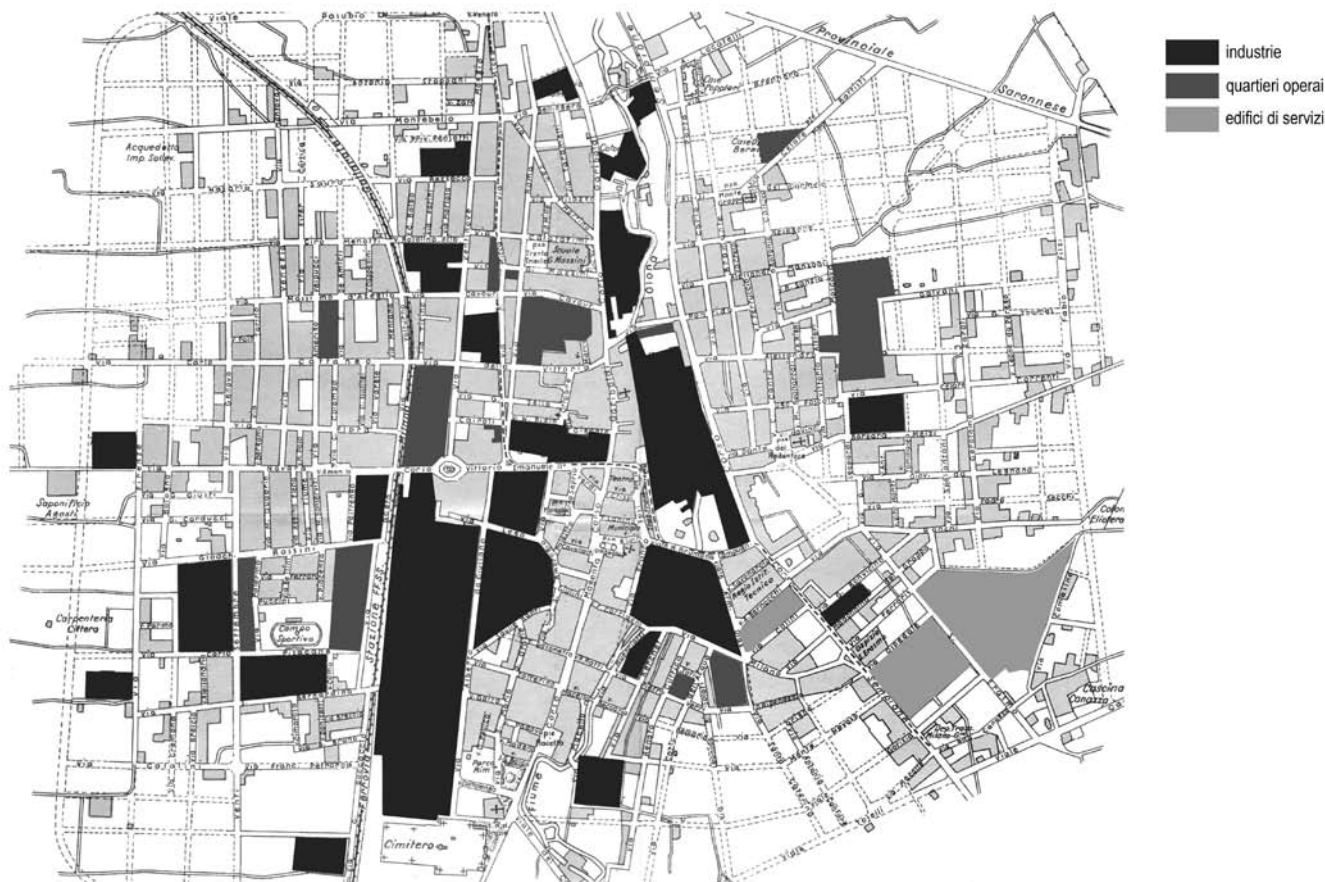
tempo libero, modellando la città quale strumento di controllo della forza-lavoro, con una "selva di ciminiere" ed un volto neo-medievale. Qui non vi fu la prevalenza di una singola azienda sulle altre, né un raggruppamento in un solo luogo, ma si ebbe la presenza di iniziative paternalistiche parallele da parte di numerosi imprenditori, soprattutto tessili, che, a fianco delle maggiori aziende locali, la Tosi e la Cantoni, procedettero con interventi autonomi e differenziati per epoca di realizzazione, tipologia edilizia e caratteristiche architettoniche, in base alle proprie finalità ed esigenze economiche, distribuendoli omogeneamente su tutto il territorio ed affidandoli a progettisti e costruttori più o meno noti.

Tutto ciò avvenne, almeno fino agli anni trenta, senza nessun intervento da parte del Comune⁷. Quest'ultimo, impegnato nella realizzazione di infrastrutture ed edifici pubblici, lasciò completo mandato all'iniziativa privata, la quale, di fronte all'assenza di servizi sociali ad eccezione di quelli religiosi, agì nella forma del paternalismo, prima in forme sporadiche e isolate e poi in maniera sempre più articolata, al fine di investire l'intera vita dell'operaio e della sua famiglia. Qui «la classe industriale si alleò nel creare gli strumenti di controllo delle maestranze, [...] che arrivarono ad incidere sulla stessa morfologia urbana, [un] paternalismo collettivo, [...] con esempi di stretta collaborazione per la creazione di strutture di interesse cittadino come ospedali, sanatori, asili»⁸.

⁶ A Legnano il problema delle case popolari fu vivo all'inizio del secolo: si aveva «fame di case a buon mercato, poiché l'incessante immigrazione di operai addetti alle industrie che sorg[eva]no produce[va] carestia di alloggi» (ASCL, *Documenti Storici*, cart. 415, f. 30/24). Il «censimento ha richiamato la nostra attenzione [...] sulle abitazioni in genere, e in ispecial modo sulle abitazioni popolari», dove si dorme in una stessa stanza anche in quattro, otto «ed anche in più persone, con quel vantaggio per l'igiene e la morale che ognuno può immaginare, [...] vere topaie [...], perché mancanti di aria, di luce, di ampiezza, piene di umidità e varie volte anche di odori affatto gradevoli» (*Per le abitazioni popolari*, in «La Voce del Popolo», anno IX, settembre 1911).

⁷ «In questo Comune non furono costruite case operaie ad eccezione di quelle delle Ditte industriali per i rispettivi operai» (ASCL, *Documenti Storici*, cart. 389, f. 150). La costruzione di case pubbliche avverrà solo alla fine degli anni trenta con il fascismo, a fianco dell'iniziativa privata, la quale continuerà anche negli anni cinquanta con il Piano Fanfani.

⁸ Luisa Paganì, *Originalità e forme del paternalismo industriale*, in Renata Castelli et al., *La fabbrica ritrovata. Mostra di archeologia industriale nella valle Olona*, Università Popolare, Amministrazione provinciale, Comune di Varese, Varese 1990, pp. 55-66, in part. p. 65.



Planimetria di Legnano del 1938 indicante le aree industriali, i quartieri operai e le strutture di servizio per i lavoratori realizzate dalle aziende locali (elaborazione a cura dell'autore, 2015)

Le realizzazioni

Furono soprattutto le ditte tessili a realizzare interventi in favore dei propri operai, avvalendosi dei propri uffici tecnici o di progettisti di fiducia⁹, sia per nuovi edifici abitativi o di servizio, sia per l'ampliamento o la trasformazione dei primitivi fabbricati industriali, "fabbriche orizzontali" con distese di capannoni a *shed* ed un'eccezionale incombenza figurativa¹⁰. La realizzazione fu invece affidata a costruttori di un certo rilievo, milanesi o locali¹¹.

Tra gli interventi a favore degli operai fu la politica dell'abitazione ad incidere maggiormente, seppur in palese ritardo rispetto ai modelli europei. Essa, volta a consolidare il legame tra il lavoratore e la fabbrica, si esprime attraverso l'evoluzione delle tipologie edilizie suggerite dai Manuali, passando da convitti e dormitori a

caseggiati plurifamiliari e poi a quartieri giardino, in base al mutare delle forme di controllo e della tipologia di lavoratore, sempre più specializzato. Il primo ad essere realizzato fu il Quartiere Tosi, «una tra le prime e più complete opere di edilizia operaia realizzate in Italia alla fine dell'Ottocento»¹²: esso, ispirato ai modelli francesi o agli esempi italiani di Nuova Schio e Crespi d'Adda, era volto a creare nuclei autonomi dotati di case operaie, scuole aziendali e cooperative di consumo, per evitare le contraddizioni che lo sviluppo industriale e la concentrazione urbana avevano prodotto in altre nazioni. A differenza degli esempi coevi, però, esso «non isolava [...] i suoi abitanti in una quiete rurale confortevole e addomesticatrice. Stava nel centro di una cittadina attiva, [...] di fronte alla fabbrica»¹³, come un quartiere residenziale, seppur nella propria individualità, «e non come un'isola urbana autosufficiente»¹⁴.

⁹ Tra questi l'architetto Camillo Crespi per Carlo Dell'Acqua; lo studio degli ingegneri Giulio Brini e Simone Roveda prima ed i fratelli Vito e Gustavo Latis poi per la Cantoni; l'ingegner Enrico Fruguglia per la Bernocchi; l'ingegner G. Macchi per la Wolsit; l'ingegner Erminio Annoni per la Manifattura e l'architetto Silvio Gambini per il Cottonificio Borri Ronchi e Masera.

¹⁰ Cfr. *Archeologia industriale in Lombardia. Il territorio nord-occidentale*, Mediocredito Regionale Lombardo, Milano 1983 e Castelli et al., *La fabbrica ritrovata*, cit.

¹¹ Tra cui le ditte Odorico e Bollinger per la Cantoni; l'impresa F.lli Pagani e ing. An-

noni per la Manifattura; f.lli Gnocchi per la Bernocchi; A. Morganti per il Cottonificio F.lli Dell'Acqua.

¹² Gonzalo Alvarez Garcia, *Quelli della Tosi, Storia di un'azienda*, Libri Scheiwiller, Legnano 1985, p. 90.

¹³ *Legnano e la sua banca 1887-1997: un secolo di storia civile, sociale ed economica*, Motta, Milano 1987, p. 221.

¹⁴ Benigno Cucuru, *Tipologia ed immagine della casa operaia*, in Castelli et al., *La fabbrica ritrovata*, cit., pp. 71-74, in part. p. 73.



Legnano (Milano). Quartiere Tosi nel 1916 e negli anni sessanta (www.museoindustrialelegnanese.it/Franco_Tosi e ASCL).

Il primo nucleo di «belle e ridenti case operaie per gli impiegati, [...] circondate da orti e giardini»¹⁵ fu realizzato vicino alla fabbrica e alla ferrovia¹⁶: a nord vi erano le villette per impiegati, «costruite con quel senso pratico del Tosi che, non curante di un illusorio aspetto esterno, studiò per esse»¹⁷; mentre a sud, al di là della ferrovia, vi erano le case operaie¹⁸, ciascuna con un'area di terreno coltivabile «per occupazione e svago dei membri della famiglia [...]. La proprietà rimane[va] sempre al signor Tosi, e l'operaio paga[va] un modico affitto, mentre la sua famiglia [aveva] la

possibilità di attendere a piccole industrie domestiche, all'orto, all'allevamento del pollame»¹⁹.

«Quelle case dall'architettura semplice, ma solida e accogliente, discretamente ordinate, [...] ingentilit[e] dal verde degli alberi e dai colori dei fiori nel giardino, [...] apparivano come un simbolo culturale, [...] una situazione di perfetto equilibrio tra il lavoro e la vita familiare, tra la casa e la fabbrica»²⁰. Le case erano «raggruppate attorno ad un grande piazzale comune che cont[eneva] la palestra di ginnastica, un campo per lawn-tennis»²¹ ampliato

¹⁵ Augusto Biagi, *Una visita alle Officine Tosi*, in «La lettura», n. 5, 1908, p. 7.

¹⁶ Iniziato probabilmente nel 1885, vide la realizzazione di sedici palazzine prima del 1898, anno della morte del Tosi, e di altre diciannove palazzine ai primi del Novecento, con «case operai tipo A» e «ville e villette per famiglie impiegati tipo B o speciale». I progetti erano svolti all'interno dell'Ufficio Tecnico della ditta e furono costruiti per lo più da imprese locali (ASCL, *Pratiche edilizie* 69/1907; 50/1908; 257 e 281/1909 e 90/1911). «Ogni casa è provvista di un'area coltivabile di ben 2.000 metri quadrati. Il tipo è a due piani [...] costituiti da tre stanze. [...] I solai sono costruiti con volteernee sostenute da *poutrelles*. Ottima la disposizione della latrina all'esterno [...] Le case per impiegati e capi officina sorgono in prossimità dello stabilimento al di là della strada. [Ve ne sono di] due tipi: quello per una famiglia a due piani [e quello] per due famiglie [a] due case addossate [...], ognuna provvista della sua scala e completamente indipendente. [...] L'aspetto esterno è assai semplice, la costruzione però è accurata e solida e si è abbondato nei muri maestri [...]. Anche i solai a *poutrelles* hanno contribuito ad innalzarne il costo» (*Recenti costruzioni ed edifici industriali. Officina meccanica*

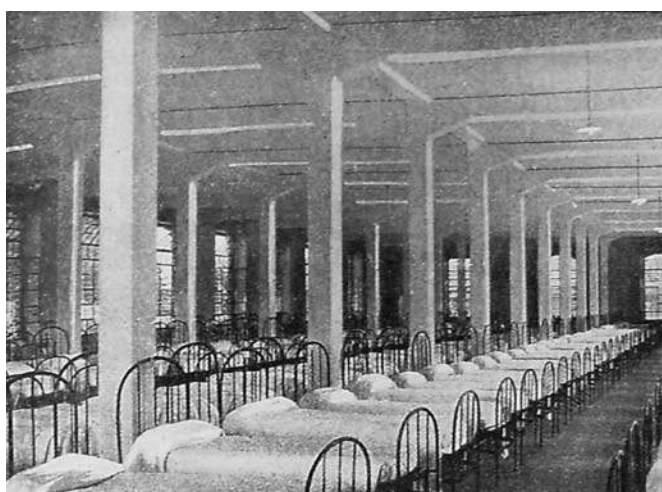
Franco Tosi di Legnano, in «Il Politecnico», anno L, 1902, pp. 123-124, 183-184, 243-245, in part. pp. 124 e 245, tavv. 7 e 15).

¹⁷ Marco Visconti, *Le nostre grandi industrie. Lo stabilimento Franco Tosi a Legnano*, in «Nuova Antologia», vol. 79, 1899, pp. 535-545, in part. p. 542.

¹⁸ «Lasciando a destra le Officine Tosi e, a sinistra [...] le abitazioni degli impiegati – simpatiche casette contornate da un piccolo giardino, con servizio d'acqua ed illuminazione elettrica – scorgiamo una vasta estensione di terreno [per] le abitazioni operaie [...] in aperta campagna [...]. È manifesta qui l'intenzione di impedire che all'opificio sia sacrificata la vita familiare. [...] La costruzione semplice ed economica non esclude la rigida osservanza delle moderne prescrizioni igieniche. Vi sono anzi applicate assai più severamente che nelle abitazioni ordinarie» (*Le grandi industrie: le Officine Tosi di Legnano*, in «Emporium», vol. IV, n. 20, 1896, pp. 206-216, in part. p. 214).

¹⁹ *Franco Tosi. Necrologio*, in «L'ingegneria civile e le arti industriali», n. 11, 1899, pp. 175-176, in part. p. 176.

²⁰ Garcia, *Quelli della Tosi...*, cit., pp. 34 e 90.



Legnano (Milano). Caseggiati operai del Cottonificio Cantoni in via Pontida (1908; ingegner S. Roveda; ASCL, *Progetti Edilizi*, 203/1908).

Legnano (Milano). Dormitorio del Convitto De Angeli Frua in via Cairoli (da *Le opere di assistenza sociale della Società De Angeli Frua celebrandosi i 50 anni di lavoro di Giuseppe Frua*, Monza 1926).

«nel 1920, [con] i magnifici due nuovi e coperti campi [...] fra i più moderni per sistemazione e arredamento»²², ed altre strutture ricreative. Vi era poi una scuola elementare²³, una cooperativa di consumo a prezzi ridotti, un dopolavoro con bar e ristorante ed «un piccolo albergo, disegnato con gusto, organizzato con modernità di idee e [...] destinato ad ospitare gli impiegati senza famiglia»²⁴, quest'ultimo costituito da «un'intera ala di fabbricato, [...] con ampi locali terreni e linde camerette sovrastanti»²⁵, poi prolungato con un «salone ad uso skating»²⁶.

Ad eccezione di questo illustre esempio, unico a Legnano per epoca costruttiva e tipologia fino agli anni venti, le prime strutture di ricovero per gli operai, essendo forte il fenomeno del pendola-



Legnano (Milano). Villa Padronale del Cottonificio Bernocchi in via Cavour (anni settanta; ingegner Enrico Fruguglia; ASCL).

risimo, furono dormitori e convitti. Essi furono «la prima risposta [...] al problema del rapporto casa-lavoro, perché favorì[va]no il permanere temporaneo della manodopera nella città»²⁷, in genere quella femminile che lavorava nei complessi tessili. Strumento di controllo e mezzo per inculcare modelli morali e comportamentali, essi furono edificati sia dalle grandi industrie cotoniere che dalle aziende minori: tra questi la De Angeli Frua ne costruì dal 1902 al 1930²⁸, mentre la Giulini e Ratti, il Cottonificio di Turbigo ed il Cottonificio Cantoni li realizzarono tra 1906 e 1908 ed il Cottonificio di Solbiate e F.lli dell'Acqua negli anni venti²⁹. I cotonifici Borghi e Dell'Acqua Lissoni e Castiglioni possedevano un «dormitorio-convitto per le operaie forestiere diretto da suore e tenuto con molta

²¹ Giovanni Battista Raimondi, *Legnano e il suo sviluppo, i suoi monumenti e le sue industrie*, Busto Arsizio 1913, p. 116.

²² *Legnano 1176, La festa del Carroccio 1935*, numero unico, 26 maggio - 11 giugno 1925 - XIII, p. 39.

²³ «La scuola per i figli degli addetti alla Tosi ritrae moltissimo, tanto nella costruzione e nell'ottimo arredo come nell'andamento didattico e disciplinare, dalle scuole della Svizzera. [...] Il fabbricato scolastico comprende [...] tre sale da scuola e uno spogliatoio, [in] apposito edificio a tutto piano isolato e contornato da ampio piazzale, in parte alberato, per la ricreazione, [oltre a] un apposito locale coperto e chiuso, ad uso [...] di palestra per la ginnastica; [...] un locale più ampio servirà per la biblioteca. La luce entra liberamente da ampie vetrate [e

molte sono le] sagaci disposizioni costruttive [...] in riguardo alla salubrità» (*Le grandi industrie...*, cit., pp. 212-213).

²⁴ Cesare Saldini, *Necrologio. Franco Tosi*, in «Il Politecnico», anno XLVII, n. ?, 1899, pp. 120-127, in part. p. 125.

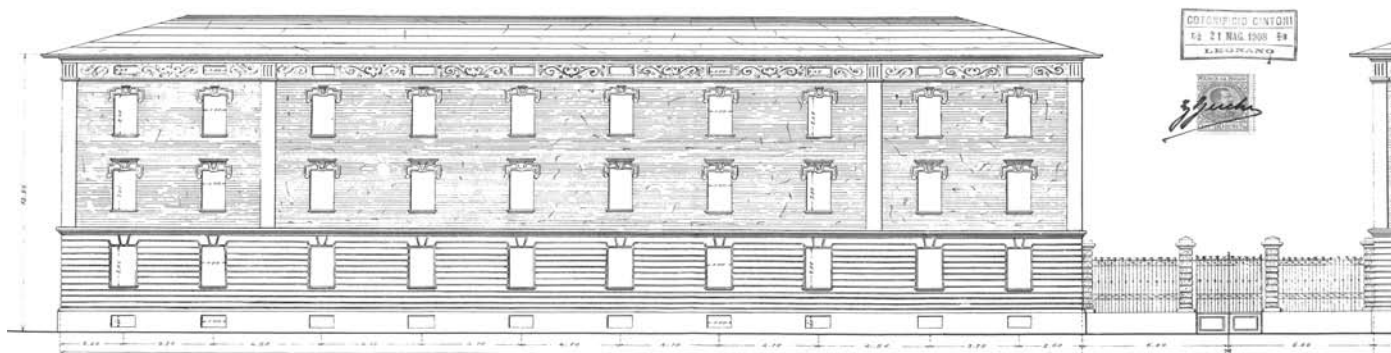
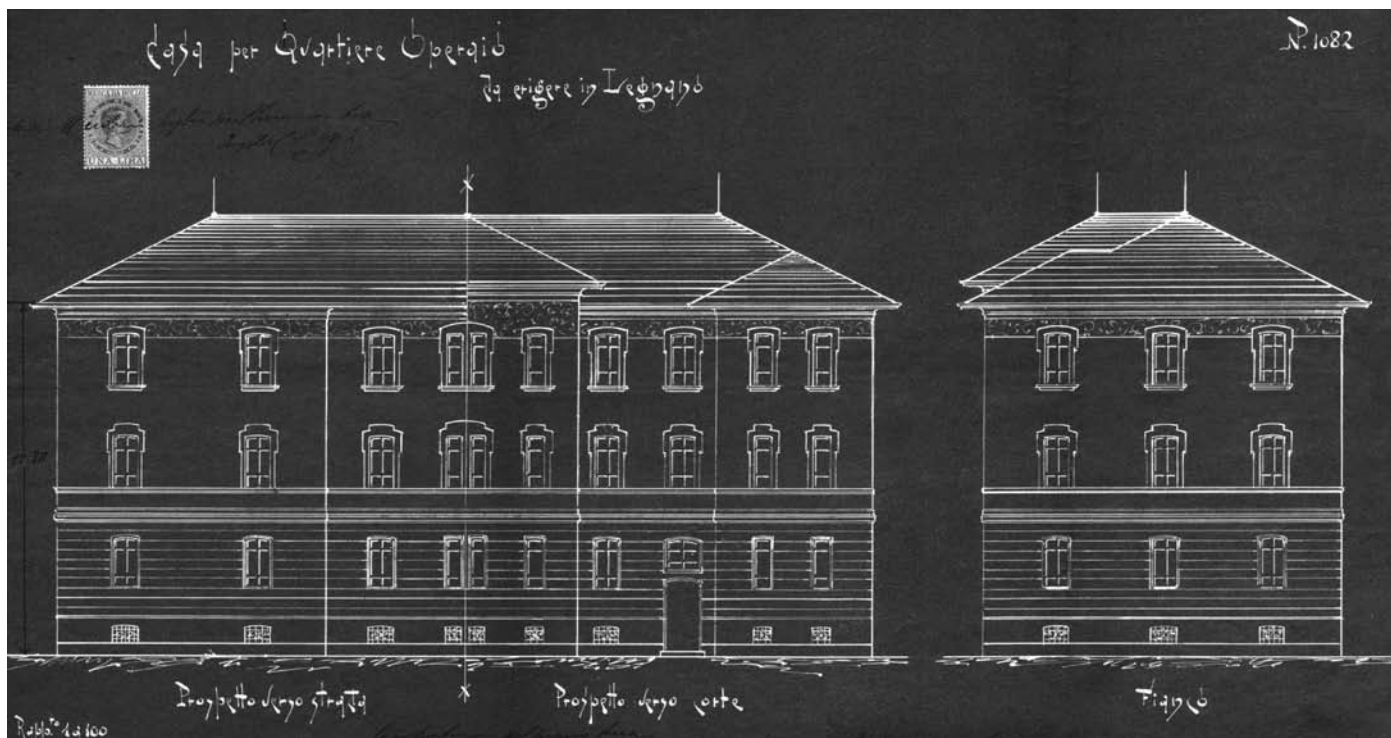
²⁵ Visconti, *Le nostre grandi...*, cit., p. 543.

²⁶ ASCL, *Progetti edilizi*, 66/1914.

²⁷ *I dormitori-convitto e i villaggi-operai in una zona tessile del Nord-Milano*, in «Classe», n. 14, 1977, pp. 145-163, in part. p. 150.

²⁸ «Annuario della Cotoniera», 1930, p. 904.

²⁹ ASCL, *Progetti edilizi*, 99/1906, 352 e 201/1908; 291/1925.



Casa per quartiere operaio da erigersi in Legnano in via Micca (1906; architetto Camillo Crespi; ASCL, *Progetti Edilizi*, 8/1906). Progetto per caseggiato operaio dello Stabilimento Frua Banfi & C. (poi Manifattura di Legnano) in via Rossini (anni cinquanta; Archivio Manifattura di Legnano).

serietà e con vero vantaggio morale e materiale per le lavoratrici, [...] così lodevolmente tenuto da meritare da essere additato ad esempio, al pari di quello [...] della Manifattura di Legnano»³⁰, quest'ultimo interno al recinto della fabbrica ed ospitato in fabbricati quattro-settecenteschi.

I primi dormitori erano costituiti da «grandi camerate, dove erano allineati [...] i giacigli su cui le operaie potevano riposare finito il turno lavorativo»³¹, affiancati da scarsi servizi essenziali, poi divennero più complessi, passando dal «classico contenitore di forza-lavoro, strumento ideale per il rastrellamento di manodopera generica, [ad una] macchina per rendere produttivo il

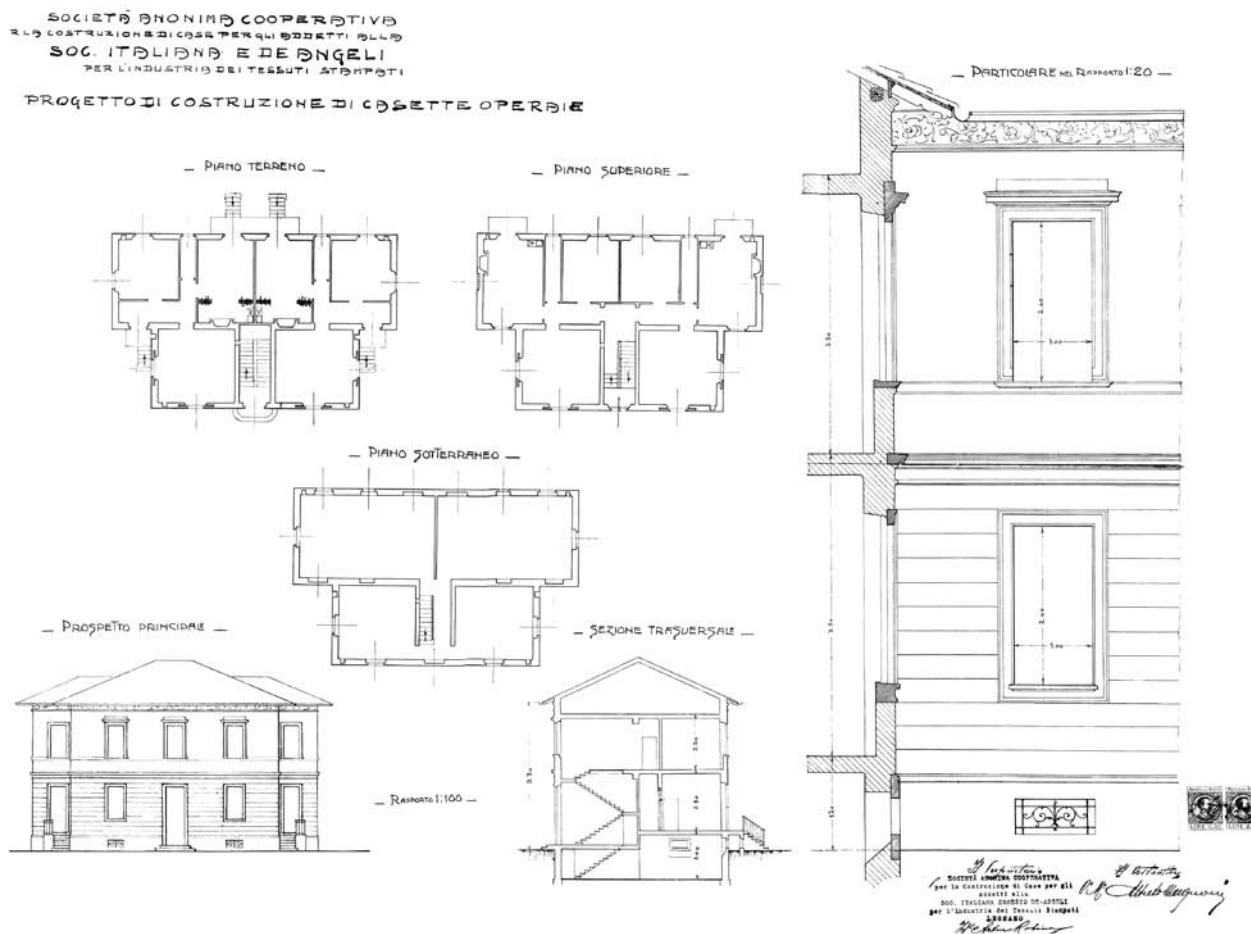
tempo libero delle operaie, [...] predisponendole a ruoli sociali complessi anche al di fuori della fabbrica»³². Tra questi l'esempio principale, ancora esistente, fu il «convitto operaie [...] in via Micca angolo Cairoli»³³ della De Angeli Frua, realizzato nel 1923 su progetto dell'ingegner A. Robino nei pressi della fabbrica, cui era connesso da un sottopassaggio. Era un caseggiato «modernissimo [e] capace di 500 operaie [...], per lo più giovani, le quali afflui[vano] da paesi e città lontani, [gestito] dalle suore di Maria Ausiliatrice, [che avevano] assunto la direzione di tutti gli asili e convitti della De Angeli Frua, [provvedendo], oltre che alle necessità di ordine pratico, alla loro educazione morale e alla loro

³⁰ Raimondi, *Legnano...*, cit., pp.111 e 112.

³¹ *I dormitori-convitto...*, cit., p.150.

³² Pagani, *Originalità e forme...*, cit., p.56.

³³ ASCL, *Progetti edilizi*, 67/1923 e 111/1926.



Progetto di costruzione di cassette operaie per dipendenti della Stamperia De Angeli Frua in via Venezia a Legnano (1920; ASCL, *Progetti edilizi*, n. 126/1920).

istruzione»³⁴. Esso ricalcava nelle facciate esterne i riferimenti tipologici e linguistici della fabbrica ed era dotato di «ampi refettori ed areati dormitori e di completi impianti igienico-sanitari come bagni, docce, infermerie, ambulanze, cortili per la ricreazione e la ginnastica»³⁵.

Tra gli esempi citati la Manifattura di Legnano rappresentò un caso singolare, in quanto costituiva una «città nella città» autonoma ed autosufficiente racchiusa all'interno di un recinto ove, oltre agli edifici produttivi e amministrativi, erano presenti spaccio, refettorio, lavanderia, abitazioni operaie e serre, ma anche una «chiesa, cinema, refettori e assistenza sanitaria interna»³⁶, un oratorio, una scuola, un asilo ed un convitto ed infine la villa per il direttore generale: una sorta di «città sociale» che permetteva un controllo co-

stante delle dipendenti³⁷. A fianco di convitti e dormitori, ai primi del Novecento furono costruiti alcuni caseggiati operai, volti soprattutto a riaggregare il nucleo familiare, favoriti anche dalle prime leggi sul tema, tra cui la Legge Luzzatti, del 1903, dalla costituzione del locale Comitato per le Case Popolari³⁸ e dall'emanazione di specifiche agevolazioni fiscali³⁹.

Tra i primi, nel 1904, lo stabilimento Frua Banfi realizzò due singoli edifici a schiera in mattoni a vista con appartamenti duplex, scala interna centrale e latrina esterna in apposito cortiletto, richiamanti per tipologia e materiali le case operaie inglesi⁴⁰. Si passò poi ad edifici plurifamiliari multipiano per gli operai, tra cui «degne di nota [...] le bellissime case operaie» – [...] le prime del genere costruite a Legnano»⁴¹ –, del Cottonificio Dell'Acqua (1906),

³⁴ *Le provvidenze scolastico-assistenziali d'una grande società industriale lombarda a favore dei suoi operai*, in «Le vie dell'Italia e dell'America Latina», n. 8, 1929, pp. 884-894, in part. pp. 890 e 891.

³⁵ Ivi, p. 891. A tre piani, nel sotterraneo ospitava i servizi comuni; al piano terra il ricreatorio, una sala da lavoro, il refettorio, la cucina, la dispensa, il soggiorno e la cappella; negli altri piani l'infermeria, l'abitazione delle suore e tre dormitori da 2.000 metri quadrati.

³⁶ *Legnano 1176...*, cit., p. 58.

³⁷ Cfr. Patrizia Dellavedova, *Legnano, l'industria e il paternalismo industriale. La Manifattura di Legnano*, in Francesco Augelli, a cura di, *La Manifattura di Le-*

gnano. Storia e progetti di riuso, Mondadori, Milano 2016, pp. 24-45.

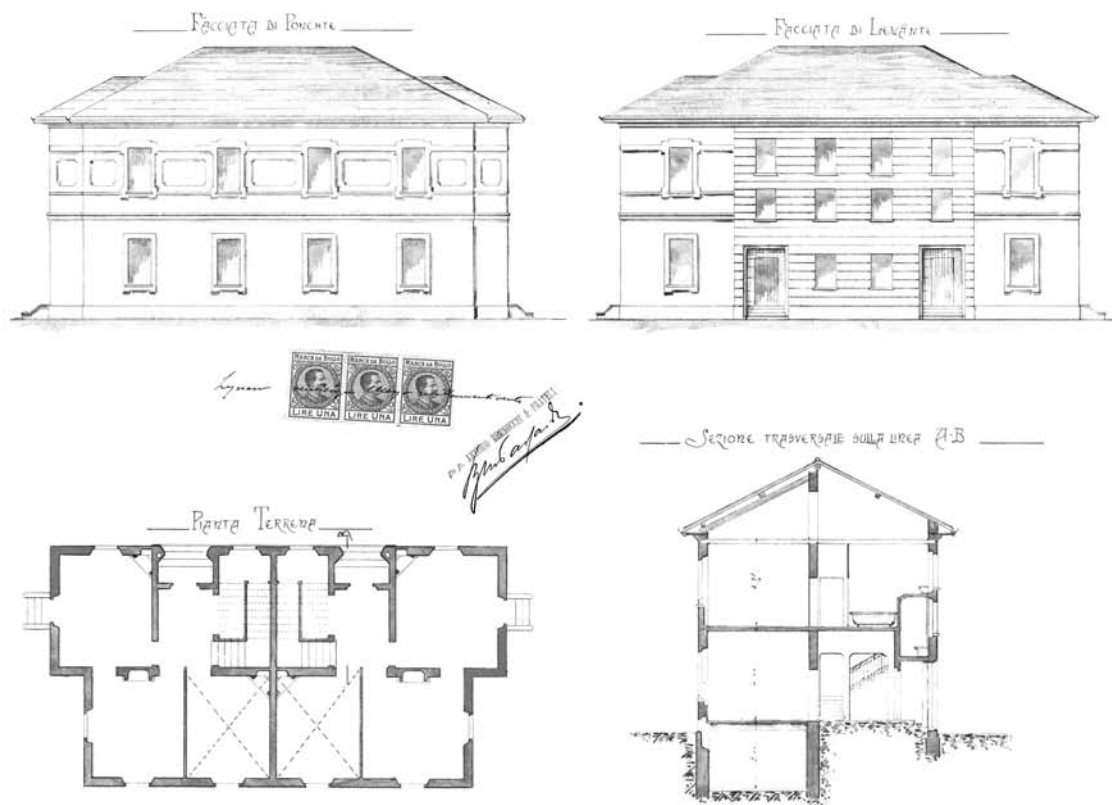
³⁸ Esso era composto da sette membri appartenenti a Società di Mutuo Soccorso o Enti di Credito, oltre al sindaco e all'ufficiale sanitario (ASCL, *Delibera Giunta Municipale*, 322/1907).

³⁹ Nel 1908 il dazio sui materiali fu «diminuito di un terzo sui fabbricati operai» (*Elezioni parziali comunali dal 1906 al 1908*, in «La Voce del Popolo», anno V, n. 28, 10 luglio 1908).

⁴⁰ ASCL, *Documenti storici*, cart. 389, fasc. 159/23.

⁴¹ Raimondi, *Legnano...*, cit., p. 112.

*Progetto di case per impiegati d' eseguirsi per conto della Spettabile Ditta
A. BERNOCCHI & F.lli su terreno in Mappa di LEGNANO al N. 1122-1123-1124*



Progetto di case per impiegati d' eseguirsi per conto della Spettabile Ditta A. Bernocchi e F.lli su terreno in mappa di Legnano (1921; ingegner. E. Fraguglia; ASCL, *Progetti edilizi*, 43/1921)

su progetto del noto architetto locale Camillo Crespi, al pari dei Bagni Pubblici Coperti (1908)⁴². Seguirono i caseggiati plurifamiliari di via XX settembre della fabbrica di automobili Wolsit (1908), il cui progetto, redatto dall'ingegner G. Macchi di Varese (socio di Sommaruga), prevedeva un quartiere di case operaie e villini nei pressi della fabbrica, solo in parte realizzato⁴³ e completato negli anni venti dalla Franco Tosi che ne acquisì la proprietà⁴⁴.

Negli stessi anni la Manifattura di Legnano e la De Angeli Frua realizzavano caseggiati operai a ballatoio con colonnine in ghisa «in fregio alla via Gaeta»⁴⁵ e la Cantoni due «fabbricati ad uso abitazioni operaje [...] prospicienti la via Pontida»⁴⁶ vicino alla fabbrica, su progetto dell'ingegner Simone Roveda, costruiti «con criteri di modernità, largamente dotati di bagni, del campo di giuoco, di orti per la coltivazione diretta da parte degli stessi inquilini delle case, di palestra»⁴⁷. L'area comprendeva anche una «tettoia ad

uso lavanderia»⁴⁸ sull'Olonza ed un «ampio e decoroso edificio» destinato alle scuole⁴⁹.

Questi fabbricati, pur nella loro diversità, avevano caratteristiche simili, con non più di tre piani ed appartamenti di due tre locali con servizi igienici e scala interna, più raramente servizi esterni in comune e distribuzione a ballatoio, caratteristica della tradizione edilizia locale. Le facciate verso strada possedevano quel linguaggio semplice ma dignitoso destinato agli edifici «utilitari» ed erano spesso prive di decoro verso corte.

Diversamente i villini padronali, realizzati negli stessi anni in forme eclettiche nei dintorni delle fabbriche, furono caratterizzati da una maggior qualità architettonica, spesso affidati ad architetti di una certa notorietà. Tra questi la villa dei F.lli Dell'Acqua su disegno dell'architetto bresciano Antonio Tagliaferri (1901-1904)⁵⁰, in mattoni a vista con decorazioni in pietra; il neorinascimentale villino «di lusso

⁴² ASCL, *Progetti edilizi*, 8/1906; 65 e 425/1908.

⁴³ Furono realizzati due caseggiati operai dalle sobrie facciate, in contrasto con la frontistante fabbrica liberty, a 3 piani, privi di ballatoi, con due vani scale ed appartamenti da 2 o 3 locali, «gabinetti per ogni appartamento con luce ed aria direttamente dall'esterno» (ASCL, *Progetti edilizi*, 109/1907 e 224/1908).

⁴⁴ ASCL, *Progetti edilizi*, 355/1923; 230/1924; 130/1925 e 99/1926.

⁴⁵ ASCL, *Progetti edilizi*, 88/1908 e *Delibere Giunta Municipale*, 346 e 350/1907.

⁴⁶ ASCL, *Progetti edilizi*, 203/1908; 54 e 232 /1909.

⁴⁷ *Una grande industria...*, cit., p. 725.

⁴⁸ ASCL, *Progetti edilizi*, 73/1909.

⁴⁹ «Le aule sono ampie, spaziose, bene arredate, adorne alle pareti di tavole classiche e di alcuni lavori scelti fra quelli eseguiti dagli alunni; c'è un piccolo museo scientifico» (*Una grande industria...*, cit., pp. 721 e 722).

⁵⁰ *Villa dei sig. F.lli Dell'Acqua in Legnano*, in «L'edilizia moderna», n. 10, 1904, p. 51, tavv. XLVI-XLVII. I disegni sono custoditi presso la Fondazione Ugo da Como a Lonato del Garda.



Legnano (Milano). Caseggiati operai del quartiere Cantoni in via Volta e Moscovia nel 1935 (da Luigi Riccardi e Dario Rondanini, *Amare Legnano: la cartolina racconta*, Confartigianato Alto Milanese - Libreria Nuova Terra, Legnano 1992)

[...] ad uso abitazione del direttore ing. Jucker nel prato ex Melzi entro il recinto dell[lo] stabilimento»⁵¹ della Cantoni (1907), progettato dal già citato ingegner Roveda, i cui cementi decorativi furono realizzati dalla nota ditta milanese G. Chini⁵²; il villino della Manifattura (1907)⁵³, che riprendeva le decorazioni della fabbrica, o il coevo villino Giulini e Ratti, neomedievale ed interamente decorato a graffiti.

Con l'arrivo della prima guerra mondiale si aggravò la situazione e la penuria di alloggi, dovuta «alla forte immigrazione di operai la quale [aveva] dato origine a moltissime disdette di finita locazione e ad un forte rialzo nei canoni d'affitto»⁵⁴. Per far fronte a questa emergenza il Comune invitò i maggiori industriali «a provvedere essi stessi all'abitazione dei loro operai avventizi»⁵⁵, favorendone la costruzione e sospendendo il dazio sui materiali per quattro anni, provvedimento a cui si aggiunse il blocco generale degli affitti per il periodo bellico. Si decise poi di costruire direttamente alcune case popolari, ma il progetto, che si trascinò a lungo, fu abbandonato, rimandando la risoluzione del problema «all'iniziativa privata degli industriali locali che, per quanto [avevano] già fatto e per ciò che si accing[eva]no a fare, po[tevano] con migliori risultati sostituirsi al Comune»⁵⁶.

Con la fine della guerra infatti, grazie alle agevolazioni e ad una

rinata crescita economica ed industriale, l'attività edilizia operaia si riattivò⁵⁷, con un boom di realizzazioni ad opera delle maggiori industrie locali che, in alcuni casi, costituirono addirittura apposite Cooperative di costruzione⁵⁸. Ci fu un salto di qualità nell'azione paternalistica, che da saltuario intervento filantropico ed assistenziale divenne più capillare e sistematico, aspirando ad un "controllo totale" della vita dell'operaio, con iniziative volte a rafforzare il senso di appartenenza aziendale. Con l'avvento del fascismo tali iniziative furono ulteriormente incentivate ed inglobate in un disegno di paternalismo statale.

Dal punto di vista abitativo, quindi, anche sulla base del dibattito coevo e di quanto avveniva altrove, sorsero numerosi quartieri operai con orto e giardino su modello di quello della Tosi, a cui si connettevano servizi collettivi di vario genere. Il primo fu quello del Cotonificio Bernocchi (1919-1922)⁵⁹ nei pressi della fabbrica, comprendente una Cooperativa di consumo⁶⁰; «casette linde ed accoglienti per le famiglie»⁶¹ con giardino ed orto; case signorili per dirigenti e villa padronale con giardino, con annessa portineria e fabbricato rustico⁶², su disegno dell'ingegner Enrico Fraguaglia, progettista anche di un teatro ispirato alla Scala mai realizzato. Più tardi

⁵¹ ASCL, *Progetti edilizi*, 122 e 243/1907.

⁵² Società Italiana Chini, *Lavori in cemento armato e in pietra artificiale*, Milano s.d. (1920).

⁵³ ASCL, *Progetti edilizi*, 193/1907.

⁵⁴ ASCL, *Delibere Consiglio Comunale*, 22/1917.

⁵⁵ *Ibidem*.

⁵⁶ Il progetto, che prevedeva nove villini a due piani, diede luogo ad un lungo dibattito, in quanto gli edifici erano non «propriamente popolari, ma case giardino [con] affitto troppo elevato» e non avrebbero risolto «il problema della deficienza di locali [...]». Gli industriali legnanesi [avevano] già in parte risolto il problema delle abitazioni costruendo parecchi gruppi di fabbricati» (ASCL, *Delibere Consiglio Comunale*, 33/1922 e 49/1923). Cfr. ASCL, *Delibere Consiglio Comunale*, 22, 55 e 65/1917; 31, 35 e 41/1918; 12, 13, 14, 25 e 26/1920; 56/1921.

⁵⁷ «Si costruiscono villette e case operaie con un'operosità così gagliarda ed incessante che in realtà è gigantesca e finisce col parere per chi vive qui la cosa più

naturale del mondo» (Manfredi, *L'Italia che lavora...*, cit., p.357).

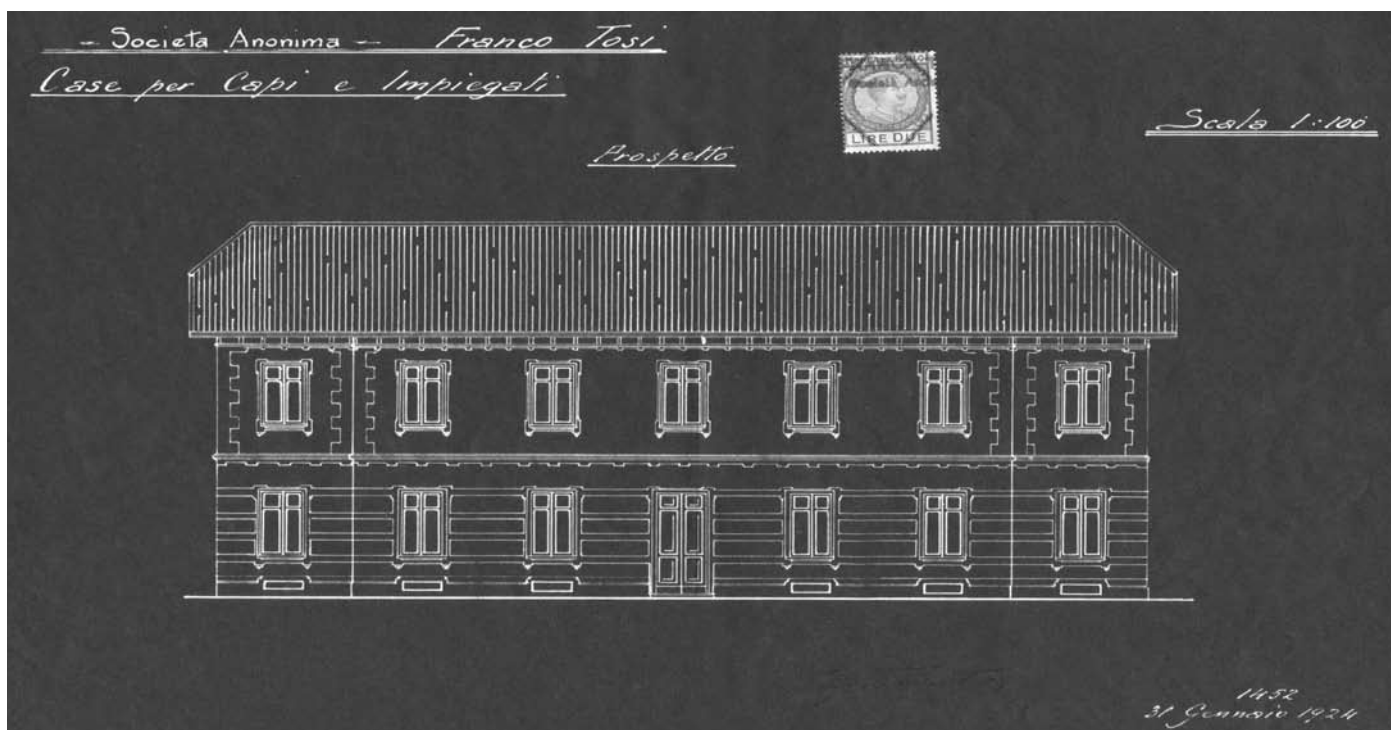
⁵⁸ Nel 1923 si costituì la Cooperativa Edilizia Franco Tosi per «iniziare la costruzione di diversi gruppi di case popolari» (ASCL, *Progetti edilizi*, 355/1923) e negli stessi anni la Società Anonima Cooperativa per la costruzione di case per gli addetti alla Società Italiana Ernesto De Angeli.

⁵⁹ Realizzato dalla ditta F.lli Gnocchi era composto da «n. 6 villini per abitazione impiegati e operai, [...] prospicienti una nuova arteria tra via Vittoria e via Cavour», completati negli anni trenta, e da «due villette in via Roma per uso abitazione dei propri direttori [...] circondate da giardino», con torretta e *bow window* soprastato da terrazza (ASCL, *Progetti edilizi*, 54/1920, 43/1921 e 22/1919, 9/1932).

⁶⁰ ASCL, *Progetti edilizi*, 18/1918.

⁶¹ Società anonima Bernocchi, *Legnano: una grande industria italiana*, Officine Grafiche Elli e Pagani, Milano 1941.

⁶² ASCL, Pr. ed. 295/1925; 8 e 333/1926; 53/1927.



Legnano (Milano). Quartiere De Angeli Frua in via Venezia (da Luigi Riccardi e Dario Rondanini, *Amare Legnano: la cartolina racconta*, Confartigianato Alto Milanese - Libreria Nuova Terra, Legnano 1992).

Casa per capi e impiegati della Franco Tosi in via Massimo D'Azeglio (1923; ASCL, *Progetti edilizi* n. 355/1923)

l'azienda realizzò due caseggiati operai più periferici in via Battisti con relativo lavatoio, mentre non lontano sorgevano una palestra ed un «un vasto campo per la ginnastica e per le gare di calcio»⁶³.

Negli stessi anni la Manifattura destinava agli impiegati alcuni villini preesistenti di via Lodi e Cattaneo⁶⁴, a fianco del «vasto e bene attrezzato Campo sportivo»⁶⁵ con bocciofila utilizzato quale dopolavoro, mentre il Cottonificio F.lli Dell'Acqua realizzava un ampio quartiere tra via Santa Caterina e via Milano nei pressi della

fabbrica, in pieno centro⁶⁶. Quest'ultimo comprendeva un villino per il direttore e caseggiati operai di varie tipologie, con «convenienti e spaziosi alloggi corredati di tutte le moderne comodità, con annessi giardini ed aree di terreni coltivati ad ortaglie»⁶⁷; vi erano poi uno «spaccio generi alimentari»⁶⁸; un «nido d'infanzia [per] i bimbi degli operai occupati nello stabilimento durante il giorno»⁶⁹ ed un «padiglione per il tennis club con annessi otto locali di abitazione»⁷⁰ a due piani destinato a dopolavoro. Quest'ultimo,

⁶³ *Il Carroccio. Guida annuario della città di Legnano e dintorni*, Busto Arsizio, anno I, 1938, p. 168. Cfr. ASCL, *Progetti edilizi*, 90, 108, 194 e 339/1926.

⁶⁴ ASCL, *Progetti edilizi*, 26/1912.

⁶⁵ *Legnano 1176*, cit., p.58.

⁶⁶ Realizzato a più riprese tra 1920 e 1929 tra via Milano e via S. Caterina, a differenza degli altri non era un quartiere omogeneo, frutto di un unico atto progettuale, ma fu realizzato per addizioni successive da progettisti ed esecutori differenti, con edifici diversi per tipologia e qualità: vi erano caseggiati operai a tre

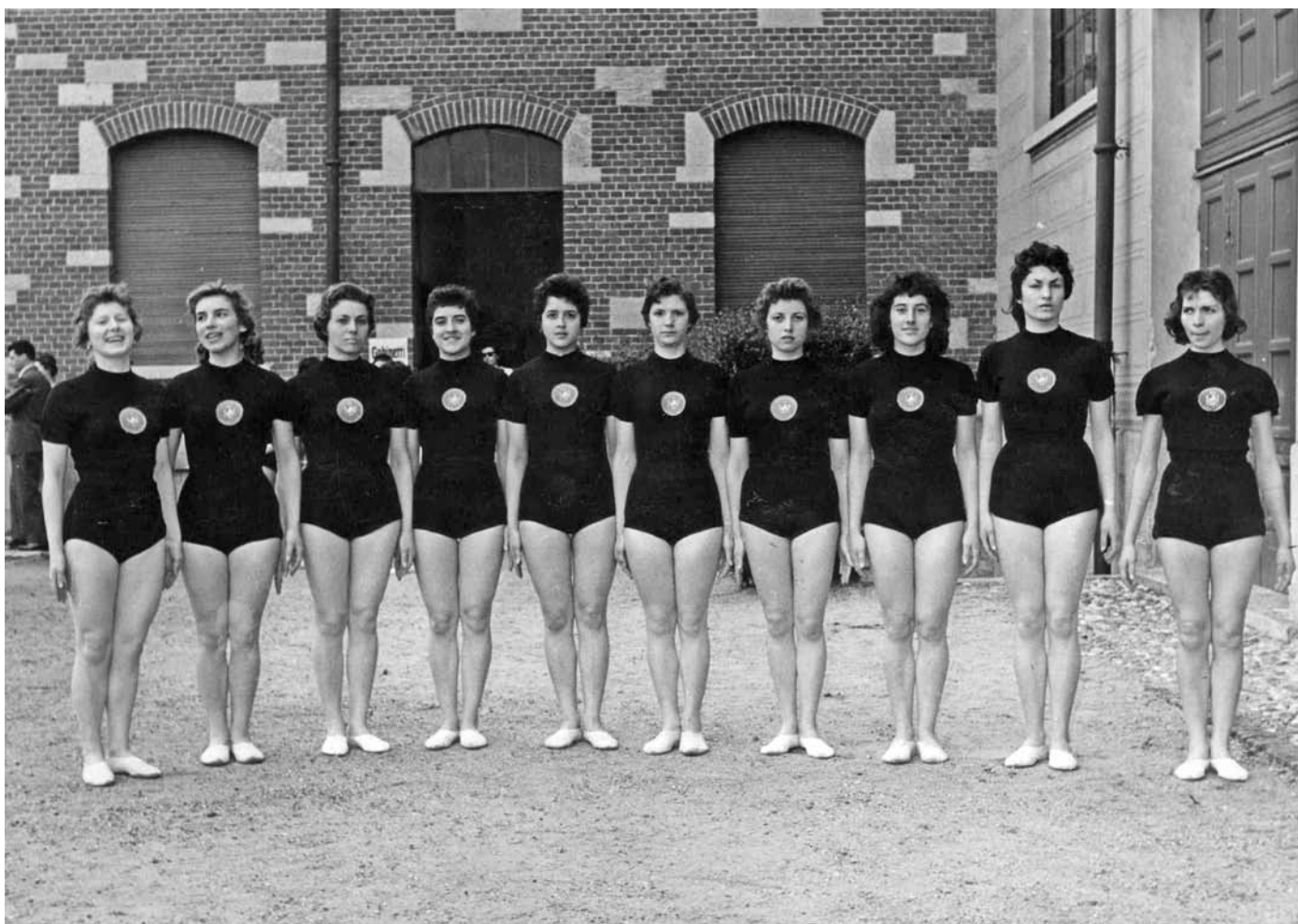
piani con distribuzione a ballatoio; tradizionali case a ringhiera a due piani; case operaie con scala interna e decorazioni a graffito; villette con giardino (ASCL, *Progetti edilizi*, 127/1920; 166/1922; 239/1923; 108 e 190/1925; 319/1927; 285/1928; 49/1929).

⁶⁷ *Il Carroccio...*, cit., p. 180.

⁶⁸ ASCL, *Progetti edilizi*, 425/1926.

⁶⁹ *Legnano 1176...*, p. 51.

⁷⁰ ASCL, *Progetti edilizi*, 349/1928.



Legnano (Milano). Il dopolavoro della Cantoni in via Galvani: squadra ginnica di fronte al teatro-palestra negli anni cinquanta (ASCL).

noto «per la sua importanza e per gli impianti che vi [erano] annessi, [era] dotato di un vasto ed elegante fabbricato cont[enente] ampi saloni e grandiose sale per riunioni, trattenimenti e svaghi diversi con bigliardi, tennis al tavolo, sale di scherma»⁷¹, mentre all'esterno in un'area di più di 3.000 metri quadrati possedeva «campi di gioco per tennis, bocce, palla canestro, palestre ginniche ricreative, svaghi e sale di trattenimento»⁷².

La Stamperia De Angeli Frua, invece, avendo già provveduto nelle varie sedi alla «costruzione di case e ville affittate ai propri dipendenti»⁷³, tra 1920 e 1925 realizzò a Legnano un quartiere in via Venezia, «in località saluberrima, [...] destinato a divenire a poco a poco un vero borgo»⁷⁴, comprendente casette con orto e giardino e caseggiati operai a due piani⁷⁵. Al quartiere fu aggiunto un asilo

infantile⁷⁶, che era un «modello del genere, [...] ispira[to] allo stile lombardo, con finestre bifore e trifore, decorazioni in mattoni e finti graffiti»⁷⁷, «il più modernamente dotato, sia dal lato didattico sia da quello igienico, [...] circondato da orti e giardini, dotato di bagni, docce, infermerie, nonché di una piccola raccolta Cappella»⁷⁸. Esso ospitava anche l'«educatorio» per le ragazze ed il doposcuola, attività che si aggiungevano a quelle praticate nel convitto e nel «ricreatorio» per i ragazzi in via Concordia⁷⁹, con vasti campi da gioco e ad altre «dotazioni [...] articolate e progredite per il tempo libero: piscina, scuola professionale, albergo per operai»⁸⁰. Sempre nei pressi del convitto fu realizzato un ambulatorio medico e la villa per il direttore⁸¹, completando l'area con un monumento alla famiglia raffigurante «un operaio che ritorna dal lavoro»⁸².

⁷¹ *Il Carroccio*, cit., pp. 180, 181, 168.

⁷² *Legnano 1176*, cit., p. 51.

⁷³ *Le providenze...*, cit., p. 891.

⁷⁴ *Benefiche Istituzioni*, in «La voce di Legnano», n. 16, 17 aprile 1926.

⁷⁵ Nel 1920 furono realizzati quattro villini di 8-12 locali per più famiglie decorati a graffito, cui seguirono due palazzine per operai «elevate due piani fuori terra, completamente cantinate, divise in appartamenti di due, tre locali» (ASCL, *Progetti edilizi*, 126 e 155/1920, 48/1921; 60/1923; 233/1925). Il Frua «dove fu possibile per ragioni di spazio ed economiche, preferì ai grandi edifici "alveare umano", senza fisionomia e personale, la piccola casa in cui chi la abita si sente veramente un po' padrone: ed oltre a dare alle une e alle altre sobria dignità

architettonica, volle aggiungere al beneficio della domestica intimità quella di un po' d'orto e di giardino» (*Le opere di assistenza sociale della Società De Angeli Frua celebrandosi i 50 anni di lavoro di Giuseppe Frua*, Monza 1926, p. 69).

⁷⁶ ASCL, *Progetti edilizi*, 119/1925.

⁷⁷ *L'asilo De Angeli Frua*, in «La voce di Legnano», n. 12, 19 marzo 1926.

⁷⁸ *Le providenze...*, cit., p. 890.

⁷⁹ ASCL, *Progetti edilizi*, 69/1924.

⁸⁰ Antonio Acuto, in *Tempo libero e classe operaia tra le due guerre*, in «Hinterland», n. 7-8, 1979, pp. 50-73, in part. p. 65.

⁸¹ ASCL, *Progetti edilizi*, 56/1924 e 377/1930.

⁸² *Le grandi innovazioni edilizie*, in «La voce di Legnano», n. 7, 14 febbraio 1925.



Legnano (Milano). Il "tennis club" del Cotonificio F.lli Dell'Acqua in via Bissolati negli anni cinquanta (ASCL).

Il maggiore e più completo intervento di edilizia operaia di questi anni fu però realizzato dalla Cantoni in prossimità della propria tessitura a Legnarello, su progetto dello studio milanese Brini e Roveda⁸³. Qui alle precedenti «costruzioni di notevoli dimensioni, dove si trova[va]no riunite decine e decine di famiglie appartenenti ad una medesima azienda, [se ne sostituivano di] nuove con criterio diverso, preferendo edifici minori destinati ad accogliere un più ristretto numero di famiglie, [...] in un ambiente sereno, decoroso, sano, piacevole, dove il soggiorno non [era] intollerabile»⁸⁴. Il «bellissimo quartiere, [...] onore e vanto degli ideatori»⁸⁵, seguiva la logica della separazione di classe, con casermoni per gli operai e cortile comune con «lavatoio ed attrezzi in c.a. per un po' di ginnastica e giochi per ragazzi»⁸⁶; villette bifamiliari per impiegati con entrata, scala ed acquaio in comune ed «ampie superfici intorno

destinate ad orti e giardini, a disposizione degli inquilini»⁸⁷, oltre a ville per i dirigenti circondate dal verde, differentemente decorate per contrastare l'eccessiva monotonia delle facciate in serie.

Alle abitazioni, «suntuose come palazzi»⁸⁸, si annettevano in via Galvani la scuola materna ed elementare; le strutture sportive; un teatro-palestra (1828)⁸⁹ dove si allenava la squadra aziendale di ginnastica e un dopolavoro, realizzato nel 1939 su progetto dell'architetto Vito Latis. Questo era «un piccolo ma moderno complesso edilizio [...] tra i migliori della città»⁹⁰, caratterizzato da una «struttura tipologicamente innovativa rispetto al modello classico del genere, [...] un'architettura di "stile" mediterraneo a un solo piano con pergola, portico e materiali "poveri" quali il cotto e la pietra uniti al cemento armato»⁹¹. Esso era «fra i più attrezzati del genere, [...] comprende[nte] un salone-teatro, un

⁸³ Tra 1920 e 1922 furono costruiti villini per dirigenti e due caseggiati operai «a quattro piani comprendenti circa 250 locali [...] ampi e ben arieggiati, muniti di acqua potabile, luce, water closet» tra via Volta e Moscovia (L'inaugurazione delle case operaie del Cotonificio Cantoni, in «La voce di Legnano», n. 44, 25 novembre 1922). Nel 1923 il quartiere fu completato da «casette per Capi ed assistenti» di 16 locali «formate ciascuna da due piani, [...] provviste di sotterraneo», tra via Moscovia e Correnti, e nel 1925 da altre 8 «case per abitazione operaia circondate da giardini» (ASCL, *Progetti edilizi*, 142 e 158/1920; 59/1923 e 226/1925).

⁸⁴ *Una grande industria...*, cit., p. 725.

⁸⁵ *L'eterna questione delle case*, in «La voce di Legnano», n. 19, 8 maggio 1926.

⁸⁶ *L'inaugurazione...*, cit.

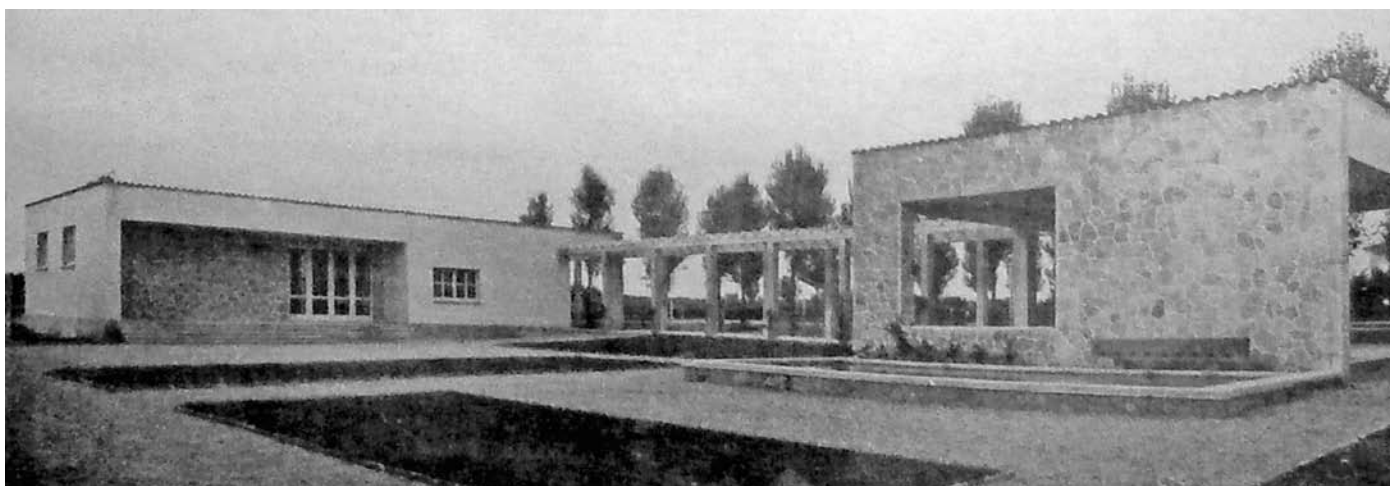
⁸⁷ *Il Cotonificio Cantoni*, in «Noi della Cantoni», n. 1, 1958, pp. 1-5, in part. p. 3.

⁸⁸ Manfredi, *L'Italia che lavora...*, cit., p. 350.

⁸⁹ ASCL, *Progetti edilizi*, 353/1928 e *Delibere Consiglio Comunale*, 299/1929.

⁹⁰ *Il Cotonificio Cantoni*, cit., p. 3.

⁹¹ Giulio Ernesti, Andrea Locatelli e Antonello Negri, *La fortuna del moderno. Architetture della produzione e dei servizi in area milanese negli anni venti e trenta*, Edifir, Firenze 1997, pp. 195-196, in part. p. 196.



Legnano (Milano). Dopolavoro Cantoni in via Galvani (da «Noi della Cantoni», 1958).

cinematografo, una palestra ginnastica con campi pel gioco delle bocce ed altri simili»⁹².

Anche la Franco Tosi non mancò tra 1923 e 1926 di costruire «diversi gruppi di case operaie»⁹³: tra via Cattaneo, De Amicis e D'Azeglio realizzò un secondo quartiere giardino con villini uni e bifamiliari alternati a «case di abitazione per capi officina ed impiegati»⁹⁴, tipologicamente e cromaticamente simili a quelli del quartiere vicino alla fabbrica, mentre di fronte alla fonderia di via XX settembre costruì caseggiati operai a tre piani, da trentasei locali ciascuno, con lavatoi comuni, su modello dei due preesistenti della ex Wolsit⁹⁵.

A queste realizzazioni a grande scala si affiancarono interventi più contenuti effettuati dalle ditte minori, consistenti sia nella costruzione di apposite case, sia nella sistemazione di fabbricati esistenti⁹⁶. Tra gli edifici di maggior interesse la Società Automobili Motori nel 1925 realizzò un caseggiato operaio a quattro piani progettato dall'ingegner Gabrio Prandoni, costituito da due fabbricati ad angolo congiunti da vano scala e distribuzione a ballatoio, con soluzioni architettoniche e linguistiche ricercate ma senza wc interni⁹⁷, rappresentante una «regressione» tecnologica e tipologica rispetto agli interventi dei primi del secolo.

Quasi tutti gli edifici descritti, in gran parte ancora esistenti e con buone condizioni di abitabilità, furono edificati con tecniche costruttive tradizionali (murature in mattoni; solai in poutrelles e laterizi o laterocementizi; copertura in tegole e legno e pavimenti in piastrelle di cemento o *parquets*), a differenza di quanto avveniva nei fabbricati industriali, caratterizzati da strutture in metallo o in cemento armato. Esternamente essi, alla ricerca di un certo decoro, riprendevano con forme eclettiche «gli aspetti tipici delle case borghesi, [senza] nessuna ricerca tipologica distributiva

originale»⁹⁸, riproponendo gli esempi di inizio secolo e con finiture differenziate in base alla classe sociale degli assegnatari: calcestrucci decorativi accostati a paramenti in mattoni a vista, intonaci lisci o scanalati a tinte discrete, decorazioni multicolori a graffito o inserimenti in cotto. Gli edifici plurifamiliari avevano alloggi di due o tre locali, che aumentavano a quattro nei villini, con spazi di disimpegno e dimensioni dei vani più studiate.

Alle abitazioni – come abbiamo visto – erano connessi servizi comuni, spacci e cooperative, ambulatori, infermerie o asili, ma anche strutture per lo svago, lo sport o il tempo libero, queste ultime correlate alla progressiva diminuzione delle ore lavorative. Queste architetture furono tra quelle più riuscite, poiché tipologicamente svincolate da una specifica tradizione edilizia, con edifici flessibili e multifunzionali, oggi riadattati ai più svariati usi.

Campi sportivi, attrezzature e palestre, ancora oggi utilizzati, furono disseminati in punti diversi della città, con sport agonistici che stimolavano un diffuso atteggiamento competitivo, volto a selezionare le maestranze da un lato e la partecipazione delle masse dall'altro⁹⁹. Ai centri sportivi si affiancavano i dopolavoro aziendali, destinati ad attività ricreative, che ebbero grande fortuna alla fine degli anni venti, inquadrati nei programmi sportivi e salutistici del Regime. Non mancarono iniziative in campo socio-sanitario e scolastico realizzate direttamente dagli industriali – singolarmente o in associazione – o per le quali gli stessi si fecero promotori. Fu attribuita grande importanza sia all'istruzione, strettamente connessa ai processi interni all'azienda di modernizzazione ed innovazione tecnologica che necessitavano di manodopera specializzata, sia alla cura dell'infanzia ed alla donna, attraverso strutture che potessero favorirne la presenza in fabbrica ed aumentare la natalità: tra queste l'Ospedale Civile, il cui primo padiglione fu progettato

⁹² *Il Carroccio...*, cit., p. 178.

⁹³ ASCL, *Progetti edilizi*, 40/1924.

⁹⁴ ASCL, *Progetti edilizi*, 355/1923; 99/1926; 202/1927 e 439/1931.

⁹⁵ Cfr. nota 44.

⁹⁶ Tra cui la Manifattura di Legnano; il Cottonificio di Solbiate; il Cottonificio Borghi; la Giulini e Ratti; il Cottonificio Dell'Acqua Lissoni Castiglioni e quello del Seprio; le Officine Elettrochimiche Dott. Rossi; l'Officina Meccanica Sempione; le Fabbriche Riunite Legnanesi; la Ditta F.lli Gianazza e la fonderia Marcati (ASCL, *Progetti edilizi*, 36/1907; 358/1909; 13/1919; 93 e 94/1920; 124/1922; 478/1925; 36, 64 e 283/1926; 374/1928).

⁹⁷ «La Commissione Edilizia [...] osserva, appoggiandosi alle norme emanate per le costruzioni delle case popolari, che sarebbe auspicabile che, tanto in linea morale che igienica, ogni appartamento avesse un gabinetto nell'interno» (ASCL, *Progetti edilizi*, 478/1925).

⁹⁸ Claudio Camponogara, *I primi passi dell'edilizia pubblica in Lombardia*, in Raffaele Pugliese, a cura di, *La casa popolare in Lombardia 1903-2003*, Unicopli, Milano 2005, pp. 36-40, in part. p. 36.

⁹⁹ La vita sportiva legnanese era «multiforme e poliedrica, poiché non c'era] categoria di sport che non trov[asse] degno riscontro in fiorenti sodalizi locali o in Sezioni di organizzazioni nazionali» (*Legnano 1176...*, cit., p. 35).

dall'architetto Luigi Broggi (1901-1904)¹⁰⁰; il Sanatorio per i tubercolotici su progetto Brini e Roveda (1924); la Scuola Professionale Bernocchi disegnata dall'ingegner Fruguglia (1924) e la colonia elioterapica, capolavoro razionalista dello studio BBPR (1938).

Vi erano poi scuole elementari per i figli dei lavoratori e corsi serali e festivi per gli operai, colonie alpine e marittime, premi di produzione, borse di studio, casse di malattia e pensioni, sussidi per le madri, assicurazioni sulla vita o contro gli infortuni: «una rete di provvidenze generose ed utilissime che [andavano] dalla prima infanzia alla più tarda età dell'uomo»¹⁰¹: «in tal modo fortificando la razza operaia, difendendola dalle insidie di malattie implacabili, contribuendo a rafforzare il corpo e ad elevare lo spirito dei lavoratori, cotesti industriali assicura[va]no alla società un nuovo intatto patrimonio di forze vigorose e generose»¹⁰².

Gli insediamenti oggi

Oggi la maggior parte degli edifici produttivi è scomparsa, a seguito della chiusura dovuta alla crisi del tessile, ed è stata sostituita da nuovi complessi edilizi residenziali, terziari o a verde pubblico, processo questo ancora in atto. Nei casi migliori di questi enormi complessi sono sopravvissute sporadiche tracce che non raccontano più nulla¹⁰³, oppure essi giacciono in condizioni di abbandono in pieno centro città, in attesa delle future politiche urbane¹⁰⁴: tra questi solo le ex Fonderie Tosi potrebbero essere riconvertite in spazi pubblici, commerciali e abitativi, mentre il complesso della Manifattura di Legnano, ancora integra e leggibile nelle differenti fasi costruttive, riveste un grande interesse nonostante la forte pressione speculativa dovuta alla sua centralità. Numerosi edifici pubblici realizzati dagli industriali hanno assunto altri usi o ne attendono di nuovi, più o meno compatibili, tra cui l'Ospedale ed il Sanatorio.

Diverso è il caso della maggior parte delle costruzioni destinate agli operai che, avendo conservato la propria funzione originaria

(scuole, centri sportivi, edifici abitativi), seppur con successivi ampliamenti o trasformazioni, sono sopravvissuti alle demolizioni e mantengono ancora una certa leggibilità. Nonostante ciò essi necessitano di tutela, in quanto, di fronte al degrado fisico o alle necessità di adeguamento funzionale e normativo, sono spesso soggetti ad interventi incongrui o banalizzanti che ne compromettono sia i caratteri architettonici o formali, sia quelli di unitarietà, rischiando di cancellare preziose testimonianze della storia architettonica e locale. Essi infatti, a prescindere dall'intrinseca qualità, «costituiscono un campo di grande rilevanza sia per la loro significatività sociale ed urbana, sia per le sperimentazioni tecnologiche e tipologiche che ne caratterizzarono la realizzazione»¹⁰⁵.

A questo si aggiungano ampie lacune nella conoscenza e nella capacità di comprendere il valore di questi edifici, le cui forme semplici ed economiche sono difficilmente considerabili di qualità, a cui si unisce la debolezza degli strumenti urbanistici che, seppur ne individuino alcuni quali edifici di valore, non prevedono norme specifiche che ne tutelino i caratteri.

Di fronte a ciò diviene fondamentale sia l'individuazione dei beni attraverso catalogazioni, pubblicazioni o studi specifici, anche in collaborazione con associazioni o scuole locali, sia la sensibilizzazione di amministratori, tecnici e proprietari, al fine di agevolarne il riconoscimento «per garantire la conservazione, prima ancora dei manufatti stessi, della loro memoria, [in quanto] apparten[enti] alla dimensione della vita quotidiana e collettiva di una comunità, che si riconosce nel suo passato e nei suoi percorsi sociali, politici ed economici»¹⁰⁶.

Nonostante ciò, però, dopo un periodo di completa indifferenza, si assiste oggi ad una crescita dell'opinione pubblica sul tema ed al sorgere spontaneo di iniziative rivolte a far conoscere meglio alcune di queste architetture¹⁰⁷, che dimostrano il bisogno di memoria di una cittadina che, nell'epoca dell'immateriale, sembra essersi dimenticata del proprio passato industriale, tappa fondamentale della sua storia che non può essere ignorata.

¹⁰⁰ Ad esso seguirono altri edifici, tra cui il padiglione Vignati per l'isolamento dei contagiosi (1919-1923); l'Istituto di cura per bambini gracili o semirachitici della De Angeli Frua (1923-1925) e la casa di cura Bernocchi (1936) (ASCL, *Progetti edilizi*, 39/1919; 119/1923 e 264/1925; 477/1936).

¹⁰¹ *Le provvidenze...*, cit., p. 891.

¹⁰² *Una grande industria...*, cit., p. 727.

¹⁰³ Due ponti della F.lli Dell'Acqua, la portineria della De Angeli Frua, due facciate della Cantoni, due pilastri della tessitura Agosti.

¹⁰⁴ Tra questi parte dell'ex Bernocchi, la ex Manifattura, le ex Fonderie Tosi, la ex

Gianazza e altri complessi di minori dimensioni.

¹⁰⁵ Maurizio Boriani, *I Quartieri del "Moderno"*, in «Recupero e Conservazione», n. 13, 2007, pp. 48-55, in part. p. 48.

¹⁰⁶ Augusto Ciuffetti, *L'archeologia industriale e la storia del patrimonio industriale tra identità e prospettive*, in «AIPAL», n. 1, 2007, p. 25.

¹⁰⁷ Come l'apertura al pubblico di alcune fabbriche o ville padronali durante le "Giornate di Primavera" del FAI o le "Domeniche a piedi" o la creazione di gruppi che condividono immagini storiche di questi edifici sui social network.

Il Quartiere di Panzano a Monfalcone. Villaggio operaio e ville per i dirigenti del Cantiere Navale Triestino (1908-1927)

Edino Valcovich

ABSTRACT

THE RESIDENTIAL DISTRICT OF PANZANO IN MONFALCONE. WORKERS' VILLAGE AND MANAGERS' VILLAS OF CANTIERE NAVALE TRIESTINO

The paper illustrates and analyzes the story of the residential District of Panzano, an urban area built between 1908 and 1927 for the employees of Monfalcone shipyard. Built in 1908 by the Cosulich brothers, the shipbuilding plant became in the 30's one of the most important structures of this kind in the world. The District realization is attributed to the engineer Dante Fornasir, who has been heading from 1913 to 1939 the Association of Public Utilities Building, the entity designated by the Shipyard to the construction of the area. The first constructions, building blocks of eight apartments and townhouses, are dated 1913. The World War stopped this realization. Works started again in the early twenties, after the passage of those lands under the control of the Italian Kingdom. The District has been inaugurated in 1927: at that time, there were 195 buildings, of various types and richness, a total of 905 apartments, 39 shops and many facilities including a theater with 480 seats, a hotel for unmarried employees, one for unmarried workers, a stadium for athletics and soccer. The District is the proof that the industrial bourgeoisie of the most enlightened period knows how to build a new town with a clear organizational model. A model where is the factory hierarchy that precisely defines a correspondence between the individual workers functions (unskilled workers, workers, labor leaders, employees, officers, etc.) and the many building types (changes in size, architectural quality, attention to details, quality of the surface finish and size of the area). The architecture of the many buildings with their large articulation and variety shows on one hand the signs of a contradictory historicist vocation and, on the other hand, it shows the interesting elements of a modern urban planning and a rational infrastructuring. The district, included in the Municipal Recovery Plan for several years, is currently object of numerous projects of requalification and recovery.

CODICI ERC

SH02.10 Land use and regional planning
SH05.06 History of art and architecture, arts-based research

PAROLE CHIAVE | KEYWORDS

archeologia industriale, villaggi operaio, storia dell'architettura, storia dell'urbanistica, architettura tecnica
industrial archeology, workers' village, history of architecture, history of urban planning, technical architecture

Edino Valcovich, professore ordinario di Architettura Tecnica presso l'Università di Trieste, si occupa da diversi anni di tematiche relative agli edifici di antico impianto con particolare interesse nei confronti di quelli realizzati in relazione al primo sviluppo industriale. Nella sua attività professionale si è occupato inoltre del recupero urbanistico del Quartiere di Panzano e del restauro architettonico di importanti organismi dello stesso Quartiere.
valcovich@univ.trieste.it

L'insediamento del Cantiere navale a Monfalcone nel 1908

Per la società di navigazione dei fratelli Callisto ed Alberto Cosulich, trasferita nel 1892 a Trieste da Lussino, gli anni a cavallo tra la fine dell'ottocento e l'inizio novecento, furono anni di notevole fermento, espansione e dinamismo¹. Una grande ed inedita domanda di mobilità delle persone e delle merci, una rinnovata attenzione da parte dell'Amministrazione Imperiale ai problemi della navigazione, importanti accordi di carattere societario ed imprenditoriale costituivano gli elementi principali di una sostanziale espansione economica della società dei fratelli Cosulich, espansione che richiedeva la disponibilità di nuovo e più moderno naviglio². Da anni ormai la società dei fratelli Cosulich, che dal 1900 aveva assunto il nome di Austro-Americana F.lli Cosulich, faceva riferimento, per la costruzione della propria flotta, ai cantieri inglesi ed in particolare a quello di Port Glasgow. Era uno dei numerosi figli di Callisto, il giovane Augusto nella sua qualità di direttore tecnico della stessa società Austro-Americana, a seguire direttamente la costruzione dei singoli piroscafi in Inghilterra.

In considerazione alle forti prospettive di sviluppo ed ai sostegni legislativi appena approvati per la realizzazione di naviglio all'interno del territorio imperiale, i fratelli Callisto ed Alberto decidono di avviare una nuova iniziativa imprenditoriale che aveva l'obiettivo di realizzare, in proprio, le imbarcazioni necessarie allo sviluppo della società. Nell'aprile del 1908 venne costituita a Trieste la società Cantiere Navale Triestino nella quale i due fratelli Alberto e Callisto assumono un ruolo rilevante con circa il 40% del capitale. Importanti anche la quote del Banco Commerciale Triestino con il 22%, e della Wiener Bank Verein con il 15%.

I fratelli Cosulich scelgono per questa nuova attività di costruttori navali, la baia di Panzano a Monfalcone, nella parte terminale del canale navigabile appena ultimato³. Le aree, di notevole dimensione, vengono acquistate dalla ditta Faccannoni di Trieste, che in quel periodo sta eseguendo, nello stesso golfo di Panzano, i lavori di scavo di materiali inerti necessari alla realizzazione delle opere a mare del Nuovo Porto di Trieste.

Le aree risultavano molto adatte alla collocazione di un cantiere navale, in particolare per la bassa salinità delle acque che consentiva di eseguire le lunghe operazioni di allestimento delle navi senza pericolo di innescare deleteri fenomeni di corrosione sui materiali ferrosi con cui venivano realizzate le stesse navi. Le operazioni di scavo del materiale furono quindi realizzate sin dall'inizio con la finalità di modellare lo stesso scavo in una prospettiva operativa corrispondente alle future esigenze di un cantiere navale.

¹ Il 16 gennaio 1892 viene protocollata alla Camera di Commercio di Trieste la ditta Frat. lli Cosulich, società in nome collettivo. Nel 1900 i fratelli Cosulich rilevano la quota del socio Burell nella società Austro-Americana società di navigazione che al 1899 dispone di ben 10 piroscafi e risulta titolare di importanti linee di navigazione tra Trieste e gli Stati Uniti, diventando così la Austro-Americana F.lli Cosulich. Nel 1903 verrà formata la Unione Austriaca di Navigazione con la quale si amplierà il tradizionale trasporto di merci con il trasporto di persone in quel periodo in notevole espansione.

² Si veda a tale proposito Giulio Melinato, *Cosulich. Dinastia Adriatica*, Silvana Editore, Cinisello Balsamo 2008.

³ Tra il 1894 ed il 1905 viene realizzato il canale di irrigazione che prese il nome del sindaco di Ronchi ed importante imprenditore agricolo Antonio de Dottori. La parte terminale dello stesso assumerà la configurazione di canale navigabile e prenderà il nome dall'allora podestà di Monfalcone conte Eugenio Valentinis. Tale realizzazione risulta un'importante opera infrastrutturale a sostegno delle attività agricole del territorio. Sui salti idraulici del canale furono realizzate inoltre cinque centraline idroelettriche da parte della società Officine Elettriche dell'Isonzo, che contribuirono in maniera decisiva all'industrializzazione del territorio. La parte terminale il canale era caratterizzata da una larghezza maggiore rispetto al profilo ordinario del canale stesso; questa scelta consentiva la navigabilità costituendo un importante sostegno allo sviluppo dell'attività portuale.



Monfalcone (Gorizia). In primo piano gli edifici residenziali realizzati nel 1911 (anni venti; Archivio Consorzio Culturale del Monfalconese).

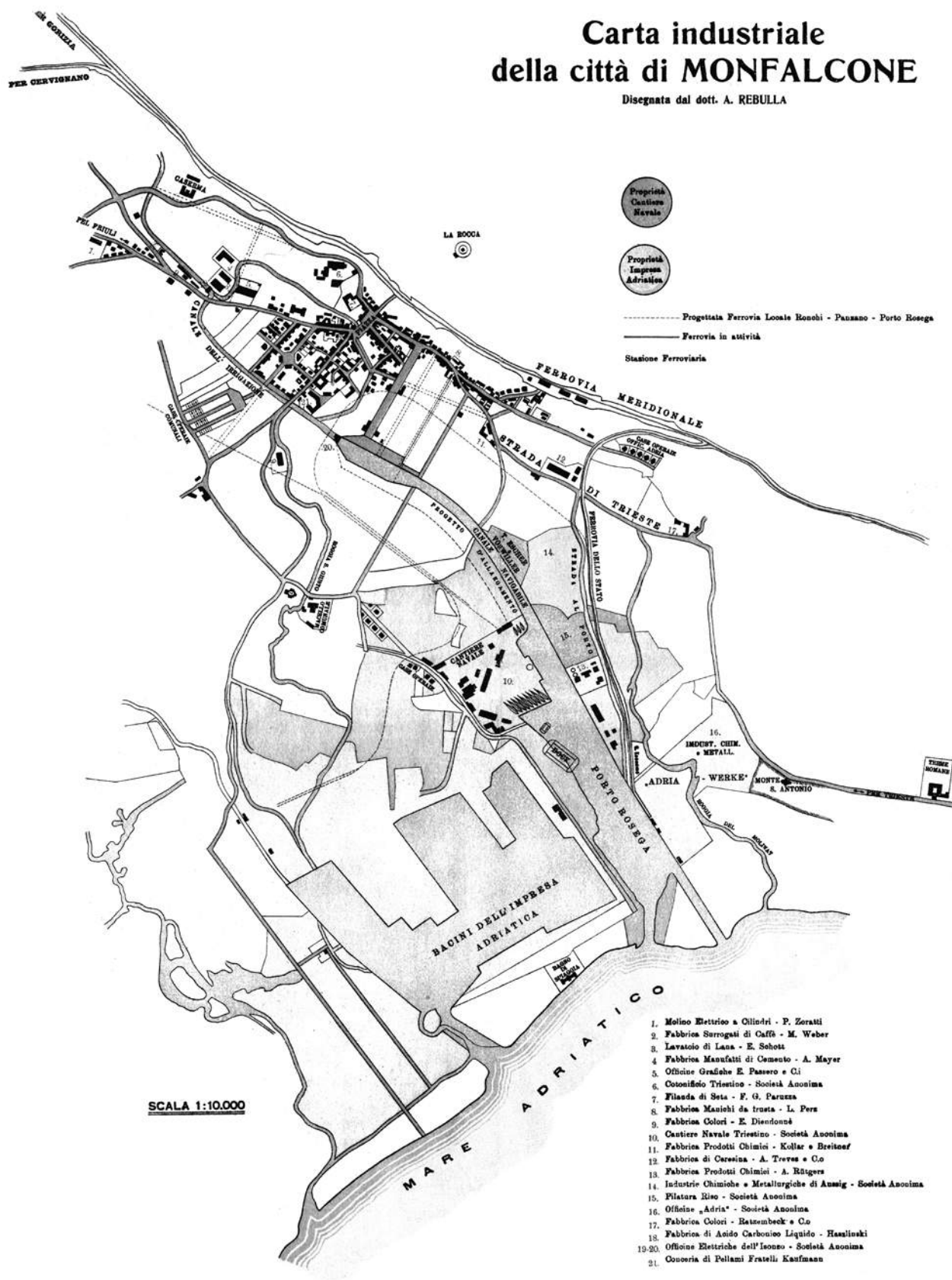
L'area del monfalconese è già all'epoca sede di diverse iniziative industriali realizzate con capitale triestino, in particolare nel settore tessile, e diverse sono le infrastrutture che rendono l'area stessa adatta ad assumere un ruolo industriale ancora più rilevante. Nel 1860 l'inaugurazione del collegamento Udine-Cormons-Monfalcone-Aurisina, consente di collegare Monfalcone e l'area friulana alla ferrovia Meridionale Austriaca, inaugurata nel 1857, importante opera che collegava Trieste a Vienna⁴. È del 1894 poi la realizzazione del collegamento ferroviario tra Monfalcone e Cervignano, ma bisognerà attendere il 1897 per collegare Cervignano a San Giorgio di Nogaro da dove, già dal 1888, partiva il collegamento ferroviario con Portogruaro per raggiungere Venezia che era stata collegata a Mestre sin dal 1842. Tra il 1894 ed il 1905 viene realizzato poi il canale di irrigazione, importante opera infrastrutturale che contribuiva a razionalizzare l'uso agricolo del territorio e, con la sua parte terminale, allo sviluppo del porto. Non va dimenticata, inoltre, la forte azione a sostegno dello sviluppo industriale

svolta dall'Amministrazione comunale dell'epoca ed, in particolare, quella del giovane vice-Sindaco, capodistriano di origine, Arturo Rebullia che intratteneva buoni rapporti con il figlio di Callisto Cosulich, Oscar, di cui era stato compagno di scuola. Era stato proprio il giovane uomo politico ad avanzare concretamente ad Oscar Cosulich l'offerta dell'area di Panzano per la realizzazione del nuovo insediamento industriale che ben corrispondeva ai programmi della società di famiglia.

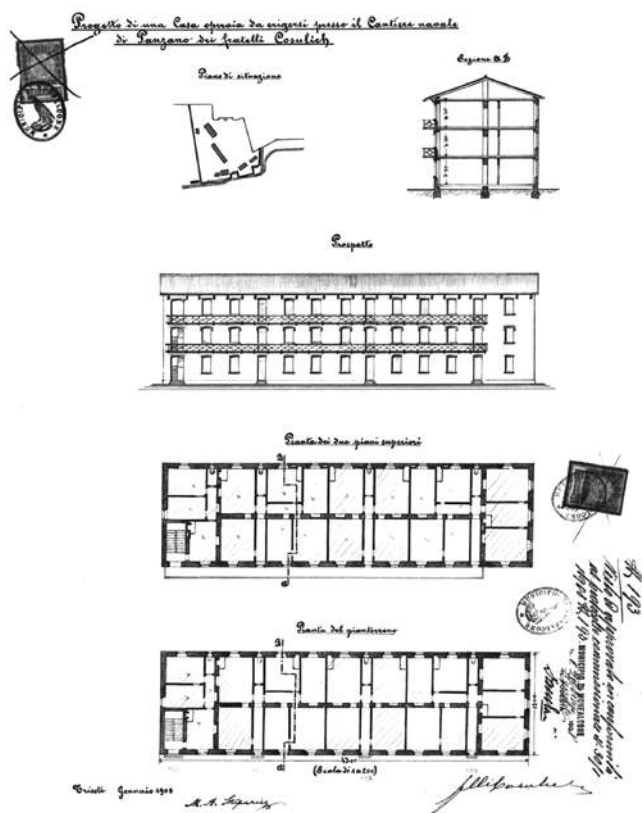
I primi lavori sull'area ove si collocherà il futuro cantiere partono già nel 1907 con la sistemazione dei terreni e la realizzazione dei primi precari capannoni. A dirigere lo stabilimento è chiamato l'ingegnere inglese James Steward, già ispettore tecnico della società Austro-Americana. Vengono anche assunti oltre duecento operai qualificati provenienti dall'Inghilterra ai quali si affiancano mastri d'ascia provenienti dall'isola di Lussino ed in generale dall'Istria. Si aprono le prime scuole, dove le lezioni saranno impartite da insegnanti inglesi, che vengono frequentate dai giovani lavoratori del monfalconese⁵.

⁴ La Ferrovia Meridionale Austriaca, inaugurata nel 1857, fu progettata dall'ingegner Carlo Ghenga (1802-1860) consentiva il collegamento tra Trieste e Vienna ed è considerata una straordinaria opera di ingegneria ferroviaria per le sue notevoli difficoltà tecniche che ha dovuto risolvere. Vennero realizzati numerosi e lunghissimi viadotti, gallerie e la pendenza supera in alcuni tratti il 25%, pendenza che

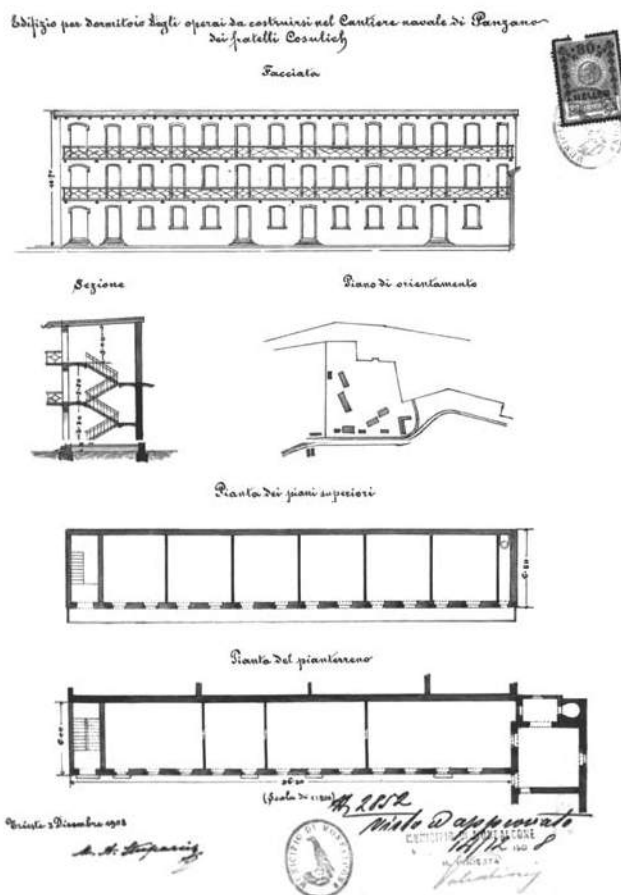
all'epoca risultava insuperabile.
⁵ Si veda a tale proposito Silvano Benvenuti, *Il Cantiere: storia e memoria, in Il cantiere. Tecnica Arte e Lavoro. Ottant'anni di attività dello stabilimento di Monfalcone*, Edizioni della Laguna, Monfalcone 1988.



Carta Industriale della città di Monfalcone. Disegnata dal dottor Arturo Rebulla, Podestà di Monfalcone, nel 1918 (Archivio Consorzio Culturale del Monfalconese).



Progetto di una Casa operaia da erigersi presso il Cantiere navale di Panzano dei fratelli Cosulich del gennaio 1908 (Archivio Storico Comune di Monfalcone).



Edificio per dormitorio degli operai da costruirsi presso il Cantiere navale di Panzano dei fratelli Cosulich del dicembre 1908 (Archivio Storico Comune di Monfalcone).

Le prime case operaie

È proprio per alloggiare questa numerosa manodopera che già nel 1908 vengono costruite le prime residenze operaie da parte del Cantiere Navale Triestino. L'attività edilizia nasce in sordina, in assenza un piano organico, con l'obiettivo di dare risposta alle pressanti domanda di residenzialità dei numerosi addetti: d'altra parte non sarebbe stato possibile affidare all'Amministrazione Comunale il compito di risolvere un problema che era di gran lunga superiore alle possibilità economiche ed amministrative della stessa.

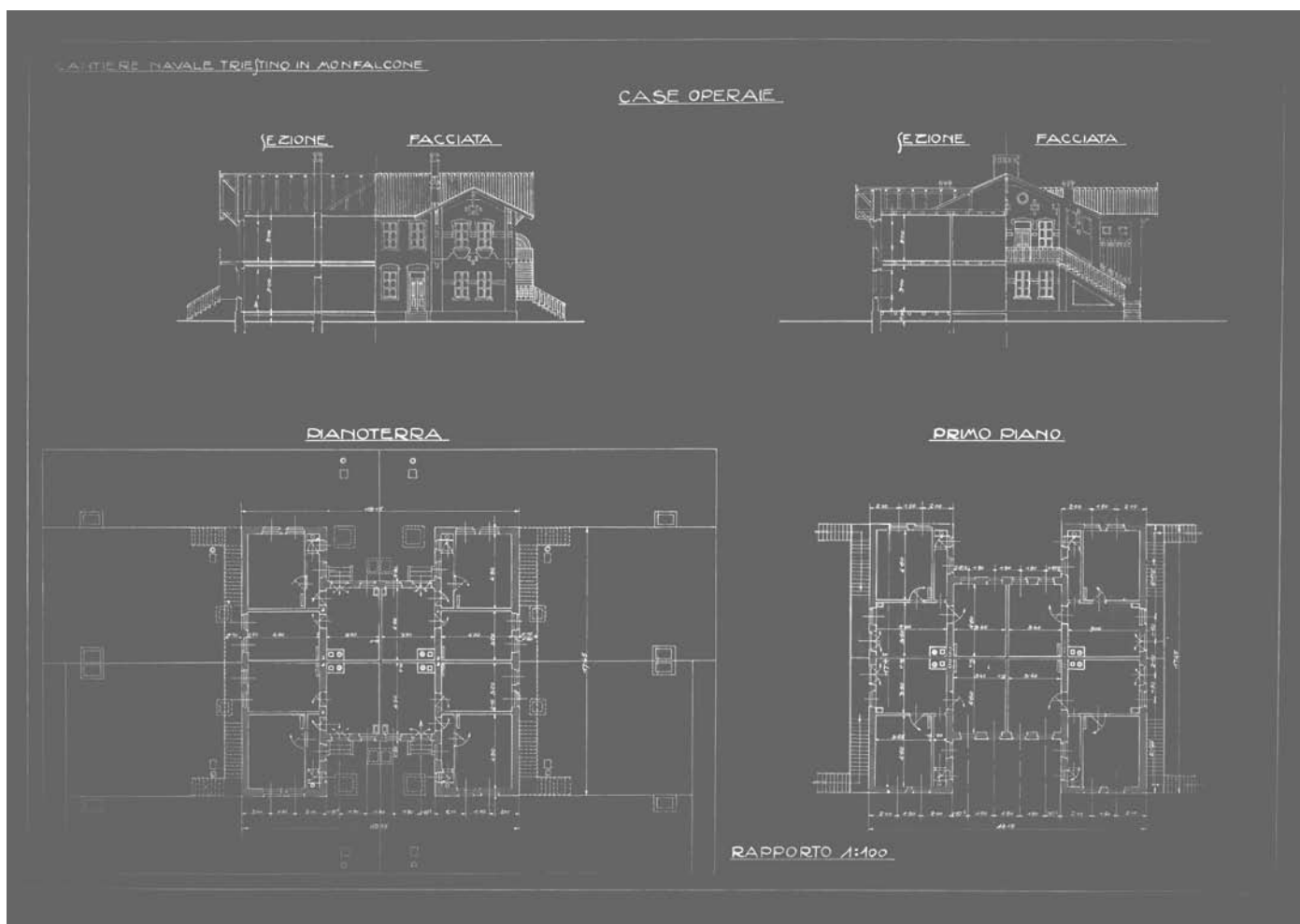
La prima costruzione di cui si ha notizia risale al gennaio 1908 e si riferisce al *Progetto di una Casa operaia da erigersi presso il Cantiere navale di Panzano dei fratelli Cosulich*. Il progetto è depositato nel gennaio 1908, quando la società Cantiere Navale Triestino non è ancora formata, e riporta la firma della impresa triestina M. A. Stuparich. Si tratta di un edificio a 3 piani fuori terra del tipo a ballatoio con piccoli appartamenti di 2 o 3 stanze ciascuno. L'edificio non ha particolari caratteristiche architettonico-formali: risponde all'esigenza di dare un ricovero stabile alle famiglie degli addetti – probabilmente inglesi – che avevano iniziato a prestare la loro opera al cantiere di Panzano.

Data al marzo 1908, sempre a firma dell'impresa M. A. Stuparich, la presentazione al Comune di Monfalcone dei disegni relativi ad una

Casa per dormitori da costruirsi nel Cantiere navale di Panzano dei fratelli Cosulich. È una casa a ballatoio a 2 piani fuori terra costituita da 5 stanzoni al piano terra, e da 6 stanzoni al primo piano. Ogni singolo stanzone poteva contenere probabilmente 5 o 6 posti letto.

Nel dicembre 1908 viene poi presentata la richiesta di realizzare un *Edificio per dormitorio degli operai da costruirsi nel Cantiere navale dei fratelli Cosulich a Panzano*. La tipologia edilizia è del tipo a ballatoio, molto simile a quella realizzata qualche mese prima. Un corridoio esterno distribuisce a dei semplici cameroni: un unico servizio igienico per piano era collocato all'estremità dello stesso corridoio. L'edificio, a differenza di quello precedente è costituito da 3 piani fuori terra.

Nel 1911 viene presentata la richiesta per un edificio residenziale abbastanza diverso rispetto a quelli precedenti. Si tratta della *Casa-Caserma di abitazione per famiglie operaie*. È un edificio in linea a 4 piani fuori terra con 4 piccolissimi alloggi per piano di circa 25 metri quadrati. composti da cucina e camera da letto. L'edificio, pur definito casa-caserma, si riconosce per una sua precisa caratterizzazione di tipo residenziale. Vengono previsti alloggi di varia dimensioni: con 3 stanze e cucina, con 2 stanze e cucina, con una stanza e cucina. Si prevede anche una zona per i servizi comuni dove viene collocata la stanza per il bucato. Furono costruiti 4 edifici analoghi, collocati nelle dirette adiacenze dell'ingresso allo stabilimento.



Disegno relativo al progetto della casa operaia ad 8 alloggi per il Cantiere Navale Triestino in Monfalcone (Archivio Storico Comune di Monfalcone).

Il Villaggio Operaio e l'Associazione Edile di Pubblica Utilità

È tuttavia a partire dal 1912 che il Cantiere Navale inizia la realizzazione di una serie di edifici che ancor oggi costituiscono una delle tipologie di maggior rappresentatività del Villaggio stesso e che contribuiscono ad identificare i caratteri urbanistici di quello che sarà il futuro Quartiere di Panzano realizzato dal Cantiere Navale Triestino.

Si tratta di un tipo edilizio a blocco, composto da 8 alloggi, quattro per piano, ognuno dotato di accesso indipendente e da un piccolo appezzamento di terreno. La dimensione di ogni singolo alloggio era di circa 50 metri quadrati ed ognuno era dotato di propri servizi igienici. Il riferimento tipologico va ritrovato in alcune esperienze di edilizia popolare realizzate a Trieste ed in particolare a quelle progettate dall'ingegner Geiringer nel 1899⁶. Tali edifici della tipologia a blocco erano sistemati nelle dirette vicinanze dell'ingresso dell'area produttiva su una serie di lotti che definivano un reticolo stradale a maglia quadrata che può essere considerato l'abbozzo della struttura urbanistica del nuovo Quartiere.

Nel 1913 viene costituita l'Associazione Edile di Utilità Pubblica con un capitale sociale di 125.000 corone. Il Cantiere Navale Triestino ha una partecipazione di 115.000 corone, mentre l'Unione Austriaca di Navigazione partecipa con 8.000 corone e la Società di Navigazione Monfalcone con 2.000 corone. La nuova Società può essere quindi considerata, a buona ragione, una diretta emanazione del Cantiere Navale Triestino ed è a questa società che viene delegato il compito di realizzare le residenze per le maestranze del Cantiere considerata la crescente domanda di abitazioni determinato dal rapido sviluppo del Cantiere Navale stesso.

Con l'Associazione Edile di Pubblica Utilità il Cantiere Navale Triestino imposterà un organico piano per la realizzazione di un quartiere di notevole qualità architettonica e dimensione, con l'obiettivo di corrispondere alle esigenze di disporre di una manodopera stabile e fortemente partecipe di quei principi di coinvolgimento aziendale di cui l'industria navale dei fratelli Cosulich era propugnatrice.

Lo scopo sociale del nuovo Quartiere, come si legge nell'Atto Costitutivo della stessa Associazione, risultava quello di «[...] procurare alle classi meno abbienti, rispettivamente agli operai di

⁶ Si veda a proposito Mario Zocconi, *L'edilizia Popolare nell'Ottocento a Trieste*, in «L'ingegnere e l'architetto: organo dell'Associazione nazionale ingegnerie ar-

chitetti italiani», n. 11, 1968.



Monfalcone (Gorizia). Edifici del tipo a blocco ad 8 alloggi fotografati dalla torre dell'acquedotto, una delle opere infrastrutturali più importanti realizzate (Archivio Consorzio Culturale del Monfalconese).

Monfalcone quartieri economici e sani e cioè sia con la costituzione o l'acquisto di case con quartieri minimi ai sensi della Legge 22 dicembre 1910 e dello statuto emanato dalla stessa legge sia con l'affitto di queste case rispettivamente di singoli quartieri alle suddette persone [...] ed inoltre «[...] di possibilare alle suddette persone l'acquisto di case proprie, colla costruzione o la compravendita di case di abitazione [...]»⁷.

Dal 1913 al 1915 vengono costruiti 37 edifici per complessivi 189 alloggi. La struttura urbanistica che emerge nel 1915, seppur in embrione, è quello di una piccola "città giardino". Ogni alloggio è completato da un piccolo giardino-orto e la qualità delle opere infrastrutturali in fase di realizzazione risultano di grande qualità.

L'anima della Associazione Edile di Pubblica Utilità è l'ingegner Dante Fornasir che assume inizialmente il compito di direttore tecnico e successivamente di presidente della Associazione stessa. L'ingegner Fornasir⁸ nasce a Cervignano del Friuli nel 1882, si laurea al Politecnico di Vienna nel 1908 e dedica buona parte della sua vita professionale alla realizzazione del Quartiere di Panzano

ed ad una quota notevole delle opere infrastrutturali del Cantiere Navale di Monfalcone. Svolgerà la sua attività professionale ininterrottamente in tale Associazione sino al 1940 per poi ritirarsi nel Borgo Fornasir, piccolo borgo della natale Cervignano del Friuli, dove realizza un'azienda agricola utilizzando un grande terreno paludoso dopo una lunga e complessa operazione di bonifica da lui stesso realizzata.

La ricostruzione e il completamento del Quartiere (1918-1927)

Il primo conflitto mondiale trova Monfalcone, all'epoca appartenente all'Impero Austro-Ungarico, ed il Cantiere Navale Triestino, in pieno teatro di guerra. Monfalcone fu prima conquistata dall'esercito italiano, poi ri-conquistata dall'esercito imperiale ed in fine definitivamente riconquistata dall'esercito italiano. Il Cantiere Navale Triestino subì notevoli distruzioni e danni alle infrastrutture produttive.

⁷ L'Atto Notarile dell'Associazione Edile di Pubblica Utilità e successive modifiche è depositato presso l'Archivio Storico del Comune di Monfalcone (ASCM).

⁸ Si veda a proposito Edino Valcovich e Diana Barillari, *Dante Fornasir, ingegnere*.

Cervignano del Friuli 1882-1958, Catalogo della Mostra, Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Senaus, Udine 2009.



Planimetria generale del Quartiere di Panzano negli anni trenta. Risulta evidente la rilevanza dell'intervento e la netta separazione tra la zona delle ville dei dirigenti e la parte delle residenze operaie (Archivio Storico Comune di Monfalcone).

Dalla fine della guerra nel novembre 1918 quindi, Monfalcone e Trieste fanno parte integrante del Regno d'Italia. I danni alle strutture produttive del Cantiere Navale ed agli edifici del Villaggio Operaio procurati dal conflitto sono rilevantissimi. Con la ripresa delle attività nel primo dopoguerra ed il passaggio del territorio isontino e triestino al Regno d'Italia, prende corpo l'opera di ricostruzione delle strutture produttive del cantiere e si riavvia il programma di realizzazione del Quartiere per le maestranze del Cantiere stesso sotto la responsabilità progettuale dell'ingegner Dante Fornasir, direttore, e poi presidente, dell'Associazione Edile di Pubblica Utilità. La realizzazione di tale programma si concluderà nel 1927, data di inaugurazione del Quartiere stesso, con la realizzazione di ben 193 edifici per complessivi 900 alloggi ed una numerosa e rilevante serie di servizi collettivi.

Il Quartiere realizzato ha i caratteri della città-giardino e mantiene precisi riferimenti con alcuni modelli urbanistici che avevano caratterizzato le utopie del "paternalismo" operaio della seconda metà dell'ottocento. Il Quartiere risulta dotato delle necessarie infrastrutture a rete (strade, acquedotto, illuminazione pubblica, rete fognaria, ecc.) e di una inusuale serie, per il periodo, di servizi collettivi quali un teatro, i bagni pubblici, uno stadio per il gioco del calcio e l'atletica, i campi da tennis, due importanti alberghi, uno per gli operai celibi, uno per gli impiegati celibi.

Il Quartiere era diviso in due sostanziali aree; da una parte, il vecchio villaggio operaio composta da una pluralità di tipologie edilizie i cui alloggi, di varia dimensione, erano destinati agli operai, una seconda composta dagli edifici i cui alloggi erano destinati ai dirigenti ed impiegati.

Le tipologie realizzate sono diverse sia per ricchezza e qualità architettonica che per grandezza dei singoli alloggi. Esemplarmente sobri gli alloggi destinati agli operai, più ricercati nell'articolazione e dimensione dei singoli spazi quelli destinati ai dirigenti ed agli impiegati. Gli alloggi risultavano di varia dimensione (variavano tra

un minimo di 40 metri quadrati ad oltre 400 metri quadrati delle ville per dirigenti) e venivano attribuiti agli addetti dello stabilimento in relazione alla loro posizione gerarchica nel sistema produttivo del cantiere navale. Ogni singolo alloggio, anche il più piccolo è dotato di giardino e orto; l'interessante qualità architettonica delle realizzazioni, sia per quanto riguarda la parte operaia che quella per dirigenti, fa riferimento all'uso di stili diversi e può essere sostanzialmente riferita alle caratteristiche dello storicismo e dell'eclettismo.

Di certo interesse risultano poi le opere di arredo urbano quali le ringhiere dei giardini, i pali della pubblica illuminazione, le fontane dei singoli giardini, i portoni d'accesso alle ville, l'apparato decorativo delle ville dei dirigenti e degli impiegati.

Interessante, per comprendere il carattere ed il significato del Quartiere, risulta quanto contenuto nella relazione che l'ingegner Fornasir presenta all'inaugurazione del Quartiere nel giugno 1927, quando sostiene che «[...] la disposizione dei fabbricati è estensiva secondo i criteri della città-giardino che evita il sovraffollamento urbano con i suoi inconvenienti e riconduce la popolazione in mezzo alla natura a lavorare, ad abitare, a vivere di una vita più piena, più fresca e più forte nelle case circondate di aria e di sole [...]. In particolare sono state costruite: 8 case per operai con otto abitazioni di due stanze e cucina con ingresso separato dalla strada; 14 case per operai a 8 abitazioni di due stanze e cucina, scantinato e soffitta con ingresso comune; 29 case per operai a 2 abitazioni accoppiate, gemelle di tre stanze e cucina; 8 case per operai a due abitazioni accoppiate, gemelle di tre stanze e cucina abitabile [...]».

Questa relazione descrive perfettamente la parte del Villaggio operaio e ne mette in evidenza le relative caratteristiche fondamentali. Interessante poi la lettura della parte destinata ai dirigenti ed agli impiegati che riferisce delle «[...] eleganti costruzioni del quartiere per gli impiegati che presentano tipi tutti tra loro diffe-



Monfalcone (Gorizia). Edifici residenziali della tipologia a blocco da otto alloggi con giardino di pertinenza e della tipologia "binata"; sullo sfondo le case "a blocco con ingresso in comune" (Archivio Consorzio Culturale del Monfalconese).

Monfalcone (Gorizia). Ville per dirigenti (Archivio Consorzio Culturale del Monfalconese).

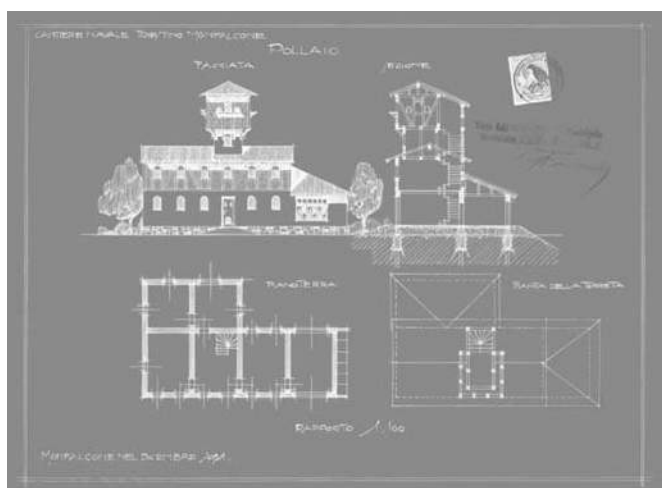
renti nella disposizione degli ambienti e nello stile architettonico e sono aggruppati in un insieme soleggiato, allegro e civettuolo [...] in particolare si contano 16 case per impiegati a due abitazioni gemelle, accoppiate, composte da cucina, 3 stanze ed accessori, scantinato e soffitta; 8 case per impiegati a due abitazioni accoppiate, gemelle, composte da 4 a 6 stanze, accessori, scantinato e soffitta; 2 case collettive a tipo urbano, a quartieri multipli con assieme 15 abitazioni di 3 o 5 stanze e cucina, scantinato, soffitta, 7 locali per negozi ed uno studio fotografico ed una casa ad 8 abitazioni».

Nel luglio 1924 è la rivista «La Casa», importante rivista che affronta temi legati alla residenza, edita a Milano, ad occuparsi del caso del Cantiere Navale Triestino di Monfalcone, e così riassumendone i caratteri fondamentali: «[...] le case di Panzano dell'Associazione Edile rappresentano uno dei pochi successi segnalabili in Italia nella costruzione di Villaggi-giardino. E' un successo che si manifesta nel fatto che le famiglie di operai che in esse abitano tengono con amore e proprietà la loro casetta, curano l'orticello ad esso attiguo e pagano regolarmente e senza lagni l'affitto non lieve [...]».

La caratteristica fondamentale del Quartiere risulta lo straordinario numero e la qualità dei servizi di carattere sociale realizzati. Il Teatro, una dei servizi sociali e culturali di maggiore carat-

terizzazione del Quartiere, venne inaugurato nel dicembre 1920 con uno spettacolo di musica e prosa alla presenza degli abitanti del Quartiere e di numerose autorità e di altri ospiti arrivati da Trieste grazie ad un piroscafo predisposto per l'occasione. Il teatro vero e proprio, con una capienza di 480 posti, faceva parte di un insieme funzionale più articolato: nel complesso edilizio che lo conteneva erano presenti anche 256 mini alloggi per impiegati ed operai ed i bagni pubblici dotati di piscina e servizi di lavanderia e stiratura.

Sul fronte principale di tale complesso emergeva il corpo centrale del Teatro, costituito da un portico di accesso caratterizzato da coppie di colonne e semicolonne ioniche, che sorreggevano la trabeazione conclusa da un importante cornicione. I due corpi laterali erano decorati con fasce bicrome orizzontali di gusto romanico-bizantino, mentre una fascia con scacchi bianca e nera riproduceva ornati di riferimento secessionista. Di notevole interesse risultava l'apparato decorativo posizionato sopra il boccascena e sulle fasce laterali sovrastanti i palchi. Si trattava di una serie di tele del pittore triestino Vito Timmel (Vienna 1886 - Trieste 1949) che raffiguravano vari personaggi ed autori teatrali. Un bombardamento particolarmente intenso nel marzo 1945 danneggiò irreparabilmente l'edificio che venne successivamente distrutto. Per fortuna furono salvate le opere timmeliane



Teatro. Facciata principale (maggio 1920; Archivio Storico Comune di Monfalcone). Progetto per il Pollaio, parte del complesso della Fattoria (dicembre 1921; Archivio Consorzio Culturale del Monfalconese).

che recentemente sono state restaurate e restituite integre alla Comunità monfalconese⁹.

Di notevole interesse risultano ancora gli edifici dell'Albergo degli impiegati celibi, collocato nella zona delle ville per i dirigenti, e l'Albergo degli operai celibi collocato nell'ambito del Villaggio operaio. L'Albergo degli impiegati celibi è certamente tra i più significativi per caratteri architettonici e dimensione di fabbrica. Il complesso alberghiero, costruito nel 1920, conteneva 120 stanze ed era dotato di grandi spazi per sale lettura, biliardo, conferenze e ristorante. L'edificio presentava i caratteri dell'architettura eclettica che spesso erano stati utilizzati soprattutto nella progettazione delle ville dei dirigenti. Interessante il ciclo di decorazioni che è stato posto al di sotto dello sporto di linda dell'ultimo piano: vengono raffigurati in una serie di ovali le arti ed i mestieri dell'epoca e tali ovali venivano intrecciati a coppe contenenti i frutti del lavoro agricolo. Il risultato è notevole sotto il profilo simbolico: l'economia agricola, simboleggiata dalle coppe dei frutti della terra, si intreccia con i segni del lavoro industriale

in una nuova prospettiva di sviluppo del territorio. La costruzione risulta di notevole interesse anche per l'uso di diverse tecnologie e materiali, in parte consueti per l'epoca, in parte innovativi. La struttura verticale periferica è realizzata da setti murari in mattoni pieni, quella centrale fa riferimento al calcestruzzo armato. Le strutture orizzontali risultano realizzate con travi lignee, con travi in calcestruzzo armato o con putrelle d'acciaio. L'edificio è stato recentemente ristrutturato ed ha assunto, in parte, le originarie funzioni alberghiere.

L'edificio dell'Albergo per gli operai celibi, attualmente in fase di recupero, era posizionato nelle dirette adiacenze del Teatro e dei Bagni Pubblici, fu progettato nel 1920 e conteneva 700 camere per gli operai celibi. La particolare forma planimetrica dell'edificio, realizzato secondo una tipologia a blocco con sei corti interne, propone quattro prospetti delimitati da corpi angolari con lesene di ordine gigante, che si arrestano al terzo piano ricollegandosi al cornicione che si sviluppa sull'intero perimetro. L'edificio si sviluppa su quattro piani a cui si aggiungono uno scantinato ed un sottotetto. Al piano terra erano disposte oltre all'ingresso, la mensa, la cucina, il bar, le sale da giuoco, oltre una serie di servizi quali il barbiere ed il ciabattino.

Il complesso della Fattoria, realizzato tra il 1919 ed il 1920, consentiva di assicurare al Quartiere carne, uova, verdure necessarie per il sostentamento delle famiglie di operai ed impiegati. Il complesso prevedeva due stalle, un pollaio ed un granaio. Gli edifici evidenziano una attenzione architettonica non consueta per le strutture edilizie destinate alla produzione agricola. Gli edifici erano sostenuti da un basamento in pietra sbazzata con una copertura lignea a falde sostenuta da capriate. Il risultato formale complessivo risultava molto accurato nei particolari e denotava una precisa rispondenza alle funzioni cui doveva assolvere.

Dei numerosi servizi che caratterizzavano il Quartiere e che conferivano allo stesso i segni di una precisa e coesa comunità sociale faceva parte anche uno Stabilimento balneare. Tale stabilimento balneare era destinato ad accogliere i figli dei dipendenti durante il periodo estivo ed era collocato sul litorale, a pochi chilometri di distanza dal Quartiere stesso.

Nel 1926 venne infine inaugurato lo Stadio per il calcio e l'atletica. L'architettura di questa struttura sportiva è fortemente caratterizzata dal simbolismo rappresentativo che caratterizzava le architetture di regime dell'epoca: quattro torri d'ingresso poste sul fronte principale d'accesso rappresentavano il simbolo del fascio, largamente utilizzato ormai delle architetture del regime d'epoca.

Da ricordare infine la notevole cura che caratterizzava l'insieme degli elementi di arredo urbano che caratterizzavano l'intero Quartiere. Interessanti le recinzioni delle ville dei dirigenti realizzate con pannelli in ferro battuto di vario disegno e quelle delle case operaie realizzate con pannelli in calcestruzzo armato di pregevole disegno secessionista, le strutture di distribuzione dell'acqua collocate nei singoli orti o giardini. In particolari poi vanno ricordati i pali della pubblica illuminazione, realizzati in calcestruzzo armato di pregevole fattura classicheggiante che richiamavano esperienze e modelli diffusi in altri Paesi europei.

In sintesi quindi un Quartiere di grande interesse storico-architettonico caratterizzato da un disegno urbanistico di forte innovatività per il periodo, articolato in una notevole varietà tipologica delle residenze ed una straordinaria qualità dei servizi sociali.

⁹ Si veda a tale proposito Franca Marri, Vito Timmel, *Il Teatro di Panzano*, Edizioni del Consorzio Culturale del Monfalconese, Trieste 2002. Attualmente le tele sono conservate dal Consorzio del Monfalconese in attesa di essere collocate nel fu-

turo Museo della Cantieristica in fase di realizzazione da parte del Comune di Monfalcone nell'edificio dell'Albergo degli operai celibi.



Monfalcone (Gorizia). Albergo per gli Impiegati Celibi (inizio anni venti; Archivio Consorzio Culturale del Monfalconese).

Monfalcone (Gorizia). Stabilimento balneare per i dipendenti e Stadio per il calcio e l'atletica (Archivio Consorzio Culturale del Monfalconese).

Conclusioni

Dopo lunghi anni di disattenzione normativa nei confronti di questa realtà architettonica ed urbanistica che può, a buona ragione, essere considerata un'opera di raccordo tra le esperienze proprie del paternalismo operaio di fine ottocento e le realizzazioni delle città di fondazione delle quali lo stesso quartiere sembra riportare più gli echi sociali che i paradigmi architettonici, il Quartiere è attualmente soggetto ad una pianificazione di scala attuativa con la finalità di salvaguardare l'originario valore architettonico ed urbanistico. Gran parte degli edifici residenziali destinati originariamente agli operai

sono stati oggetto di intervento di recupero che ha, nella sostanza, cercato di mantenerne i caratteri originali. La consapevolezza del valore storico e sociale del Quartiere è attualmente sostanzialmente condivisa e l'azione di recupero e valorizzazione dell'intera area è declinata con una serie di importanti interventi. Tra questi citiamo la prossima conclusione dei lavori di allestimento del Museo della Cantieristica, la cui sede è collocata nel restaurando Albergo degli impiegati celibi. È questo il segno più importante di una sostanziale inversione di atteggiamento che precedentemente aveva portato lo stesso Quartiere di Panzano sull'orlo dell'irriconeoscibilità architettonica ed urbanistica.

Michelucci a Larderello. Il piano urbanistico e le architetture

Nadia Musumeci

ABSTRACT

MICHELUCCI IN LARDERELLO. THE URBAN PLAN AND THE ARCHITECTURES

Larderello, known as one of the main geothermal centres of Tuscany, is a village near Pomarance in Pisa province. Its toponym derive from the name of its founder Francesco de Larderel (1790-1858), who in 1818 started up in business to exploit the endogenous stem in order to extract boracic acid and then to produce electrical power. In 1954 Giovanni Michelucci was commissioned by the Società Larderello to project a town development plan. The architect, in association with four young collaborators, created a residential area for about three hundred families with social facilities next to the industrial estate. It is an urbanistic project of recognized architectural and social value which was awarded the In/arch prize for Tuscany in 1961. Nowadays the village is not used to best advantages. Real property belonged to Enel was transferred to the town council of Pomarance, which manages also the public buildings. The church was restored in 2014.

CODICI ERC

SH02.09 Urban, regional and rural studies
SH02.10 Land use and regional planning
SH02.11 Human, economic and social geography
SH05.06 History of art and architecture, arts-based research
SH05.08 Cultural studies, cultural identities and memories, cultural heritage
SH06.08 Modern and contemporary history

PAROLE CHIAVE | KEYWORDS

Larderello, Michelucci, Pomarance, geotermia,
Chiesa della Beata Maria Vergine,
Larderello, Michelucci, Pomarance, geothermal power,
Church of the Blessed Virgin Mary

Nadia Musumeci, laureata in architettura a Firenze, si occupa di archivi di architettura contemporanea. Con la Soprintendenza Archivistica per la Toscana cura i lavori di riordino e inventariazione di alcuni fondi archivistici nell'ambito del progetto *Archivi di architetti del Novecento*. Presso la Fondazione Giovanni Michelucci di Fiesole collabora ai progetti di ricerca in corso sull'architettura moderna e alle attività connesse alla conservazione, consultazione e valorizzazione dell'archivio dell'architetto.
musumeci@michelucci.it

Larderello, conosciuta perché uno dei maggiori centri della geotermia Toscana, è una località del Comune di Pomarance in provincia di Pisa. La sua storia e conseguentemente anche quella del villaggio operaio progettato dall'architetto Giovanni Michelucci nella seconda metà degli anni cinquanta del Novecento, dipendono intimamente dalla storia di un'impresa: la Larderello Spa. Le origini della Società Larderello si devono a Francesco de Larderel (Vienne, Francia 1790 - Firenze 1858) imprenditore di una famiglia di origine francese già residente in Italia che agli inizi dell'Ottocento intraprende con successo la pionieristica impresa di sfruttare il vapore endogeno presente in questa zona della Toscana e al quale si deve anche il toponimo del luogo¹.

La Società in accomandita semplice F. de Larderel & C. nel 1818 ottiene la prima concessione per lo sfruttamento dei lagoni boraciferi di Montecerboli e perfeziona il sistema di imbrigliare il vapore endogeno per estrarne l'acido borico e i suoi derivati, allora non presenti in Europa, impiegati nel campo della medicina ma anche per l'invetriatura delle ceramiche. Sotto la guida dei successori di Francesco, Federigo (1815-1876) e Florestano (1848-1925), la Società con alterne vicende prosegue e incrementa l'attività estrattiva e l'avvio dello sfruttamento della forza naturale dei soffioni come forza motrice. Nei primi anni del Novecento con gli sviluppi delle ricerche si riuscirà a sfruttare tale vapore geotermico per la produzione di energia elettrica per la prima volta a livello mondiale. Dal 1904 la gestione dell'impresa familiare de Larderel viene affidata al genero di Florestano, l'aristocratico fiorentino Piero Ginori Conti che guiderà con successo le sorti della Società boracifera Larderello costituita nel 1912². Nel 1939 viene rinominata Larderello, Società anonima per lo sfruttamento delle forze endogene e nel 1945 Larderello Spa che con la nazionalizzazione dell'industria elettrica nel 1963 verrà assorbita dall'ENEL³.

Premesse e incarico

Nei primi anni cinquanta gli sviluppi della ricerca e della produzione nel settore geotermoelettrico e la crescita dell'attività chimica per la produzione dell'acido borico e i suoi derivati, avevano richiesto nuova manodopera e posto l'esigenza dell'espansione del villaggio di Larderello, prima circoscritto all'area industriale. Tra il 1948 e il 1952 erano stati edificati alcuni piccoli insediamenti abitativi privi però di un preciso inquadramento urbanistico intorno al palazzo ottocentesco. Nell'ambito di una nuova filosofia aziendale si prevede e si concretizza l'idea di realizzare un villaggio per gli impiegati e gli operai della Larderello⁴.

Sul finire del 1954 il Consiglio di amministrazione della Società deliberava un programma di grande dimensione (con una spesa di circa sei miliardi e mezzo di lire) per la realizzazione di nuovi impianti industriali, l'estensione delle perforazioni geotermiche nelle zone circostanti e l'edificazione di nuove aree residenziali e relative opere sociali. In particolare per il nuovo villaggio di Larderello si prevedeva un complesso di edilizia abitativa per

¹ Maria Chiara Bianchi, *Francesco de Larderel: uomo e imprenditore*, in Marco Ciardi e Raffaele Cataldi, a cura di, *Il calore della terra. Contributo alla storia della geotermia in Italia*, Ets, Pisa 2005, pp. 209-224.

² Michele Lungonelli e Martina Migliorini, *Piero Ginori Conti*, Editori Laterza, Roma Bari 2002.

³ Terzilio Bocci e Paolo Mazzinghi, *I soffioni boraciferi di Larderello*, La Magione, Poggibonsi (Siena) 1994, pp. 112-113.

⁴ Armando Angelini, *Lo sviluppo produttivo della Larderello*, Vallecchi, Firenze 1961.



Larderello (Pisa). Il villaggio in costruzione (1957; Archivio Fondazione Michelucci).

circa trecento famiglie con annessi servizi commerciali, educativi, sanitari e sportivi. A testimonianza del valore rappresentato dal progetto complessivo, nel 1955 la Direzione generale della Società si trasferì da Firenze a Larderello, promettente capitale della geotermia.

La Società, nella persona dell'allora presidente Aldo Fascetti, per un progetto di tale entità, ritenne opportuno rivolgersi ad un

gruppo di architetti e ingegneri coordinati da Giovanni Michelucci che all'epoca aveva già manifestato, sia nelle opere progettate che nei suoi scritti, una particolare sensibilità per le tematiche sociali e comunitarie e al dialogo delle architetture con l'ambiente. Michelucci oltre a coordinare il gruppo dei progettisti costituito da Lamberto Bartolucci, Renzo Bellucci, Emilio Isotta e Renzo Sansoni, incaricati della progettazione degli edifici a carattere



Larderello (Pisa). Il villaggio ultimato (1960; Archivio Fondazione Michelucci).

collettivo e delle tipologie abitative previsti dal piano, si occupa personalmente con l'ausilio per le strutture del suo collaboratore l'ingegnere Ivo Tagliaventi dei progetti per la chiesa, la casa torre per i dirigenti, la palestra e l'unico edificio industriale del piano, la raffineria dell'acido borico. I professionisti incaricati vennero coadiuvati e affiancati nella progettazione del piano dall'Ufficio Lavori della Società⁵.

Nel contempo la stessa committenza affida a Michelucci anche la progettazione di due villaggi minori in prossimità di altri luoghi interessati dalle perforazioni per l'estrazione dell'acido borico e dalla realizzazione di nuove centrali geotermoelettriche nelle vicinanze dei borghi storici di Serrazzano, sempre nel comune di Pomarance, e Sasso Pisano nel vicino comune di Castelnuovo Val di Cecina. In entrambi i casi si trattava di progettare dei nuovi nuclei residenziali con annesse opere sociali ad uso collettivo (chiesa e circolo) localizzati fuori dai centri storici preesistenti e più prossimi alle centrali geotermoelettriche⁶.

Il piano urbanistico e le architetture

L'obiettivo del piano era superare l'avversione per il luogo di lavoro in questa zona lontana dai grandi centri abitati e dalle caratteristiche ambientali particolari sia per la presenza dei soffioni, le spontanee fuoriuscite di vapore che hanno contribuito a chiamare Larderello "la valle del diavolo", sia per la presenza delle infrastrutture industriali, le condutture per il trasporto del fluido che si snodano nel paesaggio come una sorta di ragnatela metallica e le imponenti torri refrigeranti dalla peculiare forma iperbolica con un diametro alla base di cinquanta metri e uno sviluppo in altezza di circa settanta metri. Quel momento è ricordato da Michelucci in un'intervista rilasciata nel 1981: «Quando il presidente della Larderello mi incaricò di studiare, mi sembra nel lontano 1954, il piano urbanistico di una nuova zona residenziale per gli operai e gli impiegati del centro boracifero, mi espresse anche con estrema chiarezza e sensibilità il problema umano più importante da risolvere: superare l'avversione dei dipendenti a trattenerli a Larderello oltre le ore di lavoro; l'ambiente industriale e l'asprezza

⁵ Leonardo Lugli, *Giovanni Michelucci. Il pensiero e le opere*, Edizioni R. Patron, Bologna 1966, p. 94.

⁶ *Nuovi centri sociali di Serrazzano e di Sasso*, in «Rassegna di studi, di opere geotermoelettrochimiche e di attività sociali di Larderello», n. 2, 1957, pp. 8-9.



Larderello (Pisa). La chiesa del villaggio (1970 ca.; Archivio Fondazione Michelucci).

del paesaggio li respingeva»⁷. Nell'ideare il nuovo villaggio l'architetto, attento alla funzionalità effettiva, reale e vitale dell'organismo urbano, affronta tutto il complesso di fattori di cui occorre tener conto, dal rapporto tra industria e natura a quello tra struttura, utilità ed espressività delle forme in una complessa sintesi figurativa.

L'impianto generale presenta le caratteristiche di un episodio urbano compiuto e socialmente organizzato con l'area residenziale localizzata in prossimità della zona industriale ma in posizione appartata e una particolare attenzione alla presenza del verde, percorsi pedonali e luoghi di ritrovo. Le varie funzioni si relazionano logicamente senza rispondere a schemi precostituiti, neppure a quelli della città-giardino, almeno non secondo i riferimenti correnti nelle esperienze realizzate in quegli anni.

Le strade principali disposte a tornanti sulla collina che compongono il sistema viario, si snodano sinuose per l'accentuata acclività, intersecate dai percorsi pedonali, secondo le linee di massima pendenza, con rapidi e piacevoli passaggi tra le case e gli alberi. Se la struttura viaria che viene progettata nel piano urba-

nistico ha impresso il senso del transito, del collegamento funzionale, alla rete dei percorsi pedonali è legato invece il senso della passeggiata, del rapporto con la natura come con la socialità⁸.

Nell'arco temporale di appena quattro anni venne realizzata gran parte della volumetria prevista e nel 1959 si procedeva al completamento degli ultimi edifici del nuovo villaggio. Nell'offerta di tipologie abitative diversificate, nella varietà espressiva delle residenze derivante anche dal differente contributo architettonico dei progettisti coinvolti, Michelucci concretizza il tema della varietà urbana. Come progettista riesce a dare forma a Larderello a una delle idee a lui più care, la casa alta in collina. La stessa tipologia che sperimentava in quegli anni nel progetto poi non realizzato per un centro residenziale e commerciale (1950-1951) a Sanremo e nell'edificio detto "Il grattacielo" (1956-1966) realizzato a Livorno⁹. Nel caso di Larderello, la conformazione del terreno con forti dislivelli contribuì a motivare la scelta della tipologia della casa torre che sviluppando la volumetria in altezza permise di evitare onerosi sbancamenti e eccessivi lavori di scavo. Tra le sei

⁷ *Parrocchia di Larderello 25 anni*, Tipografia Rifugio S. Anna, Massa Marittima 1981, pp. 64-65.

⁸ Corrado Marcetti, *Il piano urbanistico*, in Corrado Marcetti e Nadia Musumeci, a cura di, *Michelucci a Larderello. Il piano urbanistico e le architetture*, Alinea,

Firenze 2011, pp. 17-46.

⁹ Per una trattazione completa dell'attività progettuale di Michelucci si veda: Claudia Conforti, Roberto Dulio, Marzia Marandola, *Giovanni Michelucci 1891-1990*, Electa, Milano 2006.



Larderello (Pisa). Veduta aerea del villaggio (foto Maddalena Rossi, 2010; Archivio Fondazione Michelucci).

torri edificate, quella destinata ai dirigenti della Società, commissionata a Michelucci, emerge nel contesto per la posizione dominante, per la maggiore altezza (nove piani) e per l'articolazione della forma planimetrica.

Le quattro case torri di sei piani che si contraddistinguono per la particolare dislocazione, allineate tra loro lungo lo stesso crinale a quote diverse, vennero affidate all'architetto Isotta, mentre le diverse tipologie di case a due e tre piani furono approntate da Bartolucci e Sansoni autori anche di alcuni degli edifici sociali.

Nella zona mediana del villaggio venne previsto il complesso polifunzionale del circolo-ricreativo con annesso cinema-teatro, destinato a luogo di aggregazione e piazza coperta delle diverse attività. Concepito per una frequentazione interclassista aperta anche agli abitanti del territorio circostante con un'area a giardino e parcheggi venne a costituire il centro del nuovo villaggio.

L'edificio scolastico, comprendente la scuola elementare, media e aziendale, collocato nell'estremità nord della zona residenziale, a monte degli impianti sportivi, in un lotto situato nelle pendici degradanti verso la collina, è stato uno dei primi edifici pubblici ad essere realizzato contestualmente al piano urbanistico. La proget-

tazione del cinema e circolo ricreativo, del complesso scolastico e dell'asilo, ricavato dall'adeguamento di una casa colonica, venne affidata a Bellucci. Nell'area degli impianti sportivi, attrezzata con piscina coperta, campi di pallacanestro, pallavolo, calcio e atletica, venne realizzata la palestra su progetto di Michelucci¹⁰.

Anche il vecchio villaggio ottocentesco fu interessato da una serie di interventi come la realizzazione del Palazzo per uffici situato in un'area adiacente il Palazzo de Larderello a est della piazza Leopolda e in un lotto più prossimo all'area produttiva il complesso della mensa con la foresteria per i dipendenti non residenti, entrambi su progetto di Bartolucci. In quest'ultimo caso risulta palese come la gerarchizzazione dei rapporti sociali si rappresentasse architettonicamente: l'edificio della mensa, con due ingressi separati e gli ambienti riservati, quelli per gli operai e quelli per gli impiegati e i dirigenti, con diverse modalità di somministrazione del pranzo, gli uni con self-service, gli altri con servizio al tavolo; anche il pensionato aziendale, collegato alla mensa da un corridoio, distingue gli ambienti per le due categorie di dipendenti con le confortevoli dieci camere-studio per gli impiegati e le modeste quaranta camerette per gli operai.

¹⁰ Nadia Musumeci, *Le architetture*, in Marcetti e Musumeci, a cura di, *Michelucci a*

Larderello..., cit., pp. 53-111.

L'edificio più rilevante del villaggio dal punto di vista architettonico è la chiesa che per ricerca strutturale, impianto formale e ricchezza dei materiali risulta difficilmente ascrivibile al repertorio stilistico degli spazi sacri progettati dal maestro pistoiese. L'intero volume si caratterizza per i raffinati diaframmi in onice ed alabastro con tonalità cromatiche cangianti dei mosaici in tessere vitree policrome. All'orditura delle asciutte strutture in cemento armato a vista si contrappone l'impiego di materiali diversi come la pietra bianca di Poggio Pelato dei rivestimenti interni e esterni, il marmo rosso Collemantina dei pavimenti, il marmo bianco apuano degli altari, l'onice e l'alabastro di Volterra delle pannellature traslucide¹¹.

I maggiori studiosi dell'opera michelucciana motivano le possibili matrici formali che hanno potuto suggestionare l'architetto per questa sua opera, con i riferimenti all'estetica strutturale dell'architetto franco-belga Auguste Perret (1874-1954) e il richiamo ad un mondo arcaico ed alla cultura popolare – richiamo che lo stesso Michelucci ha chiaramente riconosciuto¹². L'originale soluzione apportata allo spazio liturgico – il tema dell'architettura di percorso del basso deambulatorio che circonda lo spazio dei fedeli – sembra anticipare la concezione dello spazio percorribile maturata nei progetti successivi delle chiese del Villaggio Belvedere (1959-1961) a Pistoia e di Borgo Maggiore (1961-1967) a San Marino.

La chiesa di Larderello rappresentò per Michelucci la conclusione di un lungo percorso del magistero architettonico: un edificio geometrico così preciso, perfetto, ricco da cui intendeva svincolarsi per riconquistare, in piena libertà creativa, il senso di murare con fantasia. L'occasione fu colta in quel momento, con l'affidamento del progetto della cappella religiosa nella modesta zona residenziale prossima alla centrale di Sasso Pisano. Fu la prova di un nuovo percorso di ideazione dello spazio sacro che troverà maturazione negli anni successivi e ad altra scala con la chiesa dell'Au-tostrada (1960-1964) di Campi Bisenzio alle porte di Firenze.

Nel suo complesso si tratta di un intervento urbanistico di riconosciuto valore sociale negli anni in cui venne realizzato. La qualità progettuale del piano di Larderello valse a Michelucci il conferimento nel 1961 del premio In/arch per la Toscana, prestigioso riconoscimento dell'Istituto nazionale di architettura. La commissione giudicatrice, composta da Leonardo Benevolo, Alessandro Giuntoli, Giuseppe Giorgio Gori, Giacomo Scotti e Pier Angelo Cetica, riunitasi il 13 luglio, si espresse unanimemente a favore del complesso urbanistico prescelto tra i progetti partecipanti. La relazione della giuria, riportata integralmente nella rubrica dedicata all'esito dei concorsi della rivista «Architetti d'oggi», organo ufficiale dell'Ordine degli architetti della Toscana, formulava la scelta con le seguenti motivazioni: «L'esempio più importante che si è presentato alla mente di tutti ed è subito stato accolto senza discussioni è la sistemazione di Larderello (chiesa, quartiere e servizi) progettata e attuata da Giovanni Michelucci. Sebbene perfettamente inserita nella tradizione toscana, questa opera supera l'ambito locale fino a dare una suggestiva indicazione di una nuova struttura urbana, aperta e continua, capace di accogliere e assorbire tutte le componenti funzionali della città moderna (industria, residenza, ricreazione, vita associata) e tutti i valori corrispondenti, scala industriale e scala umana, chiarezza complessiva e nei particolari, grandiosità e intimità. Inoltre non si presenta come un intervento disegnato per suo conto, ma si fonde senza soluzione di continuità con la città

preesistente, acquistando così il carattere di un intervento "normale", capace di prolungare spontaneamente la edilizia privata in quella pianificata. In questo senso è un esempio quasi unico in Italia, quasi immune dall'artificio sempre presente negli interventi di edilizia sovvenzionata, anche i migliori»¹³.

L'incarico per il villaggio di Larderello si può considerare l'unica esperienza professionale nella lunga e feconda carriera dell'architetto pistoiese che gli consente di studiare il piano urbanistico per un intero villaggio e poter assistere e partecipare alla sua realizzazione a differenza di altri studi rimasti sulla carta o eseguiti solo in parte, come quelli per la ricostruzione del secondo dopoguerra della zona distrutta dalle mine intorno a Ponte Vecchio e le coeve esperienze parziali dei quartieri fiorentini dell'Isolotto e di Sorgane.

L'architetto e la committenza

Michelucci era diffidente verso gli assiomi della pianificazione urbanistica di cui sosteneva la controvertibilità ed era un convinto assertore della necessità di forme di partecipazione della collettività alle scelte di piano anche se in questa occasione non ebbe modo di sviluppare un percorso partecipativo ed i suoi rapporti furono prevalentemente circoscritti nell'ambito della committenza.

La Società era portatrice di una visione gerarchizzata dell'assetto e dell'organizzazione del villaggio che si rifletteva nelle richieste ai progettisti vincolate alla necessità di differenziare gli ambienti della mensa e della foresteria offerti alle diverse categorie di dipendenti, alla necessità di disporre di una gamma di tipologie abitative differenziate in rapporto alla collocazione nella gerarchia produttiva, alla richiesta in particolare di un'alta qualità abitativa che fosse attrattiva per i dirigenti industriali che altrimenti avrebbero potuto scegliere altre destinazioni.

Lo studio del piano fu per Michelucci un impegno gravoso perché comportò una ricerca di mediazioni progettuali volte ad innalzare complessivamente la qualità dell'abitare nel nuovo villaggio. Scriveva Michelucci nel 1959 sulla rivista diretta da Bruno Zevi «L'Architettura, cronache e storia» commentando il lavoro svolto: «Il piano è stato assai laborioso, e varie volte si è dovuto modificare e ridimensionare; [...] questa esperienza però ha contribuito a farmi riconsiderare i principi cui avevo tenuto fede delineandolo, e, ciò che più conta, a farmi vivere l'ambiente fino a sentirmi uno della comunità. Un collaboratore per un compito sempre più carico di responsabilità non tanto tecniche quanto umane»¹⁴.

A Larderello e a scala minore nei piani urbanistici di Sasso Pisano e Serrazzano egli sente pienamente la responsabilità di lavorare nel cuore di una grande impresa umana nel microcosmo della Toscana della geotermia e come racconta egli stesso, la realizzazione comportò non poche difficoltà progettuali, come quelle derivanti dall'enorme carico di responsabilità umane, di cui si sentiva investito, senza escludere i contrastanti condizionamenti delle amministrazioni locali che inevitabilmente cercarono di interferire con la progettazione.

Non viene progettata una piazza tradizionalmente intesa ed è interessante interrogarsi sulle ragioni di questa scelta. Michelucci sicuramente avvia le sue riflessioni a partire dalle caratteristiche sociali e culturali del nuovo villaggio, così profondamente diverse

¹¹ Amedeo Belluzzi e Claudia Conforti, *Lo spazio sacro nell'architettura di Giovanni Michelucci*, Allemandi, Torino 1987, pp. 82-85.

¹² Claudia Conforti e Marzia Marandola, *Perret e Michelucci: gli inganni della percezione*, in Sergio Pace e Michela Rosso, a cura di, *Un maestro difficile. Auguste Perret e la cultura architettonica italiana*, Galleria d'arte moderna e contempora-

nea, Torino 2003, pp. 106-127.

¹³ *Esito di concorsi*, in «Architetti d'oggi», n. 6-7, 1961, pp. 47-50.

¹⁴ Luigi Pellegrin, *La Chiesa di Larderello*, con commento di Giovanni Michelucci, in «L'Architettura cronache e storia», n. 46, 1959, pp. 226-232.

da quelle dei vicini centri storici, e rispetto alla dinamicità del nuovo insediamento e alla composizione dei suoi abitanti ritiene da un lato che il complesso del circolo ricreativo e cinema-teatro fosse più confacente come luogo aggregativo di relazioni umane, dall'altro che la piazza Leopolda del nucleo ottocentesco potesse essere considerata elemento di cerniera importante tra il vecchio e il nuovo villaggio, tra loro non distanti, uno spazio da cui non si può prescindere per i valori storici sedimentati e per il ruolo di centro di gravitazione reale della vita dell'insediamento. All'epoca la piazza era aperta al libero accesso di tutti e nella realtà di quel piccolo centro industriale gli apparve giustificato la scelta di non "inventare" un'altra piazza.

Per le case Michelucci si preoccupa di dare non solo una sistemazione dignitosa, ma un senso reale di distacco dalla realtà lavorativa, un modo di vita nuovo. Si preoccupa anche di non fornire ambienti troppo determinati dal progetto architettonico. Su quali fossero i principi ispirativi della progettazione delle residenze nell'area boracifera vale questo brano del 23 ottobre 1974 tratto da un suo diario sull'esperienza condotta a Sasso Pisano: «A questo proposito ricordo un'altra mia esperienza di molti anni addietro, fatta in un paese in collina, in un centro industriale, dove il terreno fuma di vapori vulcanici. Si tratta della costruzione di 16 case economiche, a schiera. Pensai allora di sollecitare gli ospiti operai ad occuparsi della loro abitazione. Così al piano terra realizzai una stanza grande di circa 9 metri di lunghezza per 3,5-4 metri di larghezza che lasciai libera, senza tramezzi o suddivisioni, ciò perché la famiglia che vi avrebbe abitato utilizzasse la stanza come meglio credeva. Una sola cucina ed un lavandino, furono situati in un angolo. Avvenne il previsto e desiderato, e cioè che ogni operaio ed ogni famiglia suddivisero questo vano a loro piacimento: vi fu chi la divise in due, chi in 3 parti e chi non la divise affatto. Ogni casa risultò conseguentemente diversa dall'altra nel suo interno e rispecchiava, come rispecchia tuttora, l'interesse, la capacità, le esigenze, il gusto degli ospiti»¹⁵.

Michelucci conferma in questo scritto l'attenzione al concetto di variabilità della casa, al cambiamento, ai continui apporti dell'esperienza dell'abitare per la quale non può darsi un assetto definitivo, ed è attento al concetto di libertà e autonomia, conscio dei limiti dell'architetto nell'interpretare le esigenze delle persone, incuriosito dall'originalità dei punti di vista, critico dei dimensionamenti tradizionali e dell'economia dello spazio che condanna l'edilizia economica¹⁶.

Il declino del villaggio

Gli impianti e il villaggio di Larderello nel 1963, con la nazionalizzazione dell'energia elettrica, passano all'ENEL. Dopo una fase di transizione l'insediamento residenziale inizia una lenta decadenza, accentuata da un progressivo disimpegno dell'ente proprietario nei confronti del nucleo comunitario, in un quadro di trasformazione aziendale che orienta in altre direzioni le scelte di gestione delle risorse disponibili e una scarsa propensione agli investimenti sociali. La cura e la manutenzione del patrimonio edilizio e urbanistico non costituiscono per la nuova proprietà un impegno paragonabile a quello della precedente gestione.

La ragione aziendale che era stata all'origine della nascita di Larderello, la forza unitaria della vicenda villaggio, è ora il suo più

grande limite e in definitiva la causa maggiore del suo progressivo abbandono. Lentamente il villaggio di Larderello, proprietà di un solo soggetto, inizia a perdere molti dei suoi abitanti a cui con il pensionamento, non viene rinnovato il contratto d'affitto.

Alla fine degli anni ottanta anche la dirigenza aziendale fa il cammino inverso rispetto a quello fatto trenta anni prima e trasferisce i propri uffici nelle sedi di Firenze e Pisa, determinando nuovi abbandoni delle residenze. Il processo che però provoca la modificazione più significativa in termini strutturali della popolazione di Larderello è la netta diminuzione dell'organico dei dipendenti in seguito alle innovazioni tecnologiche e al cambiamento di politica aziendale orientata verso l'esternalizzazione di molte funzioni prima gestite in proprio. Sia il nuovo villaggio che il vecchio villaggio ottocentesco conoscono l'avanzare di uno stato di degrado che si manifesta in maniera sempre più palese negli edifici residenziali che in alcuni casi il dissesto ha reso inagibili, la chiusura di quasi tutte le strutture collettive, la crescita non curata del verde.

La lunga situazione di stallo si protrae a causa della particolarità della situazione: da un lato il villaggio è considerato dalla grande azienda una eredità del passato, una modalità superata di rapporto col territorio locale; dall'altro lato il Comune di Pomarance interessato alle sorti di una parte così significativa del patrimonio presente sul suo territorio che rischia di perdersi non ha possibilità di intervento diretto né sufficienti risorse.

Tra ENEL e Comune di Pomarance si apre una complessa e lunga trattativa la cui prima tappa è l'accordo raggiunto nel 1984. Solo nove anni dopo, nel 2003, viene stipulata una convenzione tra il Comune e la società immobiliare del Gruppo ENEL che si occupa di gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare che prevede vari punti di accordo come la vendita degli alloggi a privati a prezzi fortemente ribassati rispetto ai costi di mercato e l'impegno di ENEL alla ristrutturazione delle strutture di uso pubblico, alla manutenzione straordinaria delle opere di urbanizzazione primaria e la progressiva cessione all'Amministrazione comunale.

Fonti archivistiche

Il fondo archivistico lasciato dall'architetto alla Fondazione da lui costituita nel 1982 documenta parzialmente l'intera vicenda di Larderello e la documentazione di progetto si riferisce solo ad alcune delle opere previste dal piano. La parte più cospicua riguarda il progetto per la chiesa della quale si conservano gli schizzi preparatori di studio e gli elaborati tecnici. Tra questi, di notevole interesse un disegno a mano libera che illustra la prima ipotesi, poi modificata, con un deambulatorio esterno che circonda il volume dell'edificio sacro. La serie delle fotografie restituisce preziose vedute in bianco e nero del villaggio nelle diverse fasi di cantiere, dalle prime opere in costruzione a lavori ultimati, di due noti fotografi industriali dell'epoca: Nardi di Pisa e Civellini di Piombino. La serie della corrispondenza comprende il carteggio con la committenza, in particolare con l'Ufficio lavori in merito alla richiesta e consegna degli elaborati o alla direzione dei lavori di cantiere. Numerose le lettere di collaboratori, colleghi e studiosi estimatori dell'opera che testimoniano e raccontano commenti, giudizi e impressioni. Anche tra le carte personali dell'architetto si trova traccia della vicenda, ad esempio come nei diari dove Michelucci era solito appuntare dettagliati resoconti quotidiani e

¹⁵ Archivio Fondazione Michelucci (d'ora in avanti AFM), AP/122/serie manoscritti, 1974.

¹⁶ Giovanni Michelucci, *Punti interrogativi*, in «Urbanistica», n. 7, 1951, pp. 5-8.

impressioni intime e nelle lettere alla moglie o agli amici con i quali condivide l'esperienza; ma anche le fotografie scattate durante i sopralluoghi al villaggio in fase di cantiere, da Michelucci stesso, al suggestivo paesaggio fumante e alle torri refrigeranti delle centrali geotermoelettriche che lo avevano tanto impressionato¹⁷.

Il valore di tale interessante documentazione di archivio, riguardante un incarico professionale così importante nella carriera dell'architetto ma poco conosciuto e esplorato nei dettagli ha suggerito la necessità di un approfondimento di ricerca rivolta ad altre fonti documentali. Sono stati così consultati gli archivi correlati alla nascita del villaggio: l'archivio storico dell'ufficio tecnico del comune di Pomarance che possiede le pratiche edilizie di tutti gli edifici del villaggio e l'archivio della committenza, oggi confluito nell'archivio storico dell'ENEL, che nel 1963 in seguito alla nazionalizzazione dell'energia elettrica, ha ereditato non solo gli stabilimenti industriali e il villaggio operaio ma anche l'archivio della Società Larderello.

Altra fonte non trascurabile, in modo emblematico in questo caso, è stata quella della memoria orale: le testimonianze dei protagonisti che hanno avuto modo di conoscere Michelucci e che lo ricordano durante le sue visite nei cantieri. Le interviste a coloro che a vario titolo presero parte alla realizzazione del villaggio – gli operai della fabbrica, gli assistenti di cantiere, gli abitanti – hanno consentito di scoprire piccoli ma preziosi nuclei archivistici privati custoditi con affetto come le fotografie ai progettisti fornite dagli eredi del fotografo attivo a Larderello in quel periodo¹⁸.

L'approfondimento di ricerca svolto a cura della Fondazione Giovanni Michelucci ha restituito interessanti elementi indispensabili per la conoscenza del piano nel suo complesso e ha consentito di redigere per ciascun edificio una scheda storico-descrittiva che

illustra la vicenda progettuale in maniera dettagliata, gli aspetti formali e funzionali e tutte le informazioni inerenti il nome del progettista, dei collaboratori, del direttore dei lavori, dell'impresa esecutrice e gli esatti estremi cronologici di inizio e fine lavori. Il risultato della ricerca è confluito nel volume Michelucci a Larderello. Il piano urbanistico e le architetture, pubblicato nel 2011 con il sostegno del Cosvig - Consorzio per lo sviluppo delle aree geotermiche.

Stato attuale

Allo stato attuale, dopo quasi sessanta anni dalla sua realizzazione (1954-1959) il villaggio risulta sottoutilizzato. Il patrimonio abitativo è stato ceduto dall'ENEL al Comune di Pomarance che gestisce anche gli edifici collettivi e la chiesa. Questo passaggio è stato quanto mai complicato perché il villaggio di Larderello era stato concepito come un organismo unitario in cui il soggetto aziendale ne era unico proprietario e in cui non c'era mai stata necessità di confinamenti e recinzioni. Il frazionamento della proprietà per la messa in vendita degli alloggi è stata un'operazione più lunga e complessa del previsto e anche se diversi degli alloggi messi in vendita sono stati acquistati, a ciò non corrisponde ancora una maggiore vitalità e rigenerazione del paese¹⁹.

La chiesa che da tempo manifestava evidenti segni di degrado all'esile struttura in cemento armato del tamburo, nel 2014 è stata interessata da un intervento di restauro conservativo sostenuto dall'Amministrazione comunale, condotto con il contributo dell'ENEL e della Fondazione Cassa di Risparmio di Volterra e il volontario impegno professionale di un gruppo di progettisti.

¹⁷ AFM, AP/122; AF/122.

¹⁸ *La memoria del territorio*, in Marcelli e Musumeci, a cura di, *Michelucci a Larderello...*, cit., pp. 117-130.

¹⁹ Gabriele Corsani, *Larderello e Rosignano Solvay: due villaggi operai toscani*, in Ezio Godoli, a cura di, *Architetture del Novecento. La Toscana*, Polistampa, Firenze 2001, pp. 81-89.

Chiaravalle e la Manifattura Tabacchi

Giovanni Bellucci

ABSTRACT

CHIARAVALLE AND THE TOBACCO FACTORY

The town of Chiaravalle was born and developed between the eighteenth and twentieth century thanks to the activity of the Tobacco Factory. This initially involved see the monks of the abbey, but in the second half of the nineteenth century, it turns into a real industry that involves a large section of the population. Industrial buildings are concentrated outside the town, connected with the city by a long avenue, funded largely by cigar rollers employed in manufacturing. In the city center the direction of manufacturing has funded the construction of some buildings, the so-called CRAL area, comprising, a cinema, a large open space and finally a restaurant, spaces for leisure not only the employees and workers of the Manufacture but open to all citizens. The vitality that marked Chiaravalle until the mid-sixties was compromised by disposals and the privatization of state-owned company. Today all public spaces are unused and abandoned, as if waiting for a suitable use are also a large part of the industrial and manufacturing facilities.

CODICI ERC

SH05.06 History of art and architecture, arts-based research
SH05.08 Cultural studies, cultural identities and memories, cultural heritage

PAROLE CHIAVE | KEYWORDS

abbazia, sigaraie, piano urbano, area CRAL, dismissione
abbey, Tobacco Factory female workers, urban plan, CRAL area, demise

Giovanni Bellucci consegue la Laurea in Ingegneria Edile-architettura e il dottorato di ricerca nel settore scientifico ICAR-18 Storia dell'architettura presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università Politecnica delle Marche, Ancona. Ha svolto periodi di ricerca presso archivi italiani e stranieri ed è stato relatore a convegni nazionali e internazionali prevalentemente su aspetti inerenti la storia dell'architettura e dell'ingegneria contemporanea. Autore di articoli e saggi pubblicati su numerose riviste e volumi, dal 2014 è socio sostenitore di AAA Italia e dal 2015 è socio dell'Aistarch. Dall'anno accademico 2014/2015 è professore a contratto di Analisi critica dell'architettura presso il corso di laurea magistrale in Ingegneria edile dell'Università Politecnica delle Marche, Ancona.
g.bellucci@univpm.it

Il piccolo centro marchigiano di Chiaravalle deve la sua origine e notorietà ad aspetti noti a studiosi di differenti ambiti disciplinari che si sono trovati ad indagare su diversi temi nel medesimo contesto territoriale. Gli storici, soprattutto locali, si confrontano da anni sulla nascita del centro e il successivo sviluppo che è diretta conseguenza della costruzione in quell'area di una comunità di monaci¹. La fondazione di una comunità religiosa risalirebbe agli inizi del VII secolo a seguito di una donazione della regina longobarda Teodolinda in un'area posta al crocevia di una nota rete di traffici commerciali che vedeva coinvolti a ovest il ducato longobardo di Spoleto e la pentapoli annonaria (formata da Urbino, Cagli, Fossombrone, Jesi e Gubbio) e a oriente la Pentapoli marittima bizantina (a cui facevano capo le città di Rimini, Pesaro, Fano, Senigallia e Ancona). Gli storici dell'architettura contemporanea e in particolare di quella del Novecento, sanno che Chiaravalle è stata teatro d'azione dell'ingegnere Pier Luigi Nervi (1891-1960) che ha realizzato un corposo intervento per edifici produttivi e industriali a cavallo degli anni quaranta e cinquanta. Gli studiosi di scienze umane conoscono la città di Chiaravalle quale luogo di nascita della pedagogista Maria Montessori (1870-1952), scienziata internazionalmente nota per il suo sistema educativo che ancora oggi è validamente seguito nelle scuole montessoriane attive in tutto il mondo. Tutti questi elementi sono legati dal fatto che a Chiaravalle è nata la prima Manifattura Tabacchi d'Italia, anche se è improprio definirla in questo senso dato che l'origine si colloca nel 1759, almeno un secolo prima dell'Unità d'Italia. La Manifattura venne istituita nell'allora Stato Pontificio e data in gestione ai monaci cistercensi, che dal XII secolo sostituiscono i benedettini nella gestione dei beni e del territorio e realizzano materialmente l'impianto della struttura architettonica abbaziale giunta fino ai nostri giorni². In generale l'abbazia cistercense è organizzata intorno a un chiostro a pianta quadrata o rettangolare; sul lato nord, come a Chiaravalle, sorge la chiesa con ingresso orientato a ovest. Nei restanti lati si organizzavano gli spazi per la vita monastica (celle, refettorio, ecc.) e l'attività lavorativa comprendente piccole officine per le attività artigianali e di servizio alla comunità religiosa che sfruttavano l'energia prodotta dal torrente Triponzio che lambiva gli orti dell'Abbazia. I monaci, quali rappresentati più vicini e diretti dello Stato pontificio a Chiaravalle vennero dunque delegati alla produzione e al commercio del tabacco come risulta dal contratto datato 15 settembre 1759. Nasce dunque la prima manifattura e in quell'azienda il ferrarese Alessandro Montessori dalla seconda metà dell'Ottocento lavora con compiti dirigenziali e a Chiaravalle nasce sua figlia Maria Montessori. Infine i complessi edilizi in cui si troverà a lavoro Pier Luigi Nervi tra il 1949 e il 1954 sono proprio gli stabilimenti produttivi della moderna manifattura, gravemente colpiti dagli eventi bellici della seconda guerra mondiale e per gran parte ricostruiti proprio su progetto di Nervi³.

¹ Ancora molto dibattute sono le ragioni e le modalità per cui i monaci hanno deciso di costruire in quella specifica area l'abbazia. Si trattava di una zona in parte boscosa e in parte paludosa, praticamente selvaggia, ma al centro di una intensa attività di commerci posta tra le zone di influenza degli Umbri (a ovest), dei Galli Senoni (a nord) e del mitico popolo dei Pelasgi che precedono di tre secoli la dominazione romana. Per maggiori informazioni, si rimanda a Sandra Cappelletti, *Dalla Abbazia alla Manifattura. Le origini di Chiaravalle*, Chiaravalle 2004, pp. 17-22 e Alberico Amatori, *Cenni storici sopra l'antichissima Abbazia di Chiaravalle detta di Castagnola*, Chiaravalle s.d.

² Si veda Cappelletti, *Dalla Abbazia alla Manifattura...*, cit., pp. 37-51.

³ Allo CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università degli Studi di Parma, dove è custodito una parte dell'archivio progetti di Pier Luigi Nervi l'unità archivistica che ha per oggetto Chiaravalle (Manifattura Tabacchi - Chiaravalle, n. inv. par. 283) è tra le più corpose e ricche con circa 200 documenti censiti, per la maggior parte lucidi con schizzi e particolari costruttivi poi adattati e impiegati da Nervi anche per il progetto di altre Manifatture.



Chiaravalle (Ancona). Vista aerea della Manifattura con il viale delle sigaraie (anni cinquanta; Archivio Storico - Amministrazione Autonoma Monopoli di Stato Roma, foto n. A0296).

La coltivazione del tabacco ha dunque trasformato il territorio governato dall'Abbazia di Chiaravalle in un centro urbano e poi in un comune che per la maggior parte del XIX e del XX secolo ha vissuto grazie all'attività agricola e industriale generata dalla coltivazione e dalle successive lavorazioni del tabacco. Nel XVI secolo quando si diffonde in Italia dalle colonie d'oltreoceano, le piante del tabacco divengono oggetto di interesse e il cardinale Prospero Santacroce (1514-1589) ne introdusse la coltivazione nello Stato Pontificio. L'uso smodato che in breve tempo se ne fece venne presto condannato dal severo Stato della Chiesa, soprattutto dopo le riforme post Concilio di Trento (1545-1563) a seguito del quale i vertici della cristianità impressero una rigida sterzata moralizzatrice sotto ogni aspetto della vita religiosa e laica. Peraltro le Marche e in particolare i territori della valle del fiume Esino sono sempre stati materialmente il granaio dello Stato Pontificio: il frumento prodotto nei territori dell'Abbazia garantiva

redditi notevoli per cui fino alla fine del Seicento la coltivazione del tabacco non era considerata che una cultura sperimentale limitata a terreni marginali⁴. La situazione cambia radicalmente a partire dal 21 dicembre 1757 quando Benedetto XIV (1675-1758) liberalizza la produzione e la lavorazione del tabacco. Chiaravalle passò da poche aree sperimentali a una coltivazione estesa di questa essenza; il cardinale Corsini, commendatario dell'abbazia, avviò un'intensa opera di restauro e ricostruzione degli edifici pubblici e privati e soprattutto inizia a far realizzare una serie di opere per la lavorazione del tabacco. Innanzi tutto un mulino per la macinazione delle foglie per l'ottenimento del trinciato e la data del 15 settembre 1759 segna la fondazione di quella che può essere considerata la prima fabbrica di tabacchi della penisola⁵. I monaci coltivavano direttamente gran parte dei terreni inizialmente con l'aiuto di pochi braccianti; il successivo sviluppo delle coltivazioni e l'impiego di manodopera esterna all'Abbazia sempre crescente

⁴ Tra il Seicento e l'Ottocento la provincia della Marca (in larga parte corrispondente agli odierni confini amministrativi della regione Marche) garantiva circa l'80% della produzione annua di frumento dell'intero Stato Pontificio. Per maggiori dettagli si veda Riccardo Ceccarelli, *Grano e Pane nella tradizione della Marca di Ancona*, Confederazione Italiana Agricoltori, Ancona 1999.

⁵ Il mulino era alimentato grazie a una forza motrice a buon mercato generata

dall'acqua del canale, parallelo al corso dell'Esito, impiegato inizialmente solo per l'irrigazione dei campi. Sempre a Chiaravalle, a poche centinaia di metri dalla manifattura, sorgeva anche una cartiera, tipologia di opificio presente con una certa frequenza nel territorio marchigiano proprio per l'ampia possibilità di sfruttare l'energia idraulica. Per maggiori approfondimenti si rimanda a Cappelletti, *Dalla Abbazia alla Manifattura...*, cit., pp. 147-161.



Chiaravalle (Ancona). Dormitorio bambini (1939; Archivio Storico - Amministrazione Autonoma Monopoli di Stato Roma, foto n. 1831).
Chiaravalle (Ancona). Distruzioni belliche (1945; Archivio Storico - Amministrazione Autonoma Monopoli di Stato Roma, foto n. 1989).

comportò un progressivo ingrandimento della città anche a seguito dell'impulso della politica fiscale data da Pio VI (1717-1799) che permise lo sviluppo nel centro di un ricco mercato (che ancora oggi a Chiaravalle si tiene ogni settimana nella giornata di venerdì). Alla confisca dei beni della chiesa sotto il dominio napoleonico non ha fatto seguito, dopo il 1815, la restituzione della manifattura alle proprietà del Papa ma bensì venne mantenuto il diritto di proprietà a favore di Eugenio di Beauharnais (1781-1824)⁶.

Dopo una serie di passaggi di proprietà, solo all'inizio del XX secolo i terreni coltivati e i locali per la conservazione e le lavorazioni del tabacco dell'ex abbazia vennero acquisiti dal Ministero delle Finanze e quindi entrano a far parte della Direzione Generale delle Privative creata nel 1893. Dal 1884 lo Stato gestiva in maniera diretta il monopolio del tabacco subentrando in toto ai privati, e, dopo l'attività svolta dalla Direzione Generale delle Privative,

dal 1927 è l'Amministrazione Autonoma dei Monopoli di Stato che si occupa della produzione e della vendita di una serie di prodotti tra i quali il tabacco, il sale, il chinino, le cartine di sigarette, fiammiferi e pietrine focaie⁷. All'inizio del secolo scorso erano attive sul territorio nazionale diciassette stabilimenti del Monopolo ma nel giro di pochi anni le Manifatture crebbero di numero e di consistenza: alla fine degli anni trenta in Italia erano attive ventitré diverse sedi. La Seconda guerra mondiale ha compromesso molte delle strutture produttive, ma una pronta opera di ricostruzione ha consentito di far vivere all'azienda pubblica il periodo più florido della sua storia probabilmente nel secondo dopoguerra tra gli anni cinquanta e sessanta⁸. A Chiaravalle l'azienda registra in quegli anni quasi 3.000 dipendenti tra cui sigaraie provenienti dalle Manifatture di Fiume e Zara, città facenti parte delle regioni dell'Istria e della Dalmazia che l'Italia dovette cedere alla ex Jugoslavia come risarcimento di guerra al termine del secondo conflitto mondiale. Inoltre facevano riferimento alla Manifattura di Chiaravalle altre strutture edilizie ubicate in altre città marchigiane: ad Ancona, nell'ex Lazzaretto progettato nella prima metà del Settecento da Luigi Vanvitelli (1700-1773), c'era il deposito più importante dove l'umidità degli ampi spazi costruiti direttamente sul mare era ideale per la conservazione e la maturazione delle foglie di tabacco. Un secondo deposito, meno importante dal punto di vista della paternità architettonica, venne invece costruito poco fuori la città di Macerata in prossimità dei terreni più produttivi sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo per una serie di peculiari condizioni pedo-climatiche locali.

A partire dagli anni settanta un progressivo calo delle produzioni e la scelta di operare una larga dismissione del patrimonio pubblico ha portato alla cessione da parte del Ministero delle Finanze di tutte le manifatture, e per ultima proprio Chiaravalle ceduta nel 2004 alla British American Tobacco (BAT). Dal 2007 l'azienda è tornata in mani italiane grazie a una cordata di investitori che hanno dato vita alla Manifattura Italiana Tabacco (MIT) Spa e hanno acquistato la proprietà e gestiscono oggi l'azienda.

A Chiaravalle i locali della manifattura vennero concentrati in prossimità di un canale artificiale necessario al funzionamento del mulino per la macinazione delle foglie di tabacco. L'edificio era localizzato a circa un chilometro di distanza dal piccolo centro abitato e dalla storica Abbazia cistercense sulla strada Clementina che da Jesi conduceva ad Ancona. L'attività produttiva diede un notevole impulso alla crescita della città che da poche centinaia di abitanti nella seconda metà del Settecento passò ad una popolazione accertata di circa mille unità agli inizi dell'Ottocento. Nella seconda metà dell'Ottocento uno dei primi provvedimenti che furono presi congiuntamente dai dirigenti della Manifattura e dalle operaie fu quello di realizzare un viale alberato di collegamento tra la città, che cresceva sempre più, e il presidio produttivo. Sul finire del XIX secolo le maestranze impegnate nella Manifattura chiaravallese erano circa settecento, seicento delle quali donne. Tutte le fasi della lavorazione erano infatti esercitate fondamentalmente da manodopera femminile, retribuita a cottimo e agli inizi del Novecento in tutti gli stabilimenti dislocati nella penisola, le donne rappresentavano mediamente circa il 90% dell'organico⁹.

⁶ A Chiaravalle si produceva il tabacco Sun di Spagna, il toscano e la scaglietta rossa per pipa. Oltre alla produzione di sigari e di tabacco da fiuto, dal 1873 inizia la produzione manuale di sigarette e dal 1922 viene avviata la produzione di Macedonia e dei sigaretti Roma.

⁷ Si veda in proposito Paolo Cova, *L'industria italiana del tabacco: il Monopolo di Stato*, in «Il tabacco» n. 584, 1948, p. 67.

⁸ Si stima che circa il 50% degli immobili di proprietà della Manifattura venne di-

strutto o largamente compromesso nel corso dei cinque anni di guerra. Gli edifici che componevano la Manifattura di Chiaravalle, unico esempio in Italia, vennero fatti saltare in aria con il tritolo nel giugno del 1944 dai tedeschi in ritirata. Per alcuni anni, fino a quando nel 1946 non riprese l'attività nei primi edifici ristrutturati o costruiti ex novo da Pier Luigi Nervi, la produzione venne trasferita a Pesaro.

⁹ I dirigenti della Manifattura di Chiaravalle scelsero per la tipologia di prodotti e per garantire una qualità maggiore un'attività lavorativa basata principalmente sul

Chiaravalle cresce costantemente ma nel Settecento ma non è ancora una comunità indipendente; la spinta verso la sospirata autodeterminazione che avrebbe fatto uscire il territorio da un clima politico e amministrativo di fatto ancora medievale, si deve all'onda lunga delle invasioni napoleoniche. A cominciare dal trattato di Tolentino del 19 febbraio 1797 firmato da Pio VI e Napoleone Bonaparte (1769-1821) e da successivi eventi che accadono a Roma, si arriva di fatto all'occupazione dell'intero stato pontificio da parte dell'esercito francese. La costituzione allora in vigore nel paese d'oltralpe prevedeva la suddivisione del territorio in una serie di amministrazioni locali di tipo piramidale con alla base i Comuni.

Le Marche vengono organizzate in tre dipartimenti: Metauro, che comprendeva le zone dell'attuale provincia di Pesaro-Urbino e gran parte della provincia di Ancona, Musone con i possedimenti dell'attuale provincia di Macerata e infine il dipartimento Tronto nella zona sud della regione nella storica area del Piceno. Soprattutto per Chiaravalle si obbligava alla formazione di un Comune retto da un Sindaco e allo stesso tempo si dava atto all'allontanamento di tutti i monaci presenti nell'Abbazia. Seguirono anni di confusione, diretta conseguenza delle alterne fortune napoleoniche in Europa: solo dal 1808, con l'annessione delle Marche al Regno d'Italia voluto dallo stesso Bonaparte, e l'applicazione della Costituzione di Lione, le regioni vengono divise in Dipartimenti, a loro volta formati da più Distretti divisibili in Cantoni e infine in Comuni divisi in tre classi in funzione del numero di abitanti¹⁰. Il comune di terza classe (ossia con meno di 3.000 abitanti) di Chiaravalle è dunque nato dal punto di vista amministrativo da poco più di due secoli ma è con la manifattura che l'Abbazia si trasforma in una città vera e propria grazie all'afflusso di lavoratori che si insediano nelle vie che coronano l'edificio religioso.

Il viale alberato, la cui realizzazione venne finanziata sia dalla dirigenza che dalle stesse operaie, venne realizzato a partire dal 1868 dopo che il Consiglio Comunale ne ha approvato al costruzione il 12 marzo di quell'anno; oggi è noto come viale Marconi e per gran parte risulta compreso nel tessuto urbano della città¹¹. A differenza di molti altri esempi di *company town* qui il primo provvedimento dell'azienda a favore della città non era volto alla realizzazione di un edificio o di una serie di edifici a supporto dei lavoratori, ma bensì di un vero e proprio piano di sviluppo urbano che avrebbe guidato negli anni lo schema di sviluppo della città.

Questa modalità di azione ebbe gli onori delle cronache tanto che il viale delle Sigaraie venne pubblicato e trattato da autorevoli referenti sulla stampa nazionale. L'ammirato ma non identificato corrispondente riporta su «Il Giornale d'Italia», uno dei più importanti quotidiani della prima metà del Novecento, edito a Roma a partire dal 1901, un interessante articolo sul progetto urbano realizzato a Chiaravalle e tra parole piene di enfasi si può leggere: «[...] il più importante e gigantesco Viale della provincia

e forse della Regione intera: il viale delle sigaraie di Chiaravalle. Sono trecento platani che ho voluto contare ad uno ad uno, quasi accarezzandoli, lungo il chilometro che separa il centro della manifattura e forse all'inizio erano quattrocento, quando il viale giungeva addirittura al palazzo del Comune, non molti decenni orsono. Sono trecentisti giganti dai poderosi tronchi verdi, qua e là maculati di bianco: dalle cime vastissime e palmate da milioni di foglie a tre-cinque lobi, che nell'alto si congiungono a formare una volta verde, quasi la navata immensa di un'immensa cattedrale, quattro volte almeno sarebbe qui contenuto, nella sua lunghezza, San Pietro, il massimo tempio della cristianità. Il bosco che manca di ampiezza, qui si avverte in profondità e il confronto del tempio non disdice, nella imponente teoria di tronchi, colonne vive di una vivente architettura»¹².

Altra citazione particolarmente degna è quella che fa il noto giornalista e scrittore Guido Piovene (1907-1974), che nel 1957 scrive: «Nella stessa valle dell'Esito, ma verso il mare, sorge il grande tabacchificio di Chiaravalle accanto ad un'abbazia cistercense. Si scopre spesso, in queste industrie qualche piccolo anacronismo, che pure resta funzionale. Il tabacchificio nacque da una bottega artigiana di quei monaci agricoltori, che due secoli fa si misero a fabbricare il tabacco da fiuto, produzione raffinatissima, perché tra essiccazione, profanazione e altri processi ogni pizzico di tabacco richiede anni di lavoro prima di essere smerciato. Lo strano è che il tabacco da fiuto continua ad uscire da Chiaravalle insieme con le sigarette, in quantità notevole, quasi settecento chili mensili. Del resto quello del tabacco da fiuto è un vizio, ormai quasi clandestino, ma non scomparso. Me ne sono reso convinto specialmente viaggiando nell'Italia meridionale»¹³.

Una particolarità da sottolineare quando si parla di Manifattura tabacchi è quella che molte delle lavorazioni, come accennato precedentemente, veniva fatta da donne. Le sigaraie erano ritenute più abili e quindi più produttive per l'azienda nella preparazione dei sigari. In anni in cui l'emancipazione femminile e le problematiche connesse al lavoro delle donne erano ancora lontani dall'essere affrontati, furono introdotti una serie di provvedimenti ed agevolazioni da parte dell'azienda volti a coadiuvare l'impiego delle operaie. Quello in manifattura era un posto di lavoro molto ambito in quando in tempi di miseria e di generale difficoltà quale è fu l'Ottocento e la prima metà del Novecento, molte operaie potevano contare su uno stipendio fisso che pochi altri tipi di lavori garantivano. Peraltro in una regione conservatrice e di fatto provinciale come le Marche le donne, normalmente destinate ai lavori domestici e di campagna vista la natura prettamente agricola della regione, se riuscivano ad essere assunta garantivano alla famiglia un lauto stipendio praticamente fisso. Questo aspetto si scontrava con la realtà di un lavoro molto duro e difficoltoso che fino alla prima metà del Novecento sottoponeva le lavoratrici a notevoli stress fisici e sanitari di cui per molto tempo si è sottovalutata la gravità¹⁴.

lavoro manuale che escludeva il processo di processo di meccanizzazione che stava, pur lentamente, caratterizzando la produzione delle altre manifatture. Solo dopo al Prima guerra mondiale con la produzione meccanizzata delle sigarette si iniziò un rapido processo di industrializzazione che in breve tempo colmò il gap con altre Manifatture della penisola, rendendo lo stabilimento produttivo di Chiaravalle certamente tra le attività più importanti della provincia anconetana. In quel momento i dipendenti erano 1137 dei quali 1075 donne. Per maggiori approfondimenti si rimanda a: Massimo F. Frittelli, *La fabbrica degli starnuti e delle bronchiti. Quella sigaretta dalla Crimea alla "Manifattura" più di 1100 dipendenti*, in «Voce della Vallesina», n. 3, 30 gennaio 2005.

¹⁰ Sulle vicende che hanno segnato la travagliata autonomia amministrativa di Chiaravalle si rimanda a Carlo Vernelli, *1808. Nascita di un Comune. Chiaravalle dalla feudalità pontificia all'autonomia napoleonica*, l'Orecchio di Van Gogh,

Chiaravalle 2008; Luca Garbini, Amoreno Martellini e Giorgio Pedrocchi, *Storia di una diversità: Chiaravalle tra Settecento e Novecento*, l'Orecchio di Van Gogh, Chiaravalle 2000.

¹¹ La somma versata dal personale della Manifattura ammontava 9.483,60 lire, pari a circa un terzo del valore dell'intera opera. Si veda in proposito: *La manifattura tabacchi di Chiaravalle*, Monopoli di Stato, Roma 1959.

¹² «Il Giornale d'Italia», 21 luglio 1942.

¹³ Guido Piovene, *Viaggio in Italia*, Arnoldo Mondadori Editore, Milano 1957, p. 402.

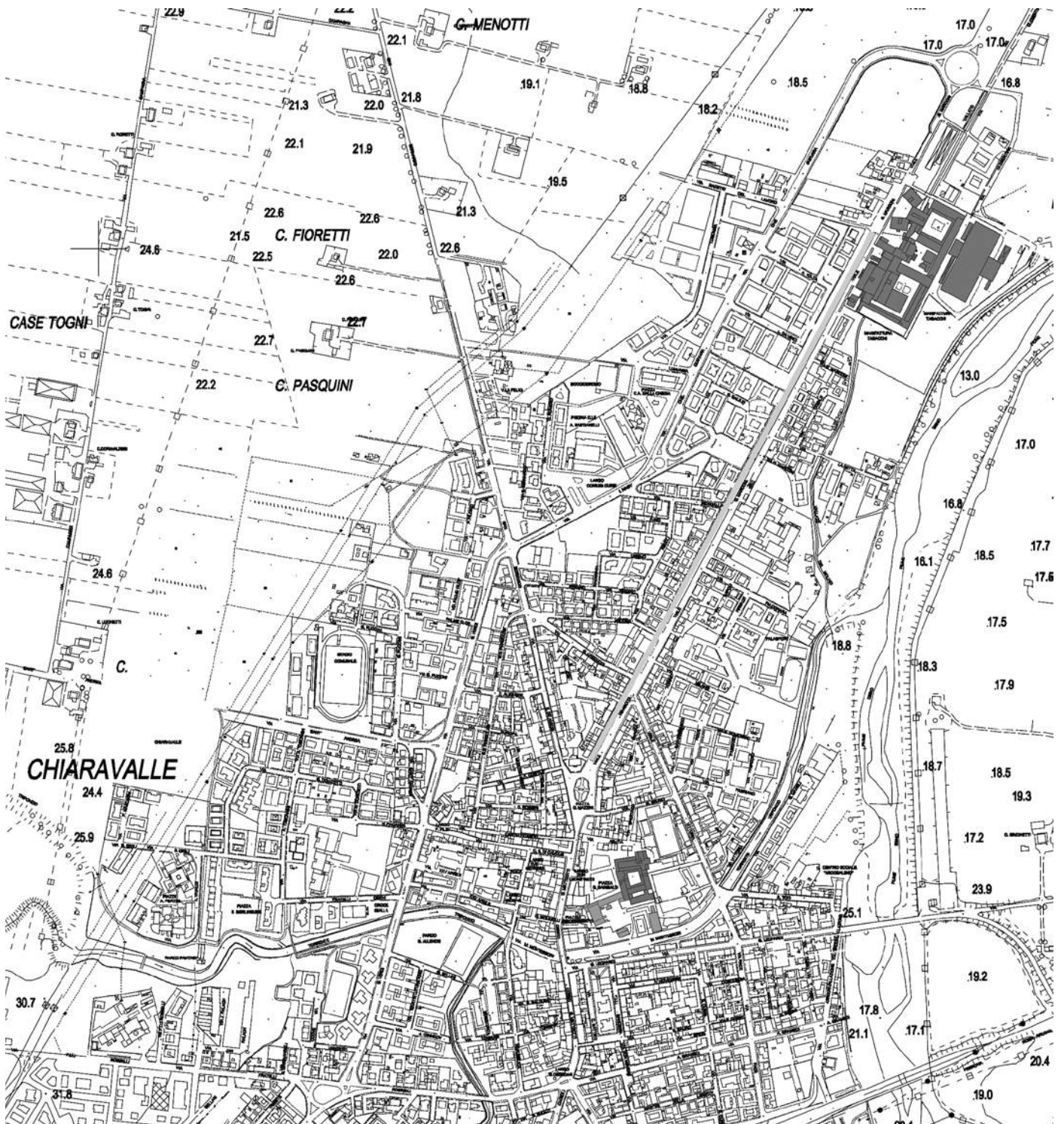
¹⁴ In merito a questo aspetto si rimanda a Francesco Chiapparino, *Le sigaraie di Chiaravalle tra tardo Ottocento e periodo giolittiano*, in «Proposte e ricerche. Economia e società nella storia dell'Italia centrale», n. 50, 2003, pp. 230-252.



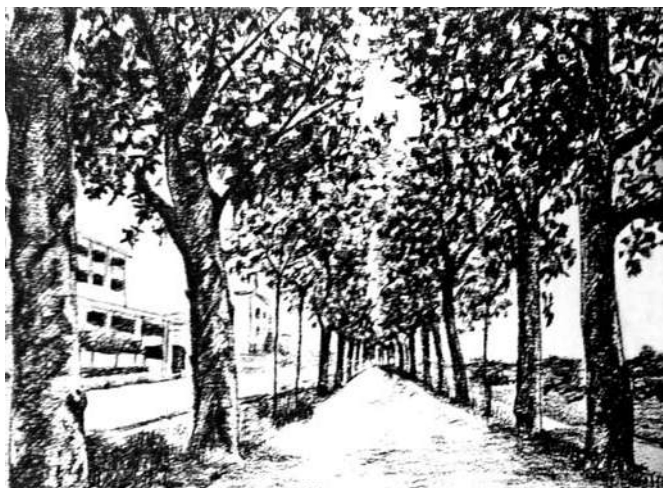
Chiaravalle (Ancona). Ingresso alla Manifattura (anni cinquanta; Archivio Storico - Amministrazione Autonoma Monopoli di Stato Roma foto n. A0304)

Una legge del 1902 stabiliva, per gli impianti industriali pubblici, la presenza in stabilimento delle sale di allattamento che però tardarono ad essere realizzate di almeno un ventennio rispetto alla data della legge. Questi presidi di supporto al lavoro femminile erano utili non solo all'industriale ma anche per le stesse madri che guidate da personale infermieristico apprendevano i moderni criteri di igiene nella cura del neonato. Una delle prime sale di allattamento ad essere realizzate sul territorio italiano è quella della Manifattura di Milano datata 1909. Dagli anni venti del Novecento si crearono dunque i presupposti per una serie di accortezze e provvedimenti da parte della direzione dei Monopoli volte a supportare il lavoro di tutti gli operai e in particolare di quelle ben più preziose di sesso femminile. Per quest'ultime venne creato un servizio di asilo nido. Le madri, durante le otto ore di lavoro in manifattura, potevano lasciare fino a cento bambini già a partire dai quaranta giorni di età affidandoli a tutrici presenti in numero minimo di cinque per ogni bambino. L'asilo d'infanzia di Chiaravalle viene costruito nel 1934 in prossimità dei locali della Manifattura; si tratta di un edificio catechizzato da due volumi uniti segnati da un linguaggio marcatamente razionalista. Una copertura orizzontale segna infatti sia la parte delle scale e dell'ingresso, che le sale di maternità vere e proprie caratterizzate da aperture più sobrie e convenzionali che permetterò una più efficace gradazione dell'illuminazione degli spazi interni.

Nel centro della città invece, in stratta adiacenza alla storica abbazia, l'azienda manifatturiera ha realizzato nel corso degli anni edifici per il dopolavoro o comunque per lo svago non solo per i dipendenti ma di fatto per l'intera comunità. Si tratta di quella che ancora oggi è conosciuta come ex area CRAL che si affaccia per gran parte sull'attuale piazza Garibaldi andando a completare la piazza. Gli edifici comprendono una vasta area su due piani per il dopolavoro e lo svago dei lavoratori della manifattura, un teatro al coperto, una struttura di supporto per il cinema all'aperto all'interno del quale era inserito un piccolo ristorante e infine, la più recente tra tutte le costruzioni, un bocciodromo. Tutti questi edifici delimitano e definiscono un ulteriore spazio quasi completamente chiuso che costituisce quasi una nuova piazza, meno efficace dal punto di vista compositivo, ma con la già citata piazza Garibaldi e il chiostro dell'abbazia costituisce una sequenza di spazi conclusi molto significativa. Tutti questi edifici non fanno riferimento a un progettista di spicco ma son stati pensati e realizzati da tecnici interni alla Manifattura e tecnici della locale amministrazione in quanto gli edifici costituivano un bene di proprietà della società ma comunque aperti e utilizzabili da tutti i cittadini chiaravallese. Non si tratta di edifici caratterizzati da una qualità estetica apprezzabile ma di complessi puramente utilitaristici e funzionalisti tanto è vero che la struttura che ospiterà dal 1944 il cinema venne



Planimetria attuale di Chiaravalle con dislocazione della Manifattura, del viale delle sigaraie, dell'Abbazia e dell'ex CRAL (immagine elaborata da Giovanni Bellucci su planimetria del PRG messa a disposizione dal Comune di Chiaravalle).



Chiaravalle (Ancona). Prospettiva del viale delle sigaraie (da «Il giornale d'Italia», 21 luglio 1942).

inizialmente costruita per essere utilizzata come deposito delle botti di tabacco¹⁵.

Infine, elemento comune a tutte le Manifatture d'Italia riunite era la disponibilità di poter usufruire di strutture per le vacanze da parte degli operai e degli impiegati con le rispettive famiglie. La colonia marina di Cervia utilizzata dai figli dei dipendenti era forse l'impianto di maggior spicco. Si trattava di un grandioso edificio razionalista in calcestruzzo armato progettata dall'architetto Eugenio Giacomo Faludi (1896-1981) nel 1938 e realizzata nel 1939 per la ditta Montecatini¹⁶. Anticipato da un arco d'ingresso, sul modello di quello del concorso per il quartiere EUR a Roma vinto da Adalberto Libera (1903-1963), l'edificio era in grado di ospitare fino a 1.500 ragazzi più 100 persone di servizio e disponeva di una torre alta 55 metri la cui sommità di raggiungeva per mezzo di rampe inclinate. Questo particolare architettonico permetteva lo svolgimento e la valutazione delle prove di resistenza fisica dei giovani balilla da parte degli addestratori. La torre non sarà però utilizzata dai bagnanti della manifattura in quanto nel 1944 la struttura venne demolita fino all'altezza della restante parte della colonia perché costituiva un potenziale punto di osservazione strategico per gli alleati che potevano dunque utilizzare l'edificio a scopi bellici. Dal 1947 l'edificio viene acquistato dai Monopoli di Stato e ha continuato a svolgere la sua funzione fino al 1998. La Manifattura disponeva anche di due colonie montane agli estremi geografici d'Italia: una a Camigliatello Silano, in provincia di Cosenza, e una seconda in Trentino nel piccolo centro di Coredò dove alcuni complessi abitativi circondavano un edificio in stile liberty sempre di proprietà della Manifattura¹⁷.

Diversi gli elementi peculiari che contraddistinguono il caso della *company town* di Chiaravalle. Primo fra tutti l'assenza di un proget-

tista di riferimento chiamato dall'azienda a lavorare alla costruzione degli edifici. Trattandosi di un processo di urbanizzazione che si è lentamente sviluppato in un arco temporale di oltre due secoli, sono mutati nel tempo sia i dirigenti (o committenti) e ovviamente anche i tecnici coinvolti nella progettazione. In secondo luogo uno degli elementi peculiari dell'investimento dell'azienda a favore della comunità è costituito dal viale di collegamento tra impianto di lavorazione e centro urbano. Il viale, come già specificato, è realizzato in un periodo storico dove la disciplina pianificatoria svolta da tecnici di variegata formazione ed estrazione si era poco più che affacciata nel panorama nazionale. Infatti, mentre la pianificazione urbana aveva già assunto dalla metà dell'Ottocento un certo spessore in quei paesi dove più forti sono stati gli effetti della rivoluzione industriale, in età contemporanea nella penisola l'urbanistica, come sarà chiamata la disciplina nel Novecento, era una questione ancora lontana dall'essere tema di approfondimento o comunque di applicazione da parte dei liberi professionisti. Nell'Italia post-unitaria si stavano ponendo mano proprio in quegli anni ai piani di sviluppo urbano delle città a seguito dell'entrata in vigore della Legge n. 2359 del 25 giugno 1865 e forse casualmente fra i primi piani delle città del Regno ad essere approvati figura quello della vicina Ancona.

Ulteriore elemento di particolarità del caso in esame è la capacità di assorbire da parte dell'azienda di una classe di lavoratori che trovava impiego in pochi altri settori produttivi industriali. Con la lavorazione del tabacco le donne ottennero un ruolo stabile e importante nel mercato del lavoro quando altre colleghe lavoratrici in tutto il corso del Novecento furono protagoniste di dure lotte per vedersi riconosciuti diritti garantiti per la prima volta proprio nelle Manifatture tabacchi come le prime forme di asili nido aziendale e la pausa dedicata all'allattamento. Nel secondo dopoguerra in certe zone d'Italia una discreta percentuale della società italiana era interamente costruita intorno alla cultura del tabacco; in particolare in alcune aree del Mezzogiorno, come il Salento, le Manifatture rappresentavano quello che certi distretti industriali rappresentavano per le aree più ricche a nord del paese¹⁸.

La grave crisi dell'industria delle Manifatture iniziata negli anni settanta ha colpito anche Chiaravalle, ultima sede dell'azienda del trattamento del tabacco statale ad essere ceduto a una società privata. La mancanza di un sicuro posto di lavoro per una buona fetta di abitanti ha innescato un processo di declino che ha coinvolto aspetti sia di natura economica che sociale. Le proprietà immobiliari a questo punto sono state oggetto di una scissione: tutti i locali dell'ex CRAL (teatro, dopolavoro, cinema all'aperto, ecc.) sono stati venduti ad una immobiliare che ha ceduto a sua volta una parte degli spazi al Comune di Chiaravalle. Si tratta degli spazi più vicini all'Abbazia organizzati nel volume su due piani che concorre alla determinazione di piazza Giuseppe Garibaldi e la separa dal cortile sud che prima ospitava il vasta superficie per il teatro all'aperto. Gli spazi interni del volume che divide a nord la piazza pubblica dal cortile privato a sud sono utilizzati solo parzialmente al piano terra come luoghi di aggregazione e in cui vengono svolte attività culturali

¹⁵ Si veda in proposito: *Esino mare: materiale ed immagine per la conoscenza di un territorio*, s.l. 1990; Luca Garbini e Amoreno Martellini, *Un paese di carta: fonti per una storia di Chiaravalle nella prima metà del Novecento*, L'orecchio di Van Gogh, Chiaravalle 2004; *Chiaravalle, le sigaraie e la Manifattura: il tabacco e la Manifattura all'origine dello sviluppo socio-culturale della donna nella Vallesina del primo Novecento*, Comune di Chiaravalle, Roma 2005; *250 anni di manifatture tabacchi a Chiaravalle: 1759-2009*, La Pieve Poligrafica, Chiaravalle 2009.

¹⁶ Nato a Budapest come Floh Jakab, il giovane Faludi si trasferisce a Roma dove nel 1927 si laurea alla Scuola di architettura prendendo parte a tutte le iniziative dei giovani architetti razionalisti. Nel 1939 in seguito all'emanazione delle leggi razziali si sposta per prima in Inghilterra e poi in Canada paese dove Faludi è considerato il padre dell'urbanistica moderna. Per maggiori approfondimenti si

rimanda a Richard Hill, *Faludi Eugenio Giacomo*, in *Dizionario dell'Architettura del XX secolo*, Istituto della Enciclopedia Italiana, Roma 2003, p. 728.

¹⁷ L'edificio è meglio noto in zona come villa Giannantoni, realizzata nei primi anni del Novecento, è caratterizzata da una soluzione formale più vicina a quella di un castello che di una villa, con quattro svettanti torrette d'angolo e una quinta più tozza e bassa che segna l'ingresso posto centralmente al lato esposto a sud della pianta quadrangolare.

¹⁸ Per questi e altri dati sulla storia delle manifatture si rimanda al seguente riferimento bibliografico: Luca Garbini, *L'industria del tabacco in Italia*, in Patrizia Chierici, Renato Covino e Francesco Pernice, a cura di, *Le fabbriche del tabacco in Italia: dalle manifatture al patrimonio*, CELID, Torino 2012, pp. 17-38.

di varia natura, mentre il primo piano è completamente inutilizzato e mostra già un'avanzato stato di degrado dato dal non uso.

Lo spazio industriale vero e proprio acquisito dalla MIT sta vivendo una difficile e allo stesso tempo stimolante fase di ricerca e di sperimentazione del processo produttivo a cavallo tra ricerca di una automazione del processo produttivo sempre più marcata e la ricerca costante di una qualità dei prodotti tipica dei tempi passati, quasi artigianale. Occorre sottolineare che a seguito dell'espansione di Chiaravalle avvenuta negli ultimi decenni, ora l'area produttiva dalla Manifattura è praticamente inglobata nella periferia della città e il viale delle sigaraie si è trasformato in un'arteria urbana di scorrimento molto trafficata. Viceversa al chiuso della zona produttiva della Manifattura molti degli spazi un tempo caratterizzati dal fermento delle sigaraie e di altri operatori oggi sono tristemente inutilizzati. Ciò è dovuto ad un ridimensionamento del carico produttivo che nel corso degli anni è andato sempre diminuendo e allo stesso tempo alla crescente produttività delle macchine che con pochi operatori riesce a garantire una quantità di prodotto fino qualche decennio fa impensabile concentrata in uno spazio molto minore di quello a disposizione¹⁹. In qualche modo è la stessa condizione di triste isolamento e non utilizzo la sta vivendo anche l'area centrale posta a ridosso dell'Abbazia. Il grande spazio vuoto dell'ex teatro all'aperto come anche il cinema-teatro chiuso sono inutilizzati da un decennio e di fatto rappresentano una risorsa mancata per la città che necessiterebbe di spazi che sono ancora ricordati dagli abitanti di Chiaravalle che hanno almeno trenta anni di età. La sfida che la cittadinanza che sta attivamente cercando è quella di superare questo stato di ampassa che da circa un decennio sta drammaticamente bloccando lo sviluppo e la vivibilità di un nodo cruciale del centro cittadino.

In conclusione di questo saggio è opportuno sperare in una felice conclusione della vicenda storica che da quasi tre secoli in-

fluenza la vita della città di Chiaravalle. Forse è inutile ricordare come il mancato utilizzo di spazi nevralgici e così centrali nella geografia e nella storia della comunità rappresentano un pericolo e uno spreco il cui valore è qui inutile sottolineare. Bisogna evidenziare invece come la comunità tutta sente da vicino lo stato di crisi ed abbandono che caratterizza sia gli spazi urbani limitrofi all'Abbazia e l'enorme aggregato industriale in viale Marconi. Vista la grande quantità di lavoratori che operavano a vario titolo per la Manifattura fino agli anni ottanta, ancora oggi nella gran parte delle famiglie di Chiaravalle c'è almeno una persona che vi ha lavorato e che conserva vivo il ricordo e la memoria di quel periodo. Ed proprio sulla forza di volontà dei cittadini che forse risiede l'ultima speranza per svolta decisiva verso lo sblocco della complessa situazione qui delineata. Quando la memoria storica degli ultimi lavoratori scomparirà non si potrà più, o quanto meno con difficoltà maggiori rispetto ad oggi, far leva sul lato emotivo che in qualche modo caratterizza il problema del recupero o del riconoscere una valenza storica a certi luoghi o a certe storie marginali come quella delle sigaraie di Chiaravalle.

Negli ultimi anni ci sono state una serie di iniziative volte a riqualificare questi spazi e sul forte contributo dei privati cittadini bisognerà con tutta probabilità far conto piuttosto che su un'unica inerte classe politica e dirigenziale locale che lamenta una cronica mancanza di fondi che rende impossibile una qualsiasi svolta decisiva per le sorti della ex Manifattura. Sull'esempio coraggioso tentato e portato avanti con successo da tante realtà simili come le ex Manifatture di Rovereto, Bologna o Torino stanno i riferimenti giusti che possono essere portati a conoscenza ai cittadini di Chiaravalle. Da qui forse si troverebbe la spinta decisiva e la scintilla scatenante necessaria a ribaltare le sorti di una situazione che minaccia invece un lungo periodo di stasi e che difficilmente potrà essere rimessa in moto dopo anni di silenzio e abbandono.

¹⁹ Nel 2009 in occasione dei 250 anni dell'attività della Manifattura di Chiaravalle venne organizzata una giornata di apertura straordinaria di molti dei locali al pubblico che ottenne uno straordinario successo di visitatori e importanti riscontri sulla stampa locale che lodò la bontà dell'iniziativa. In quell'occasione venne

anche dato alle stampe un ricco catalogo con immagini e informazioni storiche a cui si rimanda al già citato: *250 anni di manifattura tabacchi a Chiaravalle*, La Pieva Poligrafica, Chiaravalle 2009. *Guida al territorio della Comunità Montana. Val di Bisenzio e Montemurlo alto*, Graphic Promotion, Firenze 1994, p. 163.

Committenza e progetto nella concezione dei villaggi operai. Terni e il Villaggio Matteotti, 1969-1975

Franco Mancuso

ABSTRACT

CLIENT AND PROJECT IN THE DESIGN OF WORKERS' VILLAGES.
TERNI AND THE MATTEOTTI VILLAGE, 1969-1975

In 1969 the Terni Company entrusts the architect Giancarlo De Carlo for the preliminary study of a settlement for their workers to be realized in the area in which (between 1939 and 1946) a former working-class suburb was built.

The project took shape through an intense experience of participation, with the active presence of the workers, the trade unions and the factory and neighborhood committees: they compare with the design team the best social housing projects done in other countries, and evaluate the design alternatives proposed.

The experience of Matteotti Village, although not fully completed, allows to compare both the reasons that lead the Terni to replace the "rurality" of the previous village with the "urbanity" of the new project, both the perception that future inhabitants had about their housing reality and the expectations for the new settlement; finally, the confidence of the architect in a design work developed with the inhabitants.

CODICI ERC

SH02.10 Land use and regional planning
SH05.06 History of art and architecture, arts-based research
SH05.08 Cultural studies, cultural identities and memories, cultural heritage
SH06.11 Social and economic history

PAROLE CHIAVE | KEYWORDS

partecipazione, villaggio operaio, Giancarlo De Carlo, Terni, Villaggio Matteotti
participation, workers' village, Giancarlo De Carlo, Terni, Matteotti village

Franco Mancuso, architetto, è nato a Venezia nel 1937, dove vive e lavora. Professore ordinario di Progettazione Urbanistica presso lo IUAV di Venezia fino al 2012, docente al Master Erasmus Mundus TPTI - *Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie* e al Master in *Conservazione, Gestione e Valorizzazione del Patrimonio Industriale* presso l'Università di Padova; Visiting professor presso la Kwame Ninsin University (Sanda/ Kobe, Japan - 2012 e 2014) e al CUJAE (L'Havana, Cuba - 2013); già vicepresidente nazionale di AIPAI, è membro del Consiglio Direttivo dell'ANCSA. Ha maturato una cospicua esperienza nel campo delle problematiche connesse alla valorizzazione delle testimonianze dell'Archeologia Industriale e al recupero delle strutture produttive dismesse. Ha pubblicato sull'argomento saggi, articoli e libri di vasta risonanza scientifica, e ha partecipato, con interventi e relazioni, a importanti seminari e convegni di studio, nazionali ed internazionali. È stato consulente scientifico della Regione Veneto per il censimento dei manufatti di Archeologia Industriale, per la quale ha curato la pubblicazione *Archeologia industriale nel Veneto*; ha curato per il Comune di Venezia le mostre *Venezia Città Industriale* e *"Portomarghera, le immagini, la storia"*. È stato responsabile per lo IUAV del progetto europeo FORCOPAR - *Projet Leonardo da Vinci Etude de faisabilité d'un programme d'enseignement à distance de formation continue des acteurs intervenant dans la récupération du patrimoine architectural à l'abandon des XIXe et XXe siècles*. È stato responsabile scientifico del gruppo di lavoro che ha redatto per la città di Monfalcone il programma espositivo del Museo della Cantieristica. Ha infine elaborato progetti connessi al recupero di aree e manufatti di cospicuo interesse archeologico industriale (a Schio, Santarcangelo di Romagna, Rovereto, Verona, Falconara Marittima).
mancusoeserena@gmail.com

Nel 1969 la Società Terni decideva di affidare all'architetto Giancarlo De Carlo l'incarico per lo studio preliminare di un nuovo insediamento abitativo per i propri dipendenti, da realizzare nell'area nella quale essa aveva costruito (fra il 1939 e il 1946) un precedente borgo operaio.

Il progetto prende corpo progressivamente attraverso un'intensa esperienza di partecipazione condotta dal progettista, che vede la presenza attiva degli operai cui l'insediamento sarebbe stato realizzato, dei sindacati e dei comitati di fabbrica e di quartiere. Il lavoro si sviluppa con il supporto di un'equipe interdisciplinare composta, oltre che dal progettista e dai suoi collaboratori, da un architetto nominato dalla società da un sociologo. I futuri destinatari del villaggio sono invitati a parteciparvi, discutendo in più occasioni con l'equipe di progettazione; dapprima analizzando e confrontando, attraverso immagini e filmati, le realizzazioni di edilizia popolare condotte in altri paesi ritenute dal progettista fra le più appropriate rispetto al tema del villaggio da realizzare a Terni; e poi valutando il ventaglio delle alternative progettuali proposte da De Carlo per la configurazione dell'insediamento, fino alla definizione dell'assetto delle singole cellule abitative e del loro assemblaggio urbanistico.

L'esperienza del Villaggio Matteotti è quindi particolarmente interessante rispetto alle tematiche riguardanti i rapporti fra committenza e progetto nell'esperienza dei villaggi operai: essa ci consente di esaminare infatti la diversità della loro concezione, ripercorrendo le vicende di uno degli ultimi interventi realizzati in Italia. Il caso di Terni permette infatti di mettere a confronto:

- la percezione che la società Terni aveva del villaggio precedentemente realizzato, alla luce delle ragioni che la portano alla sostituzione della sua "ruralità" con l'"urbanità" della nuova soluzione;
- la percezione che i futuri abitanti del villaggio avevano della realtà abitativa precedente, e delle aspettative da loro riposte nel nuovo insediamento;
- la percezione del progettista relativamente all'obsolescenza delle pratiche progettuali nell'edilizia abitativa popolare, e la fiducia nelle esperienze condotte quando gli abitanti vengono messi nelle condizioni di assumere un ruolo decisionale attivo.

Il villaggio Matteotti sorge dunque sull'area di un precedente insediamento operaio, costruito dalla Terni su un terreno di sua proprietà ubicato ai margini sud orientali della città (a un chilometro e mezzo circa in linea d'area dal centro cittadino, e a uno dalle acciaierie). L'area è quella del villaggio chiamato allora Italo Balbo, un borgo "semirurale" pensato per ospitare un migliaio di abitanti, caratterizzato da una densità edilizia bassissima e da uno schema urbanistico ed edilizio elementare. Una griglia stradale assai scarna serve infatti una maglia di lotti regolari che seguono due modelli cronologicamente distinti: uno relativo al primo intervento, realizzato negli anni 1938-1942 con lotti più grandi che ospitano al centro edifici isolati con quattro abitazioni (su due piani), ciascuno dei quali dispone di un vasto appezzamento da destinare ad orto (mediamente di circa 400 metri quadrati); e uno relativo al secondo, realizzato nell'immediato dopoguerra con lotti più piccoli e con edifici allineati lungo piccole strade di penetrazione, di nuovo con quattro abitazioni ciascuno, ma con orti di minor estensione.

Il progetto del villaggio, del quale si era cominciato a parlare nel 1934, viene messo a punto nell'arco di due anni (il plastico viene presentato al Duce nel corso di una sua visita a Terni nel 1938, che ne apprezza l'atmosfera antiurbana), e i lavori cominciano all'inizio del 1940; nel 1941 sono pronte le prime 41 palazzine, con 164 alloggi. La superficie complessiva è di 20 ettari, e la densità territoriale non supera i 0,4 metri cubi per metro qua-



Il villaggio Italo Balbo in una planimetria della città di Terni (anni sessanta; da *Come nacque il Villaggio Matteotti*, in «Terni. Notiziario bimestrale aziendale della Società Terni», n. 10, 1970 e n. 17, 1973).

drato. I lotti sono 72, con altrettanti edifici che nel loro insieme ospitano 288 alloggi, e 1150 abitanti. Non vi sono servizi sociali, malgrado fossero stati previsti nel progetto d'insieme.

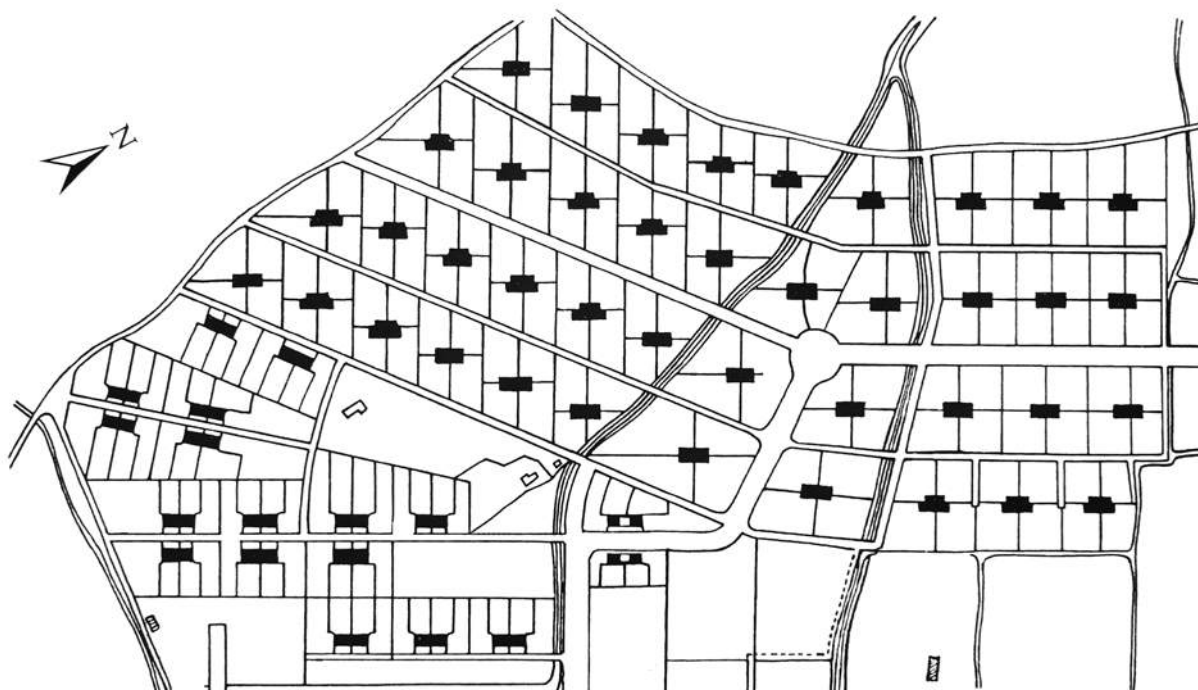
L'insediamento è dunque cospicuo, anche se sviluppato secondo un modello a bassissima densità, e viene realizzato in due fasi, come si è visto: una prima dal 1938 al 1942 con 164 appartamenti, e una seconda subito dopo la ripresa postbellica (dal 1945 al 1946). Gli edifici erano stati costruiti con tecniche elementari e modalità costruttive assai precarie, soprattutto quelli del secondo intervento realizzato con le pochissime risorse economiche a disposizione. Ma il villaggio Italo Balbo non è l'unico insediamento operaio realizzato dalla Terni. Nel 1930 l'azienda aveva costruito in posizione più periferica il villaggio di Nera Montoro, assai più piccolo del Balbo, con 16 case di abitazione e, in ragione della lontananza dalla città, una scuola con l'appartamento per l'insegnante, uno spaccio per i generi alimentari, la farmacia e i bagni pubblici¹.

I due villaggi facevano parte di un programma edilizio avviato a

partire dal 1927, in una città in forte crescita demografica caratterizzata da una massiccia presenza industriale; nella quale tuttavia non si era ancora posta fino ad allora la questione delle abitazioni per i sempre più numerosi operai delle manifatture, costretti dapprima a occupare tutti gli spazi disponibili nella città antica, con densità abitative altissime e condizioni di degrado elevatissime, e poi a costruire essi stessi abitazioni nelle aree esterne, con soluzioni precarie e mezzi poverissimi. In quell'anno la Terni stipula un accordo con il Comune, che concede all'azienda lo sfruttamento in esclusiva delle acque del Nera e del Velino, a fronte dell'impegno a realizzare 1500 vani da destinare agli operai. Occorre ricordare a questo punto che il programma edilizio della Terni non aveva disdegnato altre tipologie urbanistiche, diverse da quelle del villaggio e di stampo marcatamente urbano: come il cosiddetto "Grattacielo" (1935-1936), un edificio di 10 piani con 70 appartamenti destinato interamente a operai dell'azienda e, sempre negli stessi anni, il "Palazzo Rosa" di 6 piani con 50 appartamenti.

¹ Sulle vicende del Villaggio Matteotti vedi: *Come nacque il Villaggio Matteotti*, in «Terni. Notiziario bimestrale aziendale della Società Terni», n. 10, 1970 e n. 17, 1973; Silvia Bordini, *Villaggi operai a Terni. Due progetti di pianificazione degli alloggi tra città e territorio industriale in età giolittiana*, in *L'archeologia industriale*, numero monografico di «Ricerche di storia dell'arte», n. 7, 1979; Maria Grazia

Fioriti, *I due villaggi Matteotti*, in Renato Covino e Gino Papuli, a cura di, *Le acciaierie di Terni*, Electa/Editori Umbri Associati, Milano 1988; Renato Covino, *Case e villaggi operai in una città-fabbrica: Terni 1884-1975*, in «Ricerche storiche», n. 1, 2009.



Planimetria del villaggio Italo Balbo (da Maria Grazia Fioriti, *I due villaggi Matteotti*, in Renato Covino e Gino Papuli, a cura di, *Le acciaierie di Terni*, Electa - Editori Umbri Associati, Milano 1988).

Il villaggio, insieme agli insediamenti e ai servizi realizzati in città, è comunque da considerarsi come il rispetto di un impegno contrattuale fra l'azienda e il Comune, piuttosto che come un'iniziativa autonomamente assunta, anche se essa non manca di qualche intenzionalità culturale: l'ingegner Mario Magrini, responsabile del programma edilizio della Terni, visita negli anni immediatamente successivi all'accordo le iniziative più rilevanti condotte in Italia nel campo dei villaggi operai, a Torino, Milano, Crespi d'Adda, Rosignano Solvay, Monfalcone².

Alla fine degli anni sessanta la Terni avvia l'iniziativa del nuovo villaggio, decidendo come si è visto di realizzarlo sull'area del precedente Italo Balbo, nel frattempo ridenominato Villaggio Matteotti. Le motivazioni di questa scelta sono molteplici. Essenziale è la proprietà dell'area, ma anche, e soprattutto, il fatto che le condizioni urbanistiche sono cambiate: Terni è cresciuta nella direzione del villaggio, tanto che il PRG del 1960 lo ingloba nella propria zonizzazione residenziale, denominandolo insieme alle aree al contorno come "zona semi-intensiva", attribuendole una densità edilizia di 3 metri cubi per metro quadro (vuol dire che vi si sarebbe potuta realizzare una volumetria sette volte e mezzo superiore a quella esistente)³.

Secondo una prima stima generale effettuata dall'equipe di progettazione, il nuovo villaggio avrebbe potuto ospitare 1.366 nuclei familiari (oltre ai 283 residenti nel vecchio villaggio, vi si sarebbero potuti alloggiare in tal modo i 362 che avevano presentato alla Terni

domande per un alloggio fino ad allora rimaste inevase, e i 721 ospitati in case di proprietà della Terni ubicate nella città che aspiravano ad ottenere una casa "a riscatto"). Si era immaginato che per realizzare l'operazione gli abitanti degli edifici esistenti destinati all'abbattimento sarebbero stati ospitati in alloggi "transitori", e poi in quelli del nuovo villaggio. E si era deciso che l'intervento, da attuarsi in ogni caso in più fasi, sarebbe partito utilizzando la parte del vecchio non edificata, più una porzione occupata da sei palazzine abbattute per l'occasione.

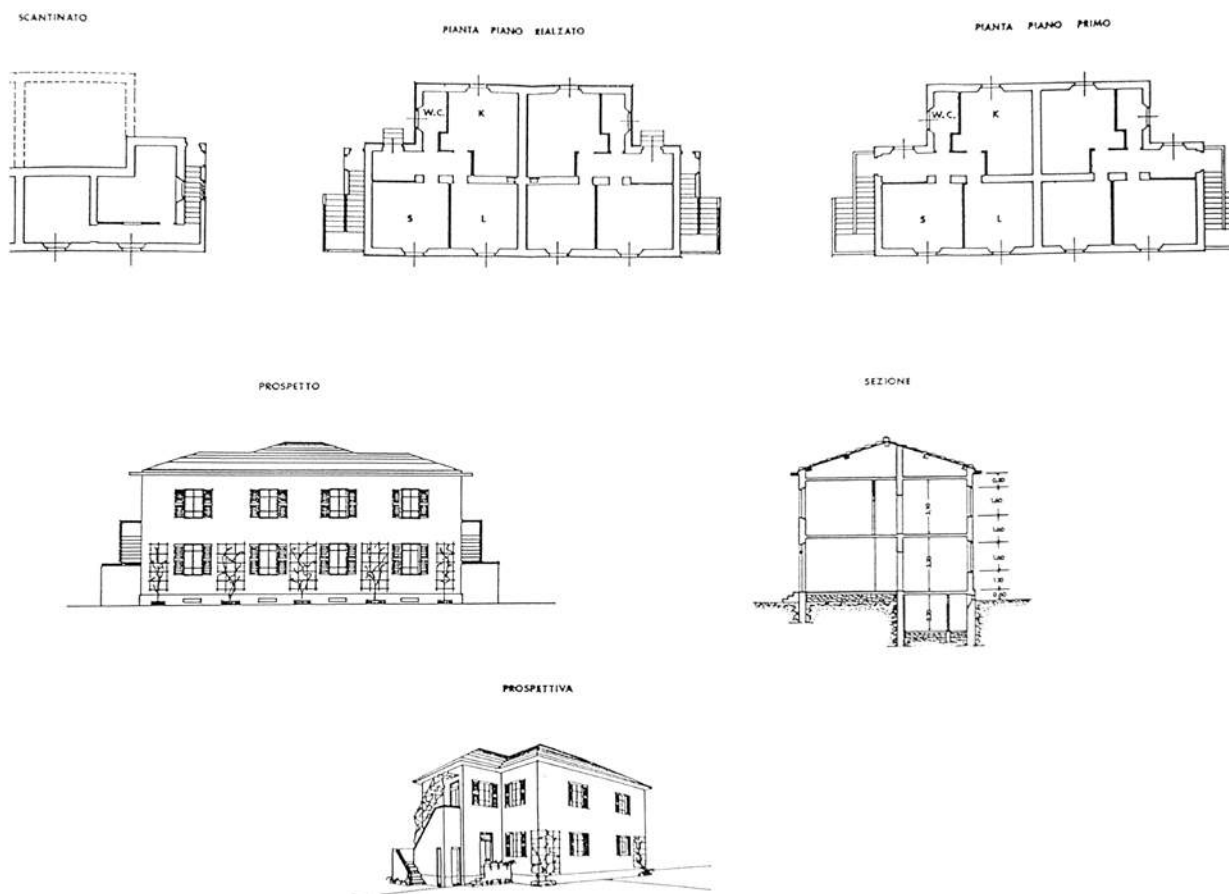
Altri abitanti dello stesso villaggio sarebbero stati ospitati nel nuovo con lo stesso meccanismo, mentre nuovi nuclei familiari sarebbero venuti subito dopo, man mano che si fosse proceduto alla vendita degli alloggi della Terni ubicati in città. Altri infine vi sarebbero entrati, avendo a suo tempo chiesto un alloggio all'azienda (in affitto o a riscatto) e non avendolo ancora ricevuto.

Realizzare un nuovo insediamento sul sedime del vecchio consente alla Terni di conseguire una serie di obiettivi importanti, anche se costituisce un grosso impegno economico e finanziario. Il programma economico prevedeva infatti di ricavare una quota dei fondi dalla vendita ai propri dipendenti che li occupavano dei 70 alloggi del "Grattacielo" e dei 50 del "Palazzo Rosa", fino ad allora in affitto (si trattava di 120 dei 790 alloggi di proprietà della Terni). Oltre a questi, la Terni avrebbe potuto utilizzare fondi CECAL-GESCAL per alloggi sperimentali, fondi che di fatto ottiene.

² Sui rapporti fra città e industria a Terni la bibliografia è molto vasta. Si vedano in particolare: Franco Bonelli, *Lo sviluppo di una grande impresa in Italia. La Terni dal 1864 al 1962*, Einaudi, Torino 1975; Sandro Giulianelli, *Terni 1860-1960: città e piano*, in «Cronache umbre», n. 7, 1976; Renato Covino, Giampaolo Gallo, *Terni. Insediamenti industriali e struttura urbana tra Otto e Novecento*, in «Archeologia industriale», n. 2, 1983; Alessandro Portelli, *Biografia di una città. Storia e racconto 1830-1955*, Einaudi, Milano 1985; Augusto Ciuffetti, *La questione dell'abitazione operaia a Terni. L'attività edilizia della Società Terni nel periodo fascista*, in «Storia urbana», n. 47, 1989; *La Terni degli operai. Il Palazzone*,

catalogo della mostra, Istituto per la Cultura e la Storia d'Impresa "Franco Momigliano", Terni 2001; Renato Covino, *Terni. Nascita, apogeo e decadenza di una città-fabbrica*, in «Annali di storia dell'impresa», n. 13, 2002.

³ Sul Piano Regolatore Generale del 1960: Mario Coppa, *Il piano regolatore di Terni*, in «Urbanistica», n. 34, 1961; Mario Coppa, *Il piano regolatore di Terni: parte seconda*, in «Urbanistica», n. 35, 1962. Sull'opera di Mario Ridolfi a Terni vedi: Aldo Tarquini, a cura di, *La Città di Mario Ridolfi. Architettura, urbanistica, arte, cinema, fotografia*, Catalogo della mostra, De Luca Editori D'Arte, Roma 2006.



Progetto delle case per quattro famiglie nel villaggio Italo Balbo (da *Come nacque il Villaggio Matteotti*, in «Terni. Notiziario bimestrale aziendale della Società Terni», n. 10, 1970 e n. 17, 1973)

A fonte di questo cospicuo investimento vi era anzitutto la possibilità di ospitare nel nuovo villaggio un numero assai maggiore di alloggi rispetto ai 288 presenti nel vecchio, in ragione dell'alta densità consentita dal PRG; offrendo ai loro abitanti condizioni abitative ottimali, e dunque ponendo fine alle reiterate richieste, da parte del Comitato di Quartiere, di interventi per la manutenzione di un patrimonio residenziale in condizioni di forte degrado. Allo stesso tempo vi era la convinzione che, procedendo in tal modo, si potesse evitare che di fronte alle numerose richieste per l'acquisto delle case da parte degli occupanti, le abitazioni esistenti e i terreni di pertinenza, una volta acquistati, potessero essere rivenduti dagli abitanti stessi, avvantaggiati dagli elevati indici di fabbricazione concessi dal PRG, innescando in tal modo un incontrollabile processo speculativo. Vi era infine la prospettiva di poter esibire un'opera sociale moderna, realizzata da un architetto di fama, a dimostrazione del permanere da parte dell'azienda di un interesse reale sia per le condizioni di vita degli operai, e sia per la concretizzazione di un evento di indubbio spessore culturale.

La messa a punto del progetto procede attraverso un percorso concordato fra progettisti e azienda, che prevede lo svolgimento

di una serie di fasi sistematicamente organizzate per succedersi (e concludersi) entro il 1970.

Gli abitanti del villaggio sono come si è detto operai della Terni. Si era previsto che fossero tutti quelli già insediati nell'ex Italo Balbo, ma anche molti altri, e molti di più, perché vi si sarebbero potuti costruire molti più alloggi (in realtà saranno molti di meno rispetto alle previsioni, perché del nuovo si realizzerà solo una parte, costruita dove il terreno era quasi del tutto libero).

Una prima tornata di incontri si svolge nel mese di aprile del 1970, alla quale fa seguito la proiezione di documentari-inchiesta appositamente realizzati dall'equipe per documentare lo "scempio urbano" accaduto in altre città italiane dovuto alla speculazione edilizia (attenzione, siamo appena nel 1970!). Per animare il dibattito viene allestita una mostra, per l'illustrazione di quattro esempi di edilizia residenziale realizzati altrove (due in Inghilterra, uno negli Stati Uniti e uno in Svizzera), scelti dall'equipe di progettazione come modelli esemplari, anche se non come villaggi operai veri e propri.

Oltre agli incontri viene condotta un'inchiesta basata su interviste (su un campione casuale di 100 probabili utenti del nuovo villaggio) gestita dal consulente sociologo, al fine di registrare le

4 Vedi in particolare: *Come nacque il Villaggio Matteotti*, cit.



Terni. Case del villaggio Italo Balbo (primi anni sessanta; Terni, Biblioteca comunale).
Terni. Incontri fra De Carlo e i futuri abitanti del villaggio Matteotti (archivio De Carlo, Milano).

richieste degli abitanti del futuro insediamento (era stata la stessa Terni ad aver posto la condizione che il progetto tenesse conto delle esigenze reali dei lavoratori da ospitare nel nuovo villaggio).

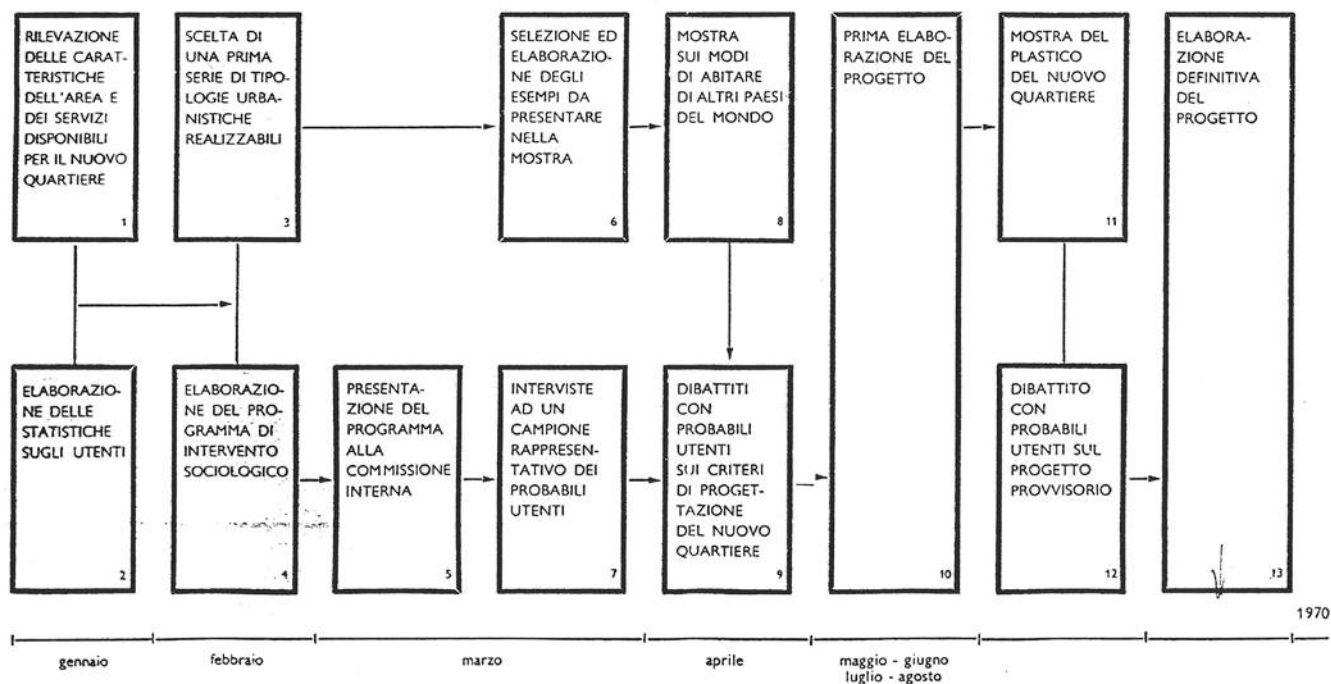
Le opinioni e le richieste degli abitanti intervistati forniscono molte utili indicazioni all'equipe di progettazione, e documentano assai bene la percezione che essi hanno del villaggio in cui abitano: testimoniano l'attaccamento ad alcune delle opportunità che, malgrado la precarietà delle condizioni edilizie che caratterizzavano

le abitazioni, essi riconoscono nel suo modello abitativo: come, e soprattutto, la disponibilità dell'orto, della cantina (con il torchio e il camino), della tettoia per la bici (che presto diventerà moto, e poi auto); in altre parole, di spazi dove poter organizzare attività e funzioni legate alla vita quotidiana.

Essi insistono sul fatto che le case costino poco, che siano raggruppate in modo da creare un ambiente e un centro vitale animato dalla presenza dei servizi collettivi, che gli alloggi siano dotati di

PROGETTAZIONE DEL NUOVO VILLAGGIO MATTEOTTI

Fasi dell'intervento



Progettazione del nuovo Villaggio Matteotti. Fasi dell'intervento (da *Come nacque il Villaggio Matteotti*, in «Terni. Notiziario bimestrale aziendale della Società Terni», n. 10, 1970).

spazi a verde, che le abitazioni offrano gradi di libertà nell'organizzazione degli spazi interni e che siano variabili nelle dimensioni; che l'altezza degli edifici sia modesta, che vi siano campi da gioco per i bambini e zone pubbliche per il ritrovo di persone di tutte le età, e che i percorsi siano separati: essere in città, in altre parole, senza perdere i vantaggi dell'alloggio individuale, della presenza del verde e, in ultima analisi, della bassa densità.

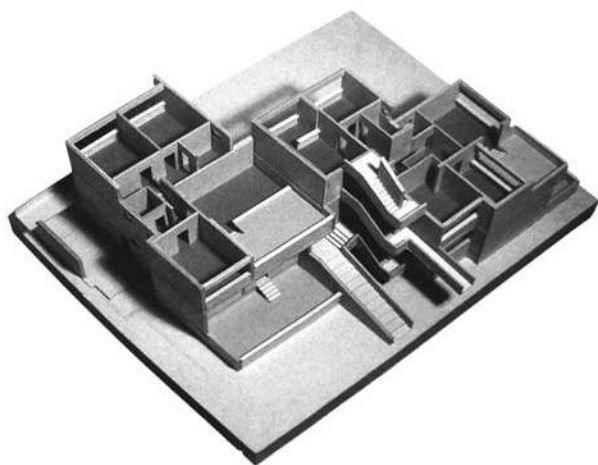
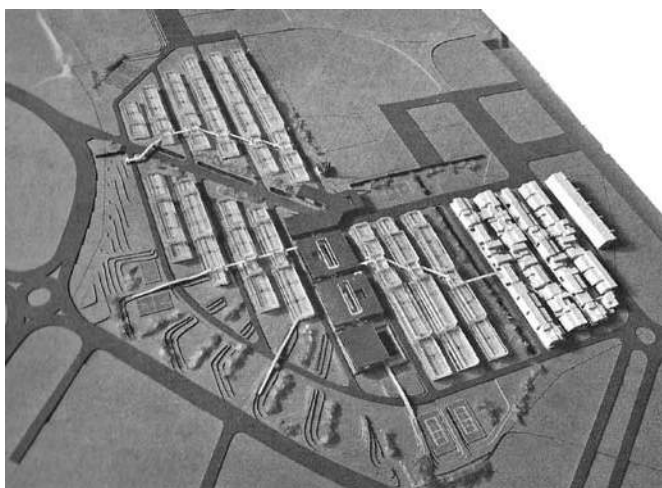
Le condizioni nelle quali prende corpo il progetto sono quindi assolutamente originali, e senza precedenti, almeno in Italia, per più di una ragione: primo, perché c'è da progettare un cospicuo insediamento abitativo, e di questo si conoscono i destinatari con i quali è possibile interloquire; secondo, perché la committenza chiede espressamente che le loro indicazioni e i loro desideri vengano tenuti presenti nel concepimento del progetto; infine perché il progettista – scelto quindi non a caso – è fermamente convinto che la pratica della partecipazione debba essere la strada maestra per rinnovare quella della progettazione.

Le condizioni appaiono dunque estremamente favorevoli: vi è la possibilità di costituire un'equipe interdisciplinare appropriata alle difficoltà di concepire un percorso partecipativo senza dubbio complesso, e allo stesso tempo vi è l'adesione convinta dei futuri abitanti del villaggio. Il programma viene sviluppato sulla base di quel diagramma ricco e articolato cui più sopra si è fatto cenno, che

come si è visto prevede un certo numero di fasi operative da svilupparsi nell'arco di un anno (è il 1970). Allo stesso tempo De Carlo stabilisce gli obiettivi che intende perseguire con il progetto, proponendoli ai futuri abitanti. Il villaggio avrà queste caratteristiche:

- percorsi pedonali separati da quelli automobilistici, con una forte caratterizzazione morfologica e ricchi di spazi di incontro;
- alloggi forniti ciascuno di ampie zone di verde privato, concepite e collocate in modo da poterle percepire nel loro insieme come verde massivo;
- formazione di zone di verde collettivo;
- servizi pubblici destinati non solo ai residenti;
- tipologia edilizia dell'insieme articolata e complessa, che non impedisca tuttavia la privacy di ogni nucleo sociale;
- tipologia degli alloggi variata e variabile a seconda della composizione familiare dei singoli destinatari;
- alloggi con elementi fissi (per le funzioni elementari) ed elementi variabili (per le funzioni più complesse).

Quasi contemporaneamente il progettista illustra, perché venga discusso, il quadro delle alternative che ritiene si possano adottare per il concepimento del progetto, in rapporto con il contesto esistente: partendo da quella del recupero del vecchio villaggio – che scarta senza esitazioni, illustrandone i limiti – a quella della sua sostituzione integrale, che sostiene con forza evidenziandone i vantaggi.



Plastico di progetto del villaggio Matteotti. A destra dell'immagine la parte realizzata (da Angela Mioni e Etra Connie Occhialini, a cura di, *Giancarlo De Carlo. Immagini e frammenti*, Ente Autonomo La Triennale di Milano, Milano 1995). Spaccato dimostrativo di due cellule abitative e dell'asilo nido (da John McKean, *Giancarlo De Carlo. Des lieux, des hommes*, Centre Pompidou, Parigi 2004).

Il progetto viene portato a compimento nell'arco di due anni, e i lavori iniziano nel luglio del 1972 (termineranno tre anni dopo). Interessano il primo lotto del villaggio, come si è detto – circa un quarto di quanto era stato previsto – e portano alla realizzazione di 240 abitazioni. L'insieme dà luogo ad un aggregato edilizio costituito dall'intersecazione di nove corpi di fabbrica (otto a tre piani e uno a quattro), nei quali le abitazioni sono inframmezzate dai servizi – asilo nido, centro sociale, biblioteca, sala espositiva, attrezzature commerciali – e sono tutte servite individualmente dalla rete dei percorsi pedonali.

Il modello è quello maturato attraverso l'intesa partecipativa che prima abbiamo evocato: con una grande varietà nella forma e nella dimensione degli alloggi, che si adattano così alle richieste diversificate degli abitanti (un risultato ottenuto attraverso un non facile processo combinatorio che assembla intelligentemente le 45 soluzioni abitative concordate); e con i giardini privati, pensili o a terra, che intersecano nella loro successione gli spazi interstiziali dei volumi edificati intersecati a loro volta dai percorsi pedonali che corrono ai diversi livelli servendo le singole abitazioni⁵.



Terni. Abitazioni, giardini e percorsi interni del Villaggio Matteotti (foto Franco Mancuso, 2014).

L'intervento non arriva tuttavia a compimento: i lavori si fermeranno infatti dopo la costruzione del primo lotto, in parte perché la realizzazione dell'opera si rivela molto onerosa, suscitando inevitabili contrasti fra progettista e committente; ma soprattutto per la posizione di una parte del Comitato di Quartiere, che si fa promotrice di un "piano di risanamento autogestito" che interessa tutte le abitazioni del vecchio villaggio, presto sostenuto anche dal Comune, che pone fine in tal modo ai contrasti che vedono da una parte sindacati e consiglio di fabbrica che sostengono il progetto De Carlo, e il Comitato di Quartiere che gli si oppone.

La parte che si realizza – 240 alloggi, per 1252 vani – verrà tuttavia intensamente abitata, e consente di apprezzare il raggiungimento della maggior parte delle aspettative e degli obiettivi riposti nell'operazione. Consente anche, a maggior ragione dopo quarant'anni dalla sua realizzazione, di sviluppare più ampiamente le nostre argomentazioni sul tema della percezione.

La presenza del villaggio è infatti oggi ben radicata nella città; essa suscita tuttavia immagini e visioni tutt'altro che univoche: immagini e visioni che a volte si incrociano, sovrapponendosi e intersecan-

⁵ Il progetto di De Carlo per il Villaggio Matteotti è pubblicato negli anni settanta nelle più importanti riviste di architettura, come «L'Architecture d'Aujourd'hui»,

n. 177, 1975; «Casabella», n. 421, 1977; «The Architectural Review», n. 980, 1978; «Edilizia Popolare», n. 149, 1979.



Terni. Veduta aerea del villaggio Matteotti. Si vedono nella parte destra dell'immagine alcune case del villaggio Italo Balbo (foto maps live, agosto 2013).

dosi, e che in altre invece si oppongono, divaricandosi e variando nel tempo. Il Matteotti consente dunque di ragionare, malgrado la sua breve storia, sulla diversità della sua percezione in rapporto alle variabili che la condizionano, ai comportamenti e alle attese di chi osserva, o ha osservato nel suo farsi lo sviluppo dell'operazione; al ruolo che vi ha svolto. E al trascorrere del tempo.

Per la Terni la percezione del Matteotti è netta, manifesta e palese. Non vi è mai stata da parte dell'azienda alcuna forma di attacco al modello del villaggio precedente e alla sua immagine spiccatamente rurale. Al contrario, vi era la consapevolezza che l'impronta del nuovo villaggio dovesse essere inequivocabilmente urbana, in rapporto con il contesto urbanistico nel quale il villaggio si era venuto trovando: un contesto radicalmente diverso da quello dell'immediato anteguerra nel quale era stato concepito.

Più articolata, e per certi aspetti perfino contraddittoria, la percezione degli abitanti e dei futuri destinatari: per la consapevole preoccupazione, da una parte, di dover abbandonare un modello abitativo che presentava i vantaggi della consuetudine di un certo modo di vivere insieme, e che consentiva modalità di vita certo antiurbane, ma che aveva dato prova dell'utilità e del piacere di poter godere dalla presenza dei grandi orti messi a disposizione di ciascuna famiglia. E tuttavia, dall'altra, la prospettiva di poter vivere finalmente in case igienicamente sane, più grandi, senza la necessità di continui inter-

venti di manutenzione, in un quartiere finalmente dotato di servizi collettivi adeguati. E, in tutti questi casi, anche la consapevolezza di aver in qualche modo potuto contribuire a orientare le scelte dei progettisti, e quindi alla configurazione del proprio habitat.

Per il progettista, infine, vi era anzitutto la prova concreta, man mano che l'intervento cresceva, che il buon disegno della città – nell'urbanistica e nell'architettura – non potesse avverarsi se non attraverso processi di partecipazione con i destinatari delle opere e degli spazi da realizzarsi; e dunque la percezione della necessità, per ottenere questi risultati, di dover escogitare di volta in volta un percorso progettuale originale, appropriato, impegnativo e certamente oneroso. Un percorso che avrebbe consentito la possibilità di confrontare i risultati architettonici e urbanistici cui si approdava con quelli che sembrava fossero stati fra i migliori quartieri residenziali realizzati in varie parti del mondo – anche se non necessariamente villaggi operai – e che erano stati discussi con i futuri abitanti negli incontri svolti durante l'elaborazione del progetto per verificarne le aspettative. E, perché no, la prospettiva di poter esibire un'opera concretamente realizzata, oltre che un progetto, coerente con le idee e i principi ai quali fermamente credeva; di poterla discutere, negli appuntamenti culturali nei quali, in ogni parte del mondo, le esperienze progettuali più innovative si andavano in quegli anni confrontando.

La città di fondazione di Carbonia. Storia, progetto, riqualificazione T

Giorgio Peghin

ABSTRACT

THE NEW TOWN OF CARBONIA.
HISTORY, PROJECT, REDEVELOPMENT

Carbonia, designed and built between 1937 and 1940, is one of the most important Italian new town devised during the fascist regime. Its foundation is due to the discovery of the most important Italian coal vein, considered strategic for the self-sufficient development of primary resources and energy of the country. In the second half of the twentieth century Carbonia suffered from the industrial mining crisis, withstanding both a socio-economic transformation and the decline of the management model of the company town, with a gradual release in the control of the real estate. Since 2001 the city council, with the advice and the active involvement of the University of Cagliari, promotes a general project with the aim of creating the tools – cultural and operational – needed to take action to re-establish the historical and social identity against the negative effects of the crisis. This project was awarded in 2011 with the Landscape Award of the Council of Europe, who considered this experience exemplary because it promoted the redevelopment of the company-town in a sustainable development perspective for the modern, urban and mining landscape of the twentieth century.

CODICI ERC

SH02.09 Urban, regional and rural studies
SH02.10 Land use and regional planning
SH05.06 History of art and architecture, arts-based research
SH05.08 Cultural studies, cultural identities and memories, cultural heritage

PAROLE CHIAVE | KEYWORDS

Architettura, città, pianificazione, riqualificazione urbana, patrimonio moderno
Architecture, city, planning, urban redevelopment, modern heritage

Giorgio Peghin, architetto e dottore di ricerca, è professore associato in Composizione architettonica e urbana presso la Facoltà di Ingegneria e Architettura dell'Università di Cagliari. Dal 2002 al 2006 è stato redattore della rivista internazionale di architettura e urbanistica «Parametro». È autore e curatore di libri e studi sulla città del Novecento, tra i quali *Il patrimonio urbano moderno. Esperienze e riflessioni per la città moderna* (Allemandi, Torino 2012), *Quartieri e città del novecento. Da Pessac a Carbonia, la tutela del patrimonio urbano moderno* (FrancoAngeli, Milano 2010), *Carbonia. Città del Novecento* (Skira, Milano 2009). Nel 2011 ha coordinato il progetto *Carbonia Landscape Machine* vincitore del Premio del Paesaggio del Consiglio d'Europa.
giorgiopeghin@tiscali.it

«Per *company town* si intende un'avventura imprenditoriale messa in atto da una singola azienda e costituita da luoghi per il lavoro e per la residenza. Le migliori *company town* comprendevano scuole, municipi, edifici commerciali, oltre a strade e parchi progettati dal punto di vista paesaggistico [...] ciò che accomuna tutte le *company town*, però, è un'economia che permetteva la specializzazione»¹.

Questa descrizione corrisponde ai caratteri di Carbonia, città del carbone progettata e costruita in Sardegna tra il 1937 e il 1938, perché ci consente di cogliere alcuni elementi che la distinguono dalle altre città di fondazione che, negli stessi anni, furono costruite dal regime fascista, prevalentemente in contesti agrari di bonifica integrale². Carbonia rappresenta, infatti, l'esempio di una pianificazione urbanistica legata ad un'economia di stato costretta ad investire risorse pubbliche nella valorizzazione e produzione di risorse energetiche per il fabbisogno nazionale, in un'epoca di sanzioni economiche e autarchia. Una *company town* pubblica, dunque, basata sulla specializzazione funzionale associata all'attività estrattiva mineraria del carbone, esempio realizzato della cultura urbanistica ed architettonica del Novecento italiano.

Le origini della vicenda fondativa

In Italia, i giacimenti carboniferi importanti per estensione e capacità produttiva erano due, l'Istria e il Sulcis, in Sardegna. Da quest'ultima prende forma l'idea di un progetto che trasformerà profondamente gli assetti territoriali di questa zona, con la fondazione di nuovi nuclei urbani, Carbonia e Cortoghiana, ed il potenziamento infrastrutturale e portuale di insediamenti preesistenti, Portoscuso e Sant'Antioco.

L'origine di questo sistema è il villaggio minerario di Bacu Abis, costruito dalla Società Anonima Miniere di Bacu Abis nel 1914 sopra un importante giacimento carbonifero³. Nel 1927 la Società Bacu Abis viene rilevata dalla Montevicchio, che aveva in concessione altre miniere nella regione e che attuò un programma di investimenti mai concretizzatosi nel rilancio del carbone sardo⁴. La

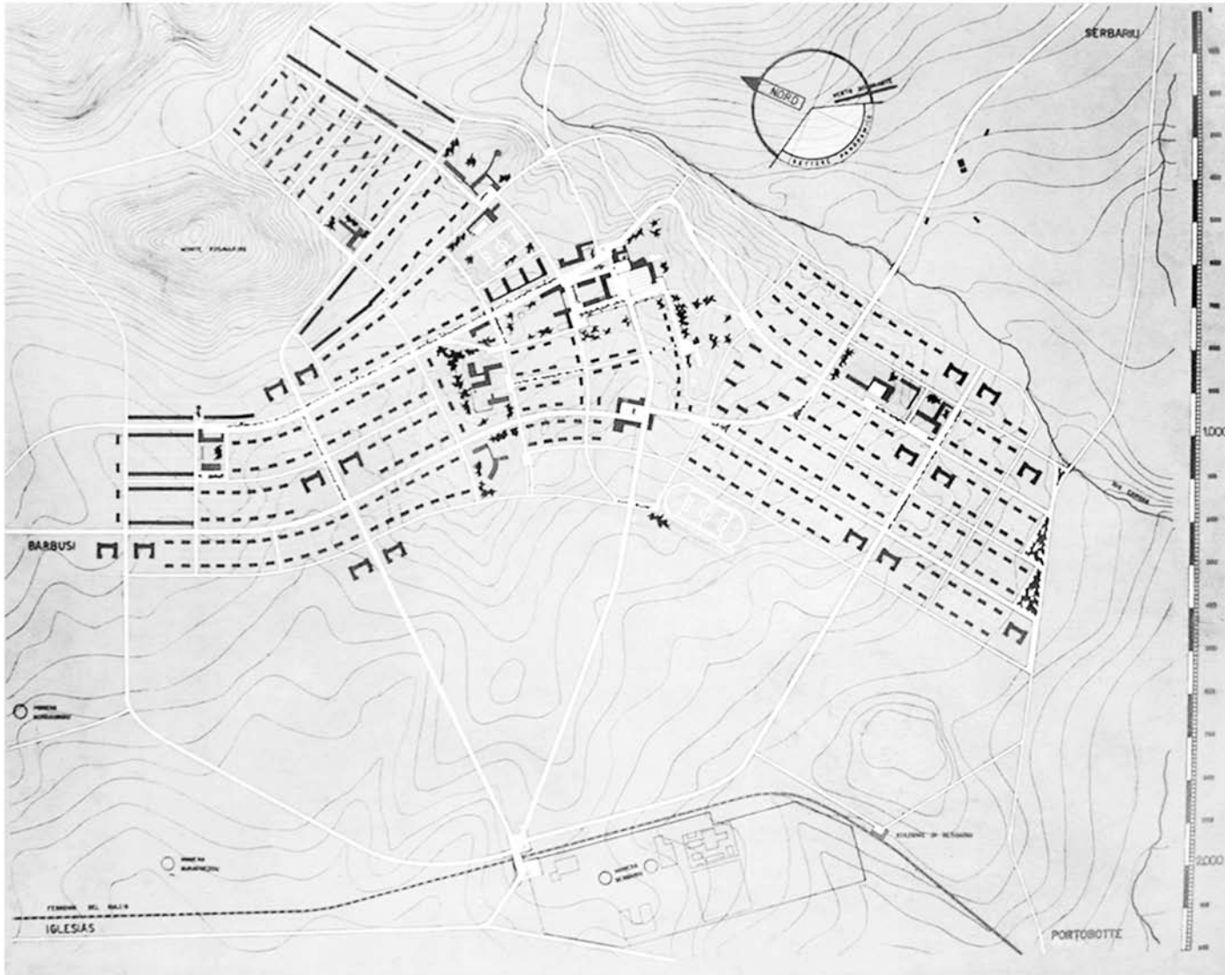
¹ John S. Gamer, *La company town. Industria e territorio nel XIX secolo*, in «Rassegna», n. 70, 1997, p. 30.

² Tra il 1928 e il 1940 furono fondate dodici città nuove: Mussolinia (1928); Littoria (1932); Sabaudia (1934); Pontinia (1935); Guidonia (1935); Fertilia (1936); Aprilia (1936); Arsia (1937); Carbonia (1938); Torviscosa (1938); Pomezia (1938); Pozzo Littorio (1940). Oltre a queste città nuove si edificarono numerosi borghi in Sicilia e nuovi insediamenti nelle colonie africane. Sulla vicenda si vedano: Riccardo Mariani, *Fascismo e città nuove*, Feltrinelli, Milano 1976; Roberta Martinelli e Lucia Nuti, *Le città di strapaese*, FrancoAngeli, Milano 1981; Diane Ghirardo e Kurt Foster, *I modelli delle città di fondazione in epoca fascista*, in «Storia d'Italia - Annali», vol. 8, Einaudi, Torino 1985. Sullo specifico delle città di fondazione in Sardegna: Roberta Martinelli e Lucia Nuti, *Città nuove in Sardegna durante il periodo fascista*, in «Storia urbana», n. 6, 1978; Aldo Lino, a cura di, *Le città di fondazione in Sardegna*, CUEC, Cagliari 1998; Aldo Lino e Giorgio Peghin, a cura di, *Nuove città tra le due guerre. L'esperienza del moderno in Sardegna*, in «Parametro», n. 235, 2001.

³ Giorgio Peghin, *Bacu Abis: nuovi episodi residenziali sul margine della città razionalista*, in Antonello Sanna, a cura di, *Tipi e caratteri dell'abitazione razionale: il laboratorio Carbonia*, CUEC, Cagliari 2004, pp. 120-129.

⁴ Nel 1932 i lavoratori delle miniere vengono, infatti, reimpiegati per i lavori di bonifica in atto nell'oristanese e nella Trexenta e nel 1933 si dichiara il fallimento della Società Bacu Abis. In questo periodo il nucleo urbano rimane sostanzialmente immutato mentre viene valorizzata l'Azienda Agricola di Bacu Abis, sino a quel momento relegata al semplice compito di risorsa alimentare per i lavoratori delle miniere, e l'Istituto Sardo per la bonifica integrale si impegna nel 1934 ad effettuare un piano di colonizzazione che prevedeva, nei terreni di Bacu Abis, la costruzione di cinque case coloniche e l'ampliamento di alcuni fabbricati esistenti. Tale operazione non porterà, comunque, alla nascita di un sistema economico alternativo.

PROGETTO DI PIANO REGOLATORE DEL COMUNE DI CARBONIA 1937 XV°



Progetto di Piano Regolatore del Comune di Carbonia, redatto dagli architetti Cesare Valle, Ignazio Guidi, Enrico Montuori (1937).

svolta si avrà nel 1935, con la visita di Mussolini ed il successivo impulso allo sfruttamento del carbone italiano, sancito dalla nascita dell'ACAI, l'Azienda Carboni Italiani, nata dalla fusione della Società Arsa⁵ e della Società Bacu Abis.

A presiedere l'ACAI fu chiamato il triestino Guido Segre, già promotore dello sviluppo minerario istriano⁶ e che gestirà il programma di sfruttamento delle risorse carbonifere italiane durante le nuove politiche autarchiche del regime fascista, promuovendo un grande piano di intervento nei territori minerari d'Istria e di Sardegna: «nella previsione di poter coprire un quarto del fab-

bisogno nazionale di carbone, il bacino del Sulcis diventa l'assoluto protagonista di un'operazione grandiosa, condotta senza risparmio di mezzi, che nel giro di pochi anni avrebbe rivoluzionato il volto di questo ignorato lembo dell'Italia. Carbonia non fu ideata come un altro piccolo villaggio a servizio della nuova miniera di Serbariu, ma come residenza per 50.000 abitanti, capitale vera e propria di questo progettato regno del carbone, di questa Ruhr italiana»⁷.

Sulla base di nuove ricerche promosse dall'ACAI, infatti, viene scoperto un giacimento carbonifero di grande estensione,

⁵ L'Arsa anonima carbonifera era stata fondata nel 1919 e nel 1925 iscritta al registro delle ditte della Camera di Commercio di Trieste come unica concessionaria delle miniere istriane.

⁶ Martinelli e Nuti, *Le città di strapaese...*, cit., pp. 56-58.

⁷ Idem, p. 59.



Carbonia. Città giardino, via Satta (1939).

quello di Serbariu, non distante da Bacu Abis, intorno al quale sarà individuato il sito della futura città di fondazione.

La nuova città del carbone. Urbanistica e architettura

Il 18 dicembre del 1938 viene inaugurata Carbonia. La nuova città si inserisce in un più ampio piano territoriale articolato in differenti nuclei urbani, infrastrutture e luoghi della produzione e si connota per l'uniformità dei caratteri formali dell'architettura e dei modelli residenziali. In particolare, Carbonia è l'espressione di una dialettica monumento-contesto-paesaggio indissolubilmente legata ad una cultura della città "anti-urbana", facendo riferimento per il disegno urbanistico soprattutto ai modelli inglesi e tedeschi della città-giardino. Una città simile ai quartieri operai estensivi promossi dalle *company town* e che sorgevano ai margini delle industrie o nelle periferie di alcune grandi città, molto distante dalle proposte intensive che negli stessi anni venivano promosse dagli esponenti più progressisti della cultura urbana, come Le Corbusier o Hilberseimer.

Se si esclude la vicenda di Sabaudia, unica delle città fondate che sembra sovvertire il riferimento ai modelli urbani più tradizionali, le altre città del regime si realizzano sulla base di alcuni

caratteri omogenei: il riferimento stilistico alla tradizione, sia essa locale o reinvenzione del mito della città-comune o della italianità romana; il massiccio uso di materiali da costruzione locali e tecniche costruttive prevalentemente tradizionali, anche per la scarsa disponibilità in regime di autarchia di acciaio e ferro; i tessuti edilizi estensivi e disegnati sulla base di una gerarchia sociale e di luoghi della rappresentazione politica del regime, questione che ha di fatto generato una sorta di uniformità funzionale nelle zone centrali.

Le parole dell'architetto Gustavo Pulitzer-Finali, autore del piano di Carbonia, ci aiutano a capire questi riferimenti: «la località nella quale dovrà sorgere il nuovo Comune è stata scelta nelle immediate vicinanze dei centri di lavoro [...] Sorgerà in una zona di terreno a mezza costa che discende con dolce declivio verso la miniera di Serbariu aprendosi con ampia vista nella piana sottostante e sul non lontano Tirreno, offrendo notevoli risorse panoramiche per numerose e belle visuali. La località è bene arieggiata con venti di non eccessiva violenza [...] La natura del terreno, di origine alluvionale con abbondanza di trachite e calcare nelle immediate vicinanze, è ottima agli effetti della fabbricabilità per il facile approvvigionamento dei materiali da costruzione. La giacitura generale della zona prescelta ben si presta a una chiara disposizione planimetrica sia nei riguardi dell'aderenza della rete viaria alla conformazione altimetrica



Carbonia. Veduta della città (1940).

del terreno sia nei riguardi della direzione dell'asse elioteramico»⁸. Indicazioni che, pur nella retorica tipica di quegli anni, contengono gli elementi che sostanziano la costruzione di questa città: il luogo salubre e ben esposto, la disponibilità di materiali da costruzione, una topografia non accidentata. La ricerca del *genius loci*, che in passato aveva ragioni anche simboliche, si traduce nell'individuazione di un sito aderente alle nuove tecniche insediative, ed in questo senso Carbonia può considerarsi espressione moderna della cultura urbanistica del secolo scorso.

Carbonia è il principale nucleo urbano di un sistema policentrico di località urbane organizzate gerarchicamente e si colloca come ultima ed originale testimonianza delle politiche e degli orientamenti progettuali espressi nella vicenda delle città di fondazione fasciste. Carbonia, infatti, è concepita come un organismo urbano di grandi dimensioni, se confrontato con le altre città fondate nate prevalentemente come centri amministrativi e di servizio alle popolazioni ruralizzate, occasione per sperimentare e mettere in pratica "la città perfetta", espressione dell'efficienza nel controllo delle masse e rappresentazione del nuovo corso delle arti e della cultura del regime.

Gustavo Pulitzer-Finali, già progettista di Arsia, a Carbonia sperimenta ad una scala maggiore gli esiti dalle esperienze tedesche e mitteleuropee alle quali faceva riferimento sia per formazione culturale che per contesto geografico, applicando dal punto di vista urbanistico le idee di Camillo Sitte. In particolare, Pulitzer-Finali si avvale indirettamente del contributo teorico di Gustavo Giovannoni, che nel 1931 pubblica *Vecchie città ed edilizia nuova*, opera nella quale delinea le strategie ed i principi per la costruzione della città moderna come opera d'arte e che interpreta il *Der Städtebau* di Camillo Sitte e le teorie della città contrapposte a quella della *großstadt* razionale e moderna. Pulitzer-finali, come Giovannoni e Sitte, cerca le ragioni di un nuovo progetto nella rilettura della città storica, nella creazione di tessuti urbani che per tracciato, volumetria e articolazione di vuoti e pieni si ispirano alla morfologia delle città antiche, alla nozione di architettura maggiore e minore, alla dialettica tra tessuto e monumento, in un concetto di ambiente che introduce, attraverso un sistema territoriale organico di nuovi nuclei, quartieri, centri storici, un nuovo rapporto tra città e campagna⁹.

⁸ Gustavo Pulitzer-Finali, *Relazione al progetto di Piano regolatore del Comune di Carbonia*, 3 luglio 1937 (Archivio Area - ex IACP Carbonia).

⁹ Giorgio Peghin, *Carbonia. Il significato urbanistico*, in Giorgio Peghin e Antonella Sanna, *Carbonia città del novecento*, Skira, Milano 2009, pp. 12-23.



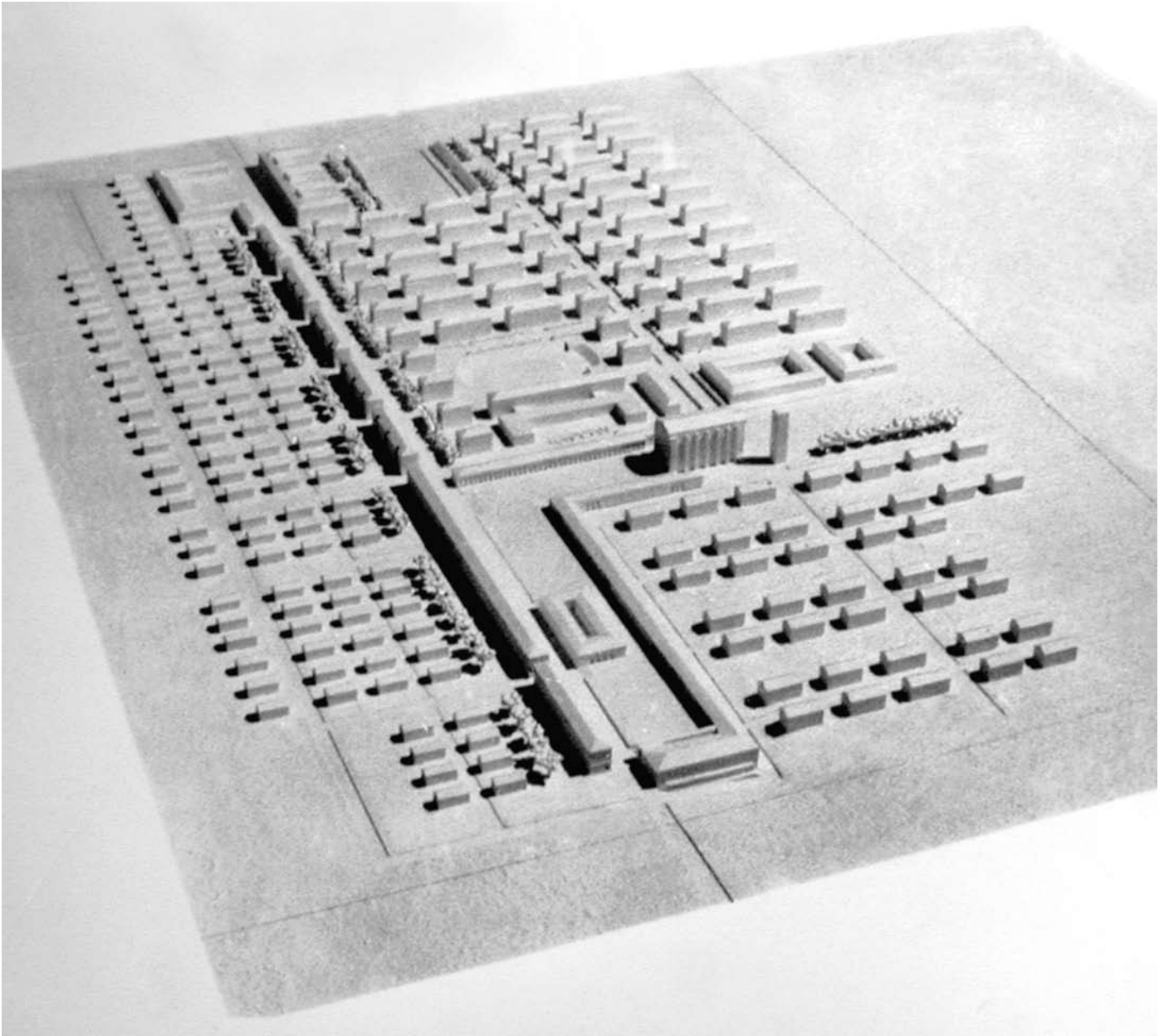
Plastico del piano di ampliamento redatto da Cesare Valle, Ignazio Guidi, Enrico Montuori (1940).

L'impronta stilistica di Pulitzer-Finali che contraddistingue l'immagine della città e le sue architetture viene condivisa da altri due progettisti, i romani Cesare Valle e Ignazio Guidi, inizialmente presenti a Carbonia come co-autori del piano ma che assumeranno il ruolo di coordinatori ed autori del progetto definitivo e delle successive proposte di ampliamento della città. Queste tre figure sono affiancate da un giovane architetto, Eugenio Montuori, il cui contributo si esprime in alcune opere di grande qualità architettonica¹⁰. Il suo lavoro, infatti, condizionato dalle necessità di realizzare forme architettoniche prevalentemente basate sull'economia autarchica della costruzione, esprime una ricerca progettuale matura e mai convenzionale, forse la migliore espressione di questa città. Montuori sperimenta la sua idea di architettura negli edifici pubblici (l'Albergo Centrale è sicuramente il più importante) e nel progetto della residenza (dalle abitazioni per i dirigenti e funzionari sino alle residenze intensive per i minatori), occasione che gli permette di riflettere su due componenti primarie, la città pubblica e la residenza.

¹⁰ Eugenio Montuori permea fortemente questa nuova città e assume via via rilevanza dopo il progressivo disinteresse di Valle e Guidi che, sul finire degli anni

Il carattere prettamente residenziale differenzia Carbonia rispetto alla definizione di *company town* data in apertura. La dimensione pubblica, che nei modelli tipici di *company town* emerge come indiscussa matrice dell'insediamento, si integra e fonde con il tessuto residenziale realizzato attraverso la costruzione in serie di un unico tipo architettonico, la casa quadrifamiliare di due piani, articolata in dieci differenti varianti, espressione di un *esistenza minimum* di matrice italiana. Questa casa popolare estensiva, che lo studio Pulitzer-Finali aveva già sperimentato ad Arsia e Bacu Abis, è un modello basato sull'autonomia del nucleo familiare che può integrare con le aree coltivate ad orto intorno alla casa il fabbisogno alimentare; questa tipologia, poi, permette un maggiore controllo sociale rispetto ai grandi complessi collettivi, luoghi che possono potenzialmente rappresentare una difesa per le masse proletarie urbanizzate. La casa quadrifamiliare richiede, infine, una cultura tecnica modesta coerente con le politiche autarchiche di quegli anni e la limitata disponibilità di maestranze e tecnologie costruttive aggiornate e moderne.

trenta, sono impegnati in una nuova ed importante iniziativa fondativa, quella di Addis Abeba.



Piano regolatore di Cortoghiana redatto da Saverio Muratori (1940).

Il modello insediativo estensivo entra in crisi con il bisogno di nuovi alloggi per far fronte alla spinta insediativa provocata da un' aumentata produzione carbonifera, situazione che rende necessaria la predisposizione di un primo ampliamento e di un cambio di paradigma urbanistico. Da iniziale città-giardino, infatti, Carbonia evolve in una città intensiva per 50.000 abitanti. Una trasformazione che si manifesta soprattutto tra il 1938 e il 1939 nel progetto della residenza con un programma di intensificazione che si traduce nell'ampliamento della città intorno alla collina di Monte Rosmarino e in un processo di integrazione

del tessuto estensivo con nuove unità abitative, riducendo la dimensione originaria degli orti¹¹. Accanto a questa densificazione verranno realizzati anche i primi edifici residenziali multipiano, tipologia che introduce una nuova immagine urbana distante da quella pittoresca e tradizionalista della città-giardino¹².

Nel 1940 viene predisposto, infine, un piano di ampliamento disegnato da Cesare Valle, Ignazio Guidi ed Eugenio Montuori che sancisce questa svolta nella concezione urbanistica della città¹³. Il nuovo piano affianca al tessuto originario un impianto regolare con le caratteristiche di un moderno quartiere razionale:

¹¹ Lucia Nuti, *La città nuova nella cultura urbanistica e architettonica del fascismo*, in Giulio Ernesti, a cura di, *La costruzione dell'Utopia. Architetti e Urbanisti nell'Italia Fascista*, Roma 1988, pp. 231-246.

¹² Questi nuovi edifici, denominati "piston", furono progettati da Eugenio Montuori,

che non esiterà a riproporli, solo parzialmente modificati, anche a Pozzo Littorio, città progettata dallo stesso architetto nella regione carbonifera dell'Istria.

¹³ «Il Piano Regolatore del Comune di Carbonia aveva come tema la formazione di un centro minerario per 12.000 minatori, in una vasta area da occuparsi in



Carbonia. Elemento informativo del museo CIAM di Carbonia (2009).

«Il nuovo quartiere di abitazione [...] dovrebbe assumere la fisionomia di un quartiere di abitazione a carattere semintensivo, con vie inquadrature da edifici, con nuove piazze e con zone verdi. Parecchi edifici pubblici potranno essere previsti»¹⁴.

Nella vicenda fondativa di Carbonia sono presenti anche gli altri contributi progettuali, alcuni dei quali rilevanti per il prestigio dell'autore o la qualità dell'opera. Alcuni si confrontano nel progetto della residenza, la casa quadrifamiliare isolata elemento generatore del tessuto urbanistico. Sono l'architetto sloveno Lach, italianizzato in Lacchi, assistente di Pulitzer nei lavori di Arsia e di Carbonia, al quale si deve l'ideazione delle tipologie residenziali che portano il suo nome (case tipo Lacchi), e, sempre in riferimento al progetto della residenza, i romani Luigi Lenti, Giuseppe Santi e Renato Di Tomassi. Gli architetti Raffaello Fagnoni, Luigi Piccinato, Gino Cancellotti e Enrico Del Debbio disegneranno alcuni importanti edifici pubblici del piano d'ingrandimento della città del 1940. Infine, Saverio Muratori progetta e costruisce Cortoghiana, nuovo villaggio per minatori e Giuseppe Pagano disegna il piano di ingrandimento di Portoscuso, villaggio di pescatori divenuto poi il principale porto industriale del Sulcis.

Tra il 1935 e il 1942 questa regione è un grande cantiere a scala territoriale, solo parzialmente rappresentato dalla città di Carbonia: infrastrutture minerarie, pozzi del carbone, ferrovie, centrali elettriche, porti, strade sono i nuovi elementi che connotano un paesaggio ancora privo di case e città. Questo paesaggio industriale si configura come un disegno nuovo e opposto al preesistente paesaggio agro-pastorale, anche se si tratta di un progetto di modernizzazione incompiuto, frammentario, dettato dall'urgenza della crisi energetica nazionale.

Le nuove città che coronano, comunque, questo sistema territoriale industrializzato sono episodi per i quali vale la pena soffermarsi. In particolare, il progetto del villaggio minerario di

Cortoghiana, ultimo della vicenda fondativa sulcitana che arriva quando l'impresa del carbone è nella sua fase più dinamica, esprime compiutamente il differente orientamento culturale rispetto al disegno della città-giardino già introdotto a Carbonia ma solo parzialmente realizzato. L'incarico viene affidato all'architetto Saverio Muratori che nel 1940 concepisce il disegno urbano, gli edifici pubblici, le tipologie residenziali. La trama ortogonale, orientata sui punti cardinali, concilia la tradizione classica dell'impianto con il rigore razionalista delle più interessanti sperimentazioni urbanistiche del tempo, solo raramente applicate in Italia soprattutto nella costruzione di quartieri residenziali urbani. Anche se la sua costruzione viene interrotta con l'evolversi della guerra, il nuovo insediamento urbano è completo di tutti gli elementi fondamentali per la definizione della struttura urbana: la grande piazza lineare, gli edifici pubblici, il tessuto residenziale estensivo ed intensivo.

Insieme a Cortoghiana viene redatto un altro importante progetto, il piano regolatore di Portoscuso, disegnato da Giuseppe Pagano ma che non verrà realizzato. Progettato tra il 1939 e il 1940, è un'importante affermazione della cultura urbanistica emersa nei congressi CIAM degli anni trenta e prevedeva la trasformazione di un piccolo borgo di pescatori, già visitato da Pagano durante la sua indagine sull'architettura rurale italiana, in una moderna e razionale città.

Il progetto di recupero e il Premio del Paesaggio del Consiglio d'Europa

La condizione di *company town* sorta su iniziativa e con investimenti esclusivamente pubblici e che aveva garantito un controllo nella trasformazione dei caratteri architettonici ed urbanistici si riflette, nella seconda metà del Novecento, sul destino di questa città. Il progressivo disimpegno nella gestione del patrimonio immobiliare, ancora prevalentemente di proprietà pubblica, dovuto alla crisi del sistema produttivo ed alla fine dello sfruttamento dei giacimenti carboniferi del Sulcis, provoca il declino e il degrado di ampie porzioni urbane. Questo nuovo assetto economico e sociale della città si traduce, infatti, in una fragilità del patrimonio urbano nei confronti della modificazione, nella sua decontestualizzazione, nella perdita del quadro storico-culturale di riferimento. Il permanere della struttura urbana, dei tessuti edilizi estensivi, dei monumenti urbani, di frammenti architettonici e costruttivi che, nella loro ripetizione seriale costituiscono la cifra stilistica della città, hanno permesso comunque di rifondare l'identità minacciata ed indebolita, ricucire i fili con la storia, recuperare il valore delle forme fisiche dello spazio urbano e del paesaggio.

Nel 2001, con il supporto scientifico e progettuale del Dipartimento di Architettura dell'Università di Cagliari, si ha l'avvio di un percorso di riconciliazione con la storia concretizzato da progetti e programmi di riqualificazione urbana ed architettonica. Il primo importante programma è stato il progetto di recupero degli edifici minerari di Serbariu, riconvertiti nel Centro Italiano della Cultura del Carbone (CICC), un museo che documenta la vicenda

prevalenza con piccole case contenenti al massimo 4 appartamenti e con appezzamenti di terreno di circa 500 metri quadrati per appartamento. I quartieri di abitazione, composti dall'insieme di queste unità edilizie singole, avevano un carattere panoramico, ordinato, logicamente estensivo. Il centro di questo sistema di quartieri era costituito da una piazza con pochi e non grandi edifici pubblici; quanto era necessario insomma ad un aggregato urbano di un tale carattere e di una tale entità. L'importanza fondamentale che in seguito è venuta ad acquistare, la necessità di moltiplicare la produzione del Carbone Nazionale ha fatto sì che

quel centro di minatori, che poteva bastare per una produzione limitata, si è reso insufficiente ai nuovi fini dell'autarchia. Non più quindi un abitato per 12.000 minatori ma una città di 55.000 abitanti, costituente il centro di una vasta zona con altri minori e periferici nuclei abitati». Cfr. Eugenio Montuori, Guido Valle, Ignazio Guidi, *Relazione al Piano Regolatore dell'ampliamento della città di Carbonia*, 10 marzo 1940 (Archivio Area - ex IACP Carbonia).

¹⁴ *Ibidem*.

tecnologica, architettonica ed urbanistica e lo spessore antropologico e storico-politico della città di fondazione. Nel 2005 il Progetto Carbonia, ha consentito la predisposizione di piani e progetti per il recupero dei tessuti residenziali e dei monumenti della città di Carbonia e dei villaggi minerari satelliti e, nell'ambito del nuovo piano urbanistico comunale, la Carta delle Qualità Urbane ha tracciato le strategie urbanistiche e progettuali per la città di fondazione sul versante del recupero, del riuso e della conservazione del patrimonio edilizio della fondazione. La Carta introduce, infatti, una filosofia nuova nella gestione e trasformazione della città, anche attraverso il Laboratorio della Qualità Urbana, concepito come il luogo di sintesi nel quale coordinare le politiche di rigenerazione urbana in una gestione unitaria. Il cuore immateriale del Progetto Carbonia è il CIAM, acronimo di Carbonia Itinerari dell'Architettura Moderna, un sistema museale a cielo aperto il cui scopo è quello di promuovere e far conoscere il patrimonio architettonico e la storia della città e di coordinare un insieme di azioni attraverso le quali rifondare il senso originario della città di fondazione.

In questo quadro programmatico, i singoli interventi – il recupero delle principali piazze, gli itinerari urbani che ad esse fanno capo, il restauro della miniera e di alcuni monumenti pubblici, la riqualificazione dei quartieri residenziali, la promozione culturale e scientifica – sono inseriti in un unico progetto che prende il nome di *Carbonia Landscape Machine* e che nel 2011 ha ricevuto il Premio del Paesaggio del Consiglio d'Europa «in considerazione dell'esauritivo sviluppo progettuale alle diverse scale dell'intervento. Questa esperienza esemplare, che mira a riqualificare in una prospettiva di sviluppo sostenibile il paesaggio moderno, urbano e minerario del XX secolo, soddisfa pienamente tutti i criteri del Premio del Paesaggio, dimostrando che lo sviluppo sostenibile del territorio può essere raggiunto attraverso la partecipazione pubblica a tutti i livelli e la progressiva sensibilizzazione delle comunità. Il riconoscimento del patrimonio storico al fine di creare una nuova identità è stato, inizialmente, l'obiettivo della riqualificazione di questo paesaggio urbano. Il lavoro sulla miniera è stato, infatti, integrato da un rinnovamento di tutta la città con il recupero di spazi pubblici, strade e monumenti. Questa riqualificazione della struttura urbana di Carbonia ha favorito una nuova identità culturale della città. Questa esperienza rappresenta un perfetto esempio di sviluppo sostenibile del paesaggio urbano, un modello con un ampio risvolto internazionale per la riqualificazione di altre aree urbane e industriali degradate»¹⁵. Queste motivazioni evidenziano il valore di un progetto multiscale che è riuscito a intervenire sulle varie componenti della città (urbane, architettoniche, sociali, ecc.) ed ha posto l'attenzione per uno sviluppo sostenibile attraverso azioni coordinate di salvaguardia, gestione e pianificazione, interventi e processi che hanno favorito la riqualificazione e il rilancio dei tratti identificativi della storia e della cultura di questo territorio¹⁶.

La ricerca archivistica

Il lavoro di ricerca che l'Università di Cagliari ha condotto per lo studio della vicenda urbanistica ed architettonica della città è

da considerarsi come il contributo che ha permesso di ridefinire e precisare i contorni storico-critici e raccogliere il materiale grafico e progettuale a supporto delle varie fasi del progetto *Carbonia Landscape Machine*. È stato sviluppato prevalentemente attraverso il ricorso alle fonti dirette, con il fondamentale contributo degli archivi presenti nelle istituzioni che hanno sede a Carbonia, il più importante dei quali è l'archivio dell'Istituto Autonomo per le Case Popolari – già Istituto Fascista per le Case Popolari dell'ACAI, e recentemente convertito in Area, Azienda Regionale per l'Edilizia Abitativa. In esso sono conservati, quasi nella loro integrale completezza, gli elaborati di cantiere prodotti durante l'edificazione della città, dei suoi edifici pubblici e delle sue tipologie residenziali, dei quali sono riportati fedelmente i dettagli, sia di tipo esecutivo che relativi alla fase di progettazione e ideazione. Manca, purtroppo, per l'intrinseca natura di questo fondo, la documentazione sulle strutture minerarie e più in generale su tutto ciò che non è propriamente urbano e civile.

La ricerca è stata poi estesa ai fondi archivistici localizzati al di fuori dell'Isola allo scopo di integrare le notizie sulle installazioni industriali e di far luce sull'opera dei diversi progettisti coinvolti nella costruzione di Carbonia. Sul tema della produzione mineraria e delle relative strutture di estrazione e lavorazione, stante la distruzione dell'archivio storico dell'ACAI bombardato durante le fasi finali della seconda guerra mondiale, si è dovuto procedere per via indiretta visitando l'Archivio Storico della Banca d'Italia in cui si trovano alcuni documenti relativi all'ACAI, ma soprattutto l'Archivio Centrale dello Stato, entrambi con sede a Roma. I fondi relativi al Ministero dell'Industria e del Commercio, dell'Agricoltura e delle Foreste e la Segreteria Particolare del Duce sono stati utili per le notizie riguardanti le fasi di avviamento dell'attività mineraria, la conseguente fase di impianto dei primi villaggi operai e il successivo sviluppo con la fondazione di Carbonia ed i suoi ampliamenti. Lo stesso Archivio, insieme all'Archivio di Stato di Cagliari sono stati inoltre fonte di numerose immagini fotografiche che hanno integrato l'ampio corredo già disponibile con scatti meno consueti.

La varietà del materiale grafico reperito all'archivio storico dello IACP di Carbonia è stata integrata dalla consultazione degli archivi personali degli architetti che hanno partecipato al progetto della città, ai quali è stato possibile accedere grazie alla disponibilità della Soprintendenza Archivistica per il Lazio ed alla cortesia degli stessi eredi degli architetti, tuttora custodi dei documenti, che ne hanno ripetutamente permesso la consultazione. Molto materiale è conservato nell'archivio Cesare Valle, che sembra avere una consistenza molto prossima a quella originaria. In misura minore l'archivio Eugenio Montuori, collezione privata di documenti conservata a Roma. Infine, l'archivio Ignazio Guidi, utile per far luce su alcuni aspetti dei rapporti tra i progettisti, per i documenti relativi al progetto degli edifici scolastici e per il ritrovamento di foto relative ai numerosi sopralluoghi effettuati da Guidi e Valle durante lo svolgimento dei lavori di Carbonia. Ad essi si aggiunge l'archivio Pulitzer Finali, conservato presso il Centro Studi e Archivi della Comunicazione di Parma, che a fronte di un'estrema ricchezza dei materiali riguardanti i lavori navali, appare invece inespugnabilmente mutilo di tutta la parte riguardante i progetti di Arsia e Carbonia.

¹⁵ *Landscape award of the Council of Europe second session 2010-2011*, documento finale redatto al VI Council of Europe, Conference on the European Landscape Convention, Palais de l'Europe, Strasbourg, 3-4 maggio 2011.

¹⁶ Per un approfondimento del progetto di recupero di Carbonia si veda il capitolo

dedicato alla città in Giorgio Peghin e Antonello Sanna, a cura di, *Il patrimonio urbano moderno. Esperienze e riflessioni per la città moderna*, Allemandi, Torino 2011.

Arsia, il villaggio per i minatori della Società Anonima Carbonifera Arsa

Francesco Krecic

ABSTRACT

ARSIA, THE MINERS' VILLAGE OF SOCIETÀ CARBONIFERA ARSA

Raša (Italian Arsia) was built as a new town between 1935 and 1937. Planned by Triestine architect Gustavo Pulitzer Finali for 2000 inhabitants, this town is the outcome of a series of events connected to coal mining, where the interests of Trieste bourgeoisie were intertwined with those of the autarkic policy of the Fascist regime. After the Second World War Raša was awarded to Yugoslavia and up to recent times, according to the press of that time, was defined as a new town wanted by Mussolini. Recent studies have been carried out in Italian and Croatian archives, in particular in the National Archives of Croatia in Pazin, that include the archive of the Società Anonima Carbonifera Arsa (Sac Arsa, Raša anonymous coal company), a Triestine company lead by Turin businessman Guido Segre, who administered coal mines in Istria. Those studies highlighted that the town was born not as a new town by the Fascist regime, but rather as a village for miners and employees of S.a.c. Arsa alongside with two other workers' villages built nearby a few decades earlier by the same company and with the same purpose.

CODICI ERC

SH05.06 History of art and architecture, arts-based research
SH05.08 Cultural studies, cultural identities and memories, cultural heritage
SH06.11 Social and economic history

PAROLE CHIAVE | KEYWORDS

Arsia, Acai, carbone, fondazione, Istria
Arsia, Acai, coal, foundation, Istria

Francesco Krecic, nato a Trieste nel 1979, è architetto. Attualmente lavora presso la Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio del Friuli Venezia Giulia, e concentra i suoi studi nel settore della storia dell'architettura moderna, oltre che della tutela e del restauro del patrimonio culturale della regione.
francesco.krecic@beniculturali.it

Secondo le pubblicazioni di propaganda dell'epoca fascista¹, la città di Arsia sorse nella provincia di Pola, in Istria, tra il 1936 ed il 1937 per ottimizzare lo sfruttamento dei giacimenti carboniferi istriani, gli unici presenti sul territorio italiano insieme a quelli sardi. La sua realizzazione fu promossa ufficialmente dall'Azienda Carboni Italiani (ACAI), ente nato nel 1935 per volontà di Mussolini al fine di emancipare almeno in parte l'Italia dall'importazione di minerali combustibili stranieri: per questa ragione fu considerata, in ordine cronologico, la prima delle cosiddette «città dell'autarchia», denominazione che l'avrebbe accomunata ad altri interventi voluti negli stessi anni dal regime fascista per raggiungere precisi obiettivi di indipendenza economica.

Se dalla seconda metà degli anni settanta si sono moltiplicati studi e pubblicazioni dedicati all'architettura del Ventennio, con numerosi approfondimenti dedicati in particolare alla città di fondazione, la storia di Arsia – assente un'analisi storiografica della vicenda che non si limitasse a riprendere e rielaborare informazioni desunte da pubblicazioni dell'epoca, celebrative e di propaganda, oppure relative ai provvedimenti ufficiali presi a Roma – è rimasta insolitamente nell'oblio. La causa va ricercata anche nelle vicende storiche che hanno caratterizzato la Venezia Giulia nel corso del Novecento, con il passaggio dall'amministrazione asburgica a quella italiana nel 1918 e quindi nel 1945 a quella jugoslava. Così che le vicende di Arsia, ora denominata Raša e collocata su suolo croato, sono state spesso trascurate e, nel ricostruirne le vicende, gli autori si sono spesso affidati alle pubblicazioni del tempo, che riportavano unicamente la versione «ufficiale», ovvero quella imposta dal regime fascista per questioni di propaganda.

Solo in anni recenti vi è stata un'evoluzione nella ricerca, andando almeno in parte a colmare tale lacuna, ed in ciò è stato fondamentale lo studio degli archivi d'impresa. In particolare si fa riferimento al Fondo archivistico delle miniere istriane - Arsia 1870-1949 (Arhivski fond Istarski ugljenokopi Raša 1879-1949) conservato presso l'Archivio di Stato di Pisino (Državni arhiv u Pazinu) in Croazia, che contiene l'intera documentazione della Società Anonima Carbonifera Arsa, l'azienda triestina che dal 1919 al 1945 controllò le miniere dell'Istria orientale, e delle amministrazioni precedenti. In questo fondo è conservata una gran mole di materiale, fino ad anni recenti consultata spesso per i pochi disegni relativi alla città ma mai oggetto di uno studio compiuto. In esso è conservata, invece, tutta la documentazione relativa all'attività prettamente industriale, dagli aspetti legati alla estrazione e produzione a quelli della vendita; ma soprattutto è di particolare interesse la corrispondenza interna ed esterna dell'azienda, che permette di ricostruire i contatti

¹ L'unico volume recente dedicato interamente alle vicende di Arsia, che ha avuto come fondamento proprio lo studio degli archivi citati, che hanno permesso di ricostruire in maniera compiuta le vicende della città è: Francesco Krecic, *Arsia, la bianca città del carbone. Storia della fondazione di un centro minerario in Istria tra le due guerre*, Forum Editrice, Udine 2012. Ad esso si rimanda per ulteriori approfondimenti e per puntali riferimenti bibliografici ed archivistici. Si vedano, ad esempio: *Il Duce fra l'ardente entusiasmo dei lavoratori scende, con la tuta del minatore, nelle miniere dell'Arsa*, in «Il Popolo d'Italia», n. 8, 1936; *Arsia, il villaggio per i minatori della S. A. Carbonifera Arsa*, Editrice Libreria, Trieste 1937; *Arsia e i suoi giacimenti carboniferi*, in «L'illustrazione italiana», n. 44, 1937; Odo Samengo, *È nata Arsia nel cuore minerario dell'Istria*, in «Vie d'Italia», n. 12, 1937; *Arsia, dono del Duce*, in «La Panarie», n. 79, 1938, pp. 8-9; Gio Ponti, *Arsia nuova città*, in «Domus», n. 121, 1938, p. 8; *Le opere del Regime in Istria nel quinquennio 1933-1937*, Editore F. Rocco, Pola 1938; Francesco Fariello, *Villaggio industriale di Arsia*, in *Le colonie industriali*, in «Architettura», n. 5, 1939, pp. 318-320; *Le città del carbone italiano*, in «L'architettura italiana», n. 3, 1939; Renato Cariglia, *Arsia*, Edizioni Airone, Torino 1940; Giorgio Almirante, *Viaggio razziale per l'Italia: Arsia*, in «La difesa della razza», n. 13, 1940. L'opera pubblicata dalla Editrice Libreria e il lavoro di Cariglia sono due volumi interamente dedicati ad Arsia e sono quelli cui per lungo tempo nel corso del secondo Novecento vari autori hanno fatto riferimento.



Arsia (Croazia). Veduta (1937; da *Arsia, il villaggio per i minatori della S.A. Carbonifera Arsa*, Editrice Libreria, Trieste 1937).

col mondo economico e politico, permettendo di ricostruire l'evolversi dei processi lunghi decenni che portarono alla fondazione di un nuovo centro operaio quale era Arsia.

Ma per comprendere la complessità delle vicende delle miniere istriane e quelle legate alla nascita della città in particolare sono interessanti anche i documenti dell'archivio della Prefettura di Pola, anch'esso conservato presso l'Archivio di Stato di Pisino, con testimonianze relative alla situazione politica e sociale dell'Istria tra le due guerre, alle ricadute che la città avrebbe dovuto avere sull'economia regionale e al ruolo svolto dal prefetto e dalle altre autorità locali. Inoltre, altra documentazione relativa ad Arsia è conservata presso l'Archivio Centrale dello Stato di Roma, presso l'Archivio Regionale del Friuli Venezia Giulia, archivio storico relativo alle miniere dell'Arsa, e anche presso l'Archivio della Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio del Friuli Venezia Giulia.

La storia della fondazione di Arsia non si limita tuttavia ad una volontà di Mussolini, ma è una vicenda estremamente più complessa la cui genesi affonda nei decenni precedenti, e con caratteri

peculiari legati proprio alla collocazione periferica e alla storia della regione. Trieste e la Venezia Giulia erano infatti entrate a far parte del territorio italiano solo in seguito alla vittoria della prima guerra mondiale e alla conseguente disgregazione dell'impero austro-ungarico, assecondando almeno in parte la spinta all'espansione, militare ed economica, verso l'area dei Balcani che era stata una delle cause del coinvolgimento italiano nel conflitto. Ed è in questo contesto che germogliano le sue radici.

Guido Segre e l'economia della Venezia Giulia nel primo dopoguerra

All'indomani del 1918, con il passaggio di Trieste al Regno d'Italia, ad accompagnare le forze militari giunsero imprenditori e capitali italiani a sostituire quelli che erano stati dominanti sotto l'Impero, ovvero in prevalenza austriaci, ungheresi e boemi. Tra i nuovi volti che si insediarono nella città giuliana vi era anche Guido Segre²: nato a Torino nel 1881 in una famiglia di banchieri – la madre appar-

² In merito a Guido Segre (1881-1945) è da sottolineare la mancanza di un lavoro esaustivo sul personaggio. La sua figura è stata tratteggiata in numerosi testi relativi alla realtà triestina tra le due guerre, che hanno sottolineato di volta in volta diversi aspetti delle sue innumerevoli attività. Tra le opere in cui compaiono cenni

su Segre si veda: Lucia Nuti e Roberta Martinelli, *Le città di strapaese. La politica di fondazione nel ventennio*, FrancoAngeli, Milano, 1981; Anna Millo, *L'élite del potere a Trieste. Una biografia collettiva 1981-1938*, FrancoAngeli, Milano 1989; Giulio Sapelli, *Trieste italiana. Mito e destino economico*, FrancoAngeli, Milano

AZIENDA CARBONI ITALIANI

(A. Ca. I.)

COSTITUITA CON REGIO DECRETO
LEGGE 28 LUGLIO 1935 - XIII
N. 1406 ALLO SCOPO DI SVILUP-
PARE LA RICERCA, LA PRODU-
ZIONE ED IL CONSUMO DEL
CARBONE FOSSILE NAZIONALE

ROMA
CARBONIA • ARSIA



Manifesto pubblicitario dell'Azienda Carboni Italiani.

teneva alla famiglia Ovazza, proprietari dell'omonima banca di cui il padre era amministratore delegato – aveva studiato commercio in Germania e li aveva avuto le sue prime esperienze lavorative; tornato in Piemonte, era stato assunto come direttore della sede locale del Credito Italiano per poi passare alla FIAT, con la nomina prima di direttore amministrativo, quindi di vicedirettore. Arruolatosi volontario nella prima guerra mondiale, combatté sul fronte del Carso e, al termine del conflitto, gli fu affidato l'Ufficio Affari Economici del Governatorato della Venezia Giulia, col compito di recuperare i depositi giuliani custoditi nelle banche viennesi e di agevolare l'inserimento di Trieste nell'economia italiana, attraverso la nazionalizzazione del capitale di banche, aziende e industrie locali. Grazie al suo ruolo istituzionale e all'appoggio economico della banca di famiglia, oltre che di altri importanti imprenditori torinesi, Segre si conquistò rapidamente un ruolo da protagonista nell'economia locale, che negli anni seguenti avrebbe rafforzato ulteriormente, controllando numerose aziende ed imprese di cui sarebbe divenuto, di volta in volta, consigliere, direttore e presidente.

1990. L'unica monografia dedicatagli è: Etta Melzi Carignani, *Un imprenditore tra due guerre. La vicenda umana di Guido Segre nel racconto di sua figlia*, Lint, Trieste 2005, che in parte riprende i testi sopra citati e in parte si affida all'archivio di famiglia. Da ricordare anche: Vittorio Dan Segre, *Storia di un ebreo fortunato*,

Già nel 1919, all'interno del processo di assorbimento delle imprese austriache operanti sul territorio passato al Regno d'Italia, era stato artefice della fondazione della Società Anonima Carbonifera Arsa, rilevando dalla viennese Trifailer Kohlenwerk Gesellschaft il controllo delle miniere di carbone dell'Istria. Tali giacimenti, situati in prossimità della cittadina di Albona (oggi Labin, in Croazia), erano noti già dai tempi della Repubblica di Venezia, quando vi si ricavava la pece per calafatare le imbarcazioni; cominciarono a venir propriamente sfruttati all'inizio dell'Ottocento, con l'industrializzazione dell'attività estrattiva che ebbe inizio nel 1881, quando la proprietà fu assunta dalla citata Trifailer, società di Trbovlje (Trifail era il nome tedesco della città, ora in Slovenia) con sede a Vienna ed attiva in diverse parti dell'impero asburgico: grazie all'apertura di nuovi pozzi ed alla modernizzazione dei processi produttivi, l'estrazione del carbone aumentò considerevolmente, divenendo la principale attività economica dell'Istria orientale³. Con il passaggio della regione all'Italia, esse rappresentavano il principale giacimento in territorio nazionale: evidente, quindi, come il loro controllo apparisse strategico, tanto che Segre riuscì inizialmente a coinvolgere nell'affare, oltre alla banca Ovazza, anche Giovanni Agnelli e Riccardo Gualino.

L'impegno del gruppo FIAT e degli imprenditori torinesi fu però di breve durata, e l'Arsa, di cui Segre rimaneva presidente, fu oggetto di continui cambiamenti dell'assetto azionario, con l'ingresso di investitori locali, ed in particolar modo delle società armatoriali triestine che contavano di impiegare il carbone sulle loro navi. Ma l'insufficiente qualità del minerale estratto e la difficoltà a collocarlo sul mercato, la crisi generalizzata dell'economia del dopoguerra, la scarsa volontà di investire da parte degli azionisti per rinnovare e rendere più efficienti gli impianti, le agitazioni operaie del 1921 furono tutte cause di crisi per l'azienda nei primi anni venti. I problemi commerciali, industriali, di rapporti coi lavoratori, perdurarono per anni, nonostante l'ascesa del fascismo che non fece mancare l'appoggio politico né consistenti sovvenzioni.

Nel corso degli anni venti si ebbero ulteriori cambiamenti, con l'esautorazione temporanea di Segre a favore della famiglia di imprenditori triestini Brunner, ma a partire dal decennio successivo questi tornò a controllare l'azienda e, grazie a massicci contributi statali, a salvarla dal tracollo. La nuova gestione di Segre, partita nel 1929, riuscì ad aumentare sensibilmente la produzione e a guadagnarsi favori ed appoggi in ambienti romani, tanto che nel 1933 Segre fu invitato a prendere il controllo anche delle miniere di carbone del Sulcis, in Sardegna.

Lo sviluppo dell'industria italiana del carbone

Alla metà degli anni trenta, quando l'Italia stava preparando la guerra contro l'Etiopia e la politica economica italiana si era volta con decisione verso l'autarchia, Segre rappresentava il monopolista del carbone italiano ed in questa qualità ebbe modo di farsi presentare a Mussolini per il tramite di Rino Alessi, direttore del quotidiano di Trieste, «Il Piccolo», e amico di gioventù del Duce. Nell'occasione, gli propose una politica di sfruttamento del minerale nazionale: con adeguate sovvenzioni si sarebbero potute sviluppare la ricerca, la produzione ed il consumo del carbon fossile italiano, al fine di affrancare l'Italia dalle importazioni da Inghilterra e Germania. Il progetto interessò fortemente il Duce che, il 28 lu-

Bompiani, Milano 1985.

³ Per una breve storia delle miniere dell'Albonese: Marian Milevoj, *Carbone istriano, ultimi fuochi, Jurina i Franina*, in «Rivista di varia cultura istriana», n. 59, 1995, pp. 18-25.



Arsia (Croazia). Zona delle case operaie (1937; *Arsia, il villaggio per i minatori della S.A. Carbonifera Arsa*, Editrice Libreria, Trieste 1937).

glio 1935, fondò l'Azienda Carboni Italiani⁴, ente parastatale alla cui presidenza nominò proprio Guido Segre.

Grazie agli ingenti apporti di capitale pubblico, l'imprenditore diede un importante sviluppo all'attività estrattiva in Istria: la riorganizzazione della produzione del carbone passò attraverso una serie di interventi finalizzati alla razionalizzazione dello sfruttamento del sottosuolo, con migliorie tecniche e l'introduzione di nuovi macchinari. Ma la crescita non poteva prescindere dall'aumento del numero dei minatori: una volta esaurita la manodopera locale, occorreva infatti importare nuovi lavoratori da tutta la regione e anche da altre parti d'Italia. Con l'arrivo di migliaia di nuovi operai in una zona scarsamente abitata com'era quella parte dell'Istria, rapidamente si pose dunque la questione di dare loro adeguata sistemazione.

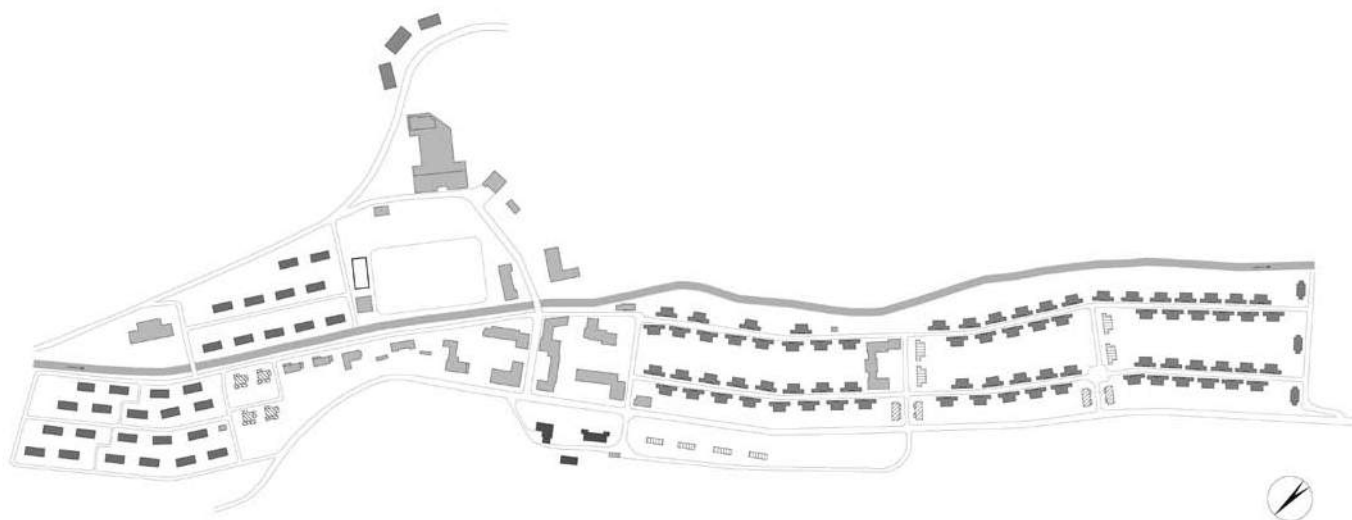
Fu così che immediatamente l'Arsa, l'azienda triestina che controllava le miniere, decise autonomamente di farsi carico del problema, esprimendo la volontà di realizzare un villaggio operaio per i propri dipendenti. Così fu indetto una sorta di concorso ad invito, in cui venivano coinvolte varie imprese locali, prevalentemente istriane e triestine, per la realizzazione di un ristretto numero

di edifici che avrebbero dovuto ospitare almeno parte dei nuovi lavoratori della miniera. Inizialmente il progetto era di modeste dimensioni, infatti si pensava di realizzare tre ville bifamiliari per dirigenti, un albergo per impiegati scapoli con trenta camere, una casa quadrifamiliare per impiegati e sei case da otto famiglie ciascuna destinate agli operai. Le ditte furono invitate a presentare, oltre che i preventivi, anche i progetti architettonici per i nuovi fabbricati, dei quali non era prevista nemmeno l'esatta collocazione.

L'idea che l'azienda carbonifera si dedicasse anche alla costruzione degli alloggi per i minatori non era però un inedito nella storia dell'Arsa. Infatti, nei primi anni venti vi era stato un episodio simile: l'azienda, grazie a delle sovvenzioni statali, per aumentare la produzione aveva incrementato la manodopera nelle miniere e la zona dell'Albonese, povera e priva di grandi centri abitati, risultava inadeguata ad ospitare i nuovi venuti. Così, per far fronte alla difficile situazione degli alloggi che si era venuta a creare, il 3 maggio 1922 fu costituito l'Istituto Autonomo per le Case Popolari dell'Istria Orientale, un ente ufficialmente pubblico ma in realtà controllato completamente dall'azienda privata, che si fece carico della realizzazione

⁴ Con il Regio Decreto Legge n. 1406 del 28 luglio 1935, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 180 del 3 agosto 1935. Sulle vicende costitutive dell'ACAI si veda:

Nuti e Martinelli, *Le città di strapaese...*, cit.



Planimetria di Arsia nel 1940, a tutt'oggi invariata (rielaborazione a cura di Silvia Grion di una pianta conservata presso l'Archivio di Stato di Pisino, in Croazia, *Fondo archivistico miniere istriane Arsia 1879-1949 - Drsavni arhiv u Pazinu - Arhivski fond Istarski ugljenokopi Ras' a 1870-1949*, scatola 257).

di un piccolo villaggio a Vines, che fu denominato "colonia operaia" ed era composto da diciotto edifici su due livelli per otto famiglie ciascuna. Inoltre, sempre nel medesimo periodo compreso tra il 1922 ed il 1924, furono realizzate altre due costruzioni di più ampie dimensioni presso la miniera di Carlotta, a poca distanza.

Ma anche questo episodio non fu il primo per quanto concerne le miniere di carbone dell'Istria: l'attivismo edilizio della società carbonifera non era altro che la prosecuzione di quanto già realizzato nell'anteguerra dalla gestione austriaca. Nel primo decennio del Novecento, infatti, la Trifailer Kohlenwerk Gesellschaft aveva già costruito un primo piccolo villaggio operaio a Stermazio, sempre nella stessa zona, composto prevalentemente da edifici destinati ad alloggi operai, da case per impiegati, fabbricati per uffici e strutture comuni. Pertanto si capisce come la nascita di Arsia negli anni trenta vada ad inserirsi in un contesto piuttosto differente rispetto a quello tratteggiato dalla retorica di regime, per cui era sufficiente la volontà del Duce per far nascere le città. Nel caso delle miniere dell'Arsa la cultura del villaggio operaio legato all'azienda era ben radicata e quanto cominciato nel 1935 sarebbe stata la prosecuzione di un percorso cominciato decenni prima.

Se nell'estate del 1935, dopo la fondazione dell'ACAI, l'Arsa aveva inizialmente pensato di realizzare un altro piccolo agglomerato per ospitare i nuovi minatori, nel giro di pochi mesi la situazione si evolse in maniera impreveduta. L'ascesa di Segre negli ambienti politici e nell'élite finanziaria romana, nel suo ruolo di presidente di un ente parastatale di notevole importanza, fu infatti repentina e gli permise di ottenere notevoli facilitazioni e finanziamenti statali per la sua azienda. Inoltre in breve tempo mutarono anche altre situazioni:

nell'estate del 1935 il governo fascista cominciò i preparativi per la guerra d'Etiopia che, iniziata il 2 ottobre, avrebbe portato alle sanzioni economiche da parte della Società delle Nazioni, e ciò avrebbe prodotto un rafforzamento della politica autarchica voluta dal regime, all'interno della quale le materie prime come il carbone risultavano di primaria importanza. Nel settembre dello stesso anno si registra anche la promozione del triestino Giuseppe Cobolli Gigli da sottosegretario a ministro dei Lavori Pubblici; egli conosceva bene la situazione delle miniere dell'Arsa e il personaggio di Segre, non a caso poco dopo la sua nomina fece una visita alla valle di Carpano dove sarebbe dovuto sorgere il nuovo abitato, e successivamente fece pesare il suo ruolo per facilitare il compito dell'azienda giuliana.

Per queste ragioni, nell'autunno del 1935 l'Arsa decise di accantonare il programma iniziale che prevedeva la costruzione di uno sparuto numero di edifici a favore di un progetto più ambizioso: con le nuove e più favorevoli condizioni, l'azienda avrebbe promosso la costruzione di un grande villaggio operaio, destinato ad ospitare migliaia di lavoratori. E Segre, grazie alla larga autonomia di cui godeva come presidente dell'ACAI e presidente dell'Arsa al medesimo tempo, poté affidare l'incarico per la progettazione direttamente ad un architetto triestino di sua fiducia: Gustavo Pulitzer Finali.

Il progettista, Gustavo Pulitzer Finali

Gustavo Pulitzer Finali⁵ era nato a Trieste nel 1887, quando la città rappresentava ancora lo sbocco sul mare dell'impero asburgico ed era parte integrante del mondo mitteleuropeo, cui apparteneva

⁵ Per una più completa biografia di Pulitzer si rimanda all'unico testo dedicato all'architetto: Donato Riccesi, *Gustavo Pulitzer Finali. Il disegno della nave. Allestimenti interni 1925-1967*, Marsilio, Venezia, 1985. Il testo è incentrato sull'opera

di Pulitzer come architetto navale e contiene solo alcuni accenni agli altri settori di cui si occupò. È da sottolineare pertanto l'assenza di uno studio compiuto sull'attività di Pulitzer come architetto "di terra".



Arsia (Croazia). Veduta della valle del Carpano con le case operaie in costruzione (Archivio centrale dello Stato di Roma, *Segreteria Particolare del Duce, Carteggio Ordinario*, busta 151.827).

chiaramente la sua famiglia: il padre discendeva da commercianti di legname di origine ungherese trasferitisi sull'Adriatico per affari, mentre la madre era una cantante lirica viennese. L'appartenenza ad un ambiente culturale diverso da quello italiano fu confermata dalla scelta, dopo essersi diplomato al liceo classico, di studiare architettura al politecnico di Monaco di Baviera: allievo di Theodor Fischer, Pulitzer si laureò nel 1911 e la sua formazione fu completata da una serie di viaggi in Europa, interrotta dallo scoppio della Prima guerra mondiale. Per evitare l'arruolamento nell'esercito austro-ungarico, Pulitzer si trasferì in Brasile dal fratello, dove maturò le prime esperienze professionali realizzando alcune ville. Al termine del conflitto tornò a Trieste e, insieme all'architetto Ceas, aprì lo Stuard - Studio d'architettura e decorazione, dedicandosi a lavori di allestimento per esposizioni, alla progettazione di interni per uffici e sedi di rappresentanza per varie società o alberghi, agli interni di abitazioni private e al disegno di mobili e arredi. Pulitzer si inserì perfettamente nel tessuto economico e sociale della Trieste del dopoguerra e riuscì ad intrecciare una rete di relazioni personali e professionali che gli avrebbero garantito negli anni a venire numerose commesse. In particolar modo fu la conoscenza della famiglia Cosulich, costruttori navali ed armatori, a garantirgli importanti incarichi: gli anni tra le due guerre videro il decollo dell'industria cantieristica triestina, con la realizzazione di numerosi tran-

satlantici e, a partire dalla metà degli anni venti, Pulitzer divenne uno tra i più ricercati progettisti del settore dell'arredo navale. Da subito dimostrò la volontà di emanciparsi dallo stile tradizionale degli allestimenti del periodo, ancora legato all'eclettismo degli stili storici, presentando un linguaggio innovativo ma non radicale, basato sui concetti di semplicità e funzionalità che sarebbe diventata la sua cifra stilistica: pur senza rimandi al passato, Pulitzer non rinunciava all'elemento decorativo che, però, non veniva mai inserito fine a se stesso ma sempre utilizzato a fini compositivi. La raffinata eleganza dei suoi ambienti, come ad esempio i saloni delle motonavi Saturnia o Victoria, divennero punto di riferimento nel settore a livello internazionale, garantendogli una lunga serie di lavori per conto di diversi armatori che lo avrebbero occupato fino alla vigilia della seconda guerra mondiale, oltre alla pubblicazione dei suoi lavori sulle principali riviste di architettura, in particolare su «Domus», diretta da Gio Ponti.

Nonostante i numerosi lavori, spesso di alto livello qualitativo che gli avevano permesso di raggiungere la fama anche a livello nazionale, Pulitzer non si era mai confrontato con la costruzione di un edificio ex novo, e nemmeno occupato di problemi legati all'urbanistica, materia fondamentale nella progettazione di un villaggio operaio. Ciononostante Segre lo volle per la progettazione di Arsia: la conoscenza personale, l'appartenenza al medesimo



Arsia (Croazia). Cartolina raffigurante la valle del Carpano con Arsia (1940).

ambiente, un precedente incarico affidatogli per il rifacimento degli interni della nuova Borsa di Trieste, furono argomenti sufficienti a motivare la scelta.

La nascita di Arsia

A partire dal novembre del 1935 Pulitzer si mise a lavorare sul progetto del nuovo abitato, che doveva esser realizzato nel più breve tempo possibile e doveva garantire risultati immediati, permettendo così a Segre di assecondare i desideri di Mussolini.

L'architetto progettò un villaggio per circa 2.000 tra minatori e familiari, collocato lungo la stretta valle del torrente Carpano, nei pressi di Albona, proprio all'imbocco della miniera principale dove si era deciso di concentrare la produzione. Il primo passo fu la bonifica della valle, che nella zona prossima al mare si presentava come un acquitrino malsano: previsti nella bonifica integrale del sistema del fiume Arsa già da un decennio, ma mai avviati, i lavori subirono un'improvvisa accelerazione grazie alle pressioni esercitate sulle autorità locali. Contemporaneamente Pulitzer, nell'arco di nemmeno tre mesi, approntò la sistemazione urbanistica del villaggio cui seguirono i progetti di tutti gli edifici, completati scendendo la scala dei dettagli ed arrivando a disegnarne anche gli arredi.

Nei primi mesi del 1936 partirono i lavori per la costruzione del villaggio: priorità assoluta fu data agli alloggi operai, che furono realizzati dalla Società Anonima Veneta Edile di Fiume per conto dell'Istituto Autonomo per le Case Popolari dell'Istria Orientale, l'ente che era stato istituito nel 1922 in occasione della realizzazione del villaggio di Vines e che poi era rimasto inattivo. Di lì a poco la ditta Zelco e Lucatelli di Trieste avrebbe proceduto con l'edificazione del centro urbano, finanziato direttamente dalla società Arsa, mentre le altre costruzioni, ritenute non prioritarie, furono realizzate solo successivamente. Il cantiere per la realizzazione del villaggio fu visitato anche da Mussolini: l'8 agosto 1936 il Duce venne in idrovolante da Rimini a controllare come procedesse lo sviluppo dell'industria carbonifera istriana; nella circostanza visitò la miniera e posò la prima pietra della casa del Fascio.

Nella primavera del 1937, ovvero in poco più di un anno, i lavori potevano dirsi conclusi; il villaggio, però, fu inaugurato solo alcuni mesi dopo, nella data simbolica del 4 novembre, alla presenza del sottosegretario di Stato alle comunicazioni Giovanni Host-Venturi e di Aimone d'Aosta duca di Spoleto. A quel tempo il nuovo centro non risultava più essere il villaggio operaio della Società Anonima Carbonifera Arsa: la propaganda del regime se n'era appropriata e, innalzato a comune e ribattezzato Arsia, venne considerato alla stregua degli altri centri di fondazione opera del fascismo.

Il progetto realizzato

Il progetto di Pulitzer, estremamente semplice e regolare, può essere riassunto in uno schema cruciforme, orientato secondo l'andamento della valle: in posizione baricentrica è collocato il centro urbano, di forma rettangolare, che assomma al suo interno tutte le funzioni pubbliche necessarie all'abitato, dalle istituzioni ai negozi ai luoghi di ritrovo (la chiesa di Santa Barbara, la Casa del Fascio, l'Opera Nazionale Dopolavoro, il mercato, l'albergo, l'ufficio postale), mentre ai suoi lati si dipartono quattro "bracci", zone dal carattere chiaramente definito e distinto.

A sud-ovest, lungo il corso del torrente, si sviluppa la parte più ampia del villaggio, quella destinata alle abitazioni operaie che comprende sia le settantasette case quadrifamiliari per i minatori con famiglia che l'albergo per gli scapoli (e, a ridosso del centro, anche l'albergo per gli impiegati scapoli) organizzate lungo due vie parallele al Carpano. Dalla parte opposta, dal centro risalendo il torrente, sono collocate le case per gli impiegati, mentre sul fianco destro della vallata, a nord-ovest rispetto al centro urbano, si trovano tre ville per i dirigenti, circondate da giardini e sopraelevate rispetto al fondovalle. Dal quarto lato della piazza parte la strada che permette di raggiungere l'altra sponda del torrente e di guadagnare l'accesso alla miniera, con l'edificio della direzione dell'Arsa che di lì a poco sarebbe stato costruito.

Il piano urbanistico del villaggio si presenta estremamente elementare, rendendo subito chiara la volontà di Pulitzer di ricorrere ad una radicale zonizzazione, tenendo separate le diverse funzioni ed evitando anche commistioni tra le diverse tipologie abitative. Il progetto di Arsia, per quanto progettato in tempi molto ristretti, è frutto di scelte precise e meditate, per quanto in parte condizionate da fattori indipendenti dalla volontà dell'architetto: se la conformazione della vallata e la posizione della miniera imponeva uno sviluppo dell'abitato che seguisse il corso del Carpano, anche la scelta di una zonizzazione così radicale può essere giustificata da problemi di ordine pratico. La priorità di Segre e dell'ACAI non era tanto la costruzione di una città ideale, quanto la necessità di dare alloggio a quanti più minatori nel più breve tempo possibile, in maniera tale da permettere una rapida crescita dell'attività estrattiva. Così, una volta presa la decisione di affidare a Pulitzer l'incarico, l'opera doveva essere realizzata con prontezza, e in particolare dovevano essere disponibili quanto prima gli alloggi per gli operai: la decisione di Pulitzer di creare zone uniformi ben distinte potrebbe derivare anche dalla risposta ad un problema di ordine pratico nella gestione del cantiere. L'elementarità della planimetria ne avrebbe semplificata notevolmente la gestione, permettendo di costruire "in serie" e permettendo di completare velocemente la parte che più interessava. Infatti solo alcuni mesi più tardi, con le case operaie già in fase avanzata, sarebbe stata avviata anche la costruzione del centro urbano e solo successivamente i lavori per la zona destinata agli impiegati, mentre ancora più tardi si sarebbero realizzate le case per i dirigenti e sistemata la zona al di là del torrente destinata alla direzione della miniera.

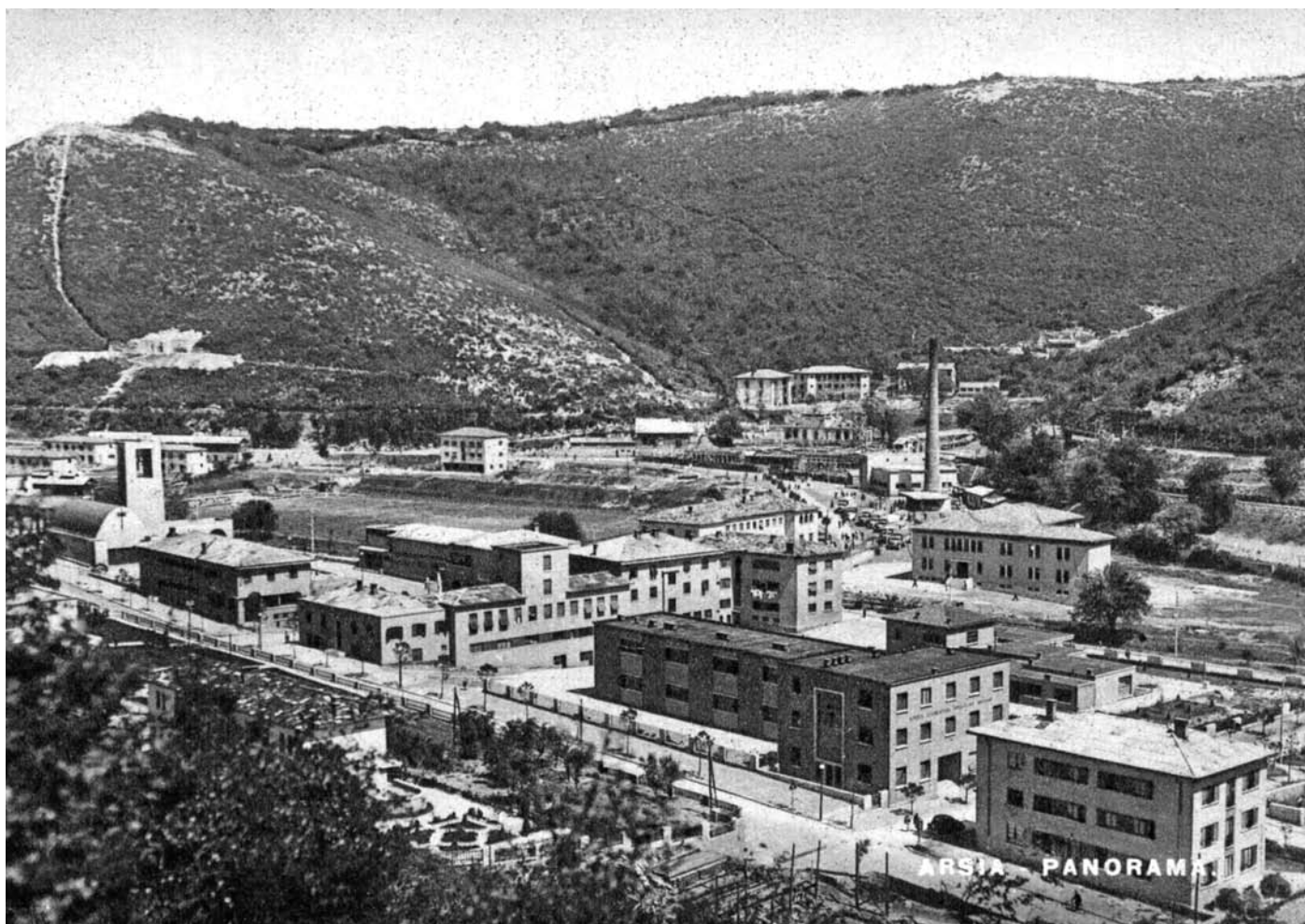
La decisione di concentrare in un'unica piazza centrale tutte le funzioni collettive non può però esser giustificata solo con problemi di gestione del cantiere o con il sopra accennato bisogno di controllo sulle attività degli operai, ma è frutto di un'esplicita scelta dell'architetto: la piazza doveva essere infatti il simbolo del nuovo villaggio, il luogo in cui tutti convergessero e si identificassero. Gli operai impiegati dall'Arsa a Carpano, sia che fossero residenti nel nuovo villaggio, sia che abitassero i paesi del circondario, dovevano trovare un'immagine e un luogo ben definito in cui identificarsi anche una volta usciti dalla miniera. Fondamentale era dun-



Arsia (Croazia). La piazza, con a sinistra la casa del Fascio, al centro il mercato, a destra l'albergo e mensa impiegati e la piazza con la chiesa di Santa Barbara (da *Arsia, il villaggio per i minatori della S.A. Carbonifera Arsa*, Editrice Libreria, Trieste 1937).

que l'idea di creare un senso di appartenenza: i nuovi venuti, gli abitanti del villaggio e tutti i nuovi lavoratori, erano stati sradicati dai loro vecchi paesi, inseriti in un contesto completamente diverso e creato artificialmente, che poco aveva in comune con i luoghi di provenienza. Occorreva quindi che trovassero un punto di riferimento in cui riconoscersi, un luogo che rafforzasse il senso di comunità e l'orgoglio di appartenenza, unendo idealmente tutti i lavoratori tra loro e legandoli indissolubilmente all'azienda, l'Arsa, e al suo destino. Così il tentativo di fidelizzare gli operai, di impiegarli stabilmente nelle miniere di carbone, passava anche attraverso la creazione di un'immagine e quindi di un luogo simbolico, come poteva essere una piazza.

In questa concezione Pulitzer doveva esser stato influenzato sicuramente dalle idee di Theodor Fischer: anche quando questi aveva progettato delle *Arbeitwohnlolonie* in Germania, era stata sua preoccupazione quella di cercare, anche attraverso il progetto, di legare gli operai al loro nuovo luogo di residenza e all'azienda che l'aveva costruito. Alla scuola di Monaco e nelle lezioni del suo maestro, Pulitzer era sicuramente entrato in contatto anche con gli insegnamenti di Camillo Sitte e ne doveva esser stato profondamente influenzato, tanto da aver tratto l'ispirazione per il disegno della piazza di Arsia dalle indicazioni dell'urbanista viennese.



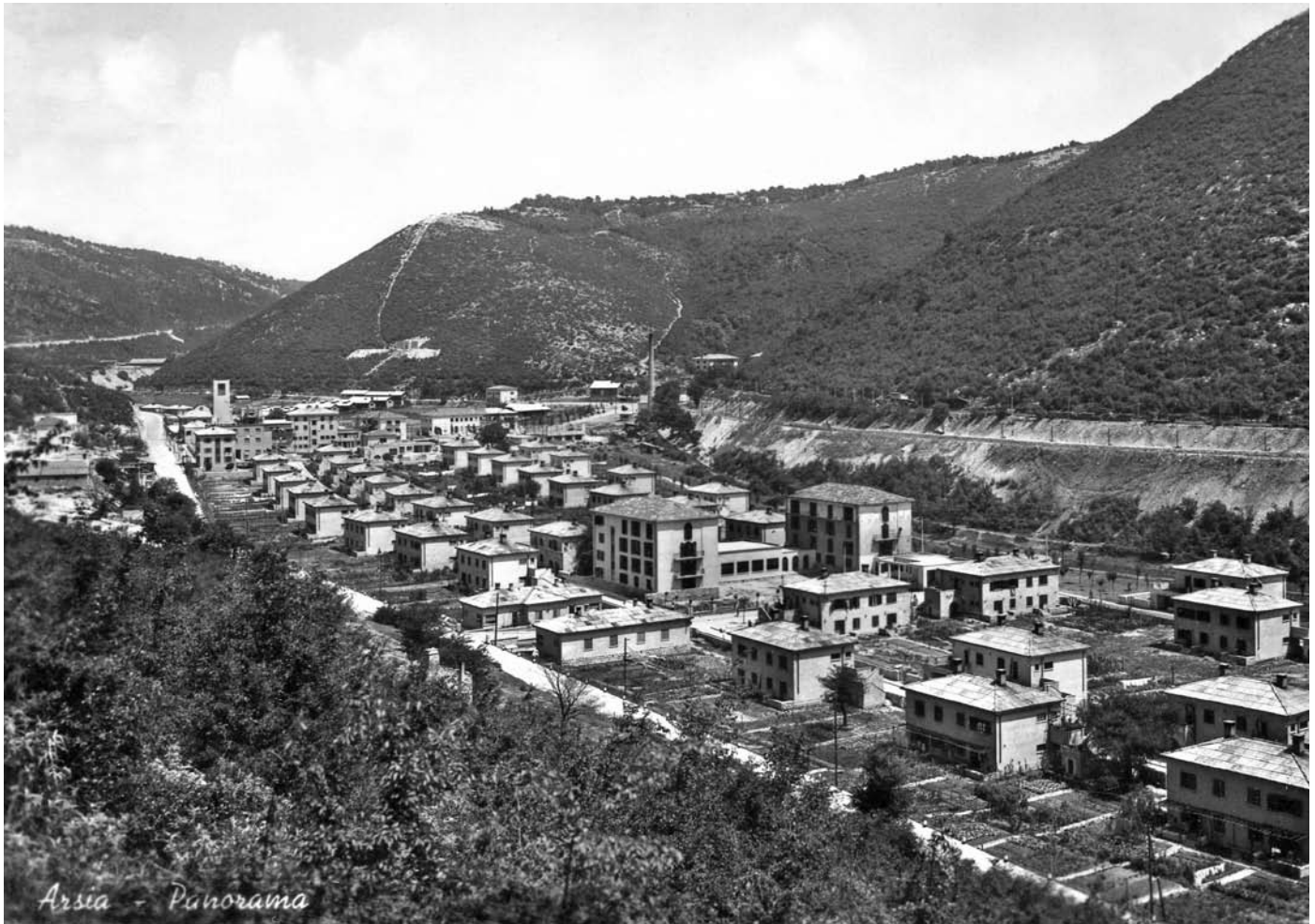
Arsia (Croazia). Cartolina con in primo piano il centro urbano di Arsia e sullo sfondo l'ingresso alle miniere (1939 circa).

Arsia dalla fondazione ai giorni nostri

Lo sviluppo dell'industria carbonifera italiana voluto dall'ACAI negli anni seguenti procedette spedito, con notevoli incrementi di produzione sia per quanto riguarda i giacimenti istriani che per quelli sardi. E l'afflusso di minatori nell'Albonese e nel Sulcis impose la costituzione di un ente apposito che si occupasse di dar loro alloggio: così nel 1937 fu fondato l'Istituto Fascista Autonomo per le Case Popolari dell'Azienda Carboni Italiani, ente che si sarebbe occupato dello sviluppo edilizio delle aree intorno alle miniere. Così prima della seconda guerra mondiale fu pianificata la fondazione di due nuovi importanti centri urbani: Carbonia in Sardegna e Pozzo Littorio, sempre in Istria. Inoltre fu varato il piano di ampliamento di Arsia, visto che subito dopo la sua inaugurazione essa risultava sottodimensionata rispetto alle reali necessità. Negli anni 1938-1939 furono completate alcune strutture inizialmente previste, come ad esempio il grande edificio della direzione della miniera con gli spogliatoi per i minatori o il centro sportivo, ma soprattutto fu realizzato un secondo lotto di abitazioni che permettesse di assorbire la massiccia immigrazione necessaria ad aumentare la produttività della miniera di Carpano. Furono costruite ulteriori 31 case operaie per un totale di circa 130 appartamenti, oltre che ad un altro albergo per operai scapoli con mensa ed una casa per ingegneri scapoli per ulteriori 170 persone.

Nel 1940 Arsia aveva raggiunto la sua fisionomia definitiva. Gli obiettivi di Segre ed i progetti di Pulitzer per la vallata di Carpano avevano trovato compimento. La città si era ampliata, la produzione era cresciuta, parte dei minatori aveva avuto una sistemazione dignitosa e l'azienda si era garantita una manodopera qualificata e costantemente presente. Ma la situazione non era destinata a durare: nel 1940 l'Italia era entrata in guerra e, per affrontare lo sforzo bellico, la produzione venne aumentata a dismisura, a costo di ridurre la sicurezza nelle miniere. Il 28 febbraio di quell'anno si verificò un tragico incidente: una fuoriuscita di gas oppure una deflagrazione della polvere di carbone determinarono una terribile esplosione in una delle gallerie. Il bilancio finale fu di 185 morti e 149 feriti, il più grave incidente minerario della storia d'Italia. L'episodio ebbe però scarsa eco sulla stampa locale e nazionale, che non volevano generare preoccupazione e disfattismo in periodo bellico, così che i dati della tragedia furono ridimensionati e l'avvenimento minimizzato.

Il prosieguo della guerra, con la disfatta dell'Italia fascista, ebbe ulteriori conseguenze: dopo il 1943 Arsia venne occupata dai tedeschi per due anni, nel corso dei quali vi furono episodi di guerra partigiana anche all'interno della città. Quindi, nel 1945, la città, come buona parte della Venezia Giulia, passò alla Jugoslavia; seguì l'esodo di gran parte della popolazione, l'arrivo di abitanti da altre zone della nuova nazione, l'assorbimento delle miniere nell'econo-



Arsia (Croazia). Cartolina con veduta di Arsia (1937).

nia socialista, la progressiva decadenza dell'industria carbonifera fino ad arrivare alla chiusura delle miniere negli anni novanta.

Le vicende architettoniche di Arsia risultano però circoscritte nello spazio di soli cinque anni, dal 1936 al 1940. Dopo di allora, infatti, Arsia non ha subito modifiche né aggiunte sostanziali: la Jugoslavia aveva sul suo territorio altre miniere di carbone, peraltro di qualità superiore a quello istriano, quindi la rilevanza dei giacimenti dell'albonese divenne relativa, nel corso dei decenni diminuirono costantemente i lavoratori delle miniere e non si avvertì mai il bisogno di costruire nuove abitazioni. Inoltre la caratterizzazione del centro come strettamente legato all'attività mineraria e soprattutto al periodo fascista, la sua posizione defilata e la sfavorevole morfologia del territorio nella stretta valle del Carpano, non contribuirono a che sorgessero edifici commerciali o industriali.

Se il mancato sviluppo economico ed edilizio della città nel secondo Novecento ha avuto il pregio di conservarne l'integrità ar-

chitettonica ed urbanistica, mostrandocela oggi identica a com'era stata pensata da Segre e Pulitzer, ovviamente è stato allo stesso tempo causa della declino della città, che è andata perdendo parte della sua popolazione e ha avuto un progressivo degrado delle sue architetture. Infatti la città non era assolutamente considerata dai suoi abitanti come un patrimonio di archeologia industriale, né come una pagina di storia economica del Novecento, né come un interessante esempio di urbanistica, bensì veniva percepito unicamente come un vecchio centro minerario in declino, privo di qualsiasi valenza. Solo in anni recenti vi è stata una riscoperta, seppur parziale, della storia della città: sono stati organizzati convegni, talvolta vengono aperte alcune gallerie delle miniere ai visitatori e si è avvertita la necessità di valorizzare il patrimonio anche in chiave turistica. Stanti le ridotte dimensioni del comune e le scarse disponibilità economiche, ciò non ha però ancora portato a nessun progetto concreto di riqualificazione.

Guidonia, una città nuova per i lavoratori civili e militari del Centro Studi ed Esperienze dell'Aeronautica

Edoardo Currà e Cesira Paolini

ABSTRACT

GUIDONIA, A NEW TOWN FOR THE HIGHER STUDIES AND EXPERIMENT DIRECTION OF THE ITALIAN ROYAL AIR FORCE'S CIVIL AND MILITARY WORKERS

In 1928, the Higher Studies and Experiment Direction (DSSE) of the Italian Royal Air Force had been established near Rome closer to the small village of Montecelio, where an air force base had already existed since 1916. In 1935 the Government inaugurated, in the same place, a new, extremely advanced, research centre for aeronautical, scientific and industrial development. The centre was set up as a small independent town, where to place an interesting series of buildings: the wind tunnels and the hydrodynamic basin for testing prototypes. Nowadays, even if in ruins, the structures still maintain a certain dignity because of their historical and technical worth. The site is also interesting because of the presence of the functionalist "new town" closely linked to the centre. The new town, named Guidonia, was designed as a well-organized company town for civil and military workers and their families. This kind of interpretation, certainly unconventional, is also suggested by the original will of the government in founding Guidonia. Instead of planning a military complex with houses for the military personnel assigned to the centre, the government decided to establish a new town. They drew up the plans for the layout of the residential housing and public buildings, responding to the needs of a well-defined social group made up of both military personnel and civilians.

CODICI ERC

SH02.02 Ageing, work, social policies, welfare
 SH02.10 Land use and regional planning
 SH05.06 History of art and architecture, arts-based research
 SH05.08 Cultural studies, cultural identities and memories, cultural heritage
 SH06.08 Modern and contemporary history
 SH06.11 Social and economic history
 PE08.03 Civil engineering, architecture, maritime/hydraulic engineering, geotechnics, waste treatment

PAROLE CHIAVE | KEYWORDS

Città nuove, Razionalismo italiano, Architettura del Novecento, Riuso, Cemento Armato
New towns, Functionalism, 20th Century architecture, Re-use, Reinforced Concrete

Edoardo Currà, dottore di ricerca in Ingegneria edile-architettura, è professore associato presso la Facoltà di Ingegneria Civile e Industriale dell'Università di Roma "Sapienza". Coordina il Master di II livello in Progettazione Architettonica per il recupero dell'edilizia storica e degli spazi pubblici della Facoltà di Architettura. La sua attività di ricerca è focalizzata sui temi della costruzione e del progetto per l'architettura. Nell'ambito di ricerche indirizzate all'approfondimento dei caratteri della costruzione e delle relazioni tra questa, il progetto e gli esiti architettonici, ha adottato un approccio che evidenzia le contiguità e le intersezioni caratterizzanti il rapporto tra l'architettura e l'ingegneria. Patrimonio industriale, costruzione moderna ed edilizia storica diffusa sono i campi tematici entro cui si svolge tale indagine, finalizzata a costruire le basi di conoscenza per il progetto di recupero, tutela e valorizzazione. È inoltre membro di AIPAI e TICCIH e visiting professor presso la South East University of Nanjing. Ha curato diversi lavori sui temi del patrimonio industriale ed è responsabile del Centro studi per il patrimonio industriale del Lazio - Rieti e Sabina.
 edoardo.curra@uniroma1.it

Cesira Paolini, ingegnere civile e Ph.D. in Ingegneria Edile, è ricercatore confermato presso la Facoltà di Ingegneria Civile e Industriale dell'Università di Roma "Sapienza"; insegna Architettura tecnica I e fa parte del collegio del dottorato in Ingegneria dell'Architettura e dell'Urbanistica della stessa università. La sua attività di ricerca si focalizza prevalentemente nell'ambito della conoscenza delle tecniche costruttive nella edilizia non monumentale pre-moderna, nonché in quello relativo all'analisi dell'edilizia storica ed alle tecniche legate alla costruzione muraria e alla sperimentazione e diffusione dell'uso del cemento armato ed in quello della conoscenza e conservazione dell'edilizia e dell'architettura italiana del Novecento, con particolare riguardo alla indagine sul rapporto tra tecniche costruttive e qualità architettonica anche in relazione ad eventuali interventi di riuso.
 cesira.paolini@uniroma1.it

Nel 1935, contemporaneamente all'inaugurazione del nuovo complesso per il Centro e la Direzione superiore studi ed esperienze dell'Aeronautica nel territorio di Montecelio, a pochi chilometri da Roma, si posa la prima pietra per un centro urbano destinato a tutti coloro che operavano in quella sede. Da questa esigenza ha origine la città di Guidonia, pensata come una ben organizzata *company town* per gli operai civili e militari e le loro famiglie. Per realizzare le abitazioni per coloro che erano comandati presso il centro di sperimentazione, il governo, anziché predisporre residenze e servizi nell'area militare, decise di fondare una nuova città. A tal fine, nel 1934 aveva dato l'incarico della progettazione all'Istituto Fascista Case Popolari. Tale decisione era stata inoltre supportata dal successo che raccoglieva la campagna legata alla fondazione di nuove città che impegnava il regime in quegli stessi anni.

Il progetto, che vide impegnati Giuseppe Nicolosi, Gino Cancellotti e Giorgio Calza Bini, venne coordinato da Alberto Calza Bini, presidente dell'IFCP, e produsse interessanti schemi concettuali per la realizzazione di residenze ed edifici pubblici, che potessero rispondere alle esigenze di un gruppo sociale strutturato composto da civili e militari.

Il centro studi: ricerca, prove e produzione

Sei anni prima, nel 1928, il Centro e la Direzione superiore studi ed esperienze (DSSE), erano stati trasferiti in quest'area del Lazio dove già esisteva, dal 1916, un aeroporto¹ nel 1931, gli stessi ingegneri dell'Arma aeronautica, studiarono un nuovo progetto d'insieme, nel quale venivano definite la localizzazione e la disposizione delle strutture. Senza dubbio un ruolo decisivo giocò la presenza della ferrovia, infatti, per evitare di sottrarre suolo alle piste di volo collocate a sud, si stabilì di realizzare il Centro studi al nord incorporando tutti gli edifici nel complesso militare.

La struttura ferroviaria divenne, quindi, il confine tra lo spazio destinato alla sperimentazione e alla ricerca, al nord, e quello dedicato all'aeroporto, al sud; la conseguente disposizione del centro influenzò, negli anni successivi, determinazione dell'impianto planimetrico della città che sarebbe sorta dopo qualche anno.

Il nuovo centro sperimentale rivestiva anche un importante ruolo di immagine poiché doveva rappresentare, in quegli anni segnati da un orientamento decisamente autosufficiente che porterà dopo poco alle leggi autarchiche, capacità di ricerca, massima efficienza e avanguardia. Fu probabilmente questo, unitamente alle esigenze di massima precisione, a far sì che le strutture della nuova sede della DSSE fossero realizzate con materiali e tecniche costruttive che permettessero di evidenziare perizia e capacità nazionali nel settore delle costruzioni. Tra i nuovi edifici costruiti per il centro, principalmente due divennero presto emblema della preparazione e la competenza dei tecnici e della manodopera italiana nell'ambito dell'edilizia: la vasca idrodinamica e il padiglione aerodinamico. In entrambi i casi la realizzazione doveva essere eseguita con un grado di precisione altissimo, poiché la conformazione dei manufatti rivestiva un ruolo fondamentale nella reale efficacia delle sperimentazioni condotte al loro interno².

L'edificio della vasca idrodinamica era formato da tre parti, un lungo volume destinato a contenere il bacino per le sperimenta-

¹ Enrico Currà, *Cronologia ragionata*, in Enrico Currà e Cesira Paolini, a cura di, *Archeologie del Novecento*, Gangemi, Roma 2007, pp. 99-111.

² Cesira Paolini, *Il Centro Studi ed Esperienze: caratteri della costruzione*, in Enrico Currà e Cesira Paolini, a cura di, *Ingegneria a Guidonia*, Gangemi, Roma 2005, pp. 29-44.



Guidonia (Roma). Veduta aerea della città. Al centro viale Leonardo da Vinci con le case in linea di Gino Cancellotti (1937).

zioni e due testate, poste ad ovest e ad est, che delimitavano lo sviluppo longitudinale del corpo centrale. La vasca vera e propria, che era caratterizzata da una lunghezza di 436,70 metri ed era larga 6,50 metri e profonda 3,75, veniva utilizzata per la sperimentazione di idrovolanti, siluri ed armi mare-terra e mare-mare. La sua costruzione era stata risolta mediante una successione di undici tronchi, ai quali erano stati aggiunti ulteriori due, in corrispondenza delle testate, realizzati su di una platea in calcestruzzo di cemento e collegati tra di loro attraverso una lamiera estensibile di piombo saldata alla estremità di due tronchi contigui³.

Esternamente l'edificio, con le sue lunghe e continue finestre laterali, si rifaceva in modo esplicito a un linguaggio proprio dell'architettura razionalista, ma la realizzazione dell'intero bacino si era basata sull'uso di una tradizionale muratura listata a sei teste sulla quale era stato disposto, a supporto dei binari, una soletta piena di calcestruzzo di cemento armato.

Anche le pareti che delimitavano l'intero volume erano in muratura di tufo a quattro teste con ricorsi di laterizi ogni 60 centimetri, mentre erano realizzati in calcestruzzo di cemento armato (c.c.a.) i telai, posti ad un interasse regolare di 5 metri che variava solo

in corrispondenza dei giunti, che costituivano l'ossatura portante e che poggiavano su di una fondazione in muratura a cinque teste. Ancora l'uso del c.c.a. aveva permesso di ottenere le aperture sui fronti nord e sud, dove una trave posizionata all'interno della muratura consentiva le ampie finestrate e al contempo, quando necessitava, sporgeva all'interno per sorreggere i carri ponte; i solai di copertura, infine, erano realizzati con elementi latero-cementizi gettati in opera. La perfezione della costruzione rivestiva, in questo caso, un ruolo determinante in quanto l'affidabilità delle sperimentazioni risultava strettamente connessa alla esattezza delle simulazioni e pertanto nel corso di tutta l'esecuzione si prestò grande attenzione ai dettagli per permettere che le prove fossero attendibili anche alle grandi velocità.

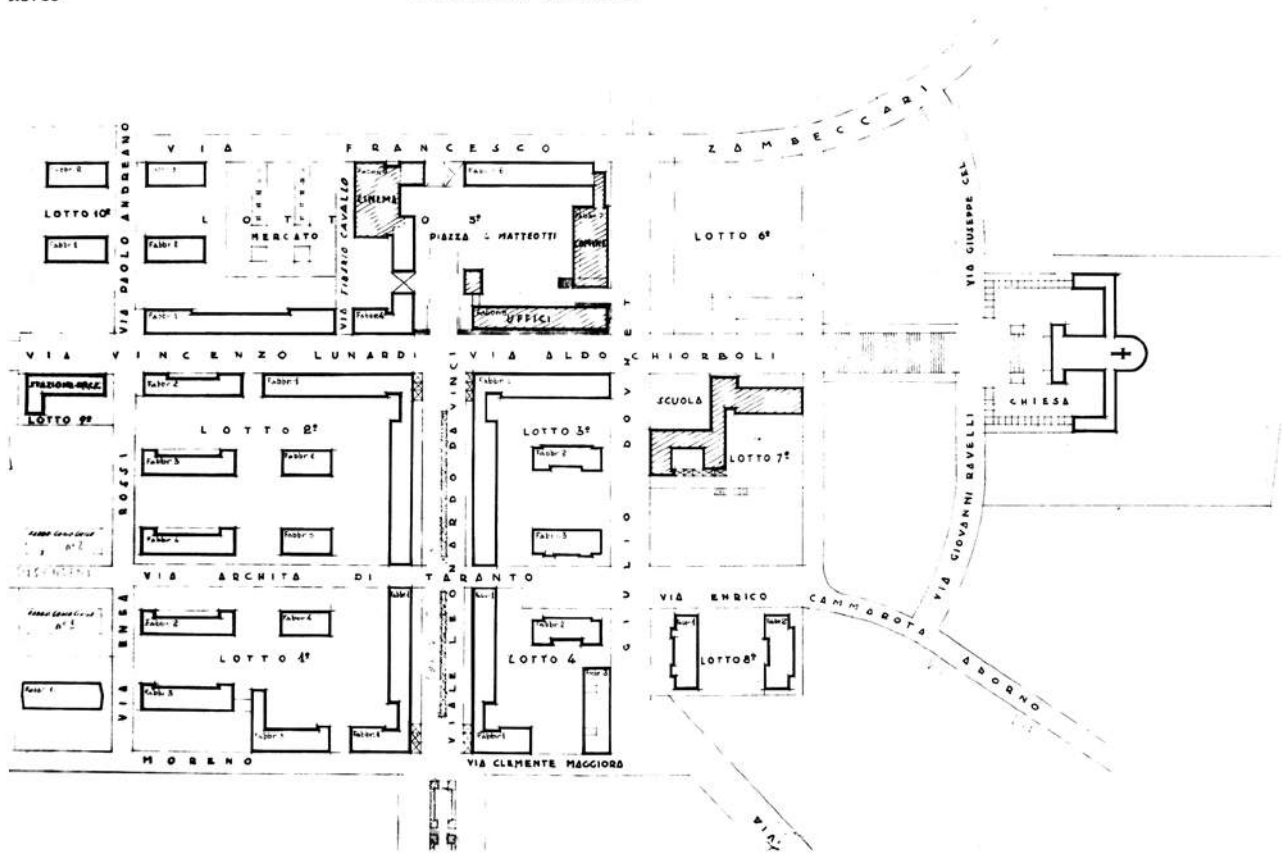
Anche alla costruzione del Padiglione Aerodinamico fu riservata un'analoga attenzione; l'edificio, che costituiva il manufatto principale del laboratorio aerodinamico, ospitava, oltre ai locali per la direzione, gli uffici, le officine e i modelli, quattro gallerie del vento orizzontali tutte uguali fra loro ed una verticale. Il fabbricato, progettato dall'ingegner Traverso, si articolava intorno alla grande sala che conteneva le quattro gallerie orizzontali disposte affian-

³ C. Cremona, *Il bacino della Vasca Idrodinamica di Guidonia*, in *Atti di Guidonia*,

vol. 1, Ufficio Editoriale Aeronautico, Roma 1939, pp. 99-111.

I.C.P. GUIDONIA
S.9759

PLANIMETRIA RAPP.1:1000



Pianta definitiva del progetto della città nuova di Guidonia (1935).

Gli edifici pubblici che costituivano il nucleo civile della nascente città erano collocati proprio sulla piazza: il palazzo comunale di Nicolosi, il palazzo per uffici-casa littoria con torre littoria, il cine-teatro e l'albergo con banca e ufficio postale di Giorgio Calza Bini. Di fatto, oltre alla costruzione delle residenze, che verranno descritte in maniera più approfondita nei paragrafi successivi, nella nuova città era prevista la realizzazione anche di una serie di edifici pubblici e di servizi quali la caserma dei Carabinieri, il mercato e la chiesa.

Proprio il rapporto tra il nuovo nucleo, la chiesa ed il centro sperimentale sembra essere un ulteriore ambito nevralgico nella progettazione. Molte sono le proposte per la sistemazione dei due assi nei diversi progetti, per giungere, infine, alla soluzione che prevede, per il viale che congiunge il centro urbano con quello militare, la realizzazione di un fronte compatto e monumentale annunciato su entrambi gli estremi da due corpi di loggia a tre campate.

Le versioni precedenti non prevedevano né il fronte compatto né le testate, e una non contemplava nemmeno un edificio parallelo al viale, ma abitazioni isolate con giardini chiusi. Tale modificazione indica come, nel corso della redazione del progetto, sia stata preferita una maggiore distinzione tra le principali strade

carrabili e rappresentative, con fronti costruiti continui e compatti, e una rete di percorsi secondari e pedonali, che interessano gli spazi aperti delle corti dove, sempre rispetto alle versioni precedenti, si darà maggior presenza al verde collettivo rispetto a quello privato. Tutto il complesso è poi caratterizzato da una estrema essenzialità di forme e finiture; «tutta la composizione è ispirata al concetto fondamentale dell'ordine geometrico, come conviene che sia e come sempre è stato quando gli aggruppamenti edilizi sono sorti su un programma preciso e simultaneo»⁶.

Case per i lavoratori

Per Guidonia si propose un modello di città per 5.000 abitanti basandosi sull'approccio caratteristico delle *company towns* e seguendo le regole tipiche. Partendo dalla gerarchia e dai ruoli sociali dei diversi cittadini all'interno del centro sperimentale e dell'aeroporto, i progettisti organizzarono l'impianto della città in modo tale da riuscire a soddisfare le differenti esigenze e, al contempo, a riflettere la struttura sociale degli abitanti. L'Istituto

6 *Ibidem*.



Guidonia. Fabbricato su via XXVI aprile. Prospetto principale e retrospetto (1936; Ufficio Tecnico DSSE).

fascista autonomo per le case popolari, infine, progettò e realizzò 43 abitazioni per ufficiali, 166 per sottufficiali, 96 per impiegati, 8 per custodi e 21 per altre categorie diverse, rispecchiando nella diversità delle residenze quella della popolazione.

Tutti i progetti sembrano essere stati ispirati da un attento ed approfondito studio sui «tipi dell'elemento di abitazione» per ottenere una composizione ordinata che derivasse «dall'aggruppamento spontaneo dei vari tipi di abitazione, aggruppamento studiato in modo da aderire il più possibile alla plastica del terreno, e da inserirsi logicamente alla configurazione delle strade anche nei punti dove non è stato realizzato il parallelismo delle case lungo gli allineamenti stradali»⁷.

Case in linea

Negli studi che caratterizzarono il periodo funzionalista, un ruolo fondamentale rivestì l'approfondimento, nella teoria e nella pratica, dei caratteri del tipo in linea, con due alloggi per piano, seguendo i criteri di migliore rispondenza prestazionale e funzionale dell'abita-

zione contemporanea. In questo ambito è stato declinato, maggiormente nei contesti più sperimentali, disponendolo, nei confronti del percorso del sole, con orientamento nord-sud, in modo da avere alloggi con doppio affaccio est-ovest, considerati, all'epoca, i migliori.

Nel caso della nuova città di Guidonia le nuove case in linea non si manifestano come generatrici di una nuova morfologia urbana aperta, ma piuttosto possono essere interpretate come elementi di mediazione tra un'idea di città compatta e una consapevolezza del nuovo ruolo degli spazi aperti. Tale versatilità delle linee è consentita dall'orientamento dell'intero complesso urbano, inclinato di 45° rispetto ai punti cardinali, che consente a tutti gli alloggi di avere doppi affacci su fronti nordovest-sudest, oppure nordest-sudovest.

Per la piazza principale Nicolosi progetta una casa in linea, lunga 81 metri, profonda 10,32 alta tre piani, con il piano terra destinato ad accogliere il terziario e i due superiori alloggi. I fronti dei negozi sono caratterizzati da una notevole trasparenza, mentre gli alloggi sono scanditi, verso la piazza, da un doppio ordine di balconate continue, profonde 1,84 metri, con pilastri quadrangolari. Le balconate, regolarmente ritmate, nascondono quattro scale di alloggi in linea di diversa dimensione.

⁷ *Ibidem*.



Guidonia (Roma) Vista d'epoca della sala delle gallerie del vento (1935).

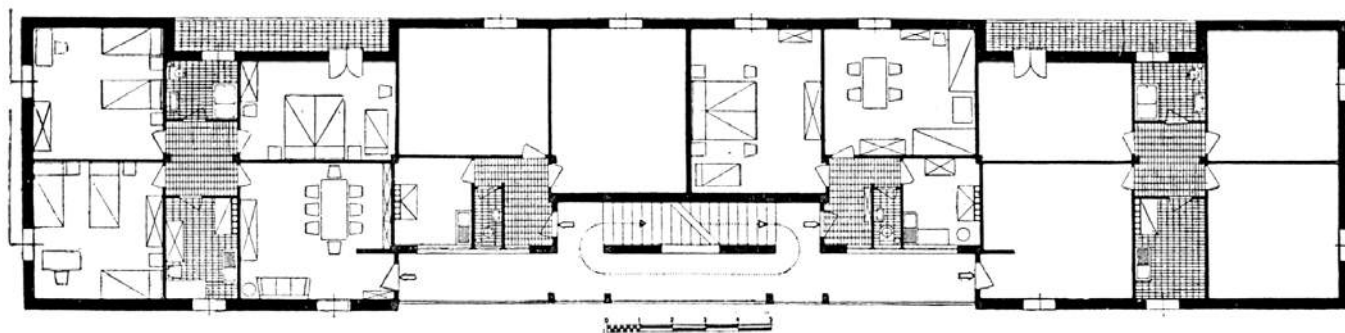
Partendo dal cinema verso il palazzo comunale si hanno: una scala con due alloggi per piano (a tre vani più cucina e doppi servizi e a sei vani oltre cucina, camera di servitù e doppi servizi) e una seconda scala con un solo alloggio per piano (a quattro vani oltre cucina, doppi servizi e camera di servitù). Tutti gli alloggi di queste due prime scale hanno doppio ingresso, mentre ad esse segue una scala con due alloggi per piano a semplice accesso (a tre vani oltre cucina e servizio) ed un'ultima scala con un alloggio a tre vani oltre cucina e servizio e uno a quattro vani oltre cucina e doppi servizi. Tale varietà, completamente occultata nel prospetto principale, genera in effetti, la disposizione varia di bucatore, balconi e balconcini che caratterizza il prospetto posteriore, forse il più faticoso di tutta Guidonia, ed è dovuta alla necessità di realizzare nella piazza gli alloggi speciali per i professionisti civili e gli ufficiali di grado maggiore.

Le altre abitazioni del tipo in linea sono progettate da Gino Cancellotti. Egli prevede, innanzitutto, un sistema di case in linea disposto in maniera tale da enfatizzare l'asse del grande viale principale che connette la piazza del Municipio al Centro Studi ed Esperienze. L'impianto, con una conformazione ad "L" in pianta, nasce dalla ripetizione di blocchi tutti uguali tra loro costituiti da due alloggi per piano disimpegnati dal corpo scala centrale. Il tutto appare rigorosamente risolto dal punto di vista distributivo; ciascun appartamento è composto da tre vani oltre ai servizi ed è servito

da un balcone, la cucina risulta integrata con la zona pranzo in un vano a sé stante. Finestrature della stessa dimensione scandiscono lo sviluppo del lungo prospetto su viale Leonardo Da Vinci, segnato ulteriormente dall'ampia apertura che illumina i vani scala schermata da una serie di elementi orizzontali di *brise soleil*; le facciate sul retro sono, invece, caratterizzate dalle logge affiancate che affacciano sulla zona verde. Alle estremità verso la piazza del Municipio e alla fine del viale le stecche assumono l'immagine di propilei, i piani terra parzialmente svuotati per accogliere le attività commerciali sulla piazza lasciano in vista i pilastri del primo piano, mentre i restanti due piani presentano un sistema di loggette prominenti rispetto al piano principale della facciata.

La volontà di assecondare la morfologia originaria del luogo ha permesso, nonostante la ripetitività dello schema, una certa movimentazione nei prospetti poiché i blocchi risultano sfalsati tra loro della stessa altezza e pertanto rompono, pur nella composizione basata sull'ordine geometrico, il rigore dello schema. Prospetti semplificati invece presentano i blocchi prospicienti via Lunardi e via Chiorboli, dove manca il segno dell'apertura sul vano scala, che hanno le facciate posteriori caratterizzate da piccoli balconi in aggetto.

Anche l'edificio posto a chiusura di via Morena è realizzato su progetto di Cancellotti; il volume si articola in due corpi di cui il primo, alto solo due piani, segna il limite del lotto mentre il se-



Progetto per case a ballatoio di Giuseppe Nicolosi (1938).

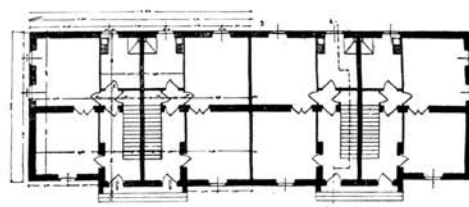
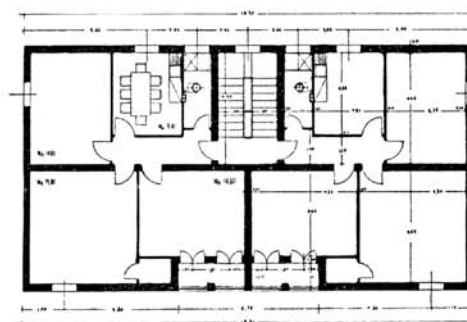
condo, alto tre piani, è arretrato rispetto alla sede stradale. I due blocchi, concepiti come aggregazioni in linea in cui una scala centrale disimpegna due appartamenti di tre vani ciascuno, sono collegati attraverso un elemento svuotato a piano terra che permette l'accesso alla zona verde retrostante.

All'interno dei lotti 1 e 2 posizionati accanto agli edifici a ballatoio, e ad essi paralleli, vi sono dei piccoli blocchi di alloggi in linea destinati, anch'essi, agli operai. Questi fabbricati, che dimensional-

mente sono molto più piccoli degli edifici del viale principale, sono alti solo due piani, presentano un fronte longitudinale di 18,30 metri e sono progettati per ospitare quattro nuclei familiari. Una scala posta in maniera baricentrica disimpegna due alloggi per piano, formati da tre vani, oltre il bagno e la cucina, pensata integrata alla zona pranzo e, pertanto, particolarmente ampia (9,40 metri quadrati). Il prospetto è caratterizzato da due piccole logge disposte al centro; la presenza di un pilastro al centro di ognuna crea un piacevole ritmo



Progetto per case operaie di Giuseppe Nicolosi (1938).
 Progetto per Case per sottufficiali di Giuseppe Nicolosi (1938).



serrato delle bucatore che i parapetti leggeri consentono di leggere fino al limite del solaio. Il risultato è un'equilibrata composizione simmetrica segnata da un vuoto centrale quadripartito e quattro finestre disposte in prossimità degli angoli. Quattro finestre centrali segnano invece, sulla facciata sul retro, un ritmo regolare che viene dialetticamente contrapposto al pieno delle estremità, nel complesso la soluzione compositiva ricorda moltissimo quella che Nicolosi adatterà in seguito per il fabbricato 5 del lotto 1 del villaggio Breda.

Case a ballatoio

Nel repertorio delle tipologie residenziali utilizzate nell'ambito della costruzione di Guidonia sono presenti anche cinque edifici a ballatoio. Le soluzioni tipologiche e distributive adottate fanno in modo che, pur rappresentando la rielaborazione funzionalistica della casa di ringhiera se ne differenzino profondamente. I progetti sono di Giorgio Calza Bini, per l'edificio L5 F2, e di Giuseppe Nicolosi per gli edifici L2 F2, L2 F3 e F4, L1 F2. Tutte le case a ballatoio, destinate agli operai, sono disposte ortogonalmente alla via Enea Rossi ed esprimono una modalità di aggregazione riconducibile ad una idea di città organizzata per livelli gerarchici sociali e dimensionali.

L'edificio di dimensioni maggiori, realizzato da Calza Bini, consiste in realtà di una casa a ballatoio, con sei alloggi per piano, e due case in linea ad esso affiancate, con due alloggi per piano. In tal modo il vuoto dei ballatoi risulta quasi contenuto dalle masse più compatte disposte agli estremi, mentre l'orizzontalità della composizione viene enfatizzata dalla presenza di sottili pilastri circolari che consentono di cogliere la continuità dei solai. Sempre su via Lunardi, posto di fronte all'edificio di Calza Bini, si trova un primo tipo di casa a ballatoio progettato da Nicolosi. L'edificio, alto tre piani, presenta quattro alloggi per ogni piano distribuiti da ballatoi collegati ai vari livelli da una scala che corre parallela ai ballatoi e alla facciata, nascosta tra due setti portanti. Il fronte è caratterizzato da una serie di pilastri binati che sorreggono i ballatoi e che vengono a costituire con i solai una trama dai marcati riferimenti classicisti.

In ogni piano sono presenti due tipologie di alloggi: due alloggi del tipo più piccolo, composto da due soli vani con cucina e bagno, disposti lungo lo sviluppo del ballatoio, e due alloggi di testata più grandi, con 4 vani oltre cucina e bagno. Nella facciata posteriore tre livelli di logge sono disposti simmetricamente ai lati del prospetto, e corrispondono quindi agli alloggi più grandi, mentre finestre tutte uguali costituiscono le bucatore degli alloggi più piccoli. Tale soluzione del prospetto posteriore, con le logge a chiudere

agli estremi la sequenza di bucaure identiche, la ritroviamo nelle case a ballatoio progettate per Latina (Littoria) tra il 1935 ed il 1936 nel lotto 2, F5, F6 e F7.

Mentre del tutto simili a queste case di Latina, non solo nel prospetto posteriore, ma anche planimetricamente, sono le stecche a ballatoio, realizzate sempre su progetto di Nicolosi, che si sviluppano longitudinalmente per 37,64 metri e presentano un'interessante soluzione dal punto di vista distributivo. L'ampio ballatoio che distribuisce i sei alloggi disposti su ciascun piano è fortemente segnato da una scala ad andamento curvo di grande valenza scultorea posta in asse all'edificio che collega la distribuzione orizzontale dei diversi livelli. Gli appartamenti sono composti ciascuno da due vani oltre ai servizi; le cucine, sempre di superficie superiore ai 5 metri quadrati, sono localizzate in un ambiente a se stante e quattro alloggi su sei sono serviti da un piccolo balcone.

L'adozione di tale schema tipologico aveva incontrato severe critiche «anche da persone di altissima competenza»⁸ alle quali Nicolosi aveva risposto puntualmente con una dettagliata relazione nella quale analizza tutte le accortezze adottate per ovviare gli inconvenienti ricorrenti negli schemi di case a ballatoio. Proprio a questi accorgimenti il progettista si era affidato, sia nel caso di Littoria che in quello di Guidonia, il numero di piani, ad esempio, era sempre contenuto (tre o quattro) e anche quello degli alloggi (da quattro a sei) in modo tale da evitare un «agglomerato eccessivo su ogni piano». I ballatoi, inoltre, posizionati su pareti libere di edifici posti a distanza tra loro e con grandi spazi verdi intermedi, presentano un parapetto pieno «perché sia nascosta dalla vista la parte inferiore delle pareti facilmente deteriorabili dal transito»⁹. Gli ambienti di servizio, le cui aperture possono essere poste ad una altezza (1,75 metri) tale da impedire introspezioni e permettere, al contempo, un riscontro d'aria, si affacciano sui ballatoi. I volumi degli edifici, alti tre piani, risultano scavati nel prospetto dall'andamento orizzontale dei ballatoi di distribuzione e segnati dalla forte plasticità della scala che si intravede in posizione baricentrica.

Case a schiera

Le diverse tipologie di residenza per ufficiali e sottufficiali comprendono anche alcune case a schiera progettate da Nicolosi che, per questo tipo di edifici, studiò due soluzioni. In entrambe l'attenzione fu rivolta alla possibilità di dare ai residenti spazi confortevoli sia all'interno che all'esterno dei fabbricati. In tutti i casi gli ambiti destinati a la cucina ed al soggiorno si trovano al piano terra, mentre due camere da letto e il bagno sono disposti al primo piano. Balconi, nei tipi A L8.2, L4.2, L3.2 e logge, nei tipi B L3.3, L 8.1, sono previsti in tutte le schiere e ciascun ingresso risulta protetto dalle intemperie dagli aggetti relativi a balconi e logge.

Questo tipo di architettura sembra confermare quanto affermato da Franco Storelli: «Le architetture di Guidonia, singolarmente, possono essere collocate come conclusione di un percorso progettuale e, allo stesso tempo, come inizio di un altro, più ricco di suggestioni, in cui il primitivo rigore geometrico e formale si stempera nel superamento dell'astrazione e nel radicamento al luogo e alla storia»¹⁰. Entrambe le soluzioni presentano, dal punto di vista planimetrico, una certa ricchezza di impianto e formale, consentita anche dalla dimensione relativamente ampia degli alloggi. Di particolare interesse la soluzione che Nicolosi adotta nel tipo B, dove al primo livello inserisce nella maglia muraria una profonda loggia che protegge con un moderno *brise soleil* a maglia quadrata. Lo stesso *brise soleil* utilizzò nuovamente per caratterizzare le ben più essenziali abitazioni ultra-economiche per le palazzine a quattro alloggi per piano della borgata Pietralata II - Tiburtino Santa Maria del Soccorso¹¹.

Nel complesso la città di Guidonia e il Centro con la Direzione Studi ed Esperienze offrono, ancora oggi, una serie di monumenti alla tecnica, alla ricerca e all'architettura di valore internazionale. La necessità di una loro approfondita conoscenza e della conseguente valorizzazione appare ancora più evidente se si considera lo stato di rovina in cui versano diversi padiglioni e il degrado diffuso che caratterizza il tessuto urbano circostante.

⁸ Giuseppe Nicolosi, *Le case popolari di Littoria nel quadro degli attuali orientamenti dell'edilizia popolare in Italia*, in «Architettura», n. 1, 1937, pp. 21-35.

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ Franco Storelli, *Lo "stile"*, in Paolo Belardi, a cura di, *Giuseppe Nicolosi (1901-1981), Architettura Università Città*, Atti del convegno, Libria, Melfi (Po-

tenza) 2008, pp. 77-86.

¹¹ Sergio Poretti, *Edilizia popolare e razionalismo italiano. L'attività progettuale di Giuseppe Nicolosi tra il 1925 e il 1940*, in «Rassegna di Architettura e Urbanistica», n. 55, 1988, pp. 24-44.



Dalmine (Bergamo)
Atrio e scalone della pensione privata per i dipendenti della società Dalmine
(foto Stabilimento fotografico Crimella, anni quaranta; Archivio Fondazione Dalmine)

Il contesto storico-morfologico e la tipologia insediativa della piccola e media impresa nella Zona Industriale Nord di Padova

Eugenio Contin Arslan e Daniela Scalabrin

ABSTRACT

THE HISTORICAL-MORPHOLOGICAL CONTEXT AND THE SETTLEMENT TYPE OF SMALL AND MEDIUM-SIZED BUSINESSES IN THE PADUA'S ZONA INDUSTRIALE NORD

We aim to contribute to the knowledge of the cultural value of Padua's industrial area, since it contains many architecturally and historically interesting buildings that ought to be preserved and rehabilitated for their innovative structures. We believe that it is important to collect this information and process it before these buildings disappear, from both the industrial landscape and collective memory. The historical reconstructions that we will present reveal that in the Veneto there was a time when political powers believed in small and medium industries, which proved to be an important tool of social cohesion and expression of local "know how".

CODICI ERC

SH01.13 Public economics; political economics; law and economics
 SH02.01 Political systems, governance
 SH02.07 Political systems and institutions, governance
 SH02.08 Energy, transportation and mobility
 SH02.10 Land use and regional planning
 SH03.08 Population dynamics; households, family and fertility
 SH03.11 Communication and information, networks, media
 SH05.08 Cultural studies, cultural identities and memories, cultural heritage
 SH06.01 Historiography, Theory and methods in history, including the analysis of digital data
 SH06.09 History of ideas, intellectual history, history of sciences and techniques
 PE08.03 Civil engineering, architecture, maritime/hydraulic engineering, geotechnics, waste treatment

PAROLE CHIAVE | KEYWORDS

patrimonio industriale, storia economica, Archivio del Consorzio Zona Industriale di Padova, urbanizzazione di zone industriali, tipologie di edifici industriali *industrial heritage, economic history, Consorzio Zona Industriale di Padova Archive, urbanization of industrial areas, typologies of industrial buildings*

Eugenio Contin Arslan, architetto, si laurea nel 2002 allo IUAV di Venezia, collabora alla didattica e con vari studi professionali del Veneto, specializzandosi nell'ambito del restauro conservativo. Attualmente ricopre il ruolo di direttore presso la società di ingegneria R&S Engineering di Padova, che opera nell'ambito della conservazione e valorizzazione di beni culturali in tutto il territorio nazionale.
eugenio.contin@studiores.it

Daniela Scalabrin ha ricevuto il dottorato in Storia Economica presso l'Università degli Studi di Padova nel 2015. Dal 2008 si occupa di storia economica e locale, archivi d'impresa e storia della moda. Inoltre collabora con varie istituzioni, operando nell'ambito della formazione e dell'apprendimento scolastico.
daniela.scalabrin@yahoo.it

«La marcia di autodistruzione del nostro favoloso mondo veneto ricco di arte e di memorie è arrivata ad alterare la consistenza stessa della terra che ci sta sotto i piedi. I boschi, i cieli, la campagna sono stati la mia ispirazione poetica fin dall'infanzia. Ne ho sempre ricevuto una forza di bellezza e tranquillità. Ecco perché la distruzione del paesaggio è per me un lutto terribile. Bisogna indignarsi e fermare lo scempio che vede ogni area verde rimasta come un'area da edificare»¹.

Attualmente le aree cementificate hanno schiacciato il tipico assetto territoriale della campagna veneta e, se il dato percettivo non bastasse, è sufficiente ricordare che in Veneto l'11% del suolo risulta cementificato² e che dal 1995 al 2007 si sono costruite 800.000 abitazioni a fronte di una domanda interna di sole 288.000 unità³.

La situazione attuale porta a riflettere sui grandi cambiamenti che sono avvenuti nel Veneto negli ultimi sessant'anni; tuttavia, negli anni Cinquanta, a Padova, la realizzazione di una zona industriale su un terreno agricolo di ottocento ettari venne vista come un'opera necessaria e indispensabile per lo sviluppo della città. Non si trattò, in questo caso, di un consumo di territorio al fine di realizzare discutibili insediamenti residenziali estensivi e le vicende successive hanno dimostrato che la creazione di un'area industriale, in quella specifica epoca storica, è stato un progetto lungimirante e decisivo per il benessere della città, che ha contribuito a farla emergere dall'isolamento nel quale si trovava. Inoltre negli anni cinquanta Padova era afflitta da vari problemi, riassumibili in elevata popolazione ed elevata disoccupazione, e la creazione di una zona industriale le ha donato decenni di sviluppo, sia sotto l'aspetto economico sia, soprattutto, sotto l'aspetto sociale e culturale. In realtà oggi le zone industriali sono spesso colpevolizzate e denigrate, in quanto ritenute portatrici di elementi negativi quali inquinamento e degrado urbanistico ed architettonico. Purtroppo questi aspetti tendono a nascondere altri elementi che contraddistinguono queste aree, giustificando la cecità di soggetti istituzionali verso alcune caratteristiche che sarebbero invece da valorizzare, quali la storia e il sapere che esse conservano e tramandano, che risultano fortemente legate ai luoghi del lavoro e alla stessa materialità degli edifici che compongono le aree industriali⁴.

Questo lavoro è nato in quest'ottica, per cercare di far conoscere il valore culturale dell'area industriale di Padova, valutando l'esistenza di edifici e di tipologie di edifici che potessero racchiudere in sé sia il ruolo di bene architettonicamente caratteristico sia di luogo storicamente significativo, e che possano divenire oggetto di tutela, essere quindi conservati e riqualificati per permetterne una strutturata e compatibile fruizione futura. Ci è parso indispensabile documentare queste informazioni e rielaborarle prima che scompaiano, non solo dal paesaggio industriale, ma anche dalla memoria collettiva: in merito risulta utile rammentare che nella attuale confusione normativa tali testimonianze stanno, soprattutto dal punto di vista materiale, sparendo letteralmente come granelli di sabbia tra le mani. Le ricostruzioni storiche che presenteremo svelano che in Veneto c'è stata un'epoca nella quale il potere politico ha creduto

- 1 Andrea Zanzotto intervistato da Marco Alfieri, in «La Stampa», 11 ottobre 2011.
- 2 Per maggiori informazioni si vedano: *Dossier 2012 Legambiente Veneto*, www.scribd.com/doc/87168718/Dossier-Cemento-Spa-il-Caso-Veneto-1. Alcuni studi riportano una percentuale più alta, che si aggirerebbe intorno al 12,7%. Cfr. www.lanservizi.com/newsite/2014/08/consumo-suolo-il-veneto-tra-le-regioni-piu-cementificate/ (data consultazione 30 marzo 2016).
- 3 AAVV, *La colata. Il partito del cemento che sta cancellando l'Italia e il suo futuro*, Chiarelettere, Milano 2010.
- 4 Per un interessante orientamento sul cambiamento dei luoghi e dei territori grazie alla modernizzazione si veda: Aimaro Isola, a cura di, *Infra atlante. Forme insediative ed infrastrutture*, Marsilio, Venezia 2002.



Padova. Vista aerea della Zona Industriale Nord di Padova (fine anni sessanta; Archivio del Consorzio Zona Industriale e Porto Fluviale di Padova).

nella piccola e media impresa, che si è rivelata un importante mezzo di coesione sociale e di espressione della cultura del "saper fare".

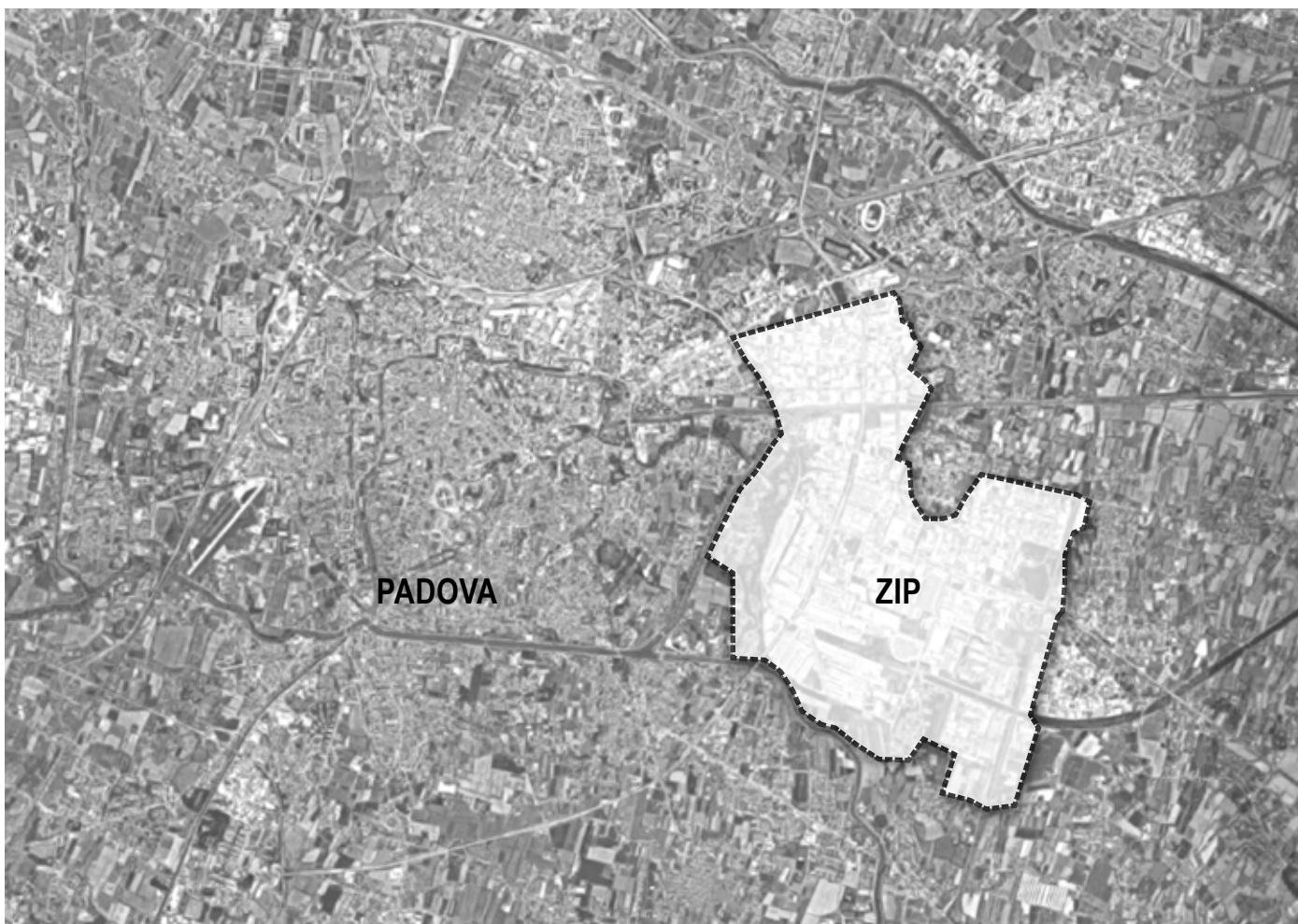
Genesi e obiettivi del lavoro svolto

I risultati dello studio qui presentato, dal titolo *Analisi del contesto storico-morfologico ed insediativo della piccola e media impresa nell'area della Zona Industriale Nord di Padova* hanno avuto origine dal progetto redatto durante l'VIII edizione del master in Conservazione, gestione e valorizzazione del Patrimonio Industriale (a.a. 2009-2010) presso il Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità dell'Università di Padova, in collaborazione con il Politecnico di Milano, il Politecnico di Torino, l'Università degli Studi di Cagliari, l'Università degli Studi di Ferrara e lo IUAV di Venezia. Il tema della ricerca è stato la Zona Industriale di Padova, in particolare lo sviluppo storico dell'area nord – comunemente citata mediante il suo acronimo, ZIP – in stretta correlazione alle particolarità architettoniche che si sono riscontrate negli edifici ivi insediati.

L'indagine si differenzia, da altre analisi condotte finora sulle zone industriali italiane, per il soggetto e le particolari peculiarità dell'area. La zona industriale di Padova ha infatti una storia recente, è caratterizzata da insediamenti di piccola e media impresa e soprattutto non è un'area dismessa⁵. La ricerca è stata pensata e sviluppata per rispondere a due fondamentali esigenze: da un lato la ricostruzione storica dei processi avvenuti nella Zona Industriale Nord, dalla sua fondazione fino agli anni settanta, e dall'altro l'analisi del contesto morfologico-insediativo nel quale questo processo è avvenuto e che ha portato, come vedremo, a scoprire e a documentare alcuni *topoi* costruttivi ricorrenti.

La prima fase di lavoro si è concentrata sull'analisi del caso e sulla valutazione storico-architettonica degli edifici presenti nell'area della Zona Industriale Nord, che è divisa dalla zona industriale comunemente detta Sud, in modo naturale da un ampio canale artificiale di epoca veneziana (1209) denominato Piovego. La zona nord è stata completamente lottizzata, dotata di infrastrutture e di edifici in soli quattro anni, dal 1959 al 1963; in questo arco di tempo le lottizzazioni erano già state tutte concesse e

⁵ Vedi Porto Marghera, Terni, Genova solo per citare i maggiori centri industriali.



Padova. Vista aerea della città con evidenziata la Zona Industriale nord e sud (ZIP). Nella parte a nord è chiaramente visibile la zona industriale nord, chiamata familiarmente "la testa della gallina" in riferimento alla forma di tutta la zona industriale che ricorda, appunto, il profilo di una gallina (Archivio dell'Associazione "Amici della Zona Industriale", Padova).

la maggior parte degli edifici erano già stati realizzati o erano in fase di ultimazione. La circostanza che la Zona Industriale Nord sia stata edificata in tempi così brevi, unita al fatto che le prime aziende installate fossero di dimensione medio-piccola, ha comportato la creazione di una morfologia insediativa completamente diversa rispetto alla zona industriale sud, la quale risulta più assimilabile alla tipica zona produttiva databile agli anni settanta o Ottanta. La particolarità della zona nord risulta riconoscibile in molti aspetti, tra i quali emerge la caratteristica suddivisione e dimensionamento dei lotti e la ricorrente presenza di alcuni episodi, o di veri e propri edifici a sé stanti, di tipo residenziale, tipico esempio della celebre sinergia della casa-bottega, caratteristica propria della prima industrializzazione veneta.

Analizzando la morfologia dei lotti e la genesi e lo sviluppo degli edifici dell'area eretti tra gli anni cinquanta e settanta del Novecento, si evidenziano alcune peculiarità architettoniche ricorrenti che si legano spesso a storie d'impresе molto interessanti e avvincenti. Abbiamo deciso quindi di ricostruire, almeno in parte, la cronistoria di queste realtà incrociando il sapere storico all'evolu-

zione architettonica degli edifici e individuando in alcuni di essi gli esempi delle tipologie costruttive ricorrenti e innovative che abbiamo descritto e classificato.

La Zona industriale di Padova: un intervento programmato

La nascita dell'attuale Zona Industriale di Padova avviene alla fine degli anni cinquanta del Novecento. I motivi principali che sono alla base dell'idea di creare nel territorio padovano una vasta zona industriale sono numerosi, ma emerge la volontà di individuare un'area, ben delimitata e circoscritta, ove trasferire ed insediare le nascenti realtà commerciali e produttive⁶. Ovviamente c'erano anche altre motivazioni, che si possono individuare ricostruendo le vicende storiche dei primi edifici che si sono trasferiti nell'area. Dall'analisi dei documenti conservati nell'archivio dell'Ente Zona Industriale si evince che, almeno per le prime aziende insediate, ci fosse un'esigenza di trasferimento dettata dall'inquinamento ambientale che queste provocavano con le loro attività. Questa

⁶ Cfr. AAVV, *La Zona Industriale di Padova, Dal cuore del Nordest all'Europa*,

Gruppo Icat, Padova 2009.

esigenza era particolarmente forte se consideriamo che tali realtà produttive erano allora ancora situate all'interno delle mura cittadine⁷; inoltre, gli spazi urbani che queste manifatture lasciavano liberi vennero prontamente riutilizzati, sia a scopo residenziale che per servizi, allora indispensabili in una città che stava aumentando demograficamente in maniera allarmante⁸.

Grazie all'interessamento di Cesare Crescente, sindaco di Padova dal 1946 in poi e confermato per ben cinque mandati consecutivi, fu individuata e realizzata l'area dove insediare la nuova zona industriale di Padova. Questo processo fu denso di difficoltà e di critiche, dato che «Crescente rappresentò anche la naturale mediazione tra una Democrazia Cristiana, quella padovana, fortemente legata alla gerarchia cattolica e schierata in una sostanziale difesa del ruralismo, [...], contro i rischi del cambiamento economico e sociale»⁹. In questo contesto, nel 1956 venne fondato il Consorzio Zona Industriale e Porto Fluviale con l'obiettivo di individuare un'area adeguata per lo sviluppo delle attività industriali. Le finalità di questa operazione erano molteplici, basti ricordare la già citata necessità di spostare le attività inquinanti ed eccessivamente rumorose fuori dalla città, l'urgenza di creare nuovi posti di lavoro e dare una decisa spinta alla nascita di nuove realtà produttive in grado di soddisfare le esigenze occupazionali delle molte persone residenti nell'area padovana e veneta, e infine, non ultima, l'aperta competizione che si andava definendo con altri centri economici del Nord-est.

Dopo varie vicissitudini il progetto finale fu affidato all'ingegner Pavanato; l'elaborato tecnico che questi produsse fu assunto dalla Camera di Commercio come espressione di tutte le categorie economiche e venne presentato al sindaco Crescente all'inizio del 1955¹⁰. Inizialmente il Comune di Padova, poco convinto della proposta, propose una nuova soluzione, suddivisa in tre zone separate, che però incontrò vaste critiche sia da parte degli industriali che della stampa. Dopo mesi di confronto tra le diverse istanze, a fine luglio, il Consiglio Comunale approvò il progetto per la zona industriale, riducendo però l'estensione territoriale da mille a ottocento ettari e procedendo, tramite i parlamentari Merlin, Ceschi e Lorenzi, a depositare l'apposito disegno di legge presso il Senato della Repubblica.

Tra il 1956 e il 1958 ci furono numerosi colpi di scena, il più importante dei quali fu l'iniziale rifiuto del progetto da parte della commissione Finanze e Tesoro della Camera, fino ad arrivare all'approvazione del provvedimento che avvenne il 21 dicembre 1957. Finalmente, a gennaio 1958 il Parlamento Italiano varò la Legge n.158 che permetteva l'esproprio di ben ottocento ettari, vale a dire otto milioni di metri quadri di terreno agricolo, individuati tra San Lazzaro, Camin, San Gregorio e le Grazie¹¹. Il sito fu scelto per la vicinanza con l'asse autostradale Venezia-Padova e il casello di Padova est, ma anche perché si adeguava al progetto dell'idrovia che doveva collegare la Zona Industriale di Padova a Venezia attraverso la navigazione sul Piovego. I lavori sulla nuova area, che ricordiamolo era totalmente agricola, vennero avviati nel 1959 e fin da subito vennero create le tre principali strade parallele

della Zona nord: via Della Navigazione Interna, viale Dell'Industria e via Prima Strada.

Fu stabilito un disciplinare per l'insediamento e, anche se in maniera tacita, attraverso la creazione di lotti di terreno di medie dimensioni non collegabili, furono escluse dall'insediamento le grandi industrie che richiedevano molto terreno e attività che causavano intenso inquinamento, sia acustico che ambientale.

Il fine della seconda istanza è chiaro, ma lo scopo della prima risulta meno evidente, dato che uno degli intenti era lo sviluppo e l'implementazione di un complesso industriale; le motivazioni di questa scelta, a ben vedere, erano più sottili e lungimiranti e consistevano nella volontà politica del consorzio di non permettere l'insediamento di aziende troppo grandi, sia per favorire la piccola e media impresa veneta, sia per evitare i rischi che poteva comportare l'eventuale tracollo di grosse aziende in termini di disoccupazione per il tessuto sociale padovano.

La Zona Industriale di Padova fu così pensata sia come centro di insediamento industriale/produttivo sia come polo logistico e commerciale, considerato il naturale collegamento con l'asse Venezia-Mar Adriatico, reso possibile dai progetti del raccordo ferroviario e dall'idrovia. L'operazione rispondeva a un'idea di sostenibilità ambientale che oggi sarebbe stata sicuramente apprezzata; l'idea di fondo era di sfruttare appieno le potenzialità del territorio e di sviluppare le infrastrutture su vari fronti, in questo caso i canali d'acqua, rispetto alla scelta generale dei trasporti su gomma, nonché la creazione di un nuovo asse ferroviario che collegasse la Zona Industriale di Padova alla zona di Marghera e Mestre. Purtroppo queste idee e questi principi, nonostante la volontà e il peso politico dell'avvocato Cesare Crescente, il quale era sia presidente del Consorzio Zona Industriale che sindaco di Padova, non vennero mai attuati sino in fondo, e in particolare il progetto dell'idrovia fu abbandonato definitivamente nel 1992, quando i lavori erano già stati completati per il 60%, con tutta probabilità a causa del forte contrasto di interessi con la più recente zona industriale di Mestre-Marghera¹².

Nonostante la vastità del programma di lottizzazione dell'area industriale nord, le domande di insediamento furono fin da subito di gran lunga superiori al previsto. Già dal 1963 fu completata la lottizzazione della parte nord e cominciò il progetto di frazionamento dell'area sud, vale a dire dell'area al di là del canale Piovego. Questo vuol dire, per rendere l'idea del successo dell'iniziativa, che un'area di ottocento ettari era stata completamente saturata da nuove o appena trasferite realtà industriali ed artigianali in soli cinque anni. Ad oggi la Zona Industriale di Padova, in particolar modo la zona nord, risulta intensamente edificata e i lotti sono fitti di costruzioni e annessi, edificati in modo da sfruttare al meglio lo scarso spazio disponibile. Ci sono quindi numerosi problemi legati agli spazi di servizio, come parcheggi e aree di manovra per i mezzi pesanti. Queste, e altre problematiche correlate allo spazio e alla viabilità, dipendono sicuramente da mancanze progettuali relative alle infrastrutture e alle zone a servizi dell'area, situazione

⁷ Due esempi esemplificativi sono la ditta De Lazzari Isacco e la ditta Fratelli Tommasin: i primi possedevano un allevamento di pollame in via Gradenigo (quindi in zona Portello) e i secondi un'officina di vulcanizzazione in via Niccolò Tommaseo, vicino alla stazione ferroviaria di Padova. Trattandosi di aziende che possedevano attività fortemente impattanti sull'ambiente circostante a causa dei fumi e degli odori che producevano, il consorzio Ente Zona Industriale già a partire dal 1959 sollecitò entrambe le aziende a spostarsi nella nascente zona industriale. Fonte: Archivio Ente Zona Industriale (d'ora in avanti AEZIP), faldone *Fratelli Tommasin* n. 40 e faldone *De Lazzari Isacco* n. 46.

⁸ Per un approfondimento sulle dinamiche e sulla formazione delle città si veda: Carlo Aymonino, *Origini e sviluppo della città moderna*, Marsilio, Venezia 1978 e AAVV, *La città di Padova*, Officina, Roma 1970.

⁹ Giorgio Roverato, *L'età contemporanea*, in Giuseppe Gullino, a cura di, *Storia di*

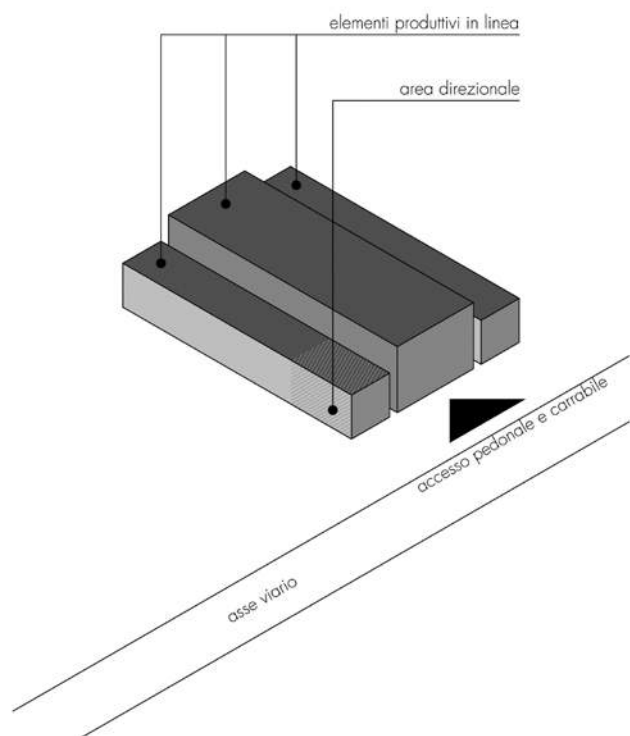
Padova. Dall'antichità all'età contemporanea, Cierre edizioni/Centro studi Ettore Luccini, Verona 2009, pp. 240-325.

¹⁰ Ivi, p. 303.

¹¹ Sullo sviluppo dell'industria a Padova si veda: Giorgio Roverato, *Il tempo dell'impresa. Cento anni di industria padovana tra storia e futuro*, Confindustria, Padova 2010, pp. 62-79.

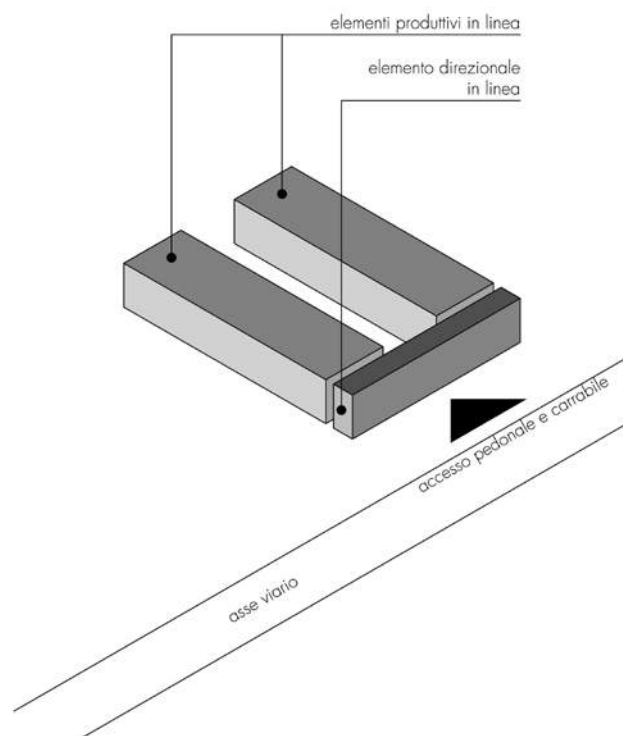
¹² Il progetto dell'idrovia è stato recentemente riproposto e incontrerebbe il favore della giunta regionale e anche delle associazioni locali e dei gruppi di ambientalisti. A questo proposito si vedano: Filippo Tosatto, *Zaia: idrovia Padova-Venezia cantierabile*, in «Il mattino di Padova», 13 gennaio 2016 e Fabio Balocco, *Padova, L'idrovia di collegamento con il mare: una grande opera utile?*, in «Il fatto quotidiano», 9 agosto 2015.

A. TIPOLOGIA INSEDIATIVA A BASILICA



Schema esemplificativo della tipologia insediativa "a basilica" (elaborazione grafica a cura degli autori, 2010).

B. TIPOLOGIA INSEDIATIVA A FONDACO



Schema esemplificativo della tipologia insediativa "a fondaco" (elaborazione grafica a cura degli autori, 2010).

dovuta all'inaspettata quantità di richieste, e conseguentemente di edificato, che si è verificata già nel decennio 1959-1969, e che ha portato successivamente a modificare la Legge n. 158 per permettere alle grandi aziende di insediarsi, con le conseguenze che si riscontrano in maniera evidente nella zona sud.

Le assegnazioni dei lotti e il disciplinare

Le assegnazioni dei lotti venivano realizzate sia seguendo le norme del disciplinare redatto dall'ente Zona Industriale di Padova, sia seguendo la legge varata *ad hoc* del 1958. Questa legge fu modificata nel 1969, quando entrò in vigore la Legge n. 793, che andava a correggere numerosi articoli della legge precedente¹³; sostanzialmente la nuova normativa cancellava i vecchi limiti di riferimento, promuovendo anche lo sviluppo del terziario e allargando lo sviluppo delle zone ad aziende più grandi che impiegavano un numero maggiore di addetti. L'introduzione di queste nuove norme è particolarmente visibile nella zona sud, la quale,

come detto in precedenza, ha avuto uno sviluppo differente e più tardo rispetto alla nord; tale aspetto è particolarmente evidenziato dall'insediamento di numerose grandi realtà industriali che, ovviamente, richiedono una maggior superficie di terreno¹⁴ per ogni lotto e determinano una minore omogeneità rispetto alla zona nord.

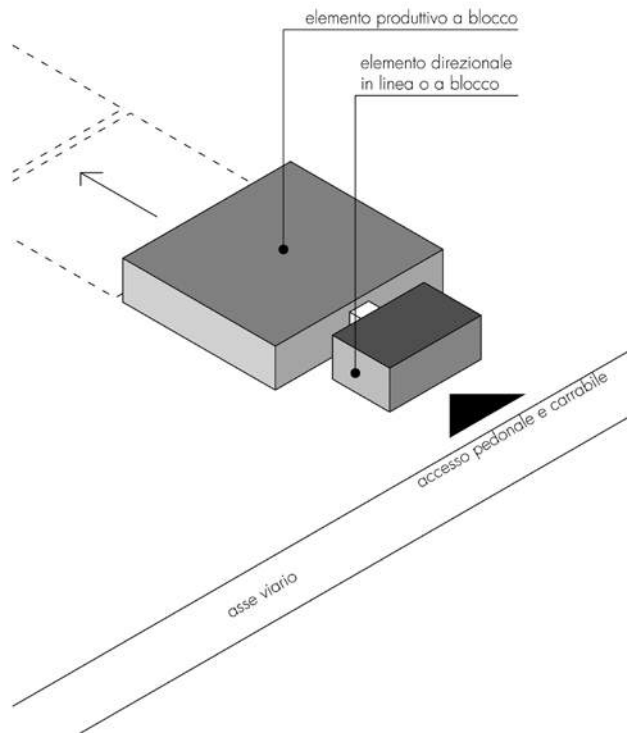
Nell'assegnazione delle aree il Consorzio Zona Industriale e Porto Fluviale di Padova elaborò un disciplinare per regolava l'attribuzione dei lotti nei quali le aziende potevano insediarsi e stabiliva i diritti del Consorzio sulle sovrastrutture, le acque, nonché i diritti e i doveri dell'azienda alla quale era assegnata l'area.

A questo proposito è interessante constatare come alcuni doveri imposti agli assegnatari dal Consorzio ZIP siano stati, in alcuni casi, insufficienti per i reali bisogni dell'area e in altri casi elusi o ignorati, senza che il Consorzio imponesse la propria volontà. Ad esempio, il disciplinare (all'articolo 6, punto d) obbligava i proprietari di lotti grandi almeno mille metri quadri di circoscrivere un'area di almeno trenta metri quadri destinata al parcheggio delle autovetture. Quest'obbligo era corretto per l'epoca, alla luce delle poche auto e camion circolanti e delle loro dimensioni contenute, ma negli anni si

¹³ AAVV, *La zona industriale di Padova, Dal cuore del Nordest all'Europa*, Gruppo Icat, Padova 2009.

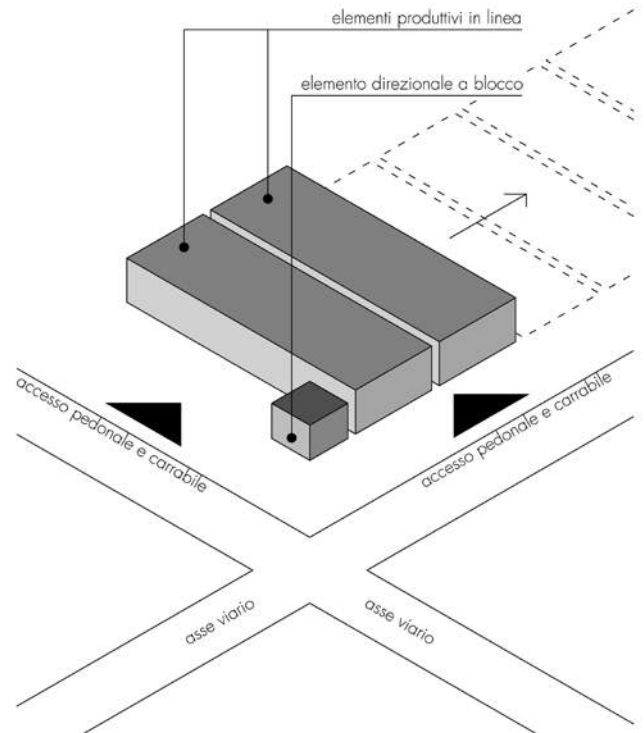
¹⁴ Si ricordano ad esempio l'Interporto e il MAAP (il mercato agroalimentare di Padova).

C. TIPOLOGIA INSEDIATIVA A SISTEMI AUTONOMI



Schema esemplificativo della tipologia insediativa "a sistemi autonomi" (elaborazione grafica a cura degli autori, 2010).

D. TIPOLOGIA A NAVATA



Schema esemplificativo della tipologia insediativa "a navata" (elaborazione grafica a cura degli autori, 2010).

è ovviamente dimostrato insufficiente per l'aumento di veicoli in circolazione nell'area, sia come numero che come dimensioni. Inoltre nei progetti degli insediamenti, secondo l'articolo 7, non possono essere presenti strutture abitative, a meno che non si tratti di custodi o personale tecnico; questa norma sarà elusa in molti dei casi analizzati fino ad ora, i quali presentano quasi sempre l'abitazione del proprietario, contigua, se non addirittura all'interno, dell'edificio industriale o costruita successivamente all'interno del lotto assegnato all'azienda¹⁵. Ancora si può ricordare che, entro due anni dall'approvazione del progetto costruttivo da parte del Consorzio, l'assegnatario del lotto aveva l'obbligo di portare a termine i lavori; anche questa regola sarà spesso ignorata e procrastinata, come abbiamo riscontrato in alcuni casi analizzati. Un ultimo articolo del disciplinare, sicuramente contestato, imponeva che gli assegnatari dei lotti, in caso di cessata attività, non potessero sostituirla con una diversa attività produttiva, né cedere a terzi la proprietà, né affittarla senza l'autorizzazione del consiglio direttivo del Consorzio. Questa norma, che sembra ledere i diritti del proprietario, era frutto di un preciso intento razionale, perché i valori di vendita dei terreni agli assegnatari erano particolarmente bassi e quindi potevano in-

durare alcuni soggetti a facili speculazioni. Il Consorzio successivamente impose agli imprenditori di non affittare l'area per periodi di tempo più lunghi di sei anni e alcuni assegnatari si videro costretti a vendere la proprietà, tanto che si crearono anche degli importanti contenziosi tra assegnatari e Consorzio su questo ultimo punto. Va osservato, infine, che in molti dei casi analizzati le informazioni disponibili, esaustive e dettagliate nei primi anni di insediamento, col passare del tempo si frammentano e diradano, dal momento che il Consorzio possedeva i diritti sulle aree per 19 anni dall'assegnazione e quindi, dalla fine degli anni settanta in poi, di moltissimi lotti è quasi impossibile ricostruire la storia completa analizzando solo l'archivio dell'Ente Zona Industriale.

L'archivio dell'Ente Zona Industriale di Padova

L'archivio cartaceo dell'Ente Zona Industriale di Padova è nato insieme allo stesso consorzio al fine di registrare ed archiviare tutte le assegnazioni dei lotti e tutta la documentazione che le aziende erano obbligate a consegnare per poter edificare ed avviare la propria spe-

¹⁵ Si veda per esempio Incap, Padovan e De Antoni.

cifica attività produttiva. In questo senso è interessante osservare come la Legge n. 158 assegnasse al Consorzio un potere ed un ruolo di controllo locale simile a quello che normalmente esercitava sul territorio solo il comune di Padova, al quale questo ente andava, quindi, a sostituirsi nella nascente area industriale. Ogni aspetto proporzionale o normativo, ogni variazione alla dimensione, tipologia di produzione e alla stessa forma architettonica delle strutture edilizie era, infatti, soggetto alla esclusiva approvazione da parte dell'Ente ZIP Proprio in quest'ottica l'archivio del Consorzio si suddivide in due parti: la prima, prettamente burocratica, relativa alle pratiche di assegnazione, ai contratti ed alla corrispondenza con le ditte, e la seconda, che potremmo definire tecnica, relativa all'aspetto planimetrico dei lotti, a quello architettonico degli insediamenti ed alle eventuali modifiche richieste negli anni. L'archivio è completo e puntuale in merito alla nascita dell'azienda ma le informazioni su ogni specifica realtà tendono, come anticipato, a diventare più rade col passare degli anni per poi interrompersi del tutto allo scadere dei vent'anni dalla concessione del lotto. Questo archivio rimane, anche se ormai non aggiornato, né aggiornabile, una preziosa e fondamentale, quanto unica, coerente ed omogenea testimonianza di un processo insediativo industriale. Esso contiene al suo interno, sotto una prima apparenza meramente burocratica, la dettagliata descrizione di un'intricata e vivace realtà economica, sociale e culturale ricca di esempi di qualità e virtù quanto di casi umani e di miseri espedienti.

L'analisi delle tipologie morfologiche degli edifici della piccola e media impresa nella Zona Industriale nord

Come brevemente precorso nell'introduzione, durante la ricostruzione storica delle vicende che hanno interessato le prime aziende che si sono insediate nella ZIP Nord, si è rilevata la presenza di alcuni edifici di notevole interesse, che sono sopravvissuti al tempo, ai cambiamenti di proprietà e ai cambiamenti d'uso, i quali presentano delle tipologie architettoniche ricorrenti.

Riflettendo su questo aspetto abbiamo cercato dei testi e approfondito le ricerche storiche al fine di individuare le tipologie più comunemente utilizzate nella realizzazione di edifici industriali all'epoca. In seguito a questa prima ricerca, abbiamo rilevato che manca un'analisi completa e una bibliografia di riferimento che ricostruisca lo sviluppo dei tipi insediativi e delle morfologie edilizie della piccola e media impresa a Padova e più in generale nel Veneto. In questo senso ci è parso indispensabile e necessario studiare ed analizzare il problema della genesi delle tipologie insediative utilizzate nella progettazione di impianti industriali di piccola e media dimensione, del loro interessante valore architettonico, della loro costante presenza in zona industriale nord, anche perché tutti questi edifici non sono mai stati né segnalati né censiti.

Le tipologie insediative descritte si sono sviluppate principalmente tra gli anni cinquanta e settanta nella zona industriale nord e, negli anni successivi, sono completamente scomparse a causa del progresso e dell'affermazione delle strutture prefabbricate standardizzate, come è ben visibile nella Zona industriale sud.

Tali strutture presentano delle peculiari caratteristiche:

- insediamenti di realtà economiche medio-piccole;
- lotti che non superano quasi mai o raramente i 1000 metri quadrati;
- volumi di edificazione medio-piccoli;
- frequenti variazioni di destinazione d'uso;
- riadattabilità a diverse attività economiche.

Le tipologie morfologiche ricorrenti documentate ed analizzate sono principalmente quattro, alle quali sono state date delle de-

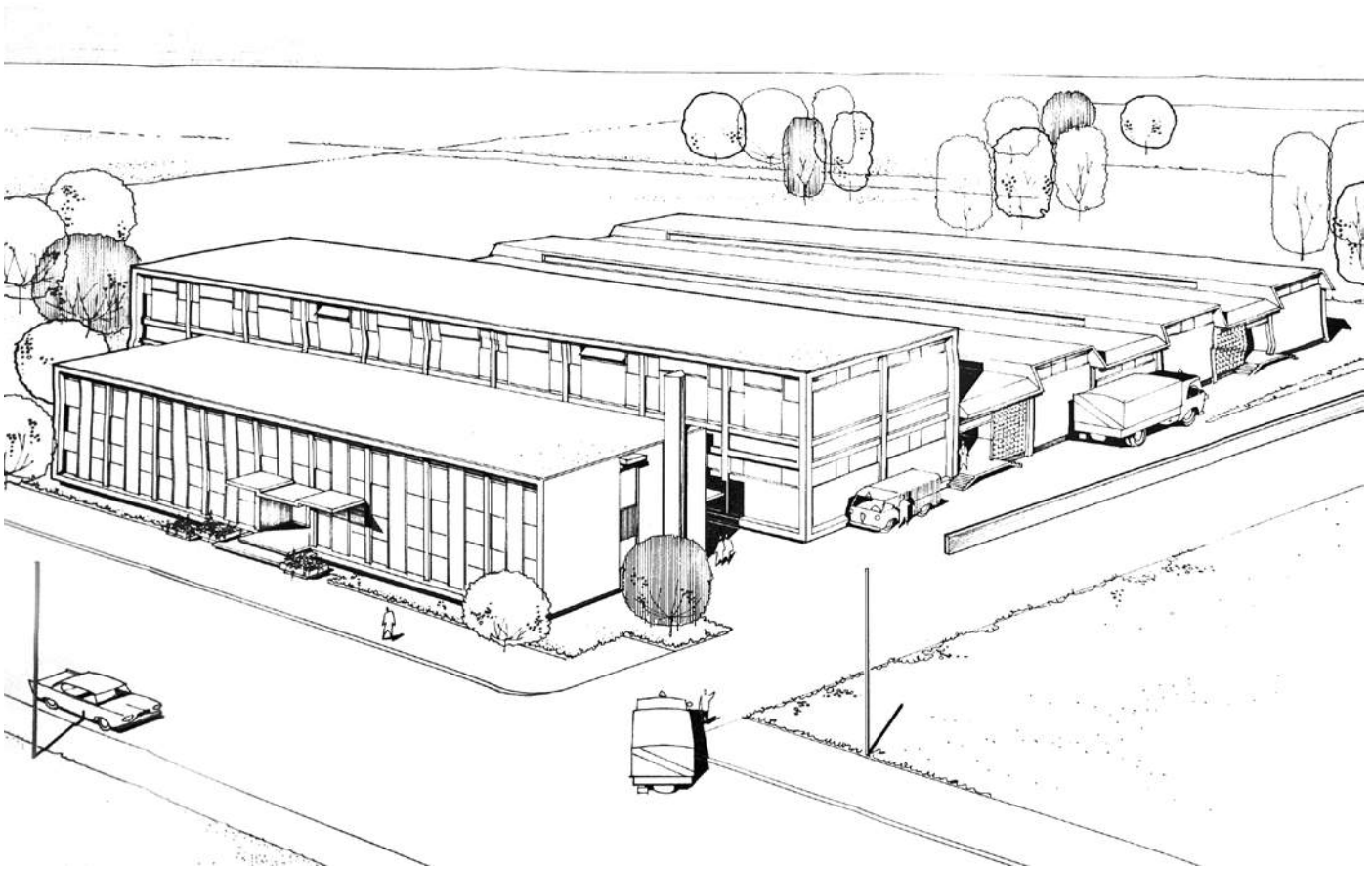
nominazioni specifiche per individuarle e categorizzarle durante le ricerche; si possono suddividere in modelli insediativi a "basilica", a "fondaco", a "sistemi autonomi" e a "navata". Tale è la forza, l'intelligenza costruttiva e la funzionalità di queste strutture che esse sono sopravvissute ai continui cambiamenti di proprietà, perché sono risultate facilmente adattabili a diversi cicli produttivi e a diverse realtà industriali e rappresentano un piccolo e sintetico spaccato dell'evoluzione architettonica dei sistemi insediativi industriali di tutta la regione. Si spazia dall'edificio prettamente artigianale, realizzato in economia, alla classica tipologia prefabbricata, potenzialmente ripetibile in una serie illimitata.

La tipologia insediativa denominata a "basilica" riprende la forma architettonica della basilica a pianta longitudinale, con un corpo centrale di dimensioni predominanti e due corpi laterali secondari sviluppati simmetricamente; in base alle analisi storiche essa rappresenta chiaramente la forma più antica di insediamento produttivo, risulta molto diffusa agli esordi della zona industriale nord di Padova ma viene presto sostituita da tipologie più funzionali alle necessità delle nuove realtà industriali. Ne rimangono pochi esempi, tra i quali la piccola ex fonderia Pavan, sopravvissuta perché riutilizzata come magazzino di una realtà maggiore.

Storicamente la seconda tipologia insediativa risulta quella a "fondaco", chiamata in questo modo poiché riprende alcune peculiarità tipiche dei fondaci veneziani. Essa presenta un edificio, di solito a due livelli, con facciata parallela al fronte strada che ha funzioni rappresentative, amministrative e direttive, mentre le funzioni produttive sono situate in volumi posizionati posteriormente e perpendicolarmente all'edificio direzionale. Infatti all'interno del lotto si sviluppano due elementi produttivi in linea, in genere ad un solo livello, paralleli e perpendicolari all'asse viario principale. Al centro dei due elementi si apre un lungo cortile, un'area di distribuzione e disimpegno scoperta ma circoscritta e facilmente controllabile, alla quale si accede mediante un ampio ingresso nell'elemento direzionale fronte strada, tale spazio risulta, quindi, un ingegnoso e funzionale elemento di unione tra zone produttive e le aree direzionali.

La terza tipologia insediativa è stata chiamata a "sistemi autonomi", poiché presenta due edifici autonomi tra di loro, uno con scopi direzionali ed uno con scopi produttivi, collegati unicamente da un piccolo corridoio coperto. Essa rappresenta chiaramente una fase matura, ma ancora intermedia, della realtà industriale e sociale della Zona Nord di Padova, nella quale l'imprenditore, ormai affermato dal punto di vista sociale ed economico, tende a prendere le distanze dalla parte produttiva della sua stessa realtà industriale. Questo modello presenta, in maniera ricorrente, un fabbricato in linea, fronte strada, a più livelli, di elevata qualità architettonica, con utilizzo prettamente direzionale e di rappresentanza. Questa prima struttura va a nascondere completamente il secondo fabbricato, di bassa qualità architettonica e di tipologia già prefabbricata, il quale raccoglie tutte le attività produttive. L'unico collegamento tra le due realtà risulta, appunto, essere uno stretto e scarno corridoio, coperto e ad un solo livello.

L'ultima tipologia insediativa riscontrata è quella a "navata", così denominata poiché ricorda i templi con una o più navate. Essa, in realtà, già rappresenta la fase nella quale questa particolare primavera insediativa dei progettisti e degli architetti va concludendosi. Gli anni delle invenzioni tipologiche sono passati e le nuove industrie tendono a conformarsi a tipi e strutture prefabbricate, già collaudate e diffuse in tutto il territorio nazionale. Essa comunque si caratterizza per la presenza di una o più navate parallele di dimensioni simili, realizzate in elementi prefabbricati, costituite da elementi produttivi in linea al lato dei quali si dispone, comunemente, un piccolo blocco direzionale a pianta quadrata a più livelli di maggiore qualità architet-



Progetto di stabilimento per la ditta Sacerdoti, dell'architetto Silvio Paolo Caramel. Vista prospettica dell'insediamento riconducibile alla tipologia "a sistemi autonomi" (1964; Archivio del Consorzio Zona Industriale e Porto Fluviale di Padova).

tonica. L'allineamento all'asse viario principale dell'edificio perde di importanza in questa fase, e risulta unicamente considerato in merito alle possibilità di futura espansione dell'area produttiva.

La schedatura per la classificazione degli edifici industriali della ZIP Nord

La schedatura del patrimonio industriale è da molti anni un tema complesso e non ancora risolto. L'Istituto Centrale per il Catalogo e la Documentazione, l'ICCD, propone, per la schedatura degli edifici industriali, la scheda A, vale a dire la scheda utilizzata per le architetture civili. Per completare il censimento del bene industriale la scheda A può essere corredata dalle schede AII-MM che documentano la presenza di macchine, impianti e meccanismi. Questa scheda viene spesso ritenuta troppo generale perché pensata per beni architettonici vari e non per un sito industriale.

Per rispondere a questa lacuna e al crescente utilizzo di schede disomogenee tra loro, l'AIPAI ha istituito una commissione, presieduta dall'architetto Daniela Mazzotta, per la realizzazione di una scheda per la catalogazione dei siti industriali su modello delle schede realizzate dall'ICCD; questa scheda è stata completata e denominata scheda AI ed è in corso di sperimentazione¹⁶. Un'altra sperimentazione interessante è stata realizzata nel 2010 da un gruppo di lavoro che ha coinvolto alcuni studenti del master in Conservazione, Gestione e Valorizzazione del Patrimonio Industriale, i quali hanno censito e catalogato alcuni siti scelti di Porto Marghera. Durante questa esperienza è stata testata una scheda di inventario completa per il censimento, che comprende non solo gli edifici ma anche le macchine, i manufatti, le fonti bibliografiche di riferimento, la documentazione correlata e i vari soggetti presenti in un sito industriale¹⁷. Questo lavoro, coordinato dall'architetto Foscara Porchia, è stato poi sperimentato a Porto Marghera e ha portato alla realizzazione di una scheda di inventario e catalogazione¹⁸.

¹⁶ Daniela Mazzotta, *La schedatura del patrimonio industriale veneto*, in «I quaderni di Patrimonio industriale», n. 1, 2005, pp. 182-186.

¹⁷ Erika Bossum, Alberto Manzini, Silvia Mondolo, Carlo Biasia, *Verso un modello di scheda di catalogo del sito industriale: l'esperienza nell'area di Porto Marghera*, in «Patrimonio Industriale», n. 11, 2013, pp. 82-85.

¹⁸ Si rimanda a Foscara Porchia, *L'evoluzione del porto industriale di Marghera dalle origini al secondo dopoguerra (1917-1963). Insediamenti, cicli produttivi, trasformazioni territoriali tra passato e futuro*, Tesi di laurea, Università degli Studi di Padova, relatore Giovanni Luigi Fontana, a.a. 2011-2012.

FATTORI	ASPETTI DI VALUTAZIONE	PARAMETRI
VALORE STORICO	storia dell'azienda valutata a seconda della sua importanza dal punto di vista sociale	alto
		medio
		basso
	dell'innovazione	alto
		medio
		basso
del valore economico	alto	
	medio	
	basso	
VALORE ARCHITETTONICO	valore dell'edificato	alto
		medio
		basso
	presenza di innovazioni tecnologiche e/o tipologiche;	alto
		medio
		basso
qualità progettuale	alto	
	medio	
	basso	
CONTESTO AMBIENTALE	posizione dell'edificato all'interno del contesto della ZIP nord e rispetto ai punti nevralgici della città;	alto
		medio
		basso
	posizione dell'edificato rispetto alle vie di comunicazione	alto
		medio
		basso
VALORE SOCIALE E CULTURALE	valore dell'edificio come testimonianza di civiltà industriale	alto
		medio
		basso
	livello di rarità del bene	alto
		medio
		basso
impatto sociale sulla comunità di riferimento	alto	
	medio	
	basso	
impatto sulla memoria storica	alto	
	medio	
	basso	

Individuazione dei fattori di valutazione che definiscono i livelli di protezione da adottare sugli edifici industriali della ZIP Nord.

La schedatura degli edifici della ZIP Nord ha richiesto quindi l'elaborazione di una scheda di censimento che ha ripreso alcune voci della scheda AI, corredati da alcuni metadati generici quali:

- livello di protezione del sito;
- criterio di riuso;
- tipologia insediativa;
- tipologia edilizia;
- qualità edilizia;
- valori dimensionali del lotto;
- morfologia del lotto.

Le norme di compilazione sono state uniformate agli standard della scheda AI. Per quanto riguarda le voci innovative inserite, esse fanno riferimento alle tipologie insediative definite dalla nostra analisi dei casi, ma se ne possono aggiungere in corso d'opera, a seconda delle esigenze e dell'implementazione dei casi di riferimento. Per definire i livelli di protezione, si devono analizzare e valutare le diverse caratteristiche che compongono il sito, sia dal punto di vista dell'edificato che dal punto di vista del contesto storico, sociale e culturale.

I soggetti coinvolti nello studio dell'edificato devono tener conto dell'oggetto edilizio nella sua fisicità costruttiva, della sua storia, delle condizioni di contorno, dei fattori di degrado visibili, della distribuzione tipologica e, non ultimo, delle modificazioni

che si sono succedute nel tempo. Per finire, dopo aver valutato l'area, ricostruito la storia degli edificati e individuato le tipologie insediative e gli elementi architettonici, abbiamo analizzato tutti gli elementi in nostro possesso e formulato alcune ipotesi di conservazione e di protezione del sito industriale.

Gli obiettivi dello studio sono, prima di tutto, di determinare il valore dell'oggetto da un punto di vista storico, del valore architettonico, del contesto ambientale, sociale e culturale. Ogni valutazione dipende da diversi fattori che a loro volta sono correlati da un giudizio di livello. Dal punto di vista storico, il giudizio dipenderà dall'importanza del passato dell'azienda, in base al suo impatto socio-economico sulla città. Per quanto riguarda il valore architettonico si valuterà l'edificato in termini di innovazione tecnologica e qualità progettuale. Il contesto ambientale sarà determinato in base alla posizione dell'edificio rispetto alla città, ai punti ed alle vie di collegamento, mentre il contesto socio-culturale sarà analizzato in base al valore dell'edificio come testimonianza di civiltà industriale e in base al livello di singolarità del bene, entrambi, ovviamente, correlati all'ambito territoriale in esame. Dando come 1 il valore di massima importanza e 3 il valore di minima importanza possiamo provare a calcolare ogni caratteristica del bene. La somma dei valori divisa per il numero degli stessi darà poi un risultato che determinerà il grado di importanza dei quattro fattori valutati, che a loro



Padova. Stabilimento della ditta Pavan, progetto del 1961 del geometra Luciano Savi; tipologia "a basilica" (foto Eugenio Contin e Daniela Scalabrin, 2010).

Padova. Stabilimento della ditta Fratelli De Lazzari, progetto del 1961 (edificio A) e del 1966 (edificio B) dell'ingegnere Massimiliano Totaro; tipologia "a fondaco" (foto Eugenio Contin e Daniela Scalabrin, 2010).

Padova. Stabilimento della ditta Dal Porto, progetto del 1964 dell'architetto Lauro Bosselli; tipologia "a fondaco" (foto Eugenio Contin e Daniela Scalabrin, 2010).

Padova. Stabilimento della ditta Fratelli Pipinato, progetto del 1962 dell'ingegnere Gino Ghedini; tipologia "a fondaco" (foto Eugenio Contin e Daniela Scalabrin, 2010).

volta, sommati, daranno una cifra che indicherà il grado di protezione da segnalare per gli stessi.

Prendendo spunto dal DL n. 490/1999 e dal DL n. 42/2004, oltre che dalle numerose disposizioni e circolari emanate dal Ministero dei Beni Culturali in materia, si sono individuati tre livelli di protezione o tutela dei beni architettonici ancora esistenti nella zona industriale nord di Padova:

- livello 1 (tutela alta): totale protezione della struttura edificata nel suo complesso ed individuazione delle distanze di salvaguardia al fine di evitare l'eccessiva modificazione delle aree circostanti; progetti di riuso coerenti con le destinazioni d'uso originarie – o che non comportino in assoluto modificazioni strutturali – e che permettano la percezione dell'originaria tipologia insediativa.
- livello 2 (tutela media): totale protezione della struttura edificata nel suo complesso, nessuna individuazione delle distanze di salvaguardia; progetti di riuso coerenti con le destinazioni d'uso originarie o possibilità di modificazioni strutturali che comunque non alterino la percezione dell'originaria tipologia insediativa.
- livello 3 (tutela bassa): parziale protezione della struttura limitata agli elementi significativi, nessuna individuazione delle distanze di salvaguardia; progetti di riuso con possibilità di modificazioni strutturali che possano alterare parzialmente la percezione dell'originaria tipologia insediativa.

Conclusioni

In contrapposizione all'aura negativa collegata alle zone industriali, spesso viste come territori antiestetici, inquinati, abbandonati, produttori di una ricchezza per pochi ma ad alto impatto per il territorio circostante, la presente ricerca propone una più corretta visione di un'area che conserva testimonianze importanti per la storia della città di Padova, per il valore estetico e per la particolare ed innovativa tipologia costruttiva. Sebbene la zona industriale nord sia più vivace e attiva che mai e i suoi insediamenti siano sempre molto richiesti e – si potrebbe quasi dire – inflazionati, questo primo assaggio di un lavoro di analisi degli edifici vuole documentare le potenzialità presenti nell'area in termini di risorse storico-architettoniche, che potranno essere valutate, conservate e valorizzate nel contesto di futuri progetti di riqualificazione dell'area.

L'auspicio è che con questo lavoro si aprano nuove prospettive di interpretazione dell'intera area, e che questa analisi preliminare possa essere una base per riflessioni progettuali future rivolte alla tutela ed alla valorizzazione di una zona della città di Padova che conserva una fondamentale parte della memoria industriale, sociale ed economica dell'intera provincia.

OGGETTO: FRATELLI DE LAZZARI

A. Dati Archivio

Nome dell'archivio	Archivio del Consorzio Zona Industriale e Porto Fluviale di Padova
Codice della scheda	46
Localizzazione geografica	Padova, Galleria Spagna, 35
Anni coperti	1961-2000 circa

B. Identificazione oggetto

Localizzazione	Padova
Indirizzo	Via prima strada, (edificio A) Via prima strada, 39 (edificio B)
Accesso	Frontali
Fondo accessibile	Si
Coordinate IGM	
Superficie coperta mq.	866 mq
Volume mc.	4330 mc
Superficie di pertinenza mq.	1315 mq
Dati catastali	Dati catastali alla costruzione: Edificio A. Sez. D, Foglio IX, mappale 4/E. Edificio B. Sez. D, Foglio VI, mappale 26/C, 29/C, 34/B. Foglio IX, mappale 1/E. Dati catastali attuali: Foglio 78, Mappale 81.
Proprietà	Il lotto A è stato raso al suolo di sicuro dopo gli anni '70 e al suo posto sono stati costruiti dei capannoni. Compagnia Italiana Automobili.

C. Utilizzazione

Usi attuali	Il lotto A è stato raso al suolo di sicuro dopo gli anni '70 e al suo posto sono stati costruiti dei capannoni e risulta essere L'edificio B con tipologia insediativa a fondaco, grazie all'analisi dell'archivio è risultato essere stato affittato alla ditta Compagnia Italiana Automobili, poi alla ditta Beltrame sanitari e oggi alla TNT.
Usi precedenti	Allevamento razionale di polli

D. Previsione di destinazione

Destinazione attuale	TNT trasporti celeri
Disponibilità a spostarsi	50%
Livello di protezione	1 (tutela alta)

E. Oggetti che compongono il sito

- 1 Un elemento architettonico direzionale in linea.
- 2 Due elementi architettonici produttivi in linea.

F. Dati storici

Data primo impianto	1961 (edificio A)
---------------------	-------------------

Esempio di schedatura di un lotto della Zona Industriale Nord di Padova. Tipologia insediativa "a fondaco", scheda di catalogo inerente all'insediamento dei Fratelli De Lazzari nel 1961, p. 1 (elaborazione grafica a cura degli autori, 2010).

Progettista	1966 (edificio B)
Committente	Ingegnere Massimiliano Totaro
Ditta costruttrice	Fratelli De Lazzari
Disegno di progetto	Si

G. Dati storici

Note storiche

L'azienda De Lazzari Isacco e Celestino è un'impresa che si occupa di pollicoltura ubicata fino agli anni 60 in via Gradenigo 6, all'interno dell'area urbana e vicino agli istituti di chimica e farmacia.

L'azienda chiede al Consorzio Zona Industriale di spostarsi nella futura zona industriale nel 1959. La richiesta è prontamente accettata dal momento che i De Lazzari avevano l'allevamento di polli situato a ridosso del centro storico, zona che attualmente è occupata dagli istituti universitari di ingegneria e psicologia.

Il consorzio Zona Industriale assegna all'azienda un lotto di circa mille metri compreso tra l'ex via Marezzana e lo scolo cataletto, in un'area che dalle foto storiche dell'epoca era completamente vuota e doveva ancora essere totalmente alienata, vista la presenza di molte fattorie.

Ovviamente l'incentivo allo spostamento era dato dai bassissimi costi di vendita, dal momento che quest'area di quasi mille metri quadrati viene pagata dai fratelli De Lazzari 529,000 lire attualizzata ad oggi in euro sarebbero circa 6000 euro. L'atto di compravendita venne stipulato il **1 marzo 1960** e ai fratelli De Lazzari venne assegnata un'area di circa 920 mq; nel frattempo, già nel 1959 i De Lazzari avevano già presentato il progetto di costruzione di un capannone di piccole dimensioni. (nelle piante indicato come A).

In ogni caso dal disciplinare del consorzio si evince che le aziende avrebbero dovuto rimborsare il comune le spese per i pubblici servizi in zona nord che erano in corso d'opera; queste spese sono state stipulate in 925 lire al metro quadro, che sommandole al prezzo di vendita del terreno risulta che i fratelli De Lazzari avrebbero dovuto pagare **un milione e trecentootanta mila lire in totale** che attualizzati al cambio attuale sono circa **sedici mila euro**.

Inoltre nel contratto di compravendita al punto quinto si stabilisce che i fratelli De Lazzari avranno diritto di prelazione da esercitare nei due anni seguenti su aree contermini di circa 1390 mq ed è proprio per questo motivo che nel 1966 l'azienda ottiene la vendita del lotto frontale di 1315 mq comperato a **3.945.000 lire** che attualizzati ad oggi in euro risultano circa **34 mila euro**. La domanda di cessione del lotto era già stata presentata al consorzio Zona industriale nel 1964, tanto che era già stato presentato un progetto di costruzione di due capannoni paralleli con un corpo anteriore adibito ad uffici. La tipologia architettonica a fondaco probabilmente è stata pensata per meglio adattarsi alle esigenze imprenditoriali dei De Lazzari che allevando polli avevano bisogno di edifici in linea per posizionare le batterie. Inoltre il corpo anteriore probabilmente è stato pensato per nascondere alla strada e agli edifici adiacenti una tipologia di allevamento che igienicamente lascia molto a desiderare.

Infatti nel 1970 la De Lazzari vende il primo lotto (A) alla ditta SAFEM e nel 1971 adducendo a delle lamentele da parte dei contermini che hanno sollevato obiezioni di natura igienica date dalla presenza della pollicoltura, chiedono al consorzio di affittare i capannoni alla Compagnia Italiana Automobili s.p.a.

G. Fonti bibliografiche e d'archivio

Fonti bibliografiche	<ul style="list-style-type: none"> • AA.VV., La zona industriale di Padova, Dal cuore del Nordest all'Europa, Padova, 2009. • ZIP-1956-2006, Una scommessa vinta, a cura di G. Burlini, A. Salvagno, edito dal Consorzio ZIP, Padova 2006.
Fonti d'archivio	Cartella inserita in un faldone che custodisce gli atti relativi all'azienda per circa 19, 20 anni. Numero cartella 46.
Fonti orali	

H. Descrizione processi produttivi-storici

Tipo di processo	Allevamento di polli
Materie prime	Polli
Ciclo di lavorazione	I polli venivano allevati in delle batterie in linea e raggiunta la maturazione mandati al macello.

I. Descrizione analitica

Tipologia insediativa
Elementi architettonici
Descrizione della struttura

Tipologia insediativa: TIPO B - FONDACO
Elemento architettonico direzionale in linea, due elementi produttivi in linea.
Materiali di costruzione: elementi prefabbricati in calcestruzzo, mattoni forati industriali.
Descrizione: struttura portante a portale tamponata in elementi in cotto.
Strutture verticali: pilastri in calcestruzzo, pareti di tamponamento in cotto.
Strutture orizzontali: solai in calcestruzzo prefabbricato.
Copertura: in guaina elastomerica prefabbricata posta in opera a caldo
Buona
Ottimo

Qualità edilizia
Stato di conservazione
Evoluzione del lotto
Planimetrie a base catastale
Aereofotogrammetrico



L. Fonti fotografiche

Foto frontale dell'edificio
E. Contin, 2010



Esempio di schedatura di un lotto della Zona Industriale Nord di Padova. Tipologia insediativa "a fondaco", scheda di catalogo inerente all'insediamento dei Fratelli De Lazzari nel 1961, p. 3 (elaborazione grafica a cura degli autori, 2010).

Particolare dell'entrata
E. Contini, 2010



Progetto dell'edificio A,
successivamente demolito,
1961
D. Scalabrin, 2010

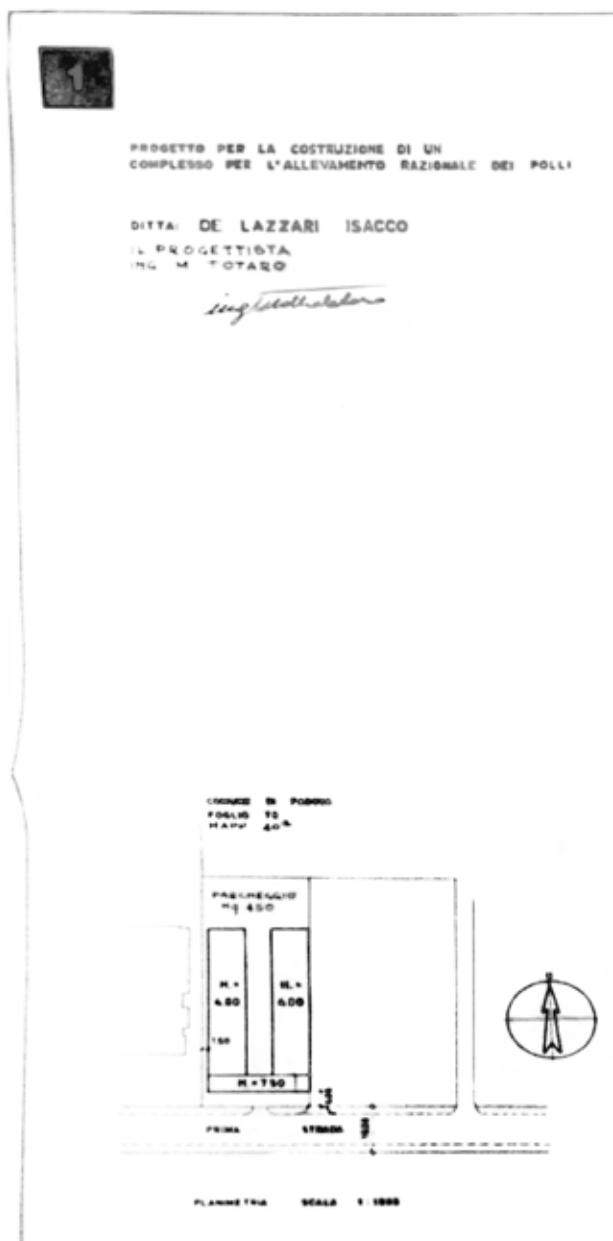


Esempio di schedatura di un lotto della Zona Industriale Nord di Padova. Tipologia insediativa "a fondaco", scheda di catalogo realizzata inerente all'insediamento dei Fratelli De Lazzari nel 1961, p. 4 (elaborazione grafica a cura degli autori, 2010).

Pianta del primo edificio
D. Scalabrin 2010

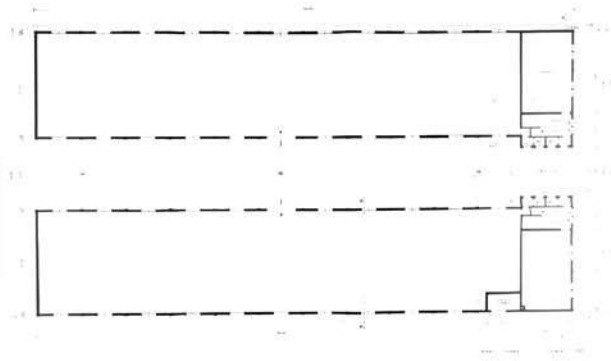


Progetto edificio B
E. Contin 2010



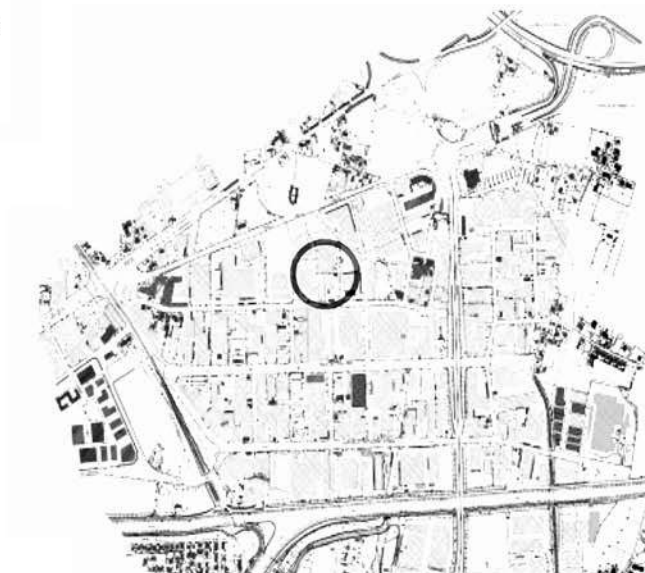
Esempio di schedatura di un lotto della Zona Industriale Nord di Padova. Tipologia insediativa "a fondaco", scheda di catalogo inerente all'insediamento dei Fratelli De Lazzari nel 1961, p. 5 (elaborazione grafica a cura degli autori, 2010).

Tipologia insediativa a
fondaco.
Elemento architettonico
direzionale in linea con due
elementi architettonici produttivi
in linea.
E. Contin 2010



M. Fonti iconografiche

Individuazione planimetrica
del lotto



Esempio di schedatura di un lotto della Zona Industriale Nord di Padova. Tipologia insediativa "a fondaco", scheda di catalogo realizzata inerente all'insediamento dei Fratelli De Lazzari nel 1961, p. 6 (elaborazione grafica a cura degli autori, 2010).

Fari di Puglia tra conoscenza e conservazione. Il faro, un'icona e una necessità

Chiara Sasso

CODICI ERC

SH02.08 Energy, transportation and mobility
 SH02.10 Land use and regional planning
 SH05.06 History of art and architecture, arts-based research
 SH05.08 Cultural studies, cultural identities and memories, cultural heritage
 SH06.03 General archaeology, archaeometry, landscape archaeology

PAROLE CHIAVE | KEYWORDS

restauro, riuso, valorizzazione, archeologia industriale, paesaggio
restoration, reuse, enhancement, industrial archeology, landscape

Chiara Sasso, si è laureata in Architettura, nel 2011, presso la Facoltà di Architettura dell'Università "G. D'Annunzio" di Pescara, con una tesi in Restauro Architettonico dal titolo *Una lampada per il restauro. Il faro di Punta Riso tra conoscenza e conservazione*. Nel 2015 consegue il Master in Conservazione, Gestione e Valorizzazione del Patrimonio Industriale, presso l'Università di Padova, con una tesi dal titolo *Pane e Lavoro. L'industria molitoria in terra d'Otranto*. È membro della delegazione italiana della Confederazione CICOP.net (International Centers for the Conservation of Architectural Heritage) e nel 2012, come membro del Comitato Organizzativo della BRAU2 (COIN), coordina la Biennale di Restauro in Puglia. Dal 2013 esercita la libera professione in Puglia e collabora con lo studio Gagliardi, alla redazione di progetti per la riqualificazione del centro storico di Taranto, progetti per la valorizzazione paesaggistica e lo sviluppo turistico del territorio Jonico oltre che progetti per la realizzazione di social housing, di infrastrutture marittime per il turismo, di aree sportive.
 ckiasasso@gmail.com

La necessità di orientarsi nell'infinità del mare per raggiungere la terra è la genesi della farologia. Spesso sconosciuti ed invisibili da terra, i fari sono da secoli manufatti di ausilio alla navigazione, segnalano per mezzo di una luce la direzione degli approdi e i pericoli della costa. Come la nostra civiltà, il faro nasce nel Mediterraneo insieme alla navigazione, infatti la sua evoluzione tecnica e architettonica coincide parallelamente con l'evoluzione della navigazione.

Connotato dal verticalismo, pur essendo un'architettura "vistosa", il faro non nasce come opera monumentale, lo diventa involontariamente. La forma è dettata da esigenze di visibilità, i caratteri costruttivi da esigenze di stabilità e resistenza. Un'architettura dalla geometria purista e dalla dialettica funzionale di luce ed eclissi, di gravità e levità, di casa e lavoro, di avvicinamento ed allontanamento. La sua funzione, inoltre, non si esaurisce in quella di segnalamento luminoso. La stessa struttura è stata utile alle popolazioni dell'entroterra per la difesa del territorio. Dalla sommità, infatti, era possibile avvistare le flotte nemiche e dare l'allarme mediante ulteriori segnalamenti luminosi, che dirigevano le stesse navi fuori rotta.

I primitivi sistemi di segnalamento consistevano in fuochi posti su alture o promontori, con carattere temporaneo e occasionale. La provvisorietà distingue l'antico concetto di faro da quello attuale, poiché solo dopo il raggiungimento di unità politiche-territoriali le strutture divennero fisse e costituirono un sistema strutturato di segnalamento territoriale, indispensabile per organizzare le attività su terra e mare.

L'effimero concetto di provvisorietà cela quello che fu un sofisticato coordinamento strategico di più strutture (piccoli fari, strutture fortificate, e fari monumentali di grandi città), gerarchicamente organizzate per adempiere la funzione di controllo territoriale, monitoraggio di movimenti marittimi e terrestri, oltre che d'informazione logistica. Un vero e proprio sistema comunicativo basato sulla codificazione di segnali di luce e fumo, riflessi da specchi e seguiti dal suono di primitivi strumenti acustici in caso di scarsa visibilità, precursore dell'attuale linguaggio universale dei fari.

L'importanza dei fari nella cultura e nella memoria collettiva del mondo antico, è confermata dalla citazione di due tra le sette Meraviglie del mondo, il Faro di Alessandria (299-288 a.C.) e il Colosso di Rodi (290 a.C.): fari dalle dimensioni monumentali che segnalavano le rispettive città portuali. Il faro di Alessandria, in particolare, con la sua struttura tripartita "cubo-cono-cilindro" rappresenta una tipologia matura, sintesi dei caratteri formali, militari, religiosi e tecnici dei fari che l'hanno preceduta, e alla quale fanno riferimento i successivi.

L'evoluzione tecnica

Ricostruire l'evoluzione tecnica ed architettonica dei fari significa ripercorrere la storia dei popoli e dei commerci parallelamente al progresso della tecnologia. I primi furono fuochi accesi sulle alture ed alimentati con la legna, un combustibile facile da reperire ma che richiedeva costante manodopera, per il mantenimento della fiamma, che rischiava di estinguersi anche a causa del vento e della pioggia. I bracieri furono sostituiti da lampade ad olio, una materia prima ovunque diffusa: nel Mediterraneo si utilizzava l'olio di oliva, in Medio Oriente l'olio di Sesamo, nel Nord-Europa il grasso animale. Anche le lampade si perfezionarono nel tempo con una serie di innovazioni tecniche. Per la loro utilità fisica e per la rilevante spesa del combustibile necessario furono considerate sempre un bene prezioso da amministrare con cura.



Isola di Sant'Andrea (Brindisi). Prospetto nord-ovest del faro di Punta Riso (foto Chiara Sasso, 2011).

In età classica, i Romani costruirono un faro in ogni porto. Almeno trenta torri di segnalamento illuminavano il Mediterraneo prima della caduta dell'Impero, tra questi sopravvive alla furia degli eventi, in Spagna, il faro di La Coruña nella regione della Galizia (l'antica *Brigantium*).

Con la caduta dell'Impero Romano (476 d.C.) si ebbe un vuoto di potere nel Mediterraneo, le flotte furono disarmate e i fari cadde in disuso e quindi destinati al degrado strutturale. Sotto il pericolo delle invasioni barbariche, la navigazione torna ad essere costiera e diurna e l'uso dei fari disincentivato, potendo essere d'ausilio alle rotte degli invasori piuttosto che dei naviganti in difficoltà. Nel Medioevo sono le torri dei monasteri eremitici, sulle coste atlantiche di Inghilterra e Francia, a svolgere la funzione di fari, con fuochi alimentati secondo le tecniche tradizionali.

Bisogna aspettare l'affermazione delle Repubbliche marinare, 1100 d.C., per la ripresa dei commerci. Il Mediterraneo torna ad essere teatro di flussi commerciali e la necessità di maggiore sicurezza per la navigazione porta alla rinascita dell'utilità dei fari. Genova nel 1157 si dotò di una torre, l'attuale "Lanterna": un faro alto settantasei metri, simbolo della città, consolidato e modificato nel tempo a causa dei danni subiti durante le guerre e le battaglie. A Pisa fu realizzato il primo faro in mare aperto, una torre a base quadrata di venti metri di altezza, innestata su un

basso fondale; Venezia oltre alla costruzione di fari d'ingresso al porto si dotò di un sistema di fari per agevolare il traffico interno alla Laguna.

Tra Cinquecento e Seicento, a discapito della sua funzione, il faro diventa un monumento, simbolo di potenza e di prestigio e pertanto connotato da una architettura ornamentale che segue gli stili rinascimentali e barocchi, contro una precarietà strutturale che costringerà spesso alla loro demolizione e ricostruzione.

Ormai, agli inizi del Settecento, il numero dei fari in aumento denunciava un sistema tecnologico obsoleto e con l'avvento della rivoluzione industriale si resero disponibili risorse economiche e tecnologie per avviare la ricerca nel settore. Uno dei principali problemi era la scarsa intensità del fascio luminoso, che spesso diminuiva a causa della fuoriuscita della fuliggine prodotta dalla combustione. A ciò si rimediò, all'inizio dell'Ottocento, con l'utilizzo del petrolio come combustibile e con un sistema di riflessione della luce, messo a punto nel 1765 dallo scienziato francese Antoine Lavoisier, consistente in una superficie parabolica riflettente, nel cui fuoco viene posta la sorgente luminosa, che permette di concentrare i raggi in un fascio luminoso.

Fu invece un orologiaio, Bertrand Carcel, a progettare nell'Ottocento una lampada dotata di più stoppini concentrici. Si trattava di un meccanismo in cui una pompa spingeva olio sotto pressione

negli stoppini¹. Oltre all'olio, altri combustibili rivoluzionari furono la paraffina e i gas, che insieme a scoperte come quelle dello svedese Gustaf Dalen – che mise a punto un complesso marchin-gegno in grado di regolare la fuoriuscita del gas, permettendo l'accensione della lampada solo al tramonto – posero in condizioni di maggiore autonomia i fari più disagiati ed incustoditi².

Nel panorama evolutivo tecnologico, la più importante e determinante scoperta del XIX secolo fu sicuramente la Lente di Augustin Jean Fresnel. Fisico ed ingegnere francese, che nel 1825 progettò una lente convergente con sezione a gradini (prismatica) in grado di concentrare il fascio luminoso in una sola direzione. L'ottica era la risultante di una combinazione di anelli catottrici e diottrici che riflettevano la luce della sorgente posta al suo centro. Il fermento della ricerca prosegue per il resto del secolo. Nel 1885 l'austriaco Carl Auer von Welsbach ideò un sistema ad incandescenza che aumentò la luminosità della lampada, mentre nel 1892 si mise a punto l'acetilene, un composto chimico di idrogeno e carbone che dava una capacità luminosa di venti volte superiore a quella degli altri gas³.

Infine, nel Novecento, la scoperta della prima lampada ad incandescenza, ad opera di Edison, rivoluzionò definitivamente le tipologie dei fari soppiantando tutte le precedenti tecnologie e avviando il graduale processo di completa automazione degli impianti, ad oggi monitorati mediante sistemi centralizzati e via radio.

Le conseguenze dell'evoluzione tecnologica

L'Ottocento è stato definito il secolo d'oro della farologia. Il panorama mondiale si arricchisce e si struttura con un sistema di fari diversificato in funzione dei tempi e luoghi di costruzione. In Inghilterra, con l'affermarsi del dominio navale, si assiste alla nascita di straordinarie strutture dell'ingegneria: tra i più noti è il Faro di Eddystone in Scozia, uno dei primi esempi di fari costruiti in mare aperto che rappresentò un modello per tutti i fari britannici. In Francia si realizzano fari altissimi e monumentali, riccamente decorati negli interni con inserti in legno pregiato, ne sono esempio il Faro dell'Île Vierge, il più alto d'Europa (82,5 metri), il Faro di Cordouan, costruito nel Rinascimento e ampliato nel Settecento, e molti altri che rispetto alla semplicità inglese esibiscono un'architettura monumentale eclettica (metà Ottocento) come il meraviglioso Faro di Bremerhaven in Germania, in clinker rossi.

I fari italiani, invece, a meno di qualche eccezione, sono tra i più giovani del panorama mondiale, perché solo dopo l'Unità d'Italia il Ministero dei Lavori Pubblici, con un potere centrale ed un controllo costiero esteso a tutta la penisola, promosse un programma per intensificare ed ammodernare la rete dei fari costieri, potenziando il sistema lungo gli 8.000 chilometri di costa. «Se vi è un paese in cui i fari possono dirsi più che altrove indispensabili, è certamente l'Italia, non tanto per la sua topografica posizione, quanto per lo sviluppo della costa così accidentata»⁴. La funzione di segnalamento, oggi, non ha più bisogno di una struttura architettonica, si evolve oltre la materia. Paradossalmente la storia della farologia è destinata a concludersi a causa dello stesso sviluppo tecnologico che è stato determinante nell'evoluzione dei fari tradizionali, e che oggi fa riferimento ad un sistema d'informazione e comunicazione satellitare. Il faro come elemento di relazione tra uomo e mare, con

l'automazione annulla questa relazione, si spegne nella vita interiore e si deteriora matericamente. Sono queste le cause e conseguenze dell'attuale emergenza di disuso e dismissione.

Strumenti e metodi di conoscenza

Il patrimonio dei fari è oggi poco conosciuto e studiato in maniera specialistica. La bibliografia esistente in materia riguarda quasi completamente i fari dell'oceano Atlantico, sia sulla sponda europea che su quella americana, solo recentemente sono stati pubblicati alcuni volumi e contributi sui fari italiani⁵.

I segnalamenti marittimi Italiani sono gestiti dal 1910 dalla Marina Militare, attraverso un servizio strutturato gerarchicamente (Ispettorato navale logistico, Ufficio Tecnico, Comandi di zona, Reggenze). Quello dei fari è un patrimonio nazionale non omogeneo, ma vario nelle soluzioni formali e negli stili. I fattori condizionanti sono il contesto culturale e ambientale e la localizzazione geografica. Ogni faro è univoco nel contesto della sua posizione geografica. Progettati per durare nei secoli, segnano i caratteri del luogo esaltandone i valori ambientali attraverso la loro architettura⁶.

Diversi sono i parametri tecnici di classificazione: possono essere acquatici o terrestri, fissi o galleggianti, principali, secondari o direzionali. Non essendo l'Italia un contesto oceanico, non troviamo fari acquatici (isolati in mare), e il sistema completo di ausilio alla navigazione è composto oltre che dai fari, da Fanali, Naufoni, Boe, e dai Racons (apparecchi radioelettrici). Se è possibile delineare una classificazione tecnico-funzionale dei sistemi di segnalamento, meno immediata è l'individuazione di tipologie architettoniche. Come già dichiarato, vari sono i fattori che influenzano la costruzione di un faro: la posizione geografica, il contesto ambientale, le tecnologie disponibili, i fattori politici, lo stile architettonico regionale, ecc. La ricerca storica e il rilievo critico sono strumenti propedeutici e indispensabili alla comprensione e conoscenza di tali manufatti.

Per quanto detto, non potendo un faro prescindere dal suo contesto paesaggistico, va osservato da lontano per comprenderne l'impostazione planimetrica, da vicino per studiarne i materiali e le tecniche costruttive e dall'interno per comprendere l'articolazione e i collegamenti degli spazi. Il sistema architettonico si articola in tre componenti funzionali: la lanterna, la torre e l'edificio di servizio. Recuperando due locuzioni superate di scuola muratoriale "varianti e invarianti" si analizzano qui le tre componenti e le relative sub-componenti, tentando di ricondurre un tipo ad una variante.

In relazione alla localizzazione e al tipo di segnale necessario è possibile elencare tipologie ricorrenti di faro:

- fari a blocco basso, realizzati in luoghi isolati ed elevati sul livello del mare (coste alte e rocciose), caratterizzati solitamente da una torre inferiore ai 20 metri, e un corpo di servizio a due livelli;
- fari a blocco alto e faro a torre alta, costruiti in siti poco elevati sul livello del mare (coste piatte e basse) o zone urbane: presentano una torre di altezza superiore ai 30 metri e un edificio di servizio ad uno o due livelli, oppure possono essere privi del corpo di servizio ed avere un alloggio sotto la stanza dell'orologio;
- fari a torre bassa e a torre media, sono localizzati in luoghi isolati o in mare, e costituiti da una torre alta tra i 20 e i 30 metri, solitamente privi dell'edificio di servizio;

¹ Renato Covino e Antonio Monte, *Il patrimonio marittimo di Terra d'Otranto. L'Arse-nale militare di Taranto, i porti e i fari*, Viella, Roma 2008, p. 78.

² Cristiana Bartolomei, *L'architettura dei fari italiani. Architecture of italian light-house*, vol. 1, Alinea, Firenze 2005, p. 72.

³ Covino e Monte, *Il patrimonio marittimo di Terra d'Otranto...*, cit., p. 52.

⁴ *Album dei fari. Illustrato dalle notizie intorno ai loro caratteri e posizione*, Ministero dei Lavori Pubblici del Regno d'Italia, 1873

⁵ Enrica Simonetti, *Lampi e splendori. Andar per fari lungo le coste del sud*, Laterza, Roma-Bari 2000.

⁶ Bartolomei, *L'architettura dei fari italiani...*, cit., p. 21.

- fari su torre o fortezza, localizzati lungo la costa e diffusi soprattutto al sud e sulle isole, solitamente la componente torre è la stessa torre difensiva o fortezza su cui viene posata direttamente la lanterna, anche i vani di servizio e gli alloggi sono ricavati nella struttura esistente.
- fari su traliccio, anche questa tipologia può essere posta su edifici esistenti, costituiti da un traliccio in acciaio che supporta la lanterna e sostituisce la torre.

L'impianto funzionale più ricorrente presenta una schematica partizione interna: un corridoio di distribuzione centrale, longitudinale all'edificio e di accesso ai vani speculari sui due lati, secondo una ripetizione simmetrica, interrotta dal vano circolare della scala, che è posto in asse lungo il corridoio. La stessa distribuzione può ripetersi sui più livelli. I locali di deposito, le cisterne per la raccolta di acqua piovana e i servizi comuni, quali la lavanderia o il forno, sono collocati ai piani inferiori e interrati o all'esterno, in piccole costruzioni adiacenti. Gli alloggi per i nuclei famigliari o le residenze comunitarie sono invece distribuiti tra il primo e il secondo livello. La promiscuità degli spazi unifica la vita privata con quella lavorativa, fonde i tempi di una nei tempi dell'altra e la fabbrica nella sua polifunzionalità genera un microcosmo autonomo e sufficiente a se stessa, lontano e distaccato dai meccanismi della vita urbana.

I fari di Terra d'Otranto e il caso di Punta Riso

I primi fari pugliesi, furono realizzati nel periodo pre-unitario dalla dinastia dei Borboni e potenziati nel 1859 con un programma di finanziamento del Regno di Napoli. Per comprenderne il valore, nonché il ruolo strategico sul territorio, basti pensare che nel 1851 nella penisola italiana vi erano quarantasette fari di cui soltanto quindici sulla costa adriatica. La terra d'Otranto è un'antica circoscrizione del Regno di Napoli, divenuta in seguito provincia del Regno delle due Sicilie, comprendente i territori delle attuali province di Lecce, Brindisi, Gallipoli e Taranto. La presenza di cinque porti, ricavati nelle insenature naturali come approdi sicuri e poi divenuti i primi snodi dei traffici di prodotti alimentari tra Europa e Mediterraneo, chiarisce il ruolo fondamentale della fitta rete di strutture di servizio alla navigazione, avvalorato nel corso dei secoli dalle trasformazioni che hanno riguardato i porti di Taranto e Brindisi facendogli assumere ruoli militari, industriali e di traffico passeggeri.

Dopo l'Unità d'Italia, per l'intensificazione dei commerci e la necessità di difesa dal sud, furono costruiti nell'ordine: il faro di Gallipoli, sull'isola di Sant'Andrea (1862-1864); il faro di Santa Maria di Leuca (1863-1865); il faro Punta Palascia ad Otranto (1863-1867); il faro di San Cataldo a Lecce (1865-1896); il faro di San Vito a Taranto (1865-1896); il faro di Punta Riso a Brindisi (1890-1895); il forte a mare a Brindisi (1930-1938); il faro Torre San Giovanni ad Ugento (1932).

La specificità architettonica di questi fari è il riflesso di un territorio contraddistinto dalla varietà degli ambienti geografici, dalle stratificazioni storiche, dalla contaminazione artistica e culturale sintesi delle relazioni tra le civiltà.

Tenendo conto dunque, degli aspetti ambientali e delle vicende storiche, e alla luce di una conoscenza preventiva dei caratteri peculiari dei manufatti, il primo approccio alla loro conoscenza potrebbe poggiare su una metodologia operativa di documentazione (raccolta dati di carattere storico, tecnico, architettonico, di origine bibliografica e archivistica) e redazione di schede di catalogazione, finalizzata al censimento delle fabbriche e alla loro puntuale identificazione. È noto infatti che la scheda di catalogazione costituisce uno strumento indispensabile per la conservazione, il restauro e la valorizzazione,

anche in considerazione del fatto che i fari sono sistemi architettonici complessi e l'approccio al tema presuppone necessariamente delle conoscenze specifiche e un'analisi a tutto campo.

La scheda cui si fa riferimento integra i dati storici, le informazioni di carattere tecnico, logistico e funzionale (quali la localizzazione e l'accessibilità, lo stato e le dotazioni impiantistiche, le principali dimensioni geometriche) rilevabili dal "Notiziario di segnalamento" – una sorta di registro di cui ogni faro è dotato, consultabile presso gli archivi degli uffici tecnici della Marina Militare (spesso non aggiornato e incompleto) – con la descrizione architettonica delle componenti e sub-componenti.

Il faro di San Vito, il faro di Gallipoli, il faro di Santa Maria di Leuca e il faro di Palascia sono delle tipologie a blocco alto, dotate dell'edificio di servizio articolato su due livelli, varianti nelle morfologia della localizzazione: Il faro di San Vito è stato costruito su una costa bassa e attualmente inglobato nel tessuto urbano costiero; il faro di Gallipoli, sorge sull'isolotto di Sant'Andrea prospiciente la città; il faro del Capo di Leuca e il faro di Punta Palascia ad Otranto, sorgono isolati su coste alte e rocciose. Il faro di Ugento invece, è una tipologia di faro su torre, prende infatti il nome dalla torre Sant'Andrea, il bastione del XVI secolo, su cui si erge mediante una torretta esagonale. Il faro di San Cataldo è una tipologia simile alle prime ma a blocco medio, costruito su una costa bassa a livello del mare, composto dall'edificio di servizio ad un livello, più un semipogeo e una torre alta 23 metri.

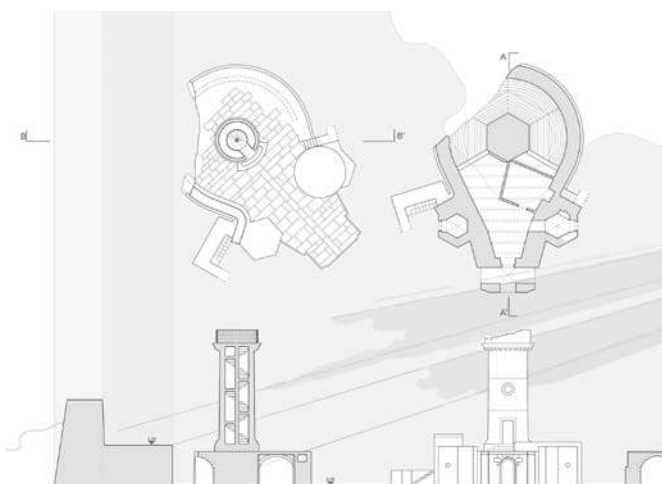
Questi fari sono parzialmente interessati dalle dinamiche di dismissione, tutti conservano ancora la lanterna e sono attivi come segnalamento, ma gli edifici di servizio non sono più utilizzati in molti casi per la logistica dei faristi, alcuni sono sedi di attività complementari, altri sono stati dismessi. Un destino diverso è toccato ai fari di Brindisi: il faro di Punta Riso e il faro del Forte a Mare, unici e straordinari per la geometria e per l'ubicazione.

Il faro Forte a Mare è collocato sul Castello Aragonese. Nel 1930 fu realizzato un traliccio in ferro a forma tronco piramidale e base quadrata per sostenere la lanterna del faro. Rimasto attivo sino al 1984, oggi è imbracato da un impalcato e rischia di essere cancellato per volontà umana dalla memoria collettiva, e dal Patrimonio di Archeologia Industriale Marittima.

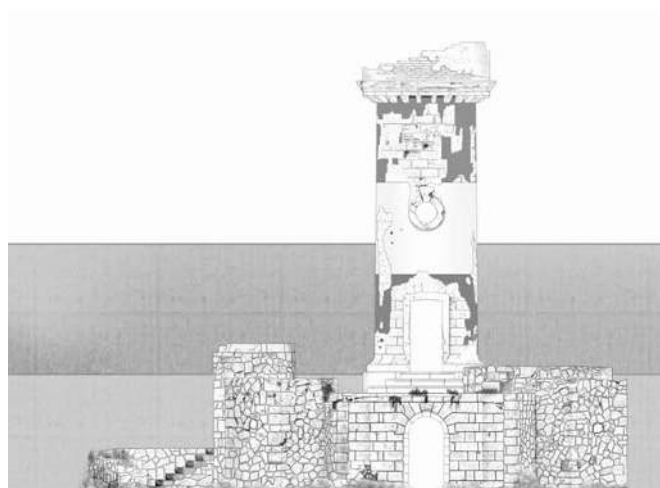
In grave stato di conservazione si trova anche il faro di Punta Riso. Si tratta di una struttura fatta realizzare dalla Commissione dei Porti, nel 1890, per segnalare l'isola di Sant'Andrea, a nord del porto esterno, e dotato di una lanterna del IV ordine a luce scintillante.

Nel 1895 fu costruito lo scalo di alaggio per il battello dei fanalisti e probabilmente nello stesso anno anche il pontile in legno e ghisa, lungo 210 metri, che lo collegava all'isola. Nel 1931 divenne un fanale a luce verde intermittente da lasciarsi a dritta entrando nell'avamposto di Brindisi, e nel 1952 sulla torretta venne realizzata una lanterna metallica per ospitare le nuove apparecchiature di V ordine. La torre resta bianca dalla sua realizzazione sino al 1959, quando è rivestita da tessere maiolicate bianche e nere, che compongono strisce orizzontali alterne, due nere e una centrale bianca.

La costruzione, nel 1985, della diga Punta Riso, commissionata dal Ministero dei lavori pubblici per le opere portuali, ha comportato il riempimento dello specchio d'acqua tra il faro e l'isola, ed è stato l'evento che ha determinato la dismissione del faro con il trasferimento dell'ottica su una nuova torre bicolore, costruita a distanza di alcuni metri dallo stesso. Oltre alla dismissione, la costruzione della diga ha comportato una demolizione della fabbrica nella parte nord-ovest, compromettendo l'integrità formale e volumetrica e restituendone un'immagine menomata. Il segnale luminoso sulla nuova torre, nel novembre del 1982, diventa temporaneamente faro di atterraggio a luce bianca per poi essere spento



Vista generale di progetto dell'isola di Sant'Andrea (elaborazione grafica a cura dell'autore).
Faro Punta Riso, piante, prospetti e sezioni (elaborazione grafica a cura dell'autore).



Faro Punta Riso, prospetto architettonico (elaborazione grafica a cura dell'autore).
Modello volumetrico dell'intervento di reintegrazione dell'immagine (elaborazione grafica a cura dell'autore).

definitivamente pochi anni dopo. La lanterna oggi non è più in situ. Dunque nel caso specifico alla dismissione è seguita un'azione umana che si aggiunge ai fattori naturali di degrado.

Rispetto all'impianto funzionale più ricorrente, caratterizzato da una schematica partizione interna tipica dei "fari a blocco", il faro Punta Riso presenta una tipologia insolita: composta da una torretta circolare di 10 metri che sormonta un basamento circolare, incuneato su massi artificiali posti sulla secca.

L'ambiente circolare ricavato nel basamento è potenzialmente assimilabile al blocco di servizio, al quale sono annessi due ulteriori locali indipendenti, mai utilizzati né come alloggio né come deposito dai faristi, per l'eccessiva umidità. Tutta la struttura è realizzata in conci di pietra locale del tipo "carparo", in una variante rossastra, che caratterizza anche il Castello Aragonese (denominato anche Castello Rosso), cavata nei pressi della stessa isola. La muratura a sacco del basamento è costituita nella parte corticale da conci sbalzati informi a facciavista, mentre la torre presenta un'apparecchiatura semplice con conci in pietra di uguale dimensione ed orizzontamento regolare, rivestita da tessere maioliche bicolore di 20 millimetri. La struttura è inoltre preceduta sul fronte da un vestibolo con volta a botte lunettata e tre aperture d'accesso, ad arco a tutto sesto, con un'apparecchiatura muraria di conci di dimensione variabile, ben squadrati e con orizzontamento regolare. I cantonali sul

fronte interrompono questa regolarità, con conci lavorati a sezione concava e sovrapposti in modo alternato per garantire la realizzazione dell'ammorsatura delle pareti ortogonali. Gli ambienti di servizio hanno una copertura a volta, una costante presente anche negli altri fari pugliesi, con una varietà delle tipologie legate alla tradizione locale: volte a stella o alla "leccese"; volte a botte; volte a padiglione; volte a schifo; Nello specifico l'ambiente circolare, nella sua unicità, presenta una copertura a botte torica con base d'imposta esagonale internamente e circolare esternamente. Unici sono anche i due piccoli ambienti indipendenti, posti esternamente in simmetria rispetto al vestibolo, coperti da una volta a padiglione a pianta esagonale. La parte d'ingresso, invece, che porta dal vestibolo all'ambiente circolare, è coperta da un sistema di voltine e putrelle. Il troncamento della fabbrica per la realizzazione della diga ha interessato proprio l'ambiente circolare e la sua straordinaria copertura.

Oltre al "carparo rossastra", che connota esteticamente la fabbrica, è stata impiegata la pietra calcarea biancastra, in conci per la scala a chiocciola della torre e in basole per il rivestimento esterno e calpestabile della copertura. L'ardesia, di cui solitamente sono rivestiti i gradini delle torri per le sue peculiarità di durezza e resistenza alle temperature, nonché all'azione delle onde del mare, è stata utilizzata per i gradini dello scalo di approdo che dal piano della torre scendono verso il livello del mare.

Il troncamento della fabbrica è stato determinante nel processo di conservazione – permanenza e mutazione della materia – la cui perdita è ulteriormente compromessa dagli effetti chimici e biologici dell'ambiente marino. In quanto costruito su un isolotto, il faro è particolarmente esposto all'attacco dei sali provenienti dal mare e all'azione del vento, che hanno favorito i processi di alveolizzazione ed erosione della superficie lapidea e in alcuni casi, la perdita totale degli elementi. Il prospetto est resta quello più esposto al mare e pertanto in evidente stato di degrado, mentre il prospetto nord-ovest, in ombra a seguito della realizzazione della diga, presenta una superficie aggredita dalla vegetazione crittogama, nonché un'alterazione cromatica della pietra, tendente al grigio.

La proposta di restauro del faro Punta Riso che qui si avanza, oltre alla pulizia e all'asportazione della vegetazione infestante, punta al consolidamento delle coperture e a un intervento di reintegrazione dell'immagine attraverso il trattamento delle superfici lapidee secondo il principio della continuità e distinguibilità, con una parziale ricostruzione del basamento del faro, nella parte prospiciente la diga, e del parapetto sul prospetto est. Un'asola nella pavimentazione di rivestimento della copertura marca il confine tra l'esistente e la porzione ricostruita, necessaria alla chiusura fisica dell'ambiente circolare in prossimità della diga, ma non alla sua negazione. Al contrario, il progetto cerca di legare i due manufatti in una nuova fisicità, di comunicazione e di funzione, che sia manifesto della stratificazione del sito. Sicché nella ricostruzione, l'isolamento dall'esterno del vano circolare, sottoposto alla quota della diga, è garantito da un infisso in vetro, un elemento leggero e trasparente che conserva la relazione visiva con l'oggetto diga, mentre in copertura la continuità fisica tra la quota della diga (3,50 metri) e la quota del faro (2,80 metri, quota di accesso anche alla torre) avviene mediante un sistema di gradini che costituisce l'elemento cerniera tra la diga e il faro, permettendo a quest'ultimo d'innestarsi al percorso pedonale lungo i due chilometri della diga foranea. Trattasi di una passerella in legno, attrezzata con box di sosta e trampolini belvedere, di servizio alle attività sportive e di pesca praticate ricorrentemente.

In un contesto di significative presenze, il restauro del faro e il suo recupero funzionale sono proposti come il volano della valorizzazione di tutta l'Isola di Sant'Andrea, connotata non solo dal faro in questione ma anche dall'imponente presenza del Castello Aragonese (XV secolo), dal faro di Forte a Mare (1930), dalla diga foranea di Punta Riso (1990).

Se la città è il porto, l'isola di Sant'Andrea è la città. L'isola diventa sineddoche della realtà storica di una delle più importanti città del Mediterraneo, la quale non potendosi sottrarre a ruoli di responsabilità, per via della sua posizione geografica, ha dovuto nelle varie epoche definire un rapporto col mare e le coste opposte, prestandosi a processi di stratificazione.

I numerosi fari di Brindisi, il Forte a mare, il castello di Terra, sono testimonianza materica della vocazione portuale della città, una costante nel susseguirsi dei secoli e generatrice di quel complesso rap-

porto tra città e mare – *thalassos, pelagos, pantos* – a volte di difesa, a volte di accoglienza. Nell'addizione storica, tutte le attività della città hanno trovato un proprio punto di contatto con il mare, e per quanto inorganico il *waterfront* appare consolidato e compatto, lasciando pochi vuoti fruibili dalla collettività. L'Isola resta l'unica parte risparmiata dalle attività produttive e dismessa da quelle militari. Al fine di progettare un nuovo e attuale dialogo tra le due parti, il *modus operandi* è individuare le permanenze identitarie (fari, castello, diga), gli aspetti vocazionali (sport, cultura e tempo libero) e perseguire l'obiettivo della "continuità, ovvero il principio dell'addizione (classico processo di stratificazione della città mediterranea) dando un senso al recupero e favorendo una lettura critica del sito.

È con questo obiettivo che il presente contributo va oltre il restauro e riuso del faro per proporre la "lettura" di un territorio – la Terra d'Otranto – interessato da tante vicissitudini a causa della sua esposizione verso Oriente da proporsi come un vero e proprio Ecomuseo del Mediterraneo.

All'interno delle varie fabbriche che lo connotano sono allestibili infatti sezioni museali dedicate alle popolazioni del Mediterraneo collegate in un suggestivo itinerario lungo circa 450 chilometri alla scoperta della bellezza delle coste pugliesi. Nel caso specifico del faro di Punta Riso, il progetto prevede esposizioni dedicate al popolo albanese, significativamente legato alla città di Brindisi, che è stata teatro del suo esodo degli anni novanta. L'articolazione degli spazi museali contempla pertanto la realizzazione di un piccolo corpo di fabbrica che si affianca al faro, restando sotto la quota della diga, e che si aggiunge agli altri elementi dell'isola con l'intento di connetterli in un'organizzazione funzionale ed unitaria. Il faro nello specifico accoglie la mediateca che completa il sistema museale costituito da tre sale espositive, un punto ristoro e i servizi.

Il museo è articolato in due sezioni: una sezione espositiva (sala 1 e sala 2), che narra la storia di Brindisi – città di porto e di accoglienza parallelamente alla storia dell'Albania – dal comunismo all'esodo; una sezione interattiva (sala 3), un osservatorio sui processi socio-culturali, politici ed economici, e un laboratorio di ricerca e strategia per l'integrazione e per i processi di sviluppo sul territorio. Tutti strumenti di conoscenza e comprensione, mediante i quali, il visitatore potrà rileggere la storia del territorio, tra diversità e contaminazioni.

Con la stessa strategia evolutiva di valorizzazione del sito si propone anche il recupero degli edifici militari dismessi, alloggi che mantenendo la loro funzione definiscono un sistema di "ospitalità diffusa" ed insieme al Castello Aragonese, già incubatore culturale di eventi, integrano l'offerta culturale e i servizi del "sistema isola".

Il faro, che ormai volge le spalle al mare e guarda al castello e alla città, riaccende metaforicamente la sua luce, traslandone i raggi a quota zero, in una sequenza radiale di percorsi e visuali che raccordano e collegano i servizi e le aree attrezzate di progetto, rievocando anche il tracciato del vecchio pontile. Il tutto ad esaltazione del campo percettivo del faro stesso e del suo contesto.

Tomioka Silk Mill and its role in modernization of Japanese silk industry

Pavel Sindlar

ABSTRACT

TOMIOKA SILK MILL AND ITS ROLE IN MODERNIZATION OF JAPANESE SILK INDUSTRY

As Japan underwent transformation from a feudal state to a modern nation in the mid-nineteenth century, the new Meiji government served as national entrepreneur to create a modern industrialized state with a variety of industries considered strategic for building the nation and economy. One industry, that stands out in this regard, is silk. Though brief, this article is to offer a case study of Tomioka Silk Mill and its role in modernization of Japanese silk industry. Tomioka Silk Mill provides a model case which signaled the beginning of factory life in Japan. Innovation began with the introduction of imported modern machinery and employment of technical advisors from Western countries. This concept of innovation later spread across the country and increased importance of factories caused also many important social changes. In this context Tomioka Silk Mill represents an example of modern improvements on both technological and societal level.

CODICI ERC

SH06.05 Early modern history

PAROLE CHIAVE | KEYWORDS

mulino da seta di Tomioka, patrimonio industriale, modernizzazione, Giappone, sericoltura
Tomioka Silk Mill, industrial heritage, modernization, Japan, sericulture

Pavel Sindlar is a PhD candidate in Sociology at the Masaryk University Brno, Czech Republic, Department of Sociology. He graduated with a Master's degree in Sociology. His main research interests are Japanese society, migration and gender. Within the field of study of human past he is concentrating on societal and technological developments in the early modern history of Japan. Mr. Sindlar was between years 2006-2008 awarded a scholarship to pursue studies at Kansai Gaidai University and Momoyama Gakuin University in Japan. From 2010 to 2014 he has been working as a consultant with prof. Ing. Arch. Helena Zemánková and a group of her students from Faculty of Architecture, Brno University of Technology, on architectural study which was focused on revitalization and conversion proposal of the former Tomioka Silk Mill into Cultural Center of Gunma Prefecture in Japan. The project proposed to offer some of the original buildings and their functions to visitors as well as to Tomioka city residents for occasional daily life. In 2014, Pavel Sindlar had been invited by Gunma prefectural government to Japan to participate in Industrial Heritage Youth Program, where he presented on conference New Field Spread out from Industrial Heritage, and introduced the architectural study from Brno University of Technology to Japanese public.
pavel.sindlar@gmail.com

When Japan started to modernize after the Meiji Restoration in 1868, its development lagged far behind the Western countries. After the Restoration, Japan relied on the export of silk as important source of its income. «The performance of the silk-reeling industry contributed greatly to the modernization of Japan during the rule of the Meiji's regime. From the time that trade with the West began in 1859, the value of raw silk which was exported through Yokohama, had consistently dwarfed that of all other commodities [...] during the year of the Meiji Restoration, in 1868, the export of raw silk accounted for almost 40 percent of the value of all exports and 45 percent of all tax revenues from exports»¹. Nonetheless silk produced in Japan failed to satisfy the growing demand and it was necessary to increase the quantity and quality of raw silk for export². In this context Meiji government introduced a policy of support for modern industry and decided to set up a model factory to enable mass-production of high-quality raw silk. Tomioka was chosen as a primary location and Tomioka Silk Mill was completed in 1872 as a model example of modern factory, which was not comparable to any other silk production facility at that time.

The concept of innovation began with the introduction of imported modern machinery and employment of technical advisors from Western countries. This concept of innovation later spread to spinning mills across the country and thus helped to promote associated trades, such as silkworm farming, silk textile production and other as well as improvement of modern infrastructures that were required for the transportation. Except of increased importance of advanced technology, the concept of innovation contributed also to radical social changes. As a result of innovation from the West, for example, women workers' rights emerged as later did forming of unions and the rise of a working middle class. Tomioka Silk Mill represents an example "par excellence" of such modern improvements on both technological and societal level.

Historical overview

At the end of the Edo period (1603-1868), Japan opened its doors to the world and in 1859 began to trade with Western countries. Right after the opening of Japan, silk became a prominent article for exports and silk-reeling industry consequently developed remarkably. Especially silkworm eggs and raw silk started to be sold significantly as global products³. Silk has always been traditional Japanese business article, however only thanks to the opening of Japan to the West in 1854⁴, historical circumstances, and transfer of modern technology from the West⁵, it was possible to achieve the mass expansion of silk production. Fundamental changes happened a decade later with the beginning of the Meiji period (1868-1912). The new national leadership systematically ended feudalism and transformed an isolated, underdeveloped country into modern

¹ Genevieve Chin and Sindhu Mommaneni, *The Silk Industry in Japan in the 1800s. Student papers from History of Science*, The Northampton Silk Project, 2000 (www.smith.edu/hsc/silk/papers/chin.html; accessed 12 September 2016).

² Giovanni Federico, *An economic history of silk industry 1830-1930*, Cambridge University Press, Cambridge 1997, pp. 39-40.

³ *Ibidem*.

⁴ During the Edo period Japan cut off almost all contact with the outside world for more than two centuries. In 1854 Commodore Matthew Perry forced the opening of Japanese ports to Western trade. This represented the end of a long period of isolation by the conclusion of a treaty of amity and commerce with Western countries.

⁵ Claudio Zanier, *Where the Roads Met East and West in the Silk Production Processes (17th to 19th century)*, Istituto italiano di cultura, Scuola di studi sull'Asia orientale, Kyoto 1994.



Japan. Wooden gears wind the raw silk strands from cocoons (photo T. Enami; www.flickr.com/photos/okinawa-soba/albums/7215762339925022). Women insert cocoons in a bowl of hot water, wind and twisted fiber with right hand while the left hand spiraled coil winding.

world power. Reforms during this period crucially affected social structure, internal politics, economy and foreign relations. Thanks to new technologies and societal changes Japan achieved a leading position in the global market and the performance of the silk industry partly contributed to the overall modernization of Japan.

History of silk production in Japan

Silk production has a long and colorful history. Silk, one of the oldest fibers known, originated in China. Silk used to be one of the main goods traded between the East and West, and the secrets

of its cultivation had been closely guarded for generations. Around 200 BC was opened the famous trade routes known as the Silk Road⁶. It is believed that great civilizations of China, India, Egypt, Persia, Arabia and Rome developed knowledge and trade through the transmission of merchandise on the Silk Road⁷. Although many types of goods were traded, silk became a precious commodity highly sought by many countries. Among many articles, silk was the most attractive to the Romans⁸. Later, as a result of the spread of sericulture, silk production was brought to Western Europe, which saw an economic potential in silk exports. For example, Zanier⁹ examine the Chinese contributions to the evolution of European silk reeling and silk throwing machinery¹⁰.

Generally, during the Middle Ages began changes in manufacturing techniques with devices such as the spinning wheel¹¹. During sixteenth century, especially Italy and France contributed to the development of silk production. And finally, Industrial revolution brought a huge expansion of technological advances and expansion of sericulture and the textile industry in Europe¹². Zanier also argues that supremacy of European silk manufacturers relied not simply on advanced technology per se, but also on radical changes in the organization of production factors (e.g. diverse aspects such as factory design, labor management, quality control and other newly introduced economic measures)¹³.

New spinning technologies and increase in production efficiency have helped further development of sericulture in Europe, but soon was stopped by widespread silkworm epidemic¹⁴ called "Pebrine"¹⁵. Pebrine generally upset the whole process of trade expectations. The disease was similarly serious everywhere in Europe and some countries, such as France, never fully recovered from this epidemic. Meanwhile Pebrine crisis in Europe was at its worst, Chinese sericulture was hit by the Taiping war¹⁶. Taiping War (1850-1864) in China did great damage to the sericulture districts as well as the urban silk weaving industry. The extent and nature of this damage was believed to have been disastrous for silk exports. This situation has become a great opportunity for Japan which was so far backwards¹⁷.

Japan therefore began to trade with the West at best possible time. They started to export the silkworm eggs and «at the end of 1860s Japan became the sole supplier of the whole Mediterranean sericulture»¹⁸. Western countries prompted an increase in the demand of silk and were willing to pay higher price for this commodity. As a result of above mentioned circumstances (Pebrine epidemic and Taping War), the Japanese silk industry received hardly any competition and spread also to new areas. «According to the Japanese Association for Conservation of Architectural Monuments, demand was so high that silk accounted for over 80 percent of Japan's exports in 1863. But that high figure ended up compromising its quality as demand surpassed supply, damaging the reputation of Japanese manufacturers»¹⁹.

By the end of the 1860s and the beginning of the 1870s, the silk industry in China and Europe began to recover while the quality of

⁶ David Gladiš, *Hedvábná stezka*, Freytag a Berndt, Prague 2007.

⁷ John Thorley, *The Silk Trade between China and the Roman Empire at Its Height, Circa A. D. 90-130*, in «Greece & Rome», vol. 18, n. 1, 1971, pp. 71-80 (www.jstor.org/stable/642389; accessed June 8, 2014).

⁸ Clinton G. Gilroy, *The History of Silk, Cotton, Linen, Wool, and Other Fibrous Substances*, Harper & Brothers, New York 1845, p. 9.

⁹ Zanier, *Where the Roads Met East and West*, cit.

¹⁰ Particularly the type that emerged in Piedmont in the Kingdom of Savoy.

¹¹ Federico, *An economic history of silk industry 1830-1930*, cit.

¹² Technological advances have occurred in various stages of production of textiles and for example, thanks to the invention of the Jacquard loom (1801), the production has become highly mechanized.

¹³ Zanier, *Where the Roads Met East and West*, cit.

¹⁴ Federico, *An economic history of silk industry 1830-1930*, cit., pp. 39-40.

¹⁵ In 1845 started the first signs of disease caused by infection silkworms mulberry leaves. Pébrine epidemic spread throughout Europe and gradually began to even more viruses attacking the mulberry trees. French scientist Luis Pasteur introduced measures to prevent the spread of the disease.

¹⁶ Chin and Mommaneni, *The Silk Industry in Japan in the 1800s*, cit.

¹⁷ Federico, *An economic history of silk industry 1830-1930*, cit., pp. 39-40.

¹⁸ Federico, *An economic history of silk industry 1830-1930*, cit., pp. 38-39.

¹⁹ Ayako Mie, *Silk mill took Japan to global level*, in www.japantimes.co.jp/news/2014/05/05/reference/silk-mill-took-japan-global-level/#.V9cfVfmLTIU (accessed: 12 September 2016).



Japan. Silk factory girls drawing thread from cocoons (photo T. Enami; www.flickr.com/photos/okinawa-soba/albums/7215762339925022). Cocoons are inserted into the hot water, where the machine finds several threads and the ends of fibers winds into threads. Over time, the machines were converted to fully automatic.



Japan. Reaying freshly gathered cocoons to take to the silk factory (photo T. Enami; www.flickr.com/photos/okinawa-soba/albums/7215762339925022).

Japan's silk dropped resulting in the decline of the whole industry. There were two main reasons. One of the reasons was that producers were only exporting as much as possible to get the highest profit, disregarding the quality of their silk and its production methods. The other reason was the fact that Japan did not have good machinery and the necessary skills required to produce the highest quality of silk²⁰.

The Meiji's regime response to the situation was simply to acquire the Western technology. This marked the beginning of the mechanization of the silk industry in Japan. «This mechanization was technically simple. The process consisted merely of turning the reel by steam or water-power instead of by hand or foot, thus producing a silk filament of brighter luster, of more uniform size and of greater strength, with greater speed. The Western-style mechanization also did not cause a cut down on the labor force as the skills of the handicraft veterans were still required as the cocoons still had to be prepared, the filaments started on the reel and splices made when breaks occurred by hand. Women comprised the majority of the employees in the silk factories, thus

continuing the tradition. Thanks to introduction of more advanced methods of production and numerous factories throughout Japan sericulture progressed greatly under the Meiji rule»²¹.

Silk-reeling industry spread throughout the country thanks to a sophisticated system of teaching specialists, and in the first half of the twentieth century became one of the world's largest producers of silk²². Sericulture in Japan started the development of other sectors of industry and transport and thus significantly contributed to the overall transition of Japanese society to its modern form.

Tomioka Silk Mill

As mentioned above, around 1860 Japan begins to trade with Western countries and Japanese silk industry began to develop. This development had several stages. First of all, introduction of new silk-reeling techniques was necessary. Originally Japanese women after throwing cocoons in hot water unfolded and twisted fiber with right hand while the left hand spiraled coil winding. This was followed by a

²⁰ Chin and Mommaneni, *The Silk Industry in Japan in the 1800s*, cit.

²¹ Chin and Mommaneni, *The Silk Industry in Japan in the 1800s*, cit.

²² Federico, *An economic history of silk industry 1830-1930...*, cit., p. 40.

phase where the axle with coil by turning the handle. This traditional method of production of raw silk was called "Zaguri"²³.

Nonetheless raw silk produced in Japan still failed to satisfy the growing demand of Western countries and it was necessary to increase the quantity of cocoons. This problem was solved by introducing natural cooling equipment for storage of silkworm eggs²⁴. A device that uses natural cold winds were installed in the mountains and allowed the multiplication cycle of hatching silkworm per year. For example, Arafune Fuketsu was a cold storage facility for silkworm eggs using cold air from gaps between rocks²⁵. By using such Fuketsu, multiple rearing cycles of silkworm was enabled. Since that time it was possible to increase the quantity of cocoons, however there were still problems with the quality of raw silk for export.

Since 1868 a new Meiji's regime introduced a policy of support for modern industry. The aim was to support the modernization of Japan and to catch up with Western countries²⁶. Therefore, the government came up with a solution – to build a mill for mechanical production of silk and thus experts from Western countries were invited to help Japan with the progress. The main person, Paul Brunat from French trading company in Yokohama, was chosen by the government to find a place to build a new silk mill. Construction was completed in July 1872 and in October was launched as state enterprise. Winding machines were imported from France and adapted for smaller Japanese woman. A number of the first employees were French such as technicians, doctors and instructors of production techniques²⁷. Its filature – where the spinning was done – occupied about 1,680 square meters and was 12.1 meters high, making it one of the largest in the world at that time. It was equipped with 300 reeling basins, overshadowing the Maebashi Silk Filature, which had 12, and the Tsukiji Silk Filature, which had 60, according to Japan External Trade Organization²⁸. Women workers were employed in large numbers. The plant had more than 400 female workers who were guided by French engineers brought in by Paul Brunat to work on the silk-reeling machines²⁹.

By 1876 all French experts and instructors left and Tomioka Silk Mill was operated only by Japanese workers. Within 2-3 years, Japanese women have undergone training and then returned to their home prefectures and then spread their knowledge in order to teach the technique of reeling machines. Sericulture expanded throughout Gunma Prefecture, as well as across the country³⁰ and many facilities was established for the promotion and teaching of production techniques. Moreover, the Japanese managed the complex process of silkworm rearing³¹. Due to their diligence and skill they have developed many important devices to improve the process of farming – especially multiplication cycle production of cocoons per year and thereby greatly raised the production³².

To transport silk rapidly and inexpensively in large volumes, many railroads connecting areas in Gunma Prefecture with Yokohama was

developed³³. Silk production in Tomioka thus consequently also contributed to the development of the railway network of Japan. To overcome the steep mountain slopes the government introduced Swiss ABT system with cogwheels and chains. From this period there are preserved many countless brick buildings, tunnels and bridges³⁴.

Running the Tomioka Silk Mill was not always profitable and at the end the government decided to privatize the Mill in 1893³⁵. However, the main goal from the very beginning was the successful implementation of complex production, spread of the know-how across the country and last but not least Tomioka Silk Mill represented a successful story of Japan as modernizing nation.

Conclusion

When Japan started to modernize after the Meiji Restoration in 1868, its development lagged far behind the Western countries. So the Meiji government introduced a policy of support for modern industry in order to support the modernization of Japan and to catch up with Western countries. Japan's oldest modern silk factory, the Tomioka Silk Mill was completed in 1872, based on decision to set up a state enterprise and it had multiple functions in its role in modernization of Japanese silk industry.

Firstly, its imported technologies and physical manifestation served as examples of Japanese continuous civilization and enlightenment. It served as a proof that Japan was a modernizing nation. Second, Tomioka was supposed to be a model factory where private sector entrepreneurs could see a modern silk mill with latest and most advanced technologies. Innovation began with the introduction of imported modern machinery and employment of technical advisors from Western countries. Government officials hired foreign experts to build a large Western-style factory that was powered by steam and equipped with the latest iron French machinery. And finally, adding to the complexity of the situation, government wanted Tomioka to serve as a training facility for Japanese women and the aim was to teach them silk-reeling technology in order to gain expertise for future branches in their home areas. The main idea was that these women would come to Tomioka and train on the latest machinery. This concept of innovation later spread to factories across the country.

Nowadays, Tomioka Silk Mill is preserved as of one of the primary locations which signaled the beginning of factory life in Japan. It symbolizes the beginnings of Japanese modernity and occupies a strong social, economic, industrial and architectural importance in the scale of world industrial heritage. In 2012 Japanese government recommended Tomioka Silk Mill to be put on the World Heritage list. And in June 2014 in Doha, Qatar, the World Heritage Committee, subsequently adopted resolution, for which the *Tomioka Silk Mill and related sites* were inscribed on the UNESCO World Heritage List.

²³ Mark Watson, *A silk-raising cultural landscape in Gunma. Japan and the comparative thematic study by TICCIH of textile sites*, in «Patrimoine de l'industrie/Industrial Patrimony», n. 23, 2010, pp. 24-33.

²⁴ Watson, *A silk-raising cultural landscape in Gunma...*, cit.

²⁵ *The Tomioka Silk Mill and Related Industrial Heritage*, World Heritage Registration Promotion Division (worldheritage.pref.gunma.jp/en/ks002.html; accessed: 12 September 2016).

²⁶ Federico, *An economic history of silk industry 1830-1930...*, cit.; Hiroshi Hazama, *Formation of the management system in Meiji Japan. Personnel management in large corporations*, in «The Developing Economies», vol. 15, n. 4, pp. 402-419 (<http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1746-1049.1977.tb00389.x/pdf>; accessed: 12 September 2016); Zdeněk Karel Slabý and Zdeněk Thoma, *Japonské reflexe*, Marsyas, Prague 1994.

²⁷ Watson, *A silk-raising cultural landscape in Gunma...*, cit.

²⁸ Mie, *Silk mill took Japan to global level...*, cit.

²⁹ *All about Tomioka Silk Mill*, Tomioka Silk Mill World Heritage Promotion (www.tomioka-silk.jp/hp/en/outline/index.htm; accessed: 12 September 2016).

³⁰ Sometimes whole villages were established for the production of silk. *All about Tomioka Silk Mill*, cit.

³¹ Sometimes whole villages were established for the production of silk.

³² Watson, *A silk-raising cultural landscape in Gunma...*, cit.

³³ *All about Tomioka Silk Mill*, cit.

³⁴ *The Tomioka Silk Mill and Related Industrial Heritage*, cit.

³⁵ e.g. Spectacle Bridge from 1893, which is the largest brick bridge in Japan.

³⁶ *All about Tomioka Silk Mill*, cit.

Nuove strade per la valorizzazione del patrimonio industriale: l'esperienza delle *cultural routes* in Europa

a cura di Massimo Preite

La progressiva estensione del network di ERIH - European Route of Industrial Heritage in questi ultimi anni è conseguenza di due scommesse: la consapevolezza che il patrimonio industriale rappresenta un comune patrimonio europeo alla cui valorizzazione tutti i paesi sono chiamati a cooperare e la convinzione che questa valorizzazione debba allargarsi dai monumenti singoli (*Anchor points*) alle regioni industriali di appartenenza. Questo è l'intento che sta alla base delle diciotto ERIH *Regional Routes*, «offering the visitors vestiges of the industrial past transformed into lively industrial venues and attractive centres for cultural and tourist events»¹.

L'importanza che le *Regional Routes* hanno assunto nella promozione del patrimonio industriale europeo giustifica la decisione di proporre ai lettori l'illustrazione della Industrial Monuments Route of the Silesian Voivodeship a cura di Adam Hajduga. In questa breve introduzione vogliamo solo esaminare come le ERIH *Regional Routes*, pur collocandosi nel solco del modello generale degli itinerari culturali, ne rappresentino tuttavia un'applicazione con forti caratteri di originalità. Ci interessa quindi mettere in evidenza, al di là dei debiti incontestabili nei confronti di questo modello, gli aspetti non secondari di innovazione e originalità.

Le prime due *cultural routes* hanno ricevuto la propria certificazione nel 1987. La prima riguardava le *Ways of Pilgrimage to Santiago de Compostela*, un network di strade che ha giocato un altissimo ruolo simbolico nella costruzione dell'Europa e che è stato percorso ogni anno da decine di migliaia di pellegrini in cammino verso Santiago de Compostela. La seconda *cultural route*, intesa a connettere i luoghi dell'architettura rurale vernacolare, fu creata durante la *European Campaign for the Rural World* (1987-1988) al fine di impegnare i governi europei nello sviluppo delle regioni rurali, nella salvaguardia della continuità storica e nella conservazione delle loro risorse più tipiche.

Queste due prime esperienze furono concepite come strumenti per accrescere la consapevolezza di un patrimonio culturale europeo condiviso e assunsero i connotati di un modello di valorizzazione transfrontaliero, trasferibile ad altri temi e settori del patrimonio culturale con analoga capacità unificante. Negli anni immediatamente successivi il tema delle *Cultural Routes* è stato al centro di riflessioni e confronti nelle più importanti sedi di dibattito internazionale.

Nel 1994 il concetto fu discusso in un incontro di esperti dell'UNESCO sul tema *Routes as a Part of our Cultural Heritage* (Madrid, novembre 1994). In questa occasione fu messo a fuoco un concetto di strada culturale: «based on the dynamics of movement and the idea of exchanges, with continuity in space and time; referring to a whole, where the route has a worth over and above the sum of the elements making it up; highlighting exchange and dialogue between countries

or between regions; having a multi-dimensional nature, with different aspects developing and adding to its prime purpose which may be religious, commercial, administrative or otherwise»². L'insieme di queste caratteristiche inducevano gli esperti del meeting a declinare la nuova nozione di «heritage route» come «a dynamic type of cultural landscape», la nuova categoria di iscrizione che era stata inserita nel quadro delle Operational Guidelines per l'iscrizione all'UNESCO due anni prima (1992). Il concetto di cultural route era tuttavia ancora lontano dall'aver raggiunto la sua elaborazione definitiva. Una prima riformulazione è stata quella stabilita nella risoluzione 98(4) del Consiglio d'Europa del 17 marzo 1998. In questo documento si asseriva che le cultural routes sono lo strumento per far emergere «the spread of the major European currents of civilisation in the fields of philosophy, religion, culture, the arts, science, technology and trade»³. La risoluzione, inoltre, definisce per le candidature a cultural route le corrispondenti certificazioni conferite dal Consiglio di Europe e stabilisce in pari tempo una lista di criteri di eleggibilità e tre differenti categorie di iscrizione: *Major Cultural Route*, *Cultural Route* e *In the framework of the Cultural Routes of the Council of Europe*.

Nel maggio 2004 the European Institute of Cultural Routes, istituito nel 1997 in Lussemburgo e incaricato di fronteggiare l'accresciuta domanda di assistenza tecnica per la creazione di itinerari culturali, elaborò un'integrazione della precedente risoluzione del Consiglio d'Europa di estremo interesse per l'applicazione delle cultural routes al patrimonio industriale. Preso atto che «the extension of industrial crisis made an increasingly large number of local authorities adopt development strategies based on the use of this heritage for both cultural and economic ends», the European Institute ha proposto al Consiglio di Europa una nuova categoria di itinerari, quella delle *European Routes of the Industrial Heritage*. In conformità ai principi della Carta di Nizhny Tagil (TICCIH, 2003), queste routes dovrebbero includere sia il profilo della cultura industriale, sia quello della società industriale. In questo modo le denominazioni delle *Industrial Routes* in base al loro settore di appartenenza (*European Road of Iron, Ceramics, Glass, Textiles...*) potrebbero efficacemente evocare, oltre alle caratteristiche produttive in senso stretto, anche le potenziali connessioni transfrontaliere di tipo sociale e economico. La proposta dell'European Institute, seppur definita molto sommariamente, merita estrema attenzione in quanto per la prima volta il patrimonio industriale veniva riconosciuto come un fertile, e non effimero, campo di applicazione delle *cultural routes*. La loro costruzione può rappresentare un fondamentale spartiacque nelle politiche di valorizzazione dei siti industriali dismessi, in quanto «the communities involved in the creation of a new industrial route would find themselves facing the need of not giving a nostalgic or solely museum image to these activities; on the contrary, they should ensure their survival within a specific frame work of social and sustainable development»⁴.

Successivamente, nell'ottobre 2008, è stata redatta la *ICOMOS Charter on Cultural Routes*, elaborata dallo International Scientific Committee on Cultural Routes e ratificata in occasione della XVI Assemblea generale di ICOMOS in Québec, Canada. All'epoca questo documento rappresentava probabilmente la formulazione più organica e esauriente di questa nuova categoria del patrimonio culturale. Il documento precisa, innanzitutto, che «the Cultural Routes as a new concept or category do not conflict nor overlap with other categories or types of cultural properties – monuments, cities, cultural landscapes, industrial heritage, etc. – that may exist within the orbit of a given Cultural Route». La *cultural route* rappresenta pertanto, nella classificazione dei beni culturali, la categoria più inclusiva, quella capace di abbracciare tutte le altre «within a joint system which enhances their significance»⁵.

Nonostante l'espresso riconoscimento che «Cultural Routes are not simple ways of communication and transport... but special historic phenomena of human mobility and exchange... which reflect reciprocal influences between different cultural groups as a result of its own peculiar dynamics», è altrettanto vero che nella *ICOMOS Charter on Cultural Routes* siano primariamente definite come «any route of communication, be it land, water, or some other type, which is physically delimited». Le ragioni di esistenza, o meno, di una cultural route dipendono quindi interamente dal suo essere, o meno, un patrimonio materiale e, quindi, da suo essere o risultato di un «project planned a priori by the human will» o conseguenza «of a long evolutionary process».

Il requisito di materialità di una *Cultural Route* è inoltre ribadito dai cinque criteri di definizione stabiliti nella Carta: «context, content, cross-cultural significance as a whole, dynamic character, and setting». Il *context* è «the natural context where cultural routes occur»; la conformità al criterio del *content* implica che «a Cultural Route must necessarily be supported by tangible elements that bear witness to its cultural heritage and provide a physical confirmation of its existence»; il criterio del *setting* presuppone che «the geographical setting has helped to shape the Cultural Route, either determining its path or influencing its development over time».

Ad appena due anni di distanza dalla ICOMOS Charter, ha fatto seguito, nel dicembre 2010, una nuova risoluzione del Consiglio di Europa che ha stipulato un *Enlarged Partial Agreement (EPA)* sulle *Cultural Routes*. Nonostante la breve distanza temporale trascorsa, la risoluzione dell'EPA è un documento che ha sviluppato un approccio che si scosta sensibilmente da quello della ICOMOS Charter e che ha tratto i suoi orientamenti dall'esperienza ricavata dall'accresciuto numero di *cultural routes* istituite. Il bilancio attuativo dell'esperienza avviata nel lontano 1987 (con l'istituzione delle prime due *Cultural Routes - Ways of Pilgrimage to Santiago de Compostela and Architecture without border*) e poi proseguita negli anni successivi, si è rivelato più che soddisfacente: nel 2010 ben ventinove strade sono state riconosciute con la prestigiosa certificazione del consiglio di Europa. Esse riguardano una grande molteplicità di temi: i popoli europei e le migrazioni, le grandi correnti della civiltà, i grandi itinerari di pellegrinaggio, il patrimonio religioso e il patrimonio industriale fra gli altri.

L'EPA tuttavia non si limita a fare un bilancio dell'esperienza passata; il documento ha il merito di dare pieno risalto ad alcuni aspetti, di importanza strategica, che nelle precedenti formulazioni del concetto di *cultural route*, seppur presenti, restavano sottotraccia. Vogliamo segnalarne soprattutto due: una concezione della *cultural route* fortemente orientata al progetto e una nuova individuazione dei sostenitori del progetto. Nella risoluzione EPA la *cultural route* viene definita come «a cultural, educational heritage and tourism co-operation project aiming at the development and promotion of an itinerary or a series of itineraries based on a historic route, a cultural concept, figure or phenomenon with a transnational importance and significance for the understanding and respect of common European values. It is therefore more than just a road, route or path in the conventional sense, which connects various towns». La differenza, rispetto alle formulazioni precedenti, non potrebbe essere più marcata: mentre nell'ICOMOS Charter «a Cultural Route is the communication route itself», la quale «can only be explained by its use for such specific purpose throughout a long period of history», nell'EPA resolution l'istituzione di una *cultural route* si fonda, non tanto sui valori patrimoniali generati dai processi storici della mobilità dei popoli, quanto invece su una forte intenzionalità progettuale finalizzata a «shape a shared cultural space and foster awareness-raising about heritage, education, networking, quality and sustainable cross-border tourism and other

related activities». Una *cultural route* deve quindi diventare una leva per «the development of a sustainable tourist offer, thus contributing to the economic well-being of regions».

Da questo carattere delle *cultural routes* come progetti educativi e di sviluppo territoriale sostenibile, discende anche il secondo aspetto di novità cui si faceva riferimento: la necessità di costituire una rete di supporto che dovrà nascere da «the involvement of grassroots networks and associations, local and regional authorities, universities and professional organisations». Alla luce di questi due nuovi orientamenti - progettuale e partecipativo - la futura missione delle *Cultural Routes* appare essere quella di agire prioritariamente come un laboratorio a cielo aperto per la costruzione di un'Europa integrata.

La domanda a questo punto è la seguente: le *Cultural Routes* possono essere un valido strumento di valorizzazione del patrimonio industriale? L'interrogazione può apparire retorica dal momento che, come abbiamo già visto, il patrimonio industriale figura fra le categorie tematiche di riferimento delle *Routes* già riconosciute dal Consiglio di Europa. Lo è invece di meno se ci si interroga quanto il tema dell'Industrial Heritage possa conquistare una maggiore centralità nello sviluppo delle *Cultural Routes* in Europa. ERIH è il giusto termometro per misurare il crescente impiego delle routes come strumento per allargare, a una sfera sociale sempre più ampia, la consapevolezza di quanto l'industria sia stata decisiva nella costruzione di una idea condivisa della storia e della costruzione europea. Fino ad oggi ERIH annovera 18 *Regional Routes*, distribuite su otto paesi. Il concetto di *Regional Route* elaborato da ERIH si avvale di un nucleo ristretto di principi, alcuni di tipo strutturale («The Regional Routes link landscapes and sites which have left their mark on European industrial history»), altri di natura analogica («Each region has its own speciality. In this respect European industrial heritage is just like food. Its strength lies in the fact that it unites many different traditions within a single idea»). In quanto «regional» le ERIH Routes non hanno un carattere trans-frontaliero, ma concorrono efficacemente alla costruzione di una comune identità europea proprio in virtù della loro appartenenza al network trans-nazionale di ERIH. Il limitato spazio a disposizione non ci consente neanche di anticipare per sommi capi le caratteristiche di alcune ERIH *Regional Routes* - *The Ruhrgebiet Regional Route* (Germany), *The South Wales Regional Route and The Cornish Route of Industrial Heritage* (UK), *The Holland Route* (Netherlands), ecc. - che si allineano in buona misura ai principi previsti per le Cultural Routes del Consiglio di Europa. Per un loro esame più dettagliato rinviamo direttamente al sito web di ERIH. Approfittiamo invece dello spazio concesso da «Heritage Forum» per presentare un'esperienza di estremo interesse, quella dell'*Industrial Monuments Route of the Silesian Province*. L'articolo è curato da Adam Hadjuga, Vice presidente di ERIH e Head of unit for promotion industrial heritage of Silesian Voivodeship. Il caso ci sembra degno di nota in quanto esso rileva significativi punti di contatto con le novità principali dell'EPA resolution.

Nella fisionomia generale della Silesian Route si ravvisano, infatti, sia la forte carica progettuale che ha presieduto alla sua costruzione («as a branding network tourist product of the region»), sia l'ampia e differenziata dimensione partecipativa espressa dalla molteplicità di «local authorities, regional government, private investors and companies in micro as well as macro scale» intervenuti nel suo processo costitutivo. A merito ulteriore di questo articolo va ascritto l'aver associato questa dimensione partecipativa a un evento ricorrente che ha riscosso un grande e crescente successo di pubblico - *Industriada* - il festival tenuto annualmente nel mese di giugno (dal 2010) per la celebrazione del patrimonio industriale della Silesian Voivodeship e degli oltre quaranta siti industriali collegati.

Industrial heritage of Silesian Voivodeship in Poland. Used and unused possibilities

Adam Hajduga

The following publication is an attempt to analyze the extent of exploiting industrial heritage of Silesian Voivodeship – the most industrialized region of Poland – after almost two decades restructuring it. Special attention was being paid to the heritage of the central part of Voivodeship – Upper Silesia¹ – region of cultural identity, where industrial revolution left the strongest traces and the process of deindustrialization brought inhabitants the most painful consequences. Issue of the research is connected with phenomena characteristic for the process of revitalizing industrial heritage. There are also two marketing, culture and tourism initiatives presented in the text: Industrial Monuments Route of the Silesian Voivodeship and its festival *INDUSTRIADA*, which effectively make good use of the industrial heritage potential of the presented region and popularize it among general public.

Silesian Voivodeship, industrial region in the process of transformation

Silesian Voivodeship is one of sixteen Polish self-government Voivodeships (regions). It is located in the south of Poland. Within 600 km from Katowice (regional government headquarters) there are eight European capital cities. Silesian Voivodeship covers 12,333 km² which is 3.9% of country area which gives it 14th place in the country considering area covered. It is inhabited by 4.63 million people which stands for 12% of Poland's population. It is the most urbanized Polish region (77.7 % urban population inhabiting 71 cities) and has the highest population density (375 people/km², the domestic average is 123 people/km²)². In 2012 over 12.7% of Gross Domestic Product was produced there which gave the region second place in the country after the Masovian Voivodeship where the capital of the country is located.

The major natural resources occurring mainly in the central and west part of the region are coal, zinc and lead deposits, iron ore. Their exploitation on an industrial scale began in 18th century along with the popularization of industrial revolution inventions. The abundance of resources as well as innovative impulses of economic policy of Prussian country, part of which, after Silesian wars³, was Upper Silesia, so the central part of the Voivodeship, were the starting point of the beginning of almost 250 year process of industrialization. It transformed the region completely, guaranteeing it unprecedented civil promotion, followed by predatory exploitation and degradation of the environment after.

CODICI ERC

SH02.09 Urban, regional and rural studies
SH05.08 Cultural studies, cultural identities and memories, cultural heritage
SH06.11 Social and economic history

PAROLE CHIAVE | KEYWORDS

regione, ristrutturazione industriale, patrimonio industriale, itinerario, festival region, restructuring, industrial heritage, route, festival

Mr Adam Hajduga holds a PhD in Sociology from the University of Silesia in Katowice (Poland). Specialises in theory and practice of the leisure-time sociology and tourism sociology. Lecturer at the Jagiellonian University in Krakow where he teaches a programme on cultural tourism. He currently holds the position of Head of Unit for the Promotion of Industrial Heritage in the Department of Culture in the Marshal Office of the Silesian Voivodeship. Co-creator and coordinator of a unique in Poland Industrial Monuments Route – well recognised regional network tourist product and its feast *INDUSTRIADA*, which is the biggest industrial heritage festival in Central Europe. Participant of a number of international trainings and conferences on construction, management and promotion of a tourist product based on industrial heritage. He used to be an external expert in an international project: Central Europe Shift-X *Employing cultural heritage as promoter in the economic and social transition of old-industrial regions*. He also is Vice-Chairperson of the Steering Committee of the Museum of Coal-mining in Zabrze, one of the leading industrial museum in Europe. The Vice-President of European Route of Industrial Heritage (ERIH) – the network of the most important industrial heritage sites in Europe.

¹ Upper Silesia is a part of the historic region of Silesia, which, over the centuries, – as remarked, e.g. by Mr Eugeniusz Paduch – due to its geographical location and richness of natural resources, was the object of continuous political and military efforts on the part of a number of European countries. The subordination of these lands changing over the centuries: under Polish, Czech, Habsburg/Austrian, Prussian/German and partly Czechoslovak/Czech and Polish rule, resulted in the fact that the area is of a multi-cultural nature, as evidenced by the numerous testimonies of ethnical and cultural differences that exist to this day (M. Eugeniusz Paduch, *Wprowadzenie. Dziedzictwo przemysłowe Górnego Śląska w dobie restrukturyzacji*, in Gabriela Bożek (eds.) *Architektura przemysłowa i zabytki techniki na Śląsku w dobie restrukturyzacji*, Centrum Dziedzictwa Kulturowego Górnego Śląska, Katowice 2000, p. 7).

² Local Government Assembly of the Silesian Voivodeship, 2013.

³ Piotr Greiner, *Historia gospodarcza Górnego Śląska (XVI-XX wiek)*, in Joachim Bahlcke, Dan Gawrecki, Ryszard Kaczmarek (eds.), *Historia Górnego Śląska. Polityka, gospodarka i kultura europejskiego regionu*, Dom Współpracy Polsko-Niemieckiej, Gliwice 2011, p. 313. The Silesian Wars were fought between the Habsburg Monarchy and Prussia in the years 1740-1742, 1744-1745, 1756-1763, and the last one – the Seven Years' War – is also sometimes referred to as the third Silesian War (Marie Gawrecka, *Od podziału Śląska do Wiosny Ludów (1740-1848)*, in Joachim Bahlcke, Dan Gawrecki, Ryszard Kaczmarek (eds.), *Historia Górnego Śląska. Polityka, gospodarka i kultura europejskiego regionu*, Dom Współpracy Polsko-Niemieckiej, Gliwice 2011, p. 172).



Chorzów (Polonia). Huta Królewska, INDUSTRIADA 2015.

The change of political system which took place in Poland after 1989 and the transition from centrally planned economy to market economy resulted in the necessity to undertake unprecedented in its scale actions to restructure the region and foremost to transform the archaic monocultural structure of industry. Over half of 66 coalmines active in the 80's of the 20th century and several steelworks and electro machine factories were liquidated. Several producing companies deprived of the sale market went bankrupt, e.g. textile industry was almost completely ruined (among 30 thousand people who worked in the industry at the beginning of the 90's of the 20th century, only a couple of hundreds are employed at the moment all over the voivodeship⁴. The result of those actions was a crucial decomposition of labor market and massive, often structural unemployment. For example only in the coalmining around 300

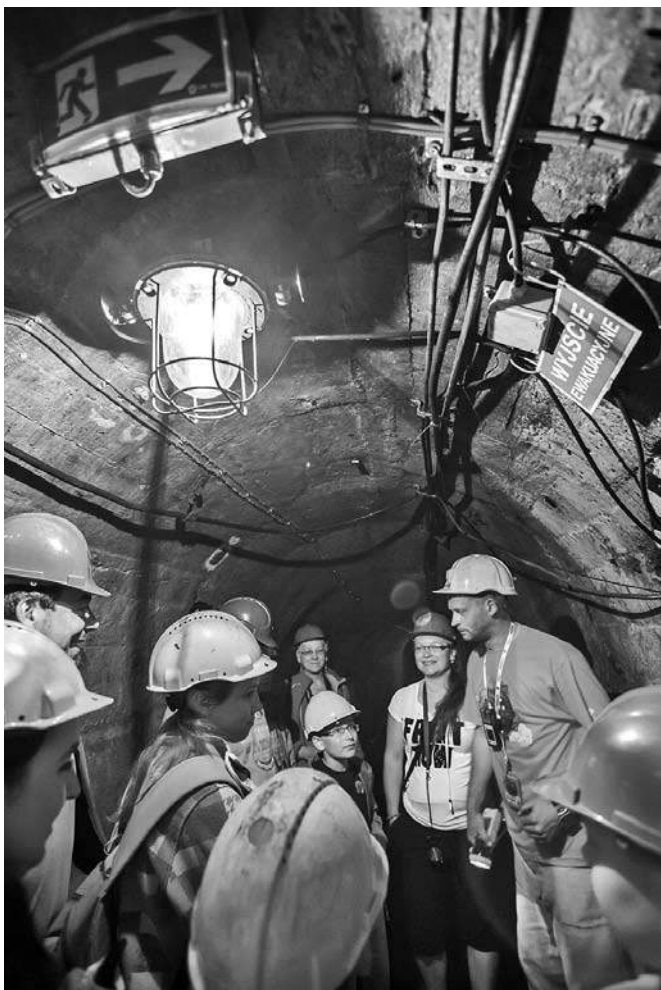
thousand posts were lost between 1989 and 2013 (from around 415 thousand in 1989 to around 115 thousand in 2013)⁵. Another several dozen thousand people lost their job in steelwork industry. As a consequence, especially in the municipalities of the former Katowice Voivodeship, where coalmines employed major percentage of inhabitants (e.g. in Jastrzębie Zdrój, Piekary Śląskie, Tychy, Wodzisław Śląski, Ruda Śląska, Czeladź, Zabrze) this employment comprised from 30 to over 50% of the general employment in the national economy⁶ entire districts and towns underwent the process of pauperization. Until this day many towns located in the central sub region struggles with a number of negative phenomena and social problems such as: «degradation of urban space, the appearance of large urban set-asides and decaying mines and factories buildings, emerging enclaves of poverty, certain ghettos inhabited

⁴ Kazimiera Wódz, Jolanta Klimczak-Ziółek, *Wyzwania restrukturyzacji – społeczne skutki transformacji regionu katowickiego po roku 1989*, in Kazimiera Wódz (eds.), *Zapomniane miejsca, zapomniani ludzie. Restrukturyzacja ekonomiczna a zmiana kulturowa*. Wydawnictwo Naukowe "Śląsk", Katowice 2013, p. 38.

⁵ Zbigniew Makiela, (2003). Wyniki realizacji programów restrukturyzacji górnictwa węgla kamiennego po 1989, in Zbigniew Ziolo (eds.), *Problemy transformacji struktur przemysłowych*. «Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego», n. 4, 2003, p. 57; A. Malinowska (2013), *Tylko niektóre*

kopalnie dostały drugie życie, in «Gazeta.pl», 12 December 2013 (katowice.gazeta.pl/katowice/56,35055,15127258,Tylko_niektore_kopalnie_dostaly_drugie_zycie_ZDJECIA.html ; accessed: 3 May 2014).

⁶ Wódz, Klimczak-Ziółek, *Wyzwania restrukturyzacji – społeczne skutki transformacji regionu katowickiego po roku 1989*, cit., p. 32; K. Nowak, W. Sobula, K. Tausz, *Barьеры i szanse dla górników zwalnianych kopalń*, in «Prace Naukowe GIG», n. 789, 1994, pp. 4-6.



Dąbrowa Górnicza (Polonia). Szyngarka Drill Mine, INDUSTRIADA 2015.

by entities and families dependable on social care and endangered by social exclusion»⁷. Transformation of political system and restructuring processes result not only in demolishing the basis of previous economic existence, pauperization and even poverty and negligence, but also in crashing the social order. Destabilization of symbolical order, patterns and lifestyles characteristic for traditional industrial areas have been and still is the cause of many social tensions as well as the subject of political debate.

Yet another important effect of political transformation and deindustrialization which should be mentioned in the context of revitalization of this area is the phenomenon of cities depopulation and changes in the age structure of the inhabitants (major emigration of young people alongside with the population getting older).

⁷ Kazimiera Wódz (eds.), *Zapomniane miejsca, zapomniani ludzie, Restrukturyzacja ekonomiczna a zmiana kulturowa*, Wydawnictwo Naukowe "Śląsk", Katowice 2013.

⁸ Robert Krzysztofik, Jerzy Runge, *Urban shrinkage in Bytom and Sosnowiec, the Katowice Conurbation, Poland*, research report WP2 *Shrink Smart - The Governance of Shrinkage within a European Context*, Helmholtz Centre for Environmental Research - UFZ, Leipzig 2010, p. 6 (www.ufz.de/export/data/400/39017_WP2_report_Sosnowiec_Bytom_kompr.pdf; accessed: 3 May 2014).

⁹ Bolesław Orłowski, Fenomen turystyki industrialnej, in «Region - Polityka - Promocja», n. 6, p. 45].

It should be emphasized that in the light of conducted research⁸ Silesian Conurbation is the largest shrinking region of Central and Eastern Europe. The decrease in the number of population in this area totaled 17% between 1990 and 2007.

In the process of transformation Silesian Voivodeship due to its specific character is experiencing effect of economic and social changes on larger scale than other regions of Poland. Simultaneously those experiences are identical with the ones of other European industrial basins e.g. North East England region, South Wales Basin, Ruhr and Sahr districts in Germany, Wallonia in Belgium or Nord Pas de Calais in France.

Industrial heritage of the region. Draft of the situation

Tangible traces of the industrial era bloom in upper Silesia and Zagłębie Dąbrowskie are numerous postindustrial sites which in many cases present phenomenal testimony of the time and era of their birth are often simultaneously lifeless places, which will never begin their "life after life" because soon they will be demolished. The inventoried immovable and movable elements of material culture (technical and functional) as of 2008 amounted to 1621 sites⁹. In 2013 there were 195 immovable and 39 movable industrial monuments in the register¹⁰. Most of them represent coalmining which by providing energy in the form of coal determined the development of the other branches of industry. One of the most precious are «[...] sites created in the middle of coalmining development period, that is the second half of the 19th and the beginning of the 20th century»¹¹. The examples include coalmine "Królowa Luiza" (in German: Königin Luise, and after 1945: Zabrze), coalmine "Guido" and "Main Key Hereditary Adit" (formerly: Hauptschlüssel-Erbstollen) in Zabrze, "Saturn" mine in Czeladź, "Pułaski" shaft in "Wieczorek" coalmine (formerly: Giesche) in Katowice, "Ignacy" mine (formerly: Hoym) in Rybnik and Historic Silver Mine and "Black Trout Adit" (formerly: Tiefe Friedrich-Stollen) in Tarnowskie Góry (those two sites are nominated at the World Heritage UNESCO List). The second strong branch in the region was steelwork industry. Unfortunately, in this case, not many sites were preserved. The loss is even larger considering that in the region Royal Cast Iron Foundry was operating (in German: Königlich Preußische Eisengießerei, currently Gliwickie Zakłady Urządzeń Technicznych S.A. in Gliwice) where under John Baildon's direction «[...] the first in the European continent coke fueled blast furnace was constructed, from which on 10th of November 1796 the first pig iron was obtained [...], and between 1797 and 1802 big, one of the most modern in Europe at that time, steelwork was built, which name was translated into the name of the new urban area – Królewska Huta [in German: Königshütte, current Chorzów, ref. A.H.]»¹².

It is also worth mentioning the unique and exceptional importance of former Combined Heat and Power Plant "Szombierki" (formerly: Oberschlesien) in Bytom. According to the opinion of numerous

¹⁰ Ministry of Culture and National Heritage, *Krajowy Program Ochrony Zabytków i Opieki nad Zabytkami na lata 2013-2016 (National Program of Protecting and Caring after Monuments)*, Warszawa 2013, pp. 24-25 (bip.mkidn.gov.pl/media/docs/ogloszenia/2013/20130920Krajowy_program.pdf; accessed: 20 April 2014).

¹¹ Magdalena Lachowska, Jacek Owczarek, *Od Wydawców*, in Magdalena Lachowska (eds.), *Wiadomości Konserwatorskie Województwa Śląskiego t. 5. Zabytki przemysłu i techniki*, Śląski Wojewódzki Konserwator Zabytków, Śląskie Centrum Dziedzictwa Kulturowego, n. 5, Katowice 2013, p. 8.

¹² Greiner, *Historia gospodarcza Górnego Śląska (XVI-XX wiek)*, cit., p. 316.



Zabrze (Polonia). Louisa coal mine, INDUSTRIADA 2015.



Zabrze (Polonia). Guido coal mine, INDUSTRIADA 2015.

experts, it is one of the most valuable examples of industrial architecture in Poland and it is of unique urban and architectonic importance. It may be compared to Battersea Power Plant in London. The site started its operation in 1920. Its total usable area is over 36 thousand m², and cubic capacity – 322 thousand m³. It is located on a plot with the area of 17.2 hectares. The combined heat and power plant is composed, inter alia, of a five-storey administrative building, an engine room with a large vault, a clock tower. The main building is dominated by three 120-meter tall stacks built of red brick, which are the highest in Europe. Its current owner, Fortum, a Finnish company, has scheduled complete closure of the production this year and the sale of the site. On 1 February 2013, “Szombierki” CHP Plant was entered in the register of monuments. This, however, as evidenced by the examples of other Polish historic sites, may not be sufficient to protect it from destruction or demolition¹³.

A separate group of industrial sites is formed by several dozen patronage settlements constructed in the 19th and 20th century: e.g. a workers' settlements in Katowice (Nikiszowiec and Giszowiec), workers' settlement of former Donnersmarck Steel Works in Zabrze, the so-called “Kaufaus” colony in Ruda Śląska (the name is derived from one of the oldest department store in Europe located at the premises of this workers' colony) or the workers' colony in Czerwionka for the miners of Dębieńsko coal mine (in German: Dubensko).

Industrial heritage, being a material testimony of the development and profound transformations that took place throughout the last two hundred years within the area of contemporary Silesian Voivodeship, constitutes specific character of this area and is a characteristic feature and the element of cultural identity. It is an integral part of European industrial heritage and a factual trace of industrial revolution, which has changed the entire continent in a fundamental way, completely reorganized the pace and lifestyle of many societies. These are the remains of a great technological civilization, which was the power of Silesian area and today should be used as an asset. Unfortunately, in Si-

lesian Voivodeship, as well as in many other European postindustrial areas, we can observe an insufficient care of industrial legacy. The lack of sufficient attention and understanding of industrial heritage in many cases led to its irreversible loss.

For the past couple of years public opinion and politicians' attention was drawn to some extent towards the industrial heritage of Silesian Voivodeship. However, it would not be possible if it was not for several revaluating and revitalizing investments in the postindustrial sites, as well as the ones creating modern infrastructure for them, essential to provide services. Poland joining European Union and the ability to use structural financial resources were certainly conducive for those actions. Development of internal market and general increase of income and wealth of Polish society which occurred during last several years, also helped. Among postindustrial objects located in the region and which were successfully assigned new functions and significance, these may be mentioned:

- part of the former “Katowice” Coalmine (former: Ferdinand) in Katowice, where excavation lasted for 176 years, while it was closed in 1999¹⁴. Now it is a headquarter of Silesian Museum which was opened in June 2015. Part of historical buildings were used by giving them new functions. Two head frames, which explain well the industrial origin of this place, were preserved. The worth of the whole project was over 324 million PLN (about 80 million €) including UE financing which was worth over 225 million PLN (around 53,5 million €);
- “Guido” coalmine in Zabrze with the former Coalmining Museum and its section, open-air museum “Królowa Luiza” (The Queen Louise) and currently adjusted for visitors “Key Main Hereditary Adit” (its opening is planned for 2017). These sites form a unique on European scale post-mining complex (21 buildings all over the city in total and couple of kilometers of underground excavation site) used for the sake of tourism and culture. It is one out of 4 coalmines on European continent where underground tourist route is accessible only by using the mine lift (to

¹³ Adam Hajduga, Aleksandra Iwan and Jerszy Gorzelik, *Industrial heritage in danger. Uncertain future of the unique energy plant in Upper Silesia*, in «TICCIH Bulletin», n. 58, 2012, p. 3 (ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/ticcih58v9.pdf); Adam Hajduga and Marek Gołosz (2013-2014), *There is no time for EC Szombierki. No hay tiempo para salvarla CTE Szombierki*. in «Patrimonio Industriale»,

n. 12-13, 2014, pp. 63-65; Adam Hajduga, *Za pięć dwunasta dla EC Szombierki*, in *Fabryka Silesia*, n. 3, 2013, pp. 94-97.
¹⁴ Adam Frużyński, *Kopalnie Węgla Kamiennego w Polsce*, Dom Wydawniczy Księży Młyn, Łódź 2012, pp. 150-152.

the levels 170 and 320 meters). The latter is the place of tourist route located the deepest in European coalmining¹⁵ and of a couple of chambers so called "K8 Zone", which were adapted for cultural and commercial activities. "Guido" coalmine is the anchor point of ERIH. In the open-air museum "Królowa Luiza" on the other hand, still operating lifting steam machinery dating from 1915 was preserved. The total budget dedicated to still ongoing revitalization of this complex is about 130 million PLN (around 31.5 million €);

- fragment of the former "Gliwice" coalmine (former: Gleiwitzer Grube) founded in 1901, where excavation was stopped in 1999¹⁶. Former buildings of bathhouse and engine room were revitalized and are now a new headquarter of Education and Business Center "Nowe Gliwice". Gliwice Higher School of Entrepreneurship and Department of Art Founding of the Gliwice Museum are also located there;
- towards the end of the list it is worth to mention two historical breweries – Tyskie Brewery in Tychy (founded in 1629) and Żywiec Brewery in Żywiec (founded in 1856) – which are not only still operating, but also the former brewery buildings are used to reinforce the image of these beer producers. In the first one all the historical buildings were revitalized, making this operating factory a true pearl of industrial architecture. In the former protestant chapel "Tyskie Brovarium" – trip center was launched in 2004. In the former cellars of Żywiec brewery one of the most modern museum in Poland (Żywiec Brewery Museum), presenting the history of beer is located. Tourist route leads through 18 rooms, presenting the process of beer production and 160 year old history of the brewery¹⁷. Both breweries are anchor points of ERIH.

Industrial Monuments Route of the Silesian Voivodeship and the INDUSTRIADA festival

The true example of action from the industrial heritage promotion among wide spectrum of recipients point of view are two marketing, cultural and tourism initiatives of regional government. These are Industrial Monuments Route of Silesian Voivodeship and its festival INDUSTRIADA. Industrial Monuments Route (IMR) is a touristic and cultural¹⁸, themed car route connecting 36 chosen sites which constitute the unique examples of the tangible industrial heritage of the region. Among them, there are four, so called "Stars of the Technology". They are: Historic Silver Mine in Tarnowskie Góry, Coalmine "Guido" in Zabrze, Tyskie Brovarium in Tychy and "Żywiec" Brewery Museum in Żywiec. These four sites chosen according to set categories, offer visitors high quality and diversity of services alongside the unique content-related value. All 36 sites constituting the route in 2015 were visited by ca. 700 thousand people (in comparison to 2009, when the first tourist traffic survey was held, it was around 467 thousand people). The trail is around 470 km long. The sites are located in 24 towns of the Voivodeship, 28 of them are placed in the Upper Silesia and Zagłębie Dąbrowskie. They represent the entire range of industrial heritage. The sites within Industrial Monuments Route are connected with mining (eight sites), steelwork tradition, power industry, railway, communication,

textile, water production and food industry. Objects constituting the route are functioning museums, inhabited workers' settlements and operating establishments. There are underground routes as well as preserved machinery, devices and production lines, the examples of impressive industrial architecture and exceptional urban design, viewpoints and spaces used for various cultural activities.

The sites that Industrial Monuments Route consists of are characterized by authenticity and uniqueness. Some of them preserved their integrity, meaning their completeness and ability to function. In some of them production process is still realized. The chief asset of many sites is their symbolic dimension. They embody the idea of "private homelands" and their significance for the local communities may be treated as an indicator of a sense of attachment to the inhabited area. The route created influences the common identity of inhabitants, especially the ones living in the Upper Silesian part of the Voivodeship.

In spite of major landscape transformations, especially in the case of the central part of the Voivodeship, constant elimination of industrial symbols and depriving the space of characteristic landmarks, within the Industrial Monuments Route we can easily find some characteristic landscape leitmotifs such as mines' headframes. The idea of the founders of the route was it to become a USP - Unique Selling Proposition of the Silesian Voivodeship in the regional tourist offers market. The route can be perceived as a branding network tourist product of the region, distinguishing Silesia on the tourist map of Poland. Since 2010 Industrial Heritage Route as the only regional route in Central and Eastern Europe, has become the part of the European Route of Industrial Heritage.

Established cultural and tourist route is supposed to reflect the specific character of the region, in which the industrial culture creations have undergone a long and difficult process of perceiving them as a symbol of economic prosperity, prestige and pride, through the metaphor of communist backwardness, sign of economic fall and crisis, as well as the embodiment of ugliness and dirt up to the valuable legacy connecting the next generations with the past. This way the route drew the public opinion's attention to the artistic and aesthetical value of the existing postindustrial establishments and exceptional virtue of interior design and equipment of former mines and factories. Unfortunately, except for a few proper examples of sites constituting Industrial Monuments Route revitalization, in many cases the condition of the industrial legacy leave much to be desired.

The owners of the objects in the Industrial Monuments Route are local authorities, regional government, private investors and companies in micro as well as macro scale. Twenty six sites are museums – regional or local government culture institutions or private posts. There are also six functioning factories and plants and three inhabited workers' settlements. Creating and managing of the Industrial Monuments Route is totally financed by the Silesian Voivodeship government.

In order to revive the material industrial heritage of Silesian Voivodeship and at least for a moment bring back to life the postindustrial spaces, as well as draw public opinion's and mass media's attention towards the significance of something seemingly so common and known, since 2010 INDUSTRIADA, the celebration of the Industrial Monuments Route has been organized. It is a one

¹⁵ Karolina Baca-Pogorzelska, Tomasz Jodłowski, *Drugie życie kopalni. Górnictwo 2_0*. Wydawnictwo Tartak Wyrazów, Warszawa 2013, p. 98.

¹⁶ Frużyński, *Kopalnie Węgla Kamiennego w Polsce*, cit., pp. 135-136, 252].

¹⁷ Marshal Office of the Silesian Voivodeship, *Przewodnik po Szlaku Zabytków*

Techniki Województwa Śląskiego (Guidebook to the Industrial Monuments Route of the Silesian Province), Katowice 2013, pp. 118, 146.

¹⁸ Armin Mikos von Rohrscheidt, *Regionalne szlaki tematyczne. Idea, potencjał, organizacja*, Proksenia, Kraków 2010, p. 29.

day festival taking place every year on one of Saturdays in June, all over the Silesian Voivodeship at over forty postindustrial sites. It became the main marketing event in a life of the above mentioned route. The main goal of this festival is to promote industrial culture in its broad meaning, as a distinguishing attribute of the region and an attractive time of leisure. During this one special day using industrial heritage, art and craft, habitat and history, cultural property is presented, which consequently is supposed to become closer to inhabitants and contribute to creating a sense of pride of the inhabited area. This way the mutual links between regional identity and the space transformed by reorganization are being renewed. The subject responsible for promoting and coordinating INDUSTRIADA is the Marshal's Office of Silesian Voivodeship and for preparation of the event's program, owners and managers of particular sites taking part in the festival. Until now, there have been seventh editions of the festival and the eighth is planned for 10th, June, 2017. In 2016, 90 thousand people participated in the Festival of Industrial Monuments Route. The average budget of each edition of the festival is about 750 thousand €. In 2016 INDUSTRIADA took place in 27 towns of the Silesian Voivodeship, 44 locations (sites and places). Around 400 different kinds of events were held as a part of the festival, among them were interactive workshops, shows presenting technology, special visitors trips, sports competitions, games, presentations, tastings, exhibitions, concerts, performances and spectacles.

Festival is highly esteemed by the participants as well as mass media and advertising trade. The research institution ARC Rynek i Opinia conducted the surveys during each edition. Almost all of the participants gave very good and good opinions (94% of respondents). At the scale from 1 to 5 the average opinion was 4,67¹⁹.

Challenges of the future and barriers to development

The activities presented hereinabove apparently have led to breaking the barrier regarding the awareness of the importance of industrial heritage among local communities, site owners, as well as among some decision makers managing various public institutions. Evidently, some of them still believe that sites of technology and industry constitute only a burden and obstacle to development and not important cultural heritage. In public statements they usually argue that significant sizes of post-industrial sites considerably impede their renovation and require huge financial expenditures both for their rehabilitation, regeneration and (subsequently) maintenance. It is certain, however, that the issues of industrial heritage and its future fate have become a problem most widely discussed by mass media, and, consequently, politicians cannot ignore them. This leads to the conclusion that in the Silesian Voivodeship we are just at the beginning of the public debate on the future fate of many industrial monuments. The attitude of local communities is of particular importance in this case. For some of them, post-industrial sites constitute only a symbol of the heyday, which is long gone forever and whose end is still painful to them. Moreover, it is difficult for them to consider lifeless factory spaces that used to be their workplaces, which organised nearly their entire lives, in categories of a sense of beauty and aesthetics. At the

same time, however, social attitudes accompanying deindustrialisation, as described by Urry²⁰, such as: «[...] the powerful feeling of loss concerning both certain technologies [...] and social life, which had developed around these technologies», nostalgia for the past, reminiscences occurring in the sites that have already been transformed, or pondering on the past may facilitate the process of bestowing a new meaning on post-industrial sites, including also in terms of the awareness. Despite the fact that so far, in the Silesian Voivodeship, there have been no spontaneous protests of local communities against demolitions of closed industrial sites, as was the case for instance in the UK in connection with the rebuilding of Euston railway station, the breakthrough related to the fact that inhabitants perceive the importance of post-industrial sites is already visible.



¹⁹ *The legendary INDUSTRIADA. The final report about INDUSTRIADA*, Ars Cameralis Silesiae Superioris, Katowice 2016, p. 167.

²⁰ John Urry, *Spojrzenie turysty*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007, pp. 159,165-166.

MaglioMuseo a Maglie. Una “storia” di famiglia tra tradizione e innovazione

Antonio Monte

Maglio. Una dinastia di maestri della ristorazione e della cioccolateria

«[...] a capo della Maglio c'è da sempre un Maglio [...]». Questa espressione Dante Maglio la rivolgeva spesso al figlio Vincenzo e ai nipoti Massimo e Maurizio. Infatti, sono trascorsi centoquarant'anni da quel lontano 1875 e a capo della dinastia dei Maglio ci sono sempre i Maglio: dal fondatore Antonio all'imprenditore Dante, fino ad arrivare a Massimo e Maurizio. A Maglie il 18 aprile 1875 Antonio Maglio apre un caffè e una pasticceria per la vendita di dolci e liquori. La storia della famiglia Maglio comincia nella ricca e borghese cittadina di Maglie (nel Salento in provincia di Lecce) a partire dall'ultimo quarto del XIX secolo.

Dopo l'Unità d'Italia, grazie alla realizzazione della linea ferroviaria Adriatica Bologna-Lecce-Otranto (1864-1872) e a un ricco panorama di artigiani che svolgevano le più disparate attività legate, prevalentemente, al settore agroalimentare ma anche a quello manifatturiero, Maglie iniziò ad avere un notevole sviluppo commerciale ed economico; era il più ricco paese della provincia e «[...] la chiave di tutto il Capo di Leuca [...]»¹. In quel periodo, infatti, potevano essere visibili i primi germi di un artigianato che era quasi sconosciuto al resto del Salento, dove la principale occupazione restava l'agricoltura. Maglie poteva contare su numerose forme di attività, come quella dei conciatori di pelli, dei costruttori di fiscoli, di muratori, ebanisti, falegnami, carpentieri, decoratori, sarti e calzolai. Nello stesso tempo si formò una piccola borghesia che consolidò la propria posizione tra la fine del Settecento e gli inizi dell'Ottocento, grazie agli introiti derivanti dall'asportazione e vendita dei principali prodotti agricoli quali olio, uva e vino, fichi secchi, grano e altro.

Il successivo sviluppo della rete ferroviaria e la favorevole posizione della cittadina al centro di importanti assi stradali, come la Lecce-Leuca costruita intorno al 1831 e la Otranto-Maglie, ultimata dopo il 1855 a cui fu dato il nome di “Ferdinandea-Salentina”, determinarono una ulteriore espansione dei suoi traffici commerciali, consolidando, da una parte, le attività già esistenti e dall'altra incoraggiando la nascita di nuove aziende. Tra la fine del XIX e gli inizi del XX secolo, dunque, Maglie si presentava come uno dei centri economici e commerciali più attivi del Salento. Ciò grazie alla presenza di numerosi stabilimenti legati ai settori tradizionali, come quelli per la produzione dell'olio, del vino, della macinazione del grano, della fabbricazione delle paste alimentari e del tabacco, a cui si aggiunsero quelli artigianali del ferro battuto, del cuoio e del mobilio di lusso.

Questo fattore indusse il capostipite della famiglia Maglio a trasferirsi a Maglie. Antonio Maglio intuì già nei primi anni settanta dell'Ottocento, con lungimirante senso imprenditoriale, che la cittadina di Maglie iniziava a ricoprire un ruolo e una posizione strategica dal punto di vista sia commerciale che economico tanto da essere conosciuta sui mercati locali che regionali come l'Emporio del Salento meridionale. Risale al 1875 l'inizio dell'attività di Antonio Maglio, che con domanda al Sindaco e ai componenti della Giunta, chiese in affitto «[...] la stanza sotto quella Casa Municipale, un tempo Corpo di Guardia, onde allocarvi un decente caffè [...]»² ubicata nel cuore dell'arteria commerciale della città di Maglie, che a partire dal 1880 era seconda, nel territorio dell'antica Terra d'Otranto, solo a Lecce. Egli si stabilì nell'aristocratica cittadina dove aprì un caffè ed esercitò il mestiere di pasticcere; questo si evince anche dall'Annuario Pugliese dove risulta che Antonio

Antonio Monte, architetto, Ph.D., è ricercatore presso il Consiglio nazionale delle ricerche - Istituto per i beni archeologici e monumentali (CNR-IBAM) di Lecce. Dal 2002 al 2007 è stato docente di Storia della produzione artigianale e dal 2005 al 2009 di Archeologia industriale presso l'Università del Salento - Facoltà di Beni Culturali (Lecce). Dal 2010 al 2012 ha insegnato Storia degli insediamenti produttivi e del patrimonio industriale presso l'Università degli Studi della Basilicata - Facoltà di Architettura di Matera. Dal 2002 è docente al Master in *Conservazione, gestione e valorizzazione del patrimonio industriale* presso l'Università degli Studi di Padova - Dipartimento di scienze storiche, geografiche e dell'antichità. Dal 2010 insegna Architettura del paesaggio e del patrimonio industriale presso l'Università degli Studi della Basilicata - Scuola di specializzazione in beni archeologici di Matera. È socio AIPAI, coordinatore regionale di AIPAI Puglia e membro del Consiglio e del *Board* AIPAI. È membro del Comitato di redazione della rivista «Patrimonio Industriale». Da anni si occupa di recupero, conservazione e valorizzazione del patrimonio archeologico industriale.
a.monte@ibam.cnr.it

¹ Cosimo De Giorgi, *La provincia di Lecce. Bozzetti di viaggio*, Ristampa fotomeccanica, vol. 2, Congedo Editore, Galatina (Lecce) 1975, pp. 71-72.

² Archivio Storico Comunale di Maglie, *Verbale della Giunta comunale di Maglie*, 18 aprile 1875.



Maglie (Lecce). Dante Maglio con il furgoncino per le consegne a domicilio (Archivio Maglio).

Maglio possedeva un caffè e una pasticceria per la vendita di dolci e liquori³.

Dopo alcuni anni, Antonio fu raggiunto a Maglie dal nipote Giuseppe (figlio di Vincenzo, fratello minore di Antonio) che iniziò a lavorare presso lo zio come apprendista nel Caffè Maglio dove apprese l'arte pasticciera. A distanza di un decennio, dopo aver accantonato dei risparmi, Giuseppe (1856-1913), all'età ormai matura di trent'anni, decise di avviare un'attività in proprio staccandosi da quella dello zio paterno. Risale al 1886 la richiesta di Giuseppe Maglio, «[...] fu Vincenzo proprietario nativo di Ariano di Puglia [...]»⁴, per ottenere una licenza per «[...] aprire un esercizio di locanda stallone con trattoria e vendita a minuto caffè liquori e vino in un medesimo locale in questo comune in via Ginnasio [...]»⁵.

Quindi, a partire dall'ultimo quarto dell'Ottocento e sino ai primi anni del Novecento, i Maglio iniziarono a lavorare nel settore della ristorazione; Giuseppe, a distanza di qualche lustro, ad attività già ben avviata, decise di aggiungervi anche quella dolciaria. I prodotti dolciari appena messi sul mercato si distinsero, nel settore, per la genu-

inità e squisitezza ricevendo particolari attenzioni nella loro cittadina, ma non solo: l'intensa attività dolciaria, di carattere tipicamente artigianale, del Caffè Giuseppe Maglio stava diventando un nome nello scenario economico e sociale di Terra d'Otranto. Sono gli anni in cui si forma un altro importante esponente della famiglia: il primogenito Dante (1895-1969). A lui si deve, già a partire dai primi anni venti del Novecento, la geniale e brillante idea di fondare il noto Caffè Vittoria che era, oltre a un elegante bar, anche una finissima pasticceria con gelateria, e come viene riportato sulla carta intestata, con «Ricchissimo ed elegante servizio per Pranzi – Colazioni – Buffet – ecc. Servizio a domicilio a mezzo apposito forgoncino». In meno di un lustro, l'attività artigianale di Giuseppe venne trasformata da Dante in una vera e propria Azienda produttiva a “scala industriale”, pur mantenendo sempre una rigorosa lavorazione artigianale di una molteplice varietà di prodotti tipici di pasticceria finissima, tra i più noti quelli realizzati con la pasta di mandorla e cioccolato e il “cafferum”, un tipico liquore al caffè, che ben presto vennero apprezzati sia sul mercato locale che su quello provinciale. Il cioccolato viene inserito da Dante

³ Domenico Mele, *Annuario Pugliese*, Tipografie Editrici, Foggia-Napoli, 1884, p. 160.

⁴ Nel 1868 la piccola cittadina campana di Ariano Irpino entrò ufficialmente a far parte della Puglia, acquistando la denominazione di Ariano di Puglia che durò

sino al 1930, quando tornò a far parte della Campania.
⁵ Archivio Storico Comunale di Maglie, *Verbale della Giunta Comunale di Maglie*, 22 agosto 1886.



Maglie (Lecce). Operai al cuoci crema (Archivio Maglio).

successivamente per preservare più a lungo la naturale morbidezza dei dolcetti a base di pasta di mandorle.

Il nome della Ditta Caffè Vittoria di Dante Maglio iniziò ad avere moltissime ordinazioni (così come si evince dalla documentazione conservata presso l'archivio aziendale) per effettuare servizi completi per nozze, battesimi, comunioni, ordinazioni sacerdotali, ecc..., che venivano fatte, soprattutto, dalla borghesia locale e da persone notabili del posto. L'imprenditore Maglio, instancabile e audace lavoratore, noto in paese con il soprannome "settecervelli", dà grande slancio all'azienda investendo le proprie risorse per migliorare il servizio non solo all'interno del locale ma anche direttamente a domicilio. Ebbe una geniale idea: preparò una lettera che fece recapitare ai parroci delle chiese, dove si chiedeva di fornire i nomi dei genitori che dovevano battezzare i figli o delle persone che si dovevano sposare, perché la Ditta realizzava ricevimenti; inoltre, alla lettera allegava una cartolina già affrancata, da far spedire dai sacerdoti alle persone che dovevano fare battesimi o sposalizi.

Dante condusse in maniera brillante l'azienda per oltre trent'anni, facendola conoscere e apprezzare anche fuori dai confini provinciali, raggiungendo anche i mercati regionali. La Ditta Maglio oltre a produrre il "Cafferum" e l'Orzata (che poi diventerà "Latte di mandorla"), mise sul mercato anche altri liquori e sciroppi inventati da Dante, quali la "Menta tacco" (facendo chiaro riferimento, come si vede



Maglie (Lecce), li
VIA LURELLI

Senza pregiata Sua a riscontrare.
Essendo venuti a conoscenza del Suo riverito nome, abbiamo pensato che Lei può esserci utile, nell'esercizio della Sua attività, fornendoci dei nominativi di coloro i quali devono battezzare i propri figli.

L'occasione è buona per farLe sapere che eseguiamo ricevimenti di carattere intimo e familiare con prezzi nuovi e ribassati.

Inoltre Lei può anche fornirci nominativi di coloro che devono sposare, per i quali vale quanto detto sopra.

Per ciò per fare una cosa pratica e senza fastidio da parte Sua Le invieremo delle cartoline, regolarmente affrancate, sulle quali Lei non dovrà fare altro che trascrivere i nominativi sia di battesimi che di sposalizi di Sua conoscenza e spedirle.

Noi gradiremo conoscerLa personalmente per cui sarà un piacere incontrarLa, o in casa Sua o se cita a Maglio, in questo non è facile dimenticare Lei che tanto utile sarà per noi.

Sicuri del Suo interessamento passiamo a salutarLa con stima:

Dante Maglio

Lettera che Dante Maglio fece recapitare ai parroci per avere i nomi delle persone che dovevano sposarsi o fare un battesimo (Archivio Maglio)

dall'etichetta del prodotto, al Salento che è considerato il "Tacco" d'Italia), "l'Anice Cavallino Bianco", il liquore "Banana" e altro.

A partire dai primi anni sessanta del secolo scorso, a Dante seguì il secondo genito Vincenzo (1928-1989) che, con lungimiranza, intensifica la produzione di cioccolato fino a ottenere una selezione ampia e varia; con Vincenzo si iniziò a lavorare la frutta mediterranea con il cioccolato, che ha contribuito alla fama del marchio.

Vincenzo, dopo aver continuato con successo per oltre vent'anni l'impresa paterna, la cedette ai figli Massimo e Maurizio che nel 1989 hanno costituito la Vincenzo Maglio Snc di Massimo e Maurizio e nel 1994 la Vincenzo Maglio Srl, così l'azienda varca i confini regionali e nazionali, diventando un marchio riconosciuto.

La "dinastia" dei Maglio per quattro generazioni (da qualche anno sono passati alla quinta con Vincenzo, figlio primogenito di Maurizio) si sono tramandati il "mestiere" con i suoi piccoli e grandi segreti artigianali al punto di farne una nobile arte legata alla ristorazione e alla produzione di cioccolato finissimo. Note oggi come attività di *banqueting* e di *catering*, Maglio vanta il suo nome anche in questo scenario dove si distingue per l'alta qualità della ristorazione e la raffinata eleganza dell'organizzazione.

Seguendo questa tradizione familiare nella produzione di cioccolato e, proprio prendendo spunto da questa loro indole, fondano nel 2003 la Maglio Arte Dolciaria Srl che riesce ad accordare i sapori



Maglie (Lecce). MaglioMuseo, seconda sala. A sinistra, l'antesignana macchina della moderna planetaria per dolci; a destra, pela mandorle.

Maglie (Lecce). MaglioMuseo, terza sala. Bassina (o boccia) confettatrice in rame e casse in legno per il catering.



Maglie (Lecce). MaglioMuseo, terza sala. Vetrine con macchine e strumenti di lavoro. Maglie (Lecce). MaglioMuseo, quarta sala. Tavoli da lavoro, in legno e marmo, per pasticceria.

mediterranei, dagli ingredienti tipicamente salentini a quelli campani, con l'intensità del cacao. Questo permette all'impresa di valicare i confini regionali, sino a raggiungere una distribuzione capillare sia in Italia che in diversi paesi esteri. L'intensa partecipazione alle fiere, l'ampliamento della gamma di prodotti, gli investimenti nella tecnologia innovando i processi produttivi, rendono Maglio una realtà consolidata in grado di confrontarsi con i mercati internazionali.

Di anno in anno, con grande lungimiranza, la ditta Maglio è diventato un punto di riferimento per chi voglia percorrere le strade del gusto. La ricetta di tale successo è stata particolarmente curata e rispettata: una tradizionale eccellenza artigiana di valenti pasticceri, maestri cioccolatai e gourmant, una ricercata innovazione nei processi e nei prodotti e una selezione accurata delle materie prime. Nel corso di questo ultimo decennio le Ditte Vincenzo Maglio Srl e Maglio Arte Dolciaria sono state premiate con i più prestigiosi riconoscimenti nel campo dei maestri cioccolatai. Nel 2003 gli viene assegnata, dalla Compagnia del Cioccolato, la "Tavoletta d'oro" per una finissima tavoletta al cioccolato con il 36%

di cacao: il Papuasias. Nel 2009 ottengono una menzione speciale per le frutta al cioccolato; nel 2010 per gli *snacks* e l'anno successivo arriva il prestigioso "Premio Tavoletta d'Oro 2011 Categoria Frutta Ricoperta" per le amarene al cioccolato. Dal 13 al 15 febbraio 2016, a Milano, al Salon du chocolat, manifestazione organizzata dalla Compagnia del Cioccolato, l'azienda è stata premiata con la "Tavoletta d'oro 2016" nella categoria "Frutta candita" con la "Clementina": uno spicchio di clementina candito, infuso in marasca e poi ricoperto di cioccolato fondente.

Le Aziende Vincenzo Maglio Srl e Maglio Arte Dolciaria Srl sono iscritte nel Registro delle Imprese Storiche Italiane⁶. Oggi due sono i rami d'azienda del Gruppo Maglio: quello dolciario-cioccolatiero e quello *banqueting* ed eventi. Si tratta di due realtà distinte, ma non disgiunte, che operano sinergicamente, con i medesimi standard di qualità. Maglio Arte Dolciaria e Maglio Eventi sono guidate rispettivamente dai fratelli Maurizio e Massimo. I prodotti dolciari sono distribuiti in Italia e all'estero; Maglio ha quattro negozi monomarca in Italia e rappresenta uno dei nomi di riferimento del mondo

⁶ Antonio Monte, *Maglio. Una dinastia di maestri della ristorazione e dell'arte dolciaria*, in *Salento, l'arte del produrre. Artigiani, fabbriche e capitani d'impresa tra*

Ottocento e Novecento, Edizioni Grifo, Lecce 2012, pp. 133-140.



Inserzione pubblicitaria della Ditta Dante Maglio (da «La Voce del Salento», 11 settembre 1930).

del cioccolato italiano d'eccellenza. Maglio Eventi ha la sua sede presso Tenuta Lucagiovanni, ottocentesca residenza di campagna del Duca Guarini di Scorrano: il *banqueting* degli eventi più esclusivi e prestigiosi, organizzati sul territorio, porta la sua firma.

Il MaglioMuseo e il suo percorso espositivo

Un traguardo che è sempre una nuova partenza. La storia della famiglia Maglio è presentata nelle quattro sale del museo allestito al primo piano dell'edificio storico dove ha sede il negozio, nel cuore del nucleo antico della città di Maglie in via San Giuseppe, al civico 48. Un altro fiore all'occhiello dell'azienda che apre le porte della sua storia; la storia di un'azienda, la memoria di una tradizione familiare e di una dinastia presentate nel MaglioMuseo. Nelle sale sono esposte le "testimonianze" raccolte da chi ha avviato la tradizione pasticceria e cioccolatiera (quest'ultima arte, in una terra in cui non è mai stata presente), mostrando gli strumenti, gli oggetti e le macchine utilizzate nei processi di produzione sin dalle sue origini: dai pela mandorle al cuoci crema, dal tostino per tostare le fave di cacao, caffè e mandorle alla bassina per *dragées*, dai tavoli da lavoro per la pasticceria alle forme di agnelli in gesso per la pasta di mandorla, dalle casse stagnate per il trasporto degli alimenti ai servizi in porcellana e alle coppe d'argento e tanto altro.

Il Museo è il tassello che mancava. I Maglio offrono in questo modo un percorso completo che dal passato, attraverso il presente, si proietta nel futuro. Il passato è tutto il materiale "storico documentale" di famiglia che diventa pubblico, il presente è l'azienda fiorente che produce su scala internazionale e vende nei suoi eleganti *showroom* e il futuro sono i progetti che vedono come protagonisti i giovani. Non per niente il MaglioMuseo è aperto anche alle scuole con percorsi didattici e laboratori tematici che dovranno insegnare alle future generazioni come nasce un'arte e soprattutto come si tramanda una passione.

Maurizio Maglio, in una intervista affermava che: «Il Museo nasce dal desiderio di valorizzare sia l'archivio storico di famiglia costituito da carteggi diversi quali, lettere, fatture, documenti, fotografie d'epoca e altro, che strumenti e macchine di lavoro; essi meritavano di essere esposti e condivisi con la comunità locale e con i tanti viaggiatori appassionati di cibo d'eccellenza e arte cioccolatiera»⁷. Una strategia culturale che inserisce tra le forme di comunicazione tutti i vari tipi di "documentazione" (commerciale e amministrativa, tecnica, la fabbrica, le macchine, ecc.) dello storico percorso imprenditoriale⁸.

L'esposizione museografica, frutto di una paziente ed appassionata raccolta dei materiali sapientemente conservati dalle precedenti generazioni per dare continuità e valore al lavoro svolto, si articola in quattro ambienti. Il percorso di visita inizia con la prima sala, dove tradizione e innovazione si integrano con perfetta armonia. In due nicchie si scorgono: nella prima, tutti materiali degli anni cinquanta del secolo scorso e precisamente una scatola in legno litografata in quadricromia; un piattino in cartoncino con logo Dante Maglio marchiato a secco, per il servizio dei dolcetti di pasta di mandorla; una scatola rotonda in cartone per le spedizioni di cotognata e specialità (primi anni cinquanta); dei sigilli di garanzia con timbro personalizzati Dante Maglio e il registratore di cassa del bar Vittoria. Nella seconda, diverse confezioni utilizzate nel corso degli anni per la vendita dei prodotti: le scatole per i cioccolatini assortiti, per i cremi e le scatole per la pasticceria finissima, per le "Delicatezze", per i "Peccatucci" e i "Capricci", i fighi e i "Tartufini". Inoltre, all'interno di un camino si può notare un registratore di cassa della pasticceria Maglio dei primi anni settanta. Sulle pareti si scorgono foto d'epoca ed etichette dei liquori e sciropi prodotti dall'azienda.

La seconda sala è dedicata ad alcune delle più importanti macchine utilizzate nei processi dell'arte dolciaria. Prima fra tutte l'antesignana macchina della moderna planetaria per dolci, con frusta in ferro e contenitore in rame, utilizzata per gli impasti e le creme già a partire dai primi anni cinquanta. Un'altra macchina esposta è la pela mandorle: le mandorle erano introdotte dall'imboccatura superiore della macchina che oltre a spellarle, le faceva ricadere nel contenitore sottostante già divise dalle bucce. Di fronte è posta una cuoci crema a vapore, in acciaio inox, rame con base in ferro: la crema veniva girata manualmente con un mestolo di legno. Nel camino, infine, si può vedere un tostino per tostare caffè, fave di cacao e mandorle; il fornello era posto sotto il cilindro forato, che veniva fatto ruotare manualmente. Alcune foto d'epoca illustrano le macchine durante l'uso.

Nella terza sala si può notare una bassina (o boccia) confettatrice in rame a trazione meccanica dei primi decenni del Novecento per *dragées* al cioccolato; grazie alla perfetta conservazione e all'ottima qualità, ancora oggi una bassina dell'epoca è utilizzata nel laboratorio di produzione. Affianco si scorgono alcune casse in legno che Dante Maglio utilizzava per il *catering*; in particolare: quelle di colore grigio erano usate sia per il trasporto dei cioccolatini, dove al suo interno vi sono dei vassoi impilabili in legno, che per il trasporto di bicchieri. Le casse di colore celeste servivano per il trasporto di stoviglie e bicchieri; mentre quelle di colore verdino, con la stagnatura all'interno, per il trasporto di vivande calde e fredde; la stagnatura consentiva di conservare a lungo la temperatura desiderata,

⁷ Intervista a Maurizio Maglio, 22 gennaio 2011; Antonio Monte, *Maglio. Una dinastia di maestri della ristorazione e dell'arte dolciaria fra tradizione e innovazione*, Edizioni Grifo, Lecce, in preparazione.

⁸ Sui Musei d'impresa si rimanda a Massimo Negri, *Manuale di museologia per i musei aziendali*, Rubbettino, Soveria Mandelli 2003.

⁹ Ringrazio Massimo e Maurizio Maglio per la squisita disponibilità e collaborazione dimostrata durante la ricerca e per aver messo a disposizione tutto l'archivio aziendale, le macchine e le attrezzature utilizzate nei processi produttivi dell'arte pasticceria.

permettendo il trasporto di primi e secondi piatti come lasagne, arrosti, parmigiane, ma anche dessert freddi, come gli spumoni (tipico gelato salentino). All'interno, vassoi e teglie impilabili.

Nelle cinque vetrine, ricavate dallo spessore murario della struttura, sono esposte piccole macchine e qualche strumento: quali uno spremi agrumi manuale per spremere i limoni per le granite; oppure una mezzaluna multilama per sminuzzare le nocciole; o una impastatrice da banco di fine Ottocento o una siringatrice manuale per i biscotti, anch'essa di fine Ottocento. Inoltre, molti oggetti utilizzati nel *catering* quali: vassoi di portata in argento; servizio piatti e da tè in porcellana con teiera personalizzata Dante Maglio; caraffe in cristallo e argento; coppe gelato in argento; bicchieri in cristallo per rosolio, con supporti in argento; piattini e cucchiaini in argento per lo spumone e altro. Infine in una vetrina si scorge la forma di un agnello in gesso per la realizzazione del tradizionale dolce pasquale salentino: l'Agnello di pasta di mandorle. La testa può essere in pasta di mandorla o fatta di zucchero: in questo secondo caso lo stampo della testa è a parte. Ancora oggi le forme in gesso sono utilizzate nel laboratorio di

produzione. Anche in questa sala, foto d'epoca, carte intestate e una "riproposizione" dei caffè Maglio, illustrano l'attività imprenditoriale dell'azienda; infatti si scorgono delle sedie in legno di faggio del Caffè Vittoria e delle sedie con nastri in plastica della Pasticceria Maglio.

Maglio ha sempre avuto un ruolo centrale nella vita sociale della città di Maglie, non solo come attività produttiva, ma per la posizione centrale dei suoi caffè, prima il Vittoria e poi la Pasticceria Maglio; da sempre luoghi di ritrovo e di incontro dove i due bar hanno segnato un'epoca.

Nella quarta e ultima sala sono esposti due tavoli da lavoro, in legno e marmo, per pasticceria. Quello più grande ha sei grandi cassetti che servivano per contenere tutti gli utensili del pasticciere e due piani laterali da utilizzare all'occorrenza; su uno dei due lati veniva posizionata la bilancia per le pesate. Sul grande piano di marmo sono esposti attrezzi e stampi utilizzati per la pasticceria. Mentre, il tavolo più piccolo ha otto cassetti sottili che servivano per contenere i diversi tipi di carte, come quella oleata o politenata⁹.

L'Amideria Chiozza a Perteole: un patrimonio industriale tra i terreni agricoli della Bassa Friulana

Raffaele Antonio Caltabiano

La storia dal 1865 al 1991

L'Amideria Chiozza viene fondata nel 1865 da Luigi Chiozza¹ utilizzando come forza motrice un vecchio mulino su una roggia dalle acque particolarmente fredde in località La Freda di Perteole, allora facente parte della Contea di Gorizia dell'Impero Austro-ungarico, oggi in provincia di Udine. Nel 1875, perfezionò il sistema di estrazione con procedimenti industriali dell'amido dal riso e dal mais ed ottenne dal Ministero austriaco del commercio, «il privilegio esclusivo per la durata di sei anni nell'erezione di un metodo particolarmente atto a separare l'amido dalla parte oleosa del grano turco, rendendola con ciò di durata maggiore e di un colore bianco perfetto»². Alla sua morte, nel 1889 la direzione della fabbrica passò al figlio Giuseppe che la cedette all'inizio del Novecento. Nei primi anni del secolo conosce una fase di massima espansione, nel 1902 l'Amideria entra a far parte della società per azioni Prima Pilatura Anonima di Riso con sede a Trieste. A questo periodo risale la grande ristrutturazione della fabbrica con l'introduzione della macchina a vapore e di altre moderne macchine per aumentarne la produzione. L'edificio iniziale si mantiene intatto, sviluppandosi nella parte retrostante in maniera longitudinale con a nord i locali per la produzione ed a sud i magazzini e le officine per la manutenzione dei vari componenti delle macchine e attrezzature.

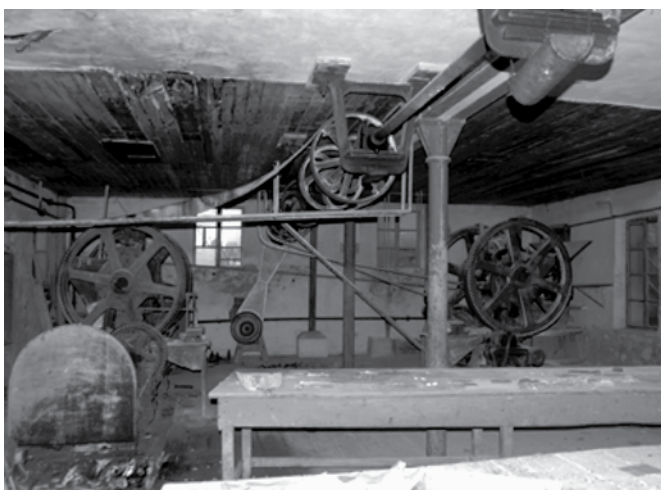
La nuova proprietà presta attenzione ai lavoratori, per lo più donne e bambini, che trovavano garanzie contrattuali nel Regolamento di lavoro per l'Amideria a vapore L. Chiozza & C. redatto nel 1907.

Durante la Prima guerra mondiale l'Amideria non subisce danni, occupata dall'Esercito italiano nei primi giorni del conflitto ospita da subito l'ospedale da campo n. 14 da cento letti. Nel 1927 la Società Anonima Industriale ed Immobiliare Triestina, presieduta da Guido Segre³ rileva dalla Prima Pilatura Triestina di Riso l'opificio di Perteole. Nel 1928 l'Amideria, assieme alle case per operai e alla villa del direttore, viene acquistata dall'imprenditore triestino Dario Doria (1901-1980), già dipendente della Prima Pilatura Triestina di Riso, che ne amplia i mercati, rendendola tra le maggiori realtà italiane del settore, prima per qualità. La nuova proprietà decide nel 1931 di costruire un analogo im-

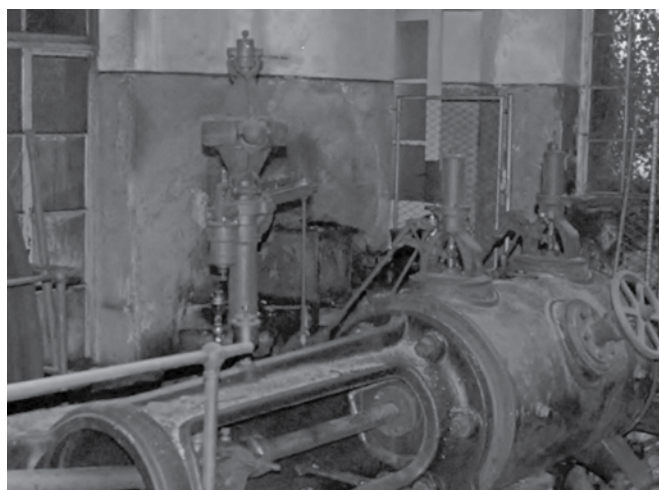
¹ Luigi Chiozza nacque a Trieste il 20 dicembre 1828. La famiglia, proveniente da Loano, si era stabilita a Trieste dove, con le agevolazioni concesse dal governo austroungarico, aveva sviluppato diverse attività imprenditoriali con buoni risultati. Iniziò gli studi nell'Istituto Mathéus di Ginevra e poi a Milano; quindi proseguì gli studi, tra il 1850 ed il 1854 all'École de chimie pratique a Parigi con il famoso chimico Gherard. Nel 1854 rientrò a Milano come direttore della Scuola incoraggiamento arti e mestieri. Fra le sue prime importanti scoperte, la preparazione sintetica dell'aldeide cinnamica, compiuta nel 1854. Nel 1857 si unì in matrimonio con Pisana di Prampero, giovane ragazza di una nobile famiglia friulana, che morì a 21 anni lasciando una figlia piccola. Dopo la scomparsa prematura della moglie, Chiozza si trasferì da Milano a Scodovacca presso la villa di famiglia. Si dedicò alla sistemazione del grande parco che circondava la villa e ne fece un autentico giardino all'inglese sviluppato in scorcii affascinanti, con l'accostamento di pregiate essenze arboree, sentieri e ruscelli. Nel 1865 fondò la fabbrica per la produzione dell'amido avvalendosi delle sue profonde conoscenze chimiche e rivoluzionò nella sua tenuta modello di Scodovacca le tecniche agricole per poi coniugare l'agricoltura e l'industria in un'unica filiera. Durante gli studi a Parigi conobbe Louis Pasteur, tale amicizia era così radicata che, dal mese di novembre del 1869 a luglio del 1870, Pasteur si stabilì nelle vicinanze di Perteole recandosi quotidianamente nel laboratorio dell'amico per effettuare esperimenti e studi che lo portarono a debellare la piaga della Pebrina, malattia del baco da seta che stava rovinando l'economia di vari paesi europei. Morì a Cervignano del Friuli il 21 maggio 1889.

² Furio Bianco, *L'attività imprenditoriale di Luigi Chiozza. Dalla tenuta modello all'edificio macchina (Amideria di Perteole)*, Istituto per l'enciclopedia del Friuli Venezia Giulia, Udine 1986.

³ La vita di Guido Segre è stata raccontata dalla figlia Etta Carignani Melzi in *Un imprenditore tra due guerre*, LINT, Trieste 2005.



Perteole (Udine). Il mulino e altre macchine all'interno della fabbrica (foto Raffaele Caltabiano, 2016).



Perteole (Udine). La macchina a vapore nel 1986 e nel 2016 (foto Raffaele Caltabiano, 2016).

pianto per la produzione di amido in Polonia, a Tzew sul Mar Baltico, la Polska Chiozza. Per seguire i lavori invia sul posto il direttore, dottor Garbs, e il capofabbrica, Giobbe Pazzut che, proprio in questo stabilimento, mette a punto un proprio brevetto per il totale recupero del glutine, che altrimenti andava disperso. Lo stabilimento polacco verrà poi distrutto durante l'invasione dell'esercito tedesco e russo nel 1939, che ha portato il "corridoio di Danzica" sotto il controllo tedesco. Doria in questi anni rileva il marchio e i macchinari dell'Amideria Fiumana in crisi. Al ritorno del capofabbrica Giobbe Pazzut dalla Polonia, nel 1933, viene introdotto anche a Perteole il processo da lui brevettato per il recupero del glutine. La Maggi fu la prima ad utilizzare il glutine per la produzione dei dadi da brodo. L'altro sottoprodotto, il cosiddetto semolino, veniva utilizzato nell'alimentazione animale. Nel 1933 all'interno del complesso vengono inaugurati la mensa e il dopolavoro. Doria crea un ottimo rapporto con i dipendenti ed le

famiglie in difficoltà vengono aiutate⁴. Nel 1941 la fabbrica di Perteole viene dichiarata "d'interesse nazionale in periodo bellico" e continuerà a ricevere finanziamenti per la produzione amidiera del CoGeFaG (il Commissariato Generale per le Fabbricazioni di Guerra) prima e dall'IMI poi. Durante il 1945 la fabbrica diventò una caserma per le truppe britanniche e neozelandesi. Negli anni cinquanta aumenta notevolmente la richiesta di glutine, esportato soprattutto negli Stati Uniti, mentre cala drasticamente la richiesta di amido. Nel 1959 venivano prodotti: amidi industriali per fissaggio dei tessuti; amido alimentare, collaggio (caramelle ed affini), gelateria, coni gelati, pasticceria, confetti; amido al borace per stireria a lucido; destrina e leganti per fonderie (acciaio e ghisa); glutine da riso per la preparazione di estratti per brodi; residui secchi per preparazione mangimi⁵.

Nel 1976 Dario Doria, dopo quasi cinquant'anni, cede l'Amideria segnando di fatto la fine dell'attività. Il complesso viene ac-

⁴ Giorgio Milocco e Adriana Miceu, *Perteole, Saciletto, Altare Mortesins storie, testimonianze e ricordi*, Circolo ACLI "A. Grandi", Perteole 1998.

⁵ L'amido originariamente prodotto veniva utilizzato nella confezione di panni e tessuti per renderli rigidi (colli, pizzi, ...), ma gli impieghi divennero ben presto molteplici: nelle tessiture di lino e cotone, nelle tintorie e stamperie, nelle cartiere, nella concia dei pellami, nell'industria farmaceutica come eccipiente per pastiglie, nei

cosmetici, nelle colle e adesivi, nei leganti per fonderia, nell'industria alimentare. Da circa 3 mila tonnellate di riso si potevano ricavare 2500 tonnellate di amido, 130 di glutine e 220 di cascami per mangimi. Particolare cura è stata dedicata anche al *marketing* con prodotti ben confezionati, con etichette multicolori e con targhe pubblicitarie utilizzate dai rivenditori dei vari paesi dell'Impero.



Perteole (Udine). La targa della macchina a vapore (foto Raffaele Caltabiano, 2016). Perteole (Udine). Archivio aziendale (foto L. Da Lio, 2014).



Un'immagine di Luigi Chiozza.

quistato dall'agente immobiliare Silvano Martin. Alla chiusura delle attività nel 1986 vi erano impiegate ventiquattro persone, di cui tre nell'amministrazione e quindici nella produzione. All'interno della fabbrica avveniva tutto il ciclo produttivo: dallo stoccaggio del riso, alla stampa delle etichette, al confezionamento dell'amido e dei sottoprodotti. Nel 1989 la Soprintendenza ai Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici del Friuli Venezia Giulia considerato il particolare interesse del complesso industriale ha decretato il suo vincolo ai sensi della Legge 1089/39. Nel 1991 il complesso è stato acquistato dal Comune di Ruda per garantire la tutela di una delle più significative testimonianze legate alla storia dell'industria presenti sul territorio: la prima fabbrica sorta nella Bassa friulana.

L'Amideria oggi

La struttura dello stabilimento, probabilmente l'unico nel suo genere ancora rimasto in Europa, rispondeva al metodo di lavorazione brevettato da Luigi Chiozza, con un'organizzazione industriale tipica dell'inizio novecento, ma mantenuta tale fino alla sua chiusura. Se si pensa che l'industria chimica è tra quelle che nell'ultimo secolo hanno subito le maggiori trasformazioni, ha dell'incredibile constatare come l'Amideria Chiozza sia stata

a presente sul mercato sino alla fine degli anni ottanta del Novecento producendo con sistemi del secolo scorso. L'amido prodotto era tra i migliori per caratteristiche merceologiche tra quelli reperibili sul mercato europeo e l'Amideria Chiozza fu tra le maggiori produttrici d'amido di riso operanti in Italia.

Il complesso industriale conserva ancora oggi integra la struttura che assunse nel 1902, le aggiunte più recenti hanno alterato solo in parte la tipologia architettonica e funzionale d'origine. La parte destinata ad uffici, come la villa del direttore e le case degli operai sono oggi di proprietà privata.

Il corpo di fabbrica in cui si svolgeva il processo produttivo è un corpo ad "L" costituito da:

- due edifici paralleli con pianta rettangolare che si sviluppano su tre piani; gli edifici sono uniti al piano terra mentre ai livelli superiori sono separati da un cavedio. Al secondo piano, affacciati sul cavedio e lungo il lato sud si sviluppano dei balconi in traliccio metallico. La copertura è a falde, su di essa si elevano delle sovrastrutture con funzione di presa d'aria. Questi corpi ospitavano al piano terra le vasche di decantazione della soluzione d'amido, al primo piano i reparti di confezionamento, immagazzinamento e di preparazione della pasta d'amido per l'essiccazione, al secondo piano gli essiccatoi. Il trasporto della materia prima, dei semilavorati e dei

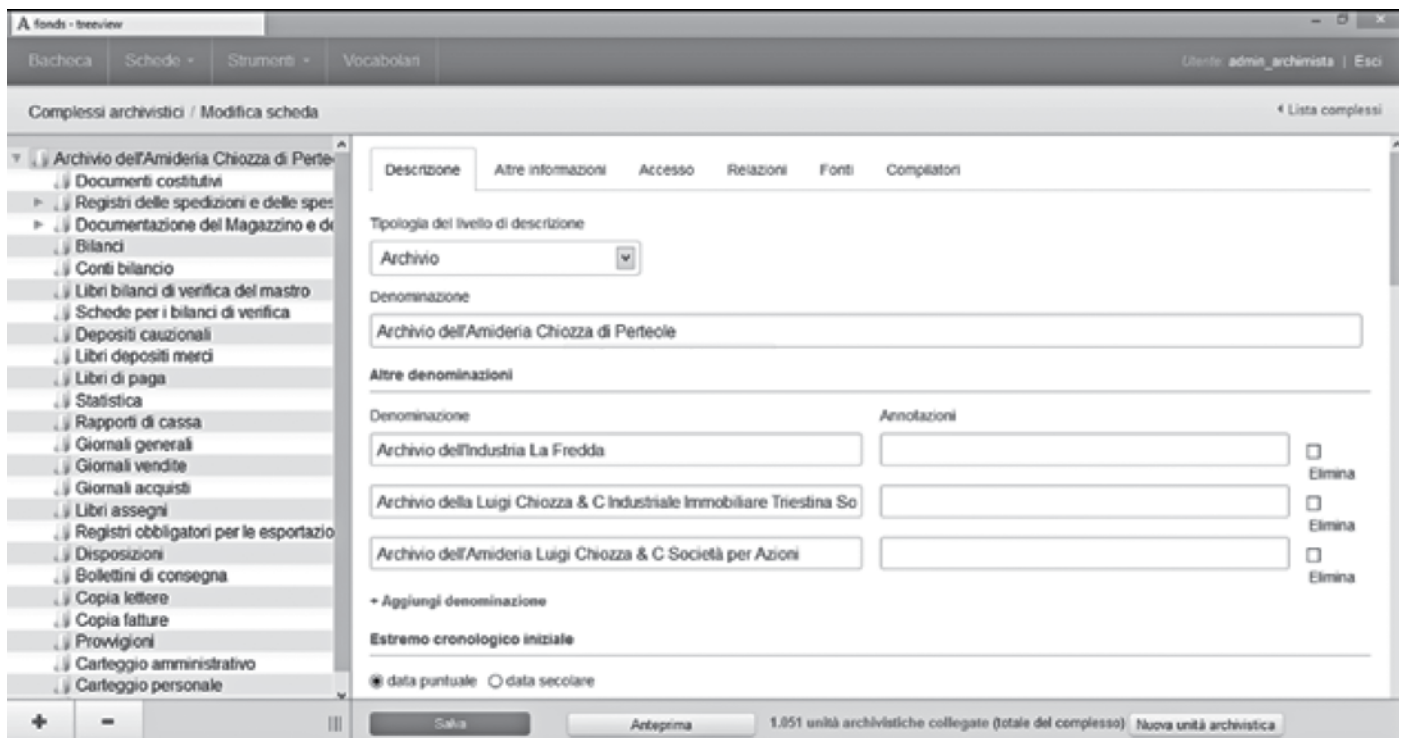


Immagine del software di schedatura dell'archivio aziendale dell'Amideria Chiozza (foto L. Da Lio, 2014).

prodotti finiti avveniva tramite montacarichi e con un sistema decauville azionato dagli operatori. Il mulino per la macinazione dell'amido essiccato per la produzione della "cipria d'Amido" è affiancato al corpo nord, è una vasta sala a doppia altezza con la copertura a due falde a doppia pendenza; un corpo che si sviluppa su tre e su quattro piani nel quale avvenivano i primi passaggi del processo produttivo. L'edificio ospita ancora un considerevole numero di macchine, tra cui al piano terra la centrale di generazione del vapore con due caldaie Skoda e la macchina a vapore prodotta dalla Ernste Brunner Maschinen - Fabriks - Gesellschaft a Brunn nel 1902.

Ancora nel 1985, la macchina a vapore era il centro propulsivo dell'intero complesso industriale, in quanto la quasi totalità degli azionamenti veniva effettuata grazie ad un sistema di assi, pignoni, cinghie e pulegge. Alcune pompe a pistone, anch'esse in funzione, per il movimento dei liquidi prodotte in fabbriche di varie zone dell'Impero Austro-ungarico risalgono al 1865.

L'Archivio

Con l'acquisto dell'immobile, oltreché dell'area su cui sorge, nel 1991 il Comune di Ruda diventa proprietario di quel complesso architettonico e di ciò che al suo interno ancora vi si trovava. Dalla verifica effettuata il nucleo delle carte è riconducibile alla fase in cui la direzione dell'impresa fu assunta da Dario Doria ed è perciò da inquadrare cronologicamente entro una forbice temporale che va dal 1927 al 1976.

⁶ Sino a questo momento le serie ricostituite sono le seguenti: I. *Documenti costitutivi*; II. *Registri delle spedizioni e delle spese postali*; III. *Documentazione del Magazzino e del Servizio Portineria*; IV. *Bilanci*; V. *Conti bilancio*; VI. *Libri bilanci*

Allo stato di totale abbandono, in cui per anni versò il materiale documentario e nei confronti del quale non si possono escludere azioni sottrattive, si pose rimedio nel biennio 1994-1995 con un primo intervento con l'obiettivo della salvaguardia fisica. A seguire, solo a distanza di circa un decennio si procedette con una preliminare repertazione delle unità archivistiche. Nell'ambito del programma relativo alle Borse Lavoro Studenti, promosso dall'Amministrazione comunale di Ruda tra il 2006 e il 2007, la mole di carte sciolte venne condizionata in centoquarantasei scatole di cartone. Contestualmente, fu effettuato un rilevamento dati preinventariale, che vide assegnata a ciascuna scatola una classificazione per anate, comprensiva di una indicazione generica del contenuto.

Con il 2010, coadiuvati dall'azione di supporto degli studenti che già avevano aderito al programma delle Borse Lavoro, nonché del personale volontario, si sottopose buona parte del materiale raccolto ad un trattamento di pulitura e disinfestazione. Tuttavia, sono occorse reiterate ricognizioni affinché l'archivio si potesse configurare nella sua attuale consistenza, che vede annoverati per il momento quattrocentoventisette registri, dieci buste, centoquarantasei scatole (perlopiù comprendenti fascicoli) e circa 8/10 metri cubi di stampati.

Trattandosi di un complesso documentale quello dell'Amideria Chiozza si caratterizza per essere un archivio privato d'impresa. Dopo aver avviato la propedeutica fase di schedatura, per il materiale cartaceo sino ad oggi censito si è tentato di ricostruire l'originaria struttura dell'archivio di provenienza. La ripartizione tipologica ha portato all'individuazione di 25 serie⁶, contando un totale di 1004 unità archivistiche. Il procedimento di computo,

di *verifica del mastro*; VII. *Schede per i bilanci di verifica*; VIII. *Depositi cauzionali*; IX. *Libri depositi merci*; X. *Libri paga*; XI. *Statistica*; XII. *Rapporti di cassa*; XIII. *Giornali generali*; XIV. *Giornali vendite*; XV. *Giornali acquisti*; XVI. *Libri as-*



Scatola in cartoncino per confezione d'amido (foto Raffaele Caltabiano, 2016).

che è stato condotto parzialmente rispetto al numero complessivo dei documenti esistenti, ha considerato infatti solo un terzo delle unità costituenti l'archivio, dato l'elevato grado di analiticità che si è inteso adottare nella descrizione.

Per quanto riguarda la redazione dell'Inventario ci si è avvalsi del software Archimista. Si tratta di un'applicazione *web-oriented* multiplatforma e *open source* per la schedatura, l'ordinamento gerarchico dei dati, oltreché per la descrizione degli archivi storici.

Amideria Chiozza: l'eredità industriale oggi

Con l'intento di salvare e valorizzare questa eredità è nata, nel febbraio 2014, l'Associazione Amideria Chiozza che conta oltre cento soci: il Comune di Ruda, abitanti, ex lavoratori, studiosi.

La *road map* che l'Associazione si è data prevede dieci punti: Censimento, Identificazione, Archiviazione, Ricerca, Salvaguardia, Manutenzione, Conservazione, Formazione, Presentazione, Valorizzazione dei beni materiali ed immateriali. In questi primi

due anni sono stati realizzati il sito internet e numerose presentazioni per far conoscere questo patrimonio industriale.

Dal 2015 nell'ambito della convenzione sottoscritta tra l'Associazione e l'Università degli Studi di Udine - Dipartimento di Storia e tutela dei Beni culturali sono attive diverse tesi di laurea per la conservazione e lo studio dei documenti dell'archivio.

A questa prima convenzione hanno fatto seguito quelle con l'Università di Trieste, Dipartimento di Ingegneria e Architettura e con l'analogo dipartimento dell'Università di Udine; quest'anno oltre cento studenti di Architettura delle due Università sono impegnati nell'ambito dei relativi corsi di studio in attività di studio, rilievo, identificazione di proposte di valorizzazione.

Nel marzo del 2015 è stato inaugurato lo Spazio Amideria che ospita il Centro Studi Amideria Chiozza con l'archivio aziendale e un primo nucleo del Museo Storico. È sede operativa dell'Associazione ed ospita conferenze e mostre tematiche.

Sono molte e differenti le ragioni che uniscono i soci, ma alla base di tutte c'è la passione e la volontà di fare, di fare insieme nella comunità e per la comunità, ma anche fare per poter raccon-

segnî; XVII. Registri obbligatori per le esportazioni e le importazioni; XVIII. Disposizioni; XIX. Bollettini di consegna; XX. Copia lettere; XXI. Copia fatture;

XXII. Provvigioni; XXIII. Carteggio amministrativo; XXIV. Carteggio personale; XXV. Materiale per il marketing e stampati.



Insegna pubblicitaria (foto Raffaele Caltabiano, 2016).

tare agli altri "visitatori interessati" la storia dell'ingegno e della volontà d'intraprendere, la storia e la vita del lavoro attraverso la fabbrica, i documenti del suo archivio, il racconto dei suoi protagonisti. Tutto questo per farla rivivere e mantenerla in vita cercando di trasferire non solo le emozioni di chi ha partecipato a questa storia ma la cultura del lavoro.

Patrimonio industriale e identità europea*

Bruxelles, 28 settembre 2016

a cura di Massimo Preite

Illustri membri del Parlamento Europeo, è per me un grande onore tenere questa breve riflessione su “patrimonio industriale e identità europea” in una sede tanto prestigiosa. Soprattutto quando ciò avviene a pochi mesi dalla conclusione del 2015, anno in cui il patrimonio industriale è stato celebrato come patrimonio europeo. Le manifestazioni organizzate a tale scopo hanno costituito un'occasione irripetibile per apprezzare quanto l'eredità industriale rappresenti una componente insostituibile nella costruzione dell'identità europea e per fare un primo bilancio di questa fertile convergenza. Siffatto bilancio deve partire da una circostanza singolare: la costruzione del patrimonio industriale e l'inizio del processo di integrazione europea sono due eventi che hanno all'incirca la stessa data di avvio: il termine “archeologia industriale” compare per la prima volta nel 1955 in un celebre articolo di Michael Rix¹; il Trattato di Roma, istitutivo della Economic European Community, risale al 1957.

Il parallelismo fra i due processi di costruzione non si limita solo alla data di inizio. In ambedue i casi si può infatti osservare che nella fase di esordio le questioni di identità restano sullo sfondo, mentre invece prevalgono altre questioni, che potremmo definire di “sopravvivenza fisica”. Negli anni cinquanta e sessanta insensate distruzioni di impianti industriali dismessi minacciavano infatti di cancellare testimonianze essenziali della Rivoluzione industriale: a fronte di questa drammatica situazione, Kenneth Hudson, uno dei padri fondatori dell'archeologia industriale, esortava a “salvare il salvabile”, ovunque e comunque, e a rinviare a un secondo momento il lavoro più riflessivo di definizione delle basi culturali di questo nuovo patrimonio².

Una stessa logica di sopravvivenza è rintracciabile nei primi passi della costruzione europea. Con l'istituzione della European Coal and Steel Community nel 1952, Jean Monnet, che ne è stato forse uno dei principali ispiratori, invitava infatti ad accantonare momentaneamente il problema della basi culturali comuni, e a concentrarsi invece sull'integrazione delle risorse carbo-siderurgiche al fine di disinnesicare gli antagonismi nazionali responsabili delle due catastrofi belliche del XX secolo. A uno sguardo più attento, tuttavia, questo schema “sopravvivenza” prima e “identità” poi rischia di semplificare un processo che non è stato per niente lineare. Alla fase della sopravvivenza è seguita, infatti, una fase che potremmo definire di “latenza dell'identità”, legata alla difficoltà di definirne in positivo il significato intrinseco. In quegli anni, infatti, l'idea di identità emergeva più ai confini, che non all'interno dei due processi in corso, si affermava più in termini oppositivi a qualcosa, anziché darsi fondamento su un proprio principio costitutivo. L'identità europea nasceva in contrapposizione a ciò che stava oltre la “cortina di ferro”: liberismo contro

comunismo, economia di mercato contro economia collettivizzata, società aperta contro sistemi totalitari: questi erano i tratti distintivi di una identità europea, ancora troppo gracile per affrontare un esame più approfondito delle proprie radici e tradizioni culturali. L'archeologia industriale si definiva, invece, per differenza rispetto a tutti i sistemi di produzione che hanno preceduto la Rivoluzione industriale inglese: i limiti temporali di questa hanno profondamente segnato, almeno per una prima fase, i confini della nuova disciplina.

Al tempo stesso non si può non rilevare che fin dai suoi esordi la nuova disciplina dell'*industrial heritage* dimostra di sapersi in buona misura sottrarre alla tradizionale missione assegnata al patrimonio culturale nella storia europea: quella di porsi a servizio dei processi di *nation-building* e di rafforzare i sentimenti di appartenenza nazionale. Non manca, infatti, chi si avvede per tempo che lo stretto connubio tra patrimonio e nazione (che sta alla base delle politiche culturali di buona parte del XX secolo), rappresenta una camicia di forza per una corretta interpretazione del patrimonio industriale: Franco Borsi, professore di storia dell'architettura dell'Università di Firenze, è stato fra i primi a liberarsi di una visione nazionalistica del patrimonio industriale: in occasione di una celebre mostra *Le paysage de l'industrie* (Bruxelles, 1975)³, rilevava come dalla varietà dei casi esposti emergeva, più che una rassegna di esperienze riferibili ai contesti nazionali di appartenenza, un “potere unificante” del patrimonio industriale sulle vicende della cultura europea, analogo a quello di altri patrimoni che in epoche passate hanno unificato il continente attraverso un comune linguaggio architettonico: il gotico delle cattedrali, il classicismo dell'età dei lumi, il *liberty* internazionale. Borsi è quindi stato uno dei primi a sostenere che solo una visione transnazionale permette di comprendere pienamente i valori del patrimonio industriale.

L'esigenza di una visione europea del patrimonio industriale ha trovato nuova conferma dieci anni dopo, nel 1985, nel colloquio internazionale organizzato dal Consiglio d'Europa a Lyons sul tema *The Industrial heritage: what policies?* per un primo e sommario confronto delle diverse esperienze nazionali di conservazione del patrimonio industriale. Alla complessità dei problemi di tutela dei beni industriali emersa durante il colloquio i partecipanti convergevano su un'unica soluzione possibile: quella di una cooperazione europea rafforzata, in cui ogni paese si assume la responsabilità di proteggere un settore industriale specifico⁴. Nel corso degli anni novanta si registra finalmente un apprezzamento più ampio e più convinto del valore patrimoniale delle testimonianze della civiltà industriale. I beni industriali aumentano significativamente la propria presenza, sia nella lista UNESCO del patrimonio mondiale, sia nelle liste nazionali di beni protetti. Ma limitarsi a registrare questa crescita quantitativa sarebbe quanto mai riduttivo. Ben più importante da segnalare è invece il ruolo che l'*industrial heritage* nell'imprimere una svolta radicale riguardo al modo di intendere e gestire il patrimonio culturale. Svolta che per comodità è riassumibile in quattro aspetti. Il primo riguarda la nozione di cosa è bene culturale. Nel senso comune sono ascritti a tale categoria beni come cattedrali, castelli, palazzi nobiliari, quadri, affreschi, ecc. che fin dall'inizio sono concepiti come “monumenti”. Oggi, dobbiamo prendere atto che essi costituiscono una frazione decrescente del patrimonio contemporaneo a tutto vantaggio di nuove categorie di beni che assumono valenza culturale, non per la loro funzione originaria, per il valore di testimonianza che emerge quando cadono in disuso: Volkingen Steelworks (iscritto alla lista

* Intervento tenuto al Parlamento europeo nell'ambito della presentazione organizzata da ERIH - European Route of Industrial Heritage sul tema *European Industrial Heritage Tourism: best practices and future perspectives*.

¹ Michael Rix, *Industrial Archaeology: an introduction*, in «The Amateur Historian», n. 2, 1955, pp. 225-229.

² Kenneth Hudson, *The Archaeology of Industry*, Bodley Head, Londra 1976.

³ Franco Borsi, *Le paysage de l'industrie*, Archives d'Architecture Moderne, Bruxelles 1975.

⁴ Christian Delaunay, *Aspects of Council of Europe Action in Council of Europe, The Industrial heritage: what policies?*, Architectural heritage reports and studies, n. 6, Strasburgo 1987.

UNESCO nel 1994), o i quattro elevatori idraulici del Canal du Centre (iscritti nel 1998) sono solo due esempi di singolare trasformazione di strutture utilitarie in nuovi e inaspettati monumenti culturali, ed è appunto questa una delle svolte più importanti del nostro tempo.

Se potenzialmente ogni cosa può diventare bene culturale, chi decide questa trasformazione? È questo un altro aspetto decisivo che caratterizza il patrimonio culturale contemporaneo; anziché nascere per decisione di esperti di settore (storici, conservatori e altri professionisti del patrimonio), il patrimonio odierno si costituisce, invece, attraverso la partecipazione diretta di molteplici attori sociali (comunità, associazioni, gruppi, ecc.). All'idea di un patrimonio che pre-esiste oggettivamente al pubblico che ne dovrà fruire, subentra l'idea di un patrimonio culturale come "progetto sociale", la cui definizione "soggettiva" è una caratteristica essenziale.

Il terzo aspetto è quello della crescita dimensionale dei beni patrimonializzati; si tratta di un fenomeno dettato dall'esigenza insopprimibile ad allargare l'ambito della tutela dal bene singolo al suo contesto di appartenenza. La valorizzazione dei siti industriali è uno specchio fedele di questa tendenza: nel giro di pochi anni la nozione di patrimonio industriale si è allargata dalla protezione di edifici singoli come la Bankside Power Station di Londra (oggi sede della New Tate) o come lo stabilimento Lingotto di Torino, a intere *company town* come Saltaire e New Lanark, fino alla protezione di veri e propri paesaggi industriali come quelli del Cornwall Mining Landscape, del Nord Pas de Calais Mining Basin e altri ancora.

La crescente integrazione fra patrimonio materiale e immateriale è il quarto aspetto. Nella valorizzazione dei luoghi del lavoro questi due fattori sono inscindibili. Il Bois du Cazier, iscritto all'UNESCO nel 2012, è un sito minerario cui sono associati due potentissimi significati immateriali, sempre attuali: l'avvio della ricostruzione europea attraverso l'epica battaglia del carbone, e il sorgere di una comunità multinazionale, fatta di minatori immigrati da paesi diversi con le loro famiglie, accomunati nella tragedia di una delle più grandi catastrofi minerarie di tutti i tempi (quella di Marcinelle del 1956).

Dei quattro aspetti enunciati, quello che mi sembra essere il più importante ai fini del nostro discorso è il secondo: quello del patrimonio come progetto sociale. Il patrimonio, infatti, è sempre meno riducibile a uno *stock* di beni eccellenti ereditati dal passato: al contrario esso sempre più è risultato, mai definitivamente concluso, di un'attività costante di negoziazione e confronto fra valori espressi da comunità diverse, ognuna protesa a perseguire una sua idea di identità.

Non è difficile intravedere un cammino non dissimile per quanto riguarda i tentativi di costruzione dell'identità europea. Abbiamo già osservato come, nella sua fase iniziale, si decise per la costruzione economica e monetaria di un'Europa integrata come antidoto a nuove guerre. Nel corso degli anni, via via che i limiti di questo progetto sono divenuti evidenti, si è imposta la necessità di una visione meno economicista in risposta ai crescenti ostacoli incontrati nel cammino verso una maggiore integrazione politica e sociale e verso un sentimento di identità più condiviso.

Il 2005 costituisce l'anno di svolta al riguardo. Nel colloquio organizzato in quella data dal Consiglio d'Europa *Culture européenne: identité et diversité*, si prende atto della necessità di sbarazzarsi di un concetto antiquato di identità, come se essa fosse ricavabile «en puisant dans un fond comme si on ouvrait des boîtes, des malles et des vieux trésors accumulés et vénérés», per affermare «une notion d'identité européenne comme "identité complexe" et l'obliga-

tion de protéger la diversité culturelle»⁵. Nello stesso anno con la Convenzione-quadro del Consiglio di Europa sul valore del patrimonio culturale per la società si stabilisce l'impegno a promuovere «an understanding of the common heritage of Europe, which consists of all forms of cultural heritage in Europe which together constitute a shared source of remembrance, understanding, identity, cohesion and creativity»⁶. Questi criteri ispiratori sono divenuti di estrema attualità in occasione del quinto allargamento ai paesi dell'Est Europa (2004-2007) che ha rappresentato il maggior ampliamento di sempre dell'Unione europea. Il percorso di avvicinamento per ricomprendere in un'unica comunità i paesi europei centro-orientali dopo la conclusione della Guerra Fredda è arrivato così a compimento, aprendo tuttavia sfide e orizzonti nuovi per i futuri processi di integrazione.

ERIH, che nasce nello stesso anno (1999) in cui si è inaugurata la moneta comune europea, ha agito in totale sintonia con la filosofia dell'allargamento della UE attraverso la progressiva estensione del suo *network* a un numero sempre più grande di paesi europei. Il bilancio degli ultimi anni è sicuramente lusinghiero: alcuni paesi dell'Europa orientale entrati nella UE dopo il 2004 sono oggi significativamente rappresentati in ERIH (la Repubblica Ceca con tre *anchor point*, la Polonia con sette); anche i paesi mediterranei, fino a pochi anni fa praticamente assenti, vantano oggi una presenza non marginale, la Spagna con quattro *anchor point* e l'Italia con sei. Per gli anni a venire ERIH si impegnerà a sviluppare ulteriormente il suo *network* e a migliorare la qualità attraverso un costante innovazione dei servizi resi agli associati.

Vorrei concludere con alcune brevi raccomandazioni. Fin qui la mia esposizione ha cercato di cogliere le profonde implicazioni fra due processi paralleli: il crescente apprezzamento di cui gode il patrimonio industriale e la sua idoneità a rappresentare un elemento fondativo di una comune identità europea. Il cammino percorso in tal senso è quanto mai incoraggiante, ma molto ne resta ancora da fare. Al riguardo, grandi opportunità per gli anni a venire sono quelle dischiuse dalla Risoluzione del Parlamento europeo del settembre 2015 per un approccio integrato al patrimonio culturale⁷. Fra le misure prospettate da questa risoluzione vi siano tutte quelle necessarie a favorire lo sviluppo di un'idea di patrimonio industriale europeo in sintonia con la costruzione di un'identità europea adeguata all'allargamento della UE di questi ultimi anni. Ne elenco solo alcune: istituire un portale unico UE contenente esempi di buone pratiche di conservazione e promozione; sostenere studi, ricerche e misure pilota finalizzati all'analisi degli impatti dei processi di valorizzazione del patrimonio culturale; rafforzare il principio di finanziamento multiplo che consente l'uso complementare di vari fondi europei all'interno di uno stesso progetto su larga scala; innovare nella conservazione del patrimonio e le soluzioni a basso impatto per l'efficienza energetica negli edifici storici.

Ritengo che questa risoluzione per un approccio integrato rappresenta il *framework* migliore per coordinare e dare convergenza alle politiche di conservazione e valorizzazione del patrimonio industriale in Europa per gli anni a venire. L'auspicio espresso al paragrafo 48 a «sviluppare una narrativa realmente democratica e partecipativa per il patrimonio europeo, che racchiude passati diversi o contestati e tiene conto della diversità delle interpretazioni» è condiviso anche da tutti coloro che vedono nella conservazione dei monumenti industriali del passato una componente irrinunciabile della futura identità europea.

⁵ *Culture européenne: identité et diversité*, Colloque du Conseil de l'Europe en coopération avec le Ministre français de la Culture et de la Communication et la Ville de Strasbourg, Strasbourg, 8-9 settembre 2005.

⁶ *Council of Europe Framework Convention on the Value of Cultural Heritage for So-*

ciety, Faro (Portogallo), 27 ottobre 2005, Council of Europe Treaty Series, n. 199.
⁷ *Risoluzione del Parlamento europeo dell'8 settembre 2015 verso un approccio integrato al patrimonio culturale per l'Europa*, da www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P8-TA-2015-0293+0+DOC+XML+V0//IT.

Guida al Centro di documentazione dell'industria tessile

a cura di Danilo Craveia e Giovanni Vachino
DocBi, Biella 2014, pp. 188, euro 18,00
ISBN 978-88-95993-21-8

Il Centro di Documentazione dell'Industria Tessile è stato istituito dal DocBi - Centro Studi Biellesi presso la Fabbrica della ruota di Pray allo scopo di salvare, conservare e catalogare fondi archivistici e iconografici appartenuti ad industrie non più attive, documenti e immagini che in passato erano spesso destinati al macero piuttosto che alla ricerca storica. Convenzionalmente si fa risalire al 1995 la data di nascita del Centro di Documentazione, epoca della donazione della biblioteca tecnica di Mario Sodano, ma già dal 1992, anno di acquisizione dell'ex Lanificio Fratelli Zignone (comunemente noto come Fabbrica della Ruota), il DocBi aveva avviato una campagna di raccolta e di concentrazione di materiali archivistico-documentari e bibliografici inerenti la storia dell'industria tessile biellese, oltre che di testimonianze varie non strettamente attinenti all'archeologia industriale locale.

I fondi archivistici del Centro di Documentazione sono stati dichiarati di interesse storico particolarmente importante con la notifica della Sovrintendenza Archivistica del 28 novembre 2005. I fondi documentari sono attualmente sessanta, trentasette dei quali di carattere tessile (circa 15.000 unità archivistiche), e occupano ottocento dei mille metri di scaffali presenti. Per quanto riguarda la documentazione derivata da realtà produttive laniere o cotoniere, il Centro di Documentazione si è posto nella condizione di ricevere, di riordinare e di offrire in consultazione tipologie e consistenze archivistiche molto diverse. Quantitativamente si va da fondi di singole unità archivistiche (ma non per questo meno importanti, come del caso dell'inventario del Lanificio Bozzalla Pel del 1854) a quelli molto più corposi (come quello del Lanificio Trabaldo Pietro Tognà, di circa 300 metri lineari).

Tra i fondi archivistici conservati nel Centro di Documentazione, due meritano una segnalazione particolare, in quanto testimonianze documentarie di realtà associative che hanno operato nell'ambito della riscoperta e della valorizzazione del patrimonio culturale biellese. Queste memorie del "far cultura" si riferiscono alla Associazione Culturale Biellese e al Centro Studi Biellesi (attivi tra gli anni quaranta e novanta), di fatto "genitori" del DocBi che ne prosegue idealmente le finalità anche già valorizzando il proprio archivio corrente.

Per quanto riguarda l'iconografia, il Centro di Documentazione conserva complessivamente più di 12.000 immagini. Una porzione rilevante di esse è costituita da un fondo tematicamente omogeneo dedicato all'industrializzazione tessile biellese.

Il Centro di Documentazione ospita anche due biblioteche. La prima, composta da circa 1.300 volumi dedicati esclusivamente all'industria tessile, si è formata attorno al precitato lascito librario di Sodano. La seconda, di carattere generico, conta circa 5.000 volumi. Entrambe sono oggetto di continue e mirate implementazioni.

La condivisione e la fruizione di un così vasto patrimonio culturale necessitava di uno strumento in grado di guidare l'accesso alle fonti in termini sistematici, restituendo precisamente la struttura logica e tematica del Centro di Documentazione. La *Guida al Centro di Documentazione dell'Industria Tessile* risponde a tale esigenza e coniuga con efficacia sintesi comunicativa ed esaustività informativa, accettando il rischio di "invecchiare" velocemente a fronte di nuove acquisizioni.

La *Guida* distingue il patrimonio storico-documentario e bibliografico nei suoi elementi principali, ma si tratta, ovviamente, di una compartimentazione convenzionale e di uso pratico, dato che le sezioni (documentaria, iconografica, memoria del "far cultura" e bibliografica) sono sempre e comunque integrate l'una con l'altra. Dette sezioni sono ripartite secondo criteri altrettanto convenzionali che tengono conto della spontanea organizzazione dei contenuti, senza previi condizionamenti metodologici specifici. Ciascuna sezione è introdotta da un testo descrittivo generale. Le prime due sezioni sono precedute da un elenco alfabetico dei fondi in esse compresi. Di ogni fondo sono indicati consistenza, estremi cronologici, una breve descrizione del contenuto con la segnalazione degli elementi di maggior interesse, condizione archivistica, percorso di acquisizione e, ove presenti, notizie specifiche sull'utilizzo della documentazione.

La conformazione delle schede descrittive dei fondi si ritrova anche nella terza sezione, ma in questo caso gli elementi costitutivi sono proposti in ordine cronologico. Le schede delle due biblioteche hanno la stessa impostazione quali-quantitativa e sono seguite da una bibliografia generale riferita alle pubblicazioni del DocBi. La guida contiene anche una serie di box di approfondimento tematico riguardanti esperienze di vario tipo (eventi, percorsi di ricerca, pubblicazioni, attività di schedatura e di tutela ecc.) che il DocBi ha prodotto e condiviso nei suoi primi trent'anni di vita. [Marcello Vaudano]

Il numero doppio della rivista culturale «Il Calendario del Popolo» (ideato e curato da Simona Politi, fondatrice e project manager di archeologiaindustriale.net, per la parte monografica dedicata al patrimonio industriale riconvertito a luoghi della cultura) raccoglie esempi di buone pratiche di conservazione e valorizzazione del patrimonio industriale dismesso. Patrocinato da AIPAI, il numero si apre con l'intervento del presidente Giovanni Luigi Fontana che evidenzia la necessità di introdurre un approccio multidisciplinare al tema della conoscenza e della valorizzazione del patrimonio industriale e la «necessità di un lavoro scientifico più sistematico, metodico, per una protezione ragionata e selettiva, che rimane ancora da fare su scala nazionale. Ci sono monumenti, strutture uniche o assai rare per epoca storica, contenuti tecnici, valori formali e simbolici che vanno salvati, restaurati e trasmessi alle generazioni future nella loro integralità, e non solo negli involucri esterni. E c'è il rapporto con il loro intorno, con la rete degli altri elementi cui sono collegati, per cui pari attenzione va rivolta ai contesti, ai sistemi di riferimento. In altri casi, invece, ci si può limitare alla conservazione di alcune parti, per altri ancora si può adottare un criterio di trasformazione più radicale o di cancellazione, salvo che entrino in gioco altre ragioni di progettualità territoriale che ne suggeriscano o ne rendano proficuo il mantenimento (a esempio nella costruzione di itinerari, in ambiti economici, per l'omogeneità dei tessuti edificati o l'inserimento in contesti paesistici di pregio)».

Seguono l'editoriale del direttore Sandro Teti e l'articolo *La fabbrica abbandonata: luogo per la creatività* di Giovanna Rosso Del Brenna, docente di Archeologia Industriale all'Università Cattolica di Milano e all'Università degli Studi di Genova. Da sempre impegnata a indagare «i complessi rapporti che legano patrimonio industriale e progetto, con particolare attenzione alle arti contemporanee e agli artisti che hanno scelto il luogo industriale dismesso per operare, esporre, in qualche caso vivere», Del Brenna traccia una lungo percorso di riappropriazione degli elementi fisici del patrimonio industriale attraverso la creatività: dalle Anonyme Skulpturen di Bernd e Hilla Becher, passando per l'occupazione degli spazi industriali del East Iron District di New York, da Robert Rauschenberg a Jasper Johns, alla nuova sede milanese della Fondazione Prada all'interno della ex distilleria Società Italiana Spiriti a firma di Rem Koolhaas. Agli interventi introduttivi segue una serie di articoli che, ripercorrendo l'Italia da nord a sud, raccontano realtà ex industriali un tempo protagoniste della storia economica nazionale e oggi fucine di creatività e sapere: dalla cultura del fare a fare cultura. L'intervista di Simona Politi a Natalina Costa (Amministratore Delegato 24 ORE Cultura) approfondisce la sfida del Mudec - Museo delle Culture, inaugurato nel 2015 nell'ex Ansaldo di via Tortona a Milano.

Spostandosi nel Nord-est, Paolo Tomasella (Assessore alla Cultura e Istruzione del Comune di Montereale Valcellina), Piero Pinamonti (Università di Udine) e Serena Mizzan (direttore di Immaginario Scientifico) ricostruiscono l'esperienza condotta in Friuli Venezia Giulia da Immaginario Scientifico nell'ex centrale idroelettrica ENEL "Antonio Pitter" di Malnisio (Pordenone). Dal Friuli al Veneto, Gianluca D'Inca Levis (ideatore e curatore di Dolomiti Contemporanee) presenta il Progetto Borca: grazie alla collaborazione col Gruppo Minoter-Cualbo proprietario del sito, l'arte contemporanea ha dato nuova vita all'ex Villaggio ENI di Borca di Cadore, esperimento di architettura sociale voluto dall'imprenditore illuminato Enrico Mattei e progettato da Edoardo Gellner. Maria Haddad racconta, infine, di un centro per l'arte contemporanea attivo nell'ex centrale idroelettrica di Fies, in Trentino Alto Adige, grazie alla Cooperativa Il Gaviale che ha assunto la gestione l'immobile di proprietà della Hydro Dolomiti ENEL.

Spostandoci dal Nord-est al Nord-ovest, Alice Cutullè racconta la vicenda dell'ex Ceramica Ligure Vaccari e del Progetto Nova Cantieri Creativi a Ponzano Magra (La Spezia), in Liguria. Paolo Naldini (Direttore della Cittadellarte) e Elena Rosina (responsabile del Dipartimento Didattica), nel contributo *Gli "Uffizi" di Cittadellarte* raccontano l'esperienza condotta dall'artista Michelangelo Pistoletto nell'ex Lanificio Trombetta a Biella.

Piero Orlandi (Responsabile Servizio Beni Architettonici e Ambientali - IBC) e Laura Carlini (Direttore) ci introducono alla storia e al progetto culturale di una delle più importanti istituzioni pubbliche dedite all'arte contemporanea: il MAMBO - Museo d'Arte Moderna di Bologna, che ha sede nell'ex Forno del Pane.

Scendendo a sud, Rossella Monaco racconta l'esperienza del Museo archivio laboratorio per le arti contemporanee "Hermann Nitsch", a Napoli, inaugurato nel 2008 da Fondazione Morra negli spazi della Stazione Bellini, centralina elettrica datata al 1891. Antonio Frugis introduce la Fondazione Pino Pascali che opera nell'ex Mattatoio comunale di Polignano a Mare, in Puglia. Emilia Talamo, già direttrice del Museo della Centrale Montemartini, situato nel quartiere Ostiense a Roma, ripercorre la storia del recupero di una centrale elettrica come polo espositivo compreso nel sistema dei Musei Capitolini dove scultura classica e macchinari industriali si incontrano. Conclude la panoramica il contributo di Antonella di Lullo, curatrice del Outdoor Festival, che ha scelto come location per l'edizione 2015 la ex Caserma di Servizio alla Reale Fabbrica di Armi di via Guido Reni a Roma.

«Il Calendario del Popolo», n. 767, 2015

"Archeologia industriale. Luoghi per l'arte e la cultura"

numero monografico a cura di Simona Politi
Sandro Teti Editore, Roma 2015, euro 3,99
ISBN 9788888249926

Il numero doppio della rivista culturale «Il Calendario del Popolo» (ideato e curato da Simona Politi, fondatrice e project manager di archeologiaindustriale.net, per la parte monografica dedicata al patrimonio industriale riconvertito a luoghi della cultura) raccoglie esempi di buone pratiche di conservazione e valorizzazione del patrimonio industriale dismesso. Patrocinato da AIPAI, il numero si apre con l'intervento del presidente Giovanni Luigi Fontana che evidenzia la necessità di introdurre un approccio multidisciplinare al tema della conoscenza e della valorizzazione del patrimonio industriale e la «necessità di un lavoro scientifico più sistematico, metodico, per una protezione ragionata e selettiva, che rimane ancora da fare su scala nazionale. Ci sono monumenti, strutture uniche o assai rare per epoca storica, contenuti tecnici, valori formali e simbolici che vanno salvati, restaurati e trasmessi alle generazioni future nella loro integralità, e non solo negli involucri esterni. E c'è il rapporto con il loro intorno, con la rete degli altri elementi cui sono collegati, per cui pari attenzione va rivolta ai contesti, ai sistemi di riferimento. In altri casi, invece, ci si può limitare alla conservazione di alcune parti, per altri ancora si può adottare un criterio di trasformazione più radicale o di cancellazione, salvo che entrino in gioco altre ragioni di progettualità territoriale che ne suggeriscano o ne rendano proficuo il mantenimento (a esempio nella costruzione di itinerari, in ambiti economici, per l'omogeneità dei tessuti edificati o l'inserimento in contesti paesistici di pregio)».

Seguono l'editoriale del direttore Sandro Teti e l'articolo *La fabbrica abbandonata: luogo per la creatività* di Giovanna Rosso Del Brenna, docente di Archeologia Industriale all'Università Cattolica di Milano e all'Università degli Studi di Genova. Da sempre impegnata a indagare «i complessi rapporti che legano patrimonio industriale e progetto, con particolare attenzione alle arti contemporanee e agli artisti che hanno scelto il luogo industriale dismesso per operare, esporre, in qualche caso vivere», Del Brenna traccia una lungo percorso di riappropriazione degli elementi fisici del patrimonio industriale attraverso la creatività: dalle Anonyme Skulpturen di Bernd e Hilla Becher, passando per l'occupazione degli spazi industriali del East Iron District di New York, da Robert Rauschenberg a Jasper Johns, alla nuova sede milanese della Fondazione Prada all'interno della ex distilleria Società Italiana Spiriti a firma di Rem Koolhaas.

Agli interventi introduttivi segue una serie di articoli che, ripercorrendo l'Italia da nord a sud, raccontano realtà ex industriali un tempo protagoniste della storia economica nazionale e oggi fucine di creatività e sapere: dalla cultura del fare a fare cultura. L'intervista di Simona Politi a Natalina Costa (Amministratore Delegato 24 ORE Cultura) approfondisce la sfida del Mudec - Museo delle Culture, inaugurato nel 2015 nell'ex Ansaldo di via Tortona a Milano.

Spostandosi nel Nord-est, Paolo Tomasella (Assessore alla Cultura e Istruzione del Comune di Montereale Valcellina), Piero Pinamonti (Università di Udine) e Serena Mizzan (direttore di Immaginario Scientifico) ricostruiscono l'esperienza condotta in Friuli Venezia Giulia da Immaginario Scientifico nell'ex centrale idroelettrica ENEL "Antonio Pitter" di Malnisio (Pordenone). Dal Friuli al Veneto, Gianluca D'Inca Levis (ideatore e curatore di Dolomiti Contemporanee) presenta il Progetto Borca: grazie alla collaborazione col Gruppo Minoter-Cualbo proprietario del sito, l'arte contemporanea ha dato nuova vita all'ex Villaggio ENI di Borca di Cadore, esperimento di architettura sociale voluto dall'imprenditore illuminato Enrico Mattei e progettato da Edoardo Gellner. Maria Haddad racconta, infine, di un centro per l'arte contemporanea attivo nell'ex centrale idroelettrica di Fies, in Trentino Alto Adige, grazie alla Cooperativa Il Gaviale che ha assunto la gestione l'immobile di proprietà della Hydro Dolomiti ENEL.

Spostandoci dal Nord-est al Nord-ovest, Alice Cutullè racconta la vicenda dell'ex Ceramica Ligure Vaccari e del Progetto Nova Cantieri Creativi a Ponzano Magra (La Spezia), in Liguria. Paolo Naldini (Direttore della Cittadellarte) e Elena Rosina (responsabile del Dipartimento Didattica), nel contributo *Gli "Uffizi" di Cittadellarte* raccontano l'esperienza condotta dall'artista Michelangelo Pistoletto nell'ex Lanificio Trombetta a Biella.

Piero Orlandi (Responsabile Servizio Beni Architettonici e Ambientali - IBC) e Laura Carlini (Direttore) ci introducono alla storia e al progetto culturale di una delle più importanti istituzioni pubbliche dedite all'arte contemporanea: il MAMBO - Museo d'Arte Moderna di Bologna, che ha sede nell'ex Forno del Pane.

Scendendo a sud, Rossella Monaco racconta l'esperienza del Museo archivio laboratorio per le arti contemporanee "Hermann Nitsch", a Napoli, inaugurato nel 2008 da Fondazione Morra negli spazi della Stazione Bellini, centralina elettrica datata al 1891. Antonio Frugis introduce la Fondazione Pino Pascali che opera nell'ex Mattatoio comunale di Polignano a Mare, in Puglia. Emilia Talamo, già direttrice del Museo della Centrale Montemartini, situato nel quartiere Ostiense a Roma, ripercorre la storia del recupero di una centrale elettrica come polo espositivo compreso nel sistema dei Musei Capitolini dove scultura classica e macchinari industriali si incontrano. Conclude la panoramica il contributo di Antonella di Lullo, curatrice del Outdoor Festival, che ha scelto come location per l'edizione 2015 la ex Caserma di Servizio alla Reale Fabbrica di Armi di via Guido Reni a Roma.

Il numero doppio della rivista culturale «Il Calendario del Popolo» (ideato e curato da Simona Politi, fondatrice e project manager di archeologiaindustriale.net, per la parte monografica dedicata al patrimonio industriale riconvertito a luoghi della cultura) raccoglie esempi di buone pratiche di conservazione e valorizzazione del patrimonio industriale dismesso. Patrocinato da AIPAI, il numero si apre con l'intervento del presidente Giovanni Luigi Fontana che evidenzia la necessità di introdurre un approccio multidisciplinare al tema della conoscenza e della valorizzazione del patrimonio industriale e la «necessità di un lavoro scientifico più sistematico, metodico, per una protezione ragionata e selettiva, che rimane ancora da fare su scala nazionale. Ci sono monumenti, strutture uniche o assai rare per epoca storica, contenuti tecnici, valori formali e simbolici che vanno salvati, restaurati e trasmessi alle generazioni future nella loro integralità, e non solo negli involucri esterni. E c'è il rapporto con il loro intorno, con la rete degli altri elementi cui sono collegati, per cui pari attenzione va rivolta ai contesti, ai sistemi di riferimento. In altri casi, invece, ci si può limitare alla conservazione di alcune parti, per altri ancora si può adottare un criterio di trasformazione più radicale o di cancellazione, salvo che entrino in gioco altre ragioni di progettualità territoriale che ne suggeriscano o ne rendano proficuo il mantenimento (a esempio nella costruzione di itinerari, in ambiti economici, per l'omogeneità dei tessuti edificati o l'inserimento in contesti paesistici di pregio)».

Seguono l'editoriale del direttore Sandro Teti e l'articolo *La fabbrica abbandonata: luogo per la creatività* di Giovanna Rosso Del Brenna, docente di Archeologia Industriale all'Università Cattolica di Milano e all'Università degli Studi di Genova. Da sempre impegnata a indagare «i complessi rapporti che legano patrimonio industriale e progetto, con particolare attenzione alle arti contemporanee e agli artisti che hanno scelto il luogo industriale dismesso per operare, esporre, in qualche caso vivere», Del Brenna traccia una lungo percorso di riappropriazione degli elementi fisici del patrimonio industriale attraverso la creatività: dalle Anonyme Skulpturen di Bernd e Hilla Becher, passando per l'occupazione degli spazi industriali del East Iron District di New York, da Robert Rauschenberg a Jasper Johns, alla nuova sede milanese della Fondazione Prada all'interno della ex distilleria Società Italiana Spiriti a firma di Rem Koolhaas.

Agli interventi introduttivi segue una serie di articoli che, ripercorrendo l'Italia da nord a sud, raccontano realtà ex industriali un tempo protagoniste della storia economica nazionale e oggi fucine di creatività e sapere: dalla cultura del fare a fare cultura. L'intervista di Simona Politi a Natalina Costa (Amministratore Delegato 24 ORE Cultura) approfondisce la sfida del Mudec - Museo delle Culture, inaugurato nel 2015 nell'ex Ansaldo di via Tortona a Milano.

Spostandosi nel Nord-est, Paolo Tomasella (Assessore alla Cultura e Istruzione del Comune di Montereale Valcellina), Piero Pinamonti (Università di Udine) e Serena Mizzan (direttore di Immaginario Scientifico) ricostruiscono l'esperienza condotta in Friuli Venezia Giulia da Immaginario Scientifico nell'ex centrale idroelettrica ENEL "Antonio Pitter" di Malnisio (Pordenone). Dal Friuli al Veneto, Gianluca D'Inca Levis (ideatore e curatore di Dolomiti Contemporanee) presenta il Progetto Borca: grazie alla collaborazione col Gruppo Minoter-Cualbo proprietario del sito, l'arte contemporanea ha dato nuova vita all'ex Villaggio ENI di Borca di Cadore, esperimento di architettura sociale voluto dall'imprenditore illuminato Enrico Mattei e progettato da Edoardo Gellner. Maria Haddad racconta, infine, di un centro per l'arte contemporanea attivo nell'ex centrale idroelettrica di Fies, in Trentino Alto Adige, grazie alla Cooperativa Il Gaviale che ha assunto la gestione l'immobile di proprietà della Hydro Dolomiti ENEL.

Spostandoci dal Nord-est al Nord-ovest, Alice Cutullè racconta la vicenda dell'ex Ceramica Ligure Vaccari e del Progetto Nova Cantieri Creativi a Ponzano Magra (La Spezia), in Liguria. Paolo Naldini (Direttore della Cittadellarte) e Elena Rosina (responsabile del Dipartimento Didattica), nel contributo *Gli "Uffizi" di Cittadellarte* raccontano l'esperienza condotta dall'artista Michelangelo Pistoletto nell'ex Lanificio Trombetta a Biella.

Piero Orlandi (Responsabile Servizio Beni Architettonici e Ambientali - IBC) e Laura Carlini (Direttore) ci introducono alla storia e al progetto culturale di una delle più importanti istituzioni pubbliche dedite all'arte contemporanea: il MAMBO - Museo d'Arte Moderna di Bologna, che ha sede nell'ex Forno del Pane.

Le mani della tradizione. Un'intervista a Thomas Quintavalle

a cura di Rossella Monaco

Thomas Quintavalle è nato a Venezia nel 1974. Si è laureato in Giurisprudenza presso l'Università di Ferrara nel 2005. Nel 1995 un incidente stradale lo ha costretto sulla sedia a rotelle: oltre a rappresentare uno spartiacque nella sua vita, la sua nuova condizione ha influenzato il suo stile fotografico e la sua prospettiva. Ha cominciato ad interessarsi alla fotografia dopo i venti anni, ma ha iniziato a praticarla a partire dal 2010, quando, trasferitosi a Berlino, trascorreva ore in giro per la città con la macchina fotografica tra le mani. Attualmente vive tra l'Italia e la Germania e si divide tra la fotografia di strada e quella d'impresa.

Quintavalle è l'autore del progetto fotografico *Le Mani della Tradizione*, che lo ha portato a collaborare con il Centro per la cultura d'impresa di Milano, l'Unione imprese storiche italiane, la Florence Biennale, il Ministero dello sviluppo economico e la Fondazione Cuoa. In occasione della mostra fotografica tenutasi a Treviso presso la Fondazione Benetton, dal 13 al 21 settembre 2014, introdotta da Angelo Desole, ha ricevuto il patrocinio dell'AIPAI. Una selezione delle immagini del progetto sarà esposta dal 7 luglio al 29 settembre 2017 a Venezia, presso Palazzo Zenobio.

Per questo numero di «Patrimonio Industriale», la rubrica "Itinerario fotografico" è dedicata ad una selezione di scatti del progetto *Le mani della tradizione*, ideato e realizzato dal fotografo Thomas Quintavalle. Non interni o esterni di fabbriche, né macchine, né prodotti finiti, ma il lavoro che si svolge nelle più antiche aziende italiane, è questo il soggetto su cui Quintavalle ha puntato per ben seicento volte il suo obiettivo. Per rappresentare il lavoro, il fotografo veneziano ha immortalato chi quotidianamente lo sostanzia: ecco dunque una galleria di operai e artigiani, uomini e donne la cui sapienza è nelle mani, la cui concentrazione e determinazione è nei volti. I primi piani, essenziali nel taglio, nei dettagli e nella narrazione, sono allo stesso tempo saturi di gesti, carichi di forza e intensità, e rilevano tutta la sensibilità, la discrezione e il rispetto con cui Quintavalle ha condotto la sua macchina fotografica nell'ispezione delle fabbriche della tradizione produttiva italiana.

Per raccontare il progetto fotografico *Le mani della tradizione*, le sue finalità e il significato che riveste per l'autore, si è scelto di pubblicare un'intervista a Thomas Quintavalle, realizzata da chi scrive nel febbraio 2017.

Come e quando è nato il progetto fotografico Le mani della tradizione?

Dal 2010 il mio tempo è diviso tra l'Italia e Berlino. Abitare in un altro Paese ha aumentato il mio bisogno di Italia, una sensazione che prima ignoravo e che avrei voluto trasmettere attraverso le mie fotografie. Ho scoperto così che c'è un campo in cui le imprese italiane eccellono nelle classifiche mondiali, quello dell'anzianità di fondazione: famiglie che non hanno ceduto alle lusinghe del mercato e che sono ancora saldamente al comando delle aziende fondate dai loro avi. È quindi nata un'idea che mi ha portato in giro per l'Italia a realizzare un percorso fotografico che racconta le storie di alcune tra le più antiche aziende italiane e del mondo: un viaggio attraverso le immagini di chi è riuscito a realizzare un'idea vincente, fatta di valori e di persone che attraverso la loro caparbia e le loro visioni sono riuscite a trasformare un sogno in una magnifica realtà.

Qual è la sua finalità?

Con le mie fotografie ho cercato di catturare due universi apparentemente in antitesi: quello aristocratico del prodotto finale e quello democratico che dà spazio agli artigiani e agli operai, e che aiuta gli italiani a riconoscersi nella qualità, quel plusvalore che distingue le nostre produzioni in tutto il mondo. Il mio intento, attraverso il progetto *Le Mani della Tradizione*, è quello di generare conoscenza, quindi coscienza, e di conseguenza senso di responsabilità nei confronti del *made in Italy*.

Quante sono le imprese fotografate finora?

Sono venti aziende italiane più una tedesca.

Attualmente, di quanti scatti si compone il progetto?

Circa seicento scatti finali.

Quali sono le principali esposizioni in cui è stato accolto?

Il progetto è stato esposto presso la Fondazione Benetton di Treviso, il Lanificio Conte di Schio, il Municipio della città di Landshut in Baviera e la sede Eataly di Roma, mentre una

selezione di cinquantatré foto è esposta permanentemente presso il Ministero dello sviluppo economico.

Le mani della tradizione è un progetto in fieri: quando potrai considerarlo concluso?

Ancora non ho pensato ad una sua conclusione, bensì ad una sua evoluzione: sono tante le possibili "contaminazioni" anche con altre discipline artistiche e non.

Nel fotografare gli operai e i cicli produttivi di alcune delle più antiche imprese italiane, cosa ti ha colpito maggiormente?

Quello che maggiormente mi ha colpito è l'attaccamento di operai e artigiani alla propria professione, la consapevolezza di essere custodi di un saper fare antico. Sono persone e mani educate con tenacia e pazienza, senza fretta (che di solito non fa maturare), e dalle quali si evince una interiorizzazione delle azioni che sono alla base del vero saper fare italiano.

Ogni azienda storica possiede una sua specifica identità: nonostante ciò, hai potuto ravvisare qualche tratto che può essere considerato patrimonio comune della produzione italiana?

Senza dubbio la fierezza e l'orgoglio di essere attori privilegiati, i veri protagonisti di quel "saper fare" per cui l'Italia è famosa nel mondo.

Come sei stato accolto all'interno delle fabbriche, in particolare dagli operai?

Gli operai e gli artigiani che ho incontrato erano entusiasti di mostrarmi quello che facevano, erano felici di poter condividere il loro lavoro quotidiano.

Cosa pensi che ti rimarrà, in termini di esperienza umana e professionale, una volta chiuso questo progetto?

Ogni qual volta sono entrato e poi uscito da queste aziende mi sono sentito arricchito. Non saranno solo le immagini a rimanermi dentro, ma le tante testimonianze, i racconti dei proprietari e dei dipendenti: è nato un legame speciale con alcuni di loro, di cui sono molto orgoglioso.



Venezia. Cantiere Tramontin & Figli costruttori di gondole (foto Thomas Quintavalle, 2014)



Portegrandi (Venezia). Cantiere nautico Crosera (foto Thomas Quintavalle, 2013)



Carrara. Studi di Scultura Nicoli (foto Thomas Quintavalle, 2014)



Carrara. Studi di Scultura Nicoli (foto Thomas Quintavalle, 2014)



Agnone (Isernia). Pontificia Fonderia Marinelli (foto Thomas Quintavalle, 2013)



Agnone (Isernia). Pontificia Fonderia Marinelli (foto Thomas Quintavalle, 2013)



Strà (Venezia). Calzaturificio Voltan (foto Thomas Quintavalle, 2013)



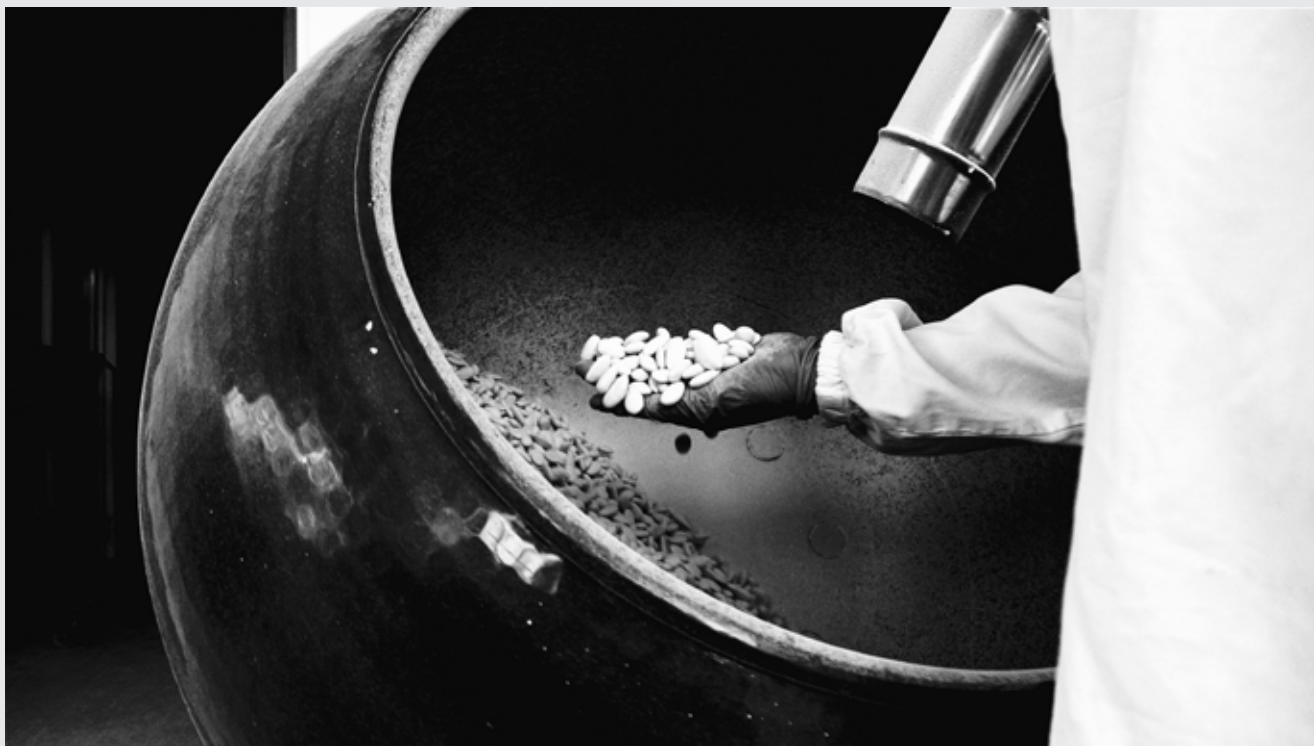
Strà (Venezia). Calzaturificio Voltan (foto Thomas Quintavalle, 2013)



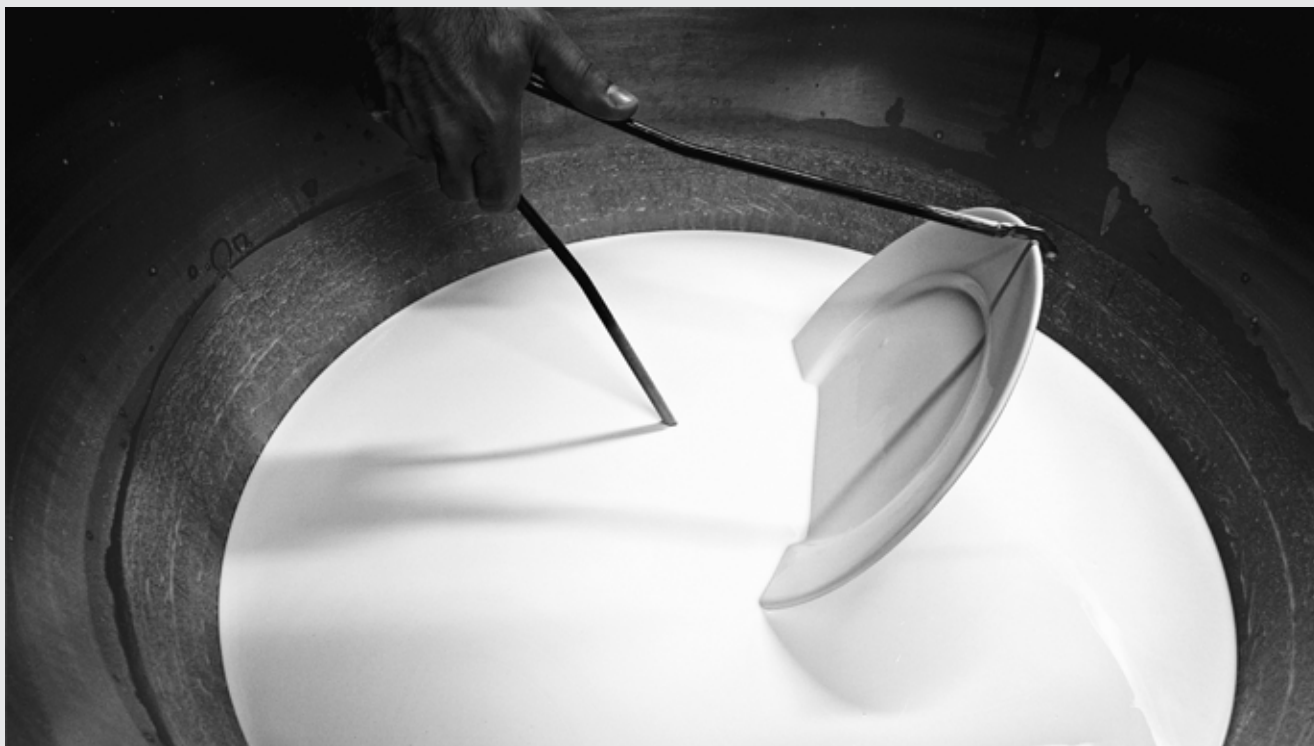
Follina (Treviso). Lanificio Paoletti (foto Thomas Quintavalle, 2015)



Gambettola (Forlì-Cesena). Bottega della Stamperia Pascucci (foto Thomas Quintavalle, 2014)



Andria. Confetteria Mucci (foto Thomas Quintavalle, 2014)



Deruta (Perugia). Ceramiche Grazia (foto Thomas Quintavalle, 2013)



Firenze. Manifattura orafa Torrini (foto Thomas Quintavalle, 2013)



Schio (Vicenza). Lanificio Conte (foto Thomas Quintavalle, 2014)



Pollone (Biella). Lanificio Fratelli Piacenza (foto Thomas Quintavalle, 2013)



Pollone (Biella). Lanificio Fratelli Piacenza (foto Thomas Quintavalle, 2013)



Pollone (Biella). Lanificio Fratelli Piacenza (foto Thomas Quintavalle, 2013)

AIPAI

Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale

www.patrimonioindustriale.it

L'Aipai - Associazione italiana per il patrimonio archeologico industriale, la sola operante in quest'ambito a livello nazionale, è stata fondata nel 1997 da un gruppo di specialisti del patrimonio industriale e da alcune tra le più importanti istituzioni del settore nel Paese.

L'Associazione conta oggi oltre 300 soci attivi nelle sezioni regionali presenti in tutto il Paese ed interagisce proficuamente con università, centri di ricerca, fondazioni, musei, organi centrali e periferici dello Stato (Ministeri, Soprintendenze, Regioni, Province, Comuni, Comunità Montane, Agenzie di promozione turistica e per lo sviluppo locale).

Fin dalla sua costituzione, Aipai ha promosso, coordinato e svolto attività di ricerca avvalendosi di diverse competenze disciplinari con l'obiettivo di analizzare il patrimonio archeologico industriale nelle sue molteplici connessioni con il sistema dei beni culturali ed ambientali e con la cultura del lavoro, in una prospettiva di lungo periodo.

Tra i fini di Aipai vi è la promozione di un più elevato livello di collaborazione operativa e scientifica tra enti pubblici e privati per la catalogazione, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio industriale, per la salvaguardia di archivi, macchine e altre testimonianze della civiltà industriale e del lavoro, per la formazione degli operatori e la promozione del turismo industriale.

A tale scopo Aipai ha stipulato convenzioni con Comuni, Province e Regioni ed ha partecipato a diversi progetti europei per studi, ricerche, censimenti e progetti di valorizzazione riguardanti i manufatti architettonici, l'ambiente, il paesaggio e le infrastrutture, le fonti documentarie e archivistiche, i macchinari e le attrezzature, i saperi produttivi e importanti aspetti della storia tecnica, sociale ed economica più direttamente collegati alle vicende del patrimonio industriale.

PER DIVENTARE SOCIO AIPAI

quote sociali

AIPAI – SOCIO ORDINARIO 50,00 euro
AIPAI – SOCIO ISTITUZIONE 200,00 euro
AIPAI – SOCIO GIOVANE 25,00 euro
AIPAI – SOCIO SOSTENITORE minimo 400,00 euro

modalità di pagamento

mediante bonifico
c/o Poste Italiane codice Iban IT56Y076011440000084877661
intestato a *Aipai, piazzale Antonio Bosco 3A - 05100 Terni*

mediante versamento

su conto corrente postale numero 84877661
intestato a *Aipai, piazzale Antonio Bosco 3A - 05100 Terni*

SEDE LEGALE

piazzale Antonio Bosco 3/A – 05100 Terni

SEDE OPERATIVA

c/o Dissgea - Dipartimento di scienze storiche,
geografiche e dell'antichità,
Università degli Studi di Padova
via del Vescovado, 30 - 35141 Padova
info@patrimonioindustriale.it

PRESIDENTE

Giovanni Luigi Fontana

VICEPRESIDENTI

Aldo Castellano
Roberto Parisi
Massimo Preite

SEGRETARIO

Erika Bossum

TESORIERE

Andrea Caracausi

CONSIGLIO DIRETTIVO

Massimo Bottini
Aldo Castellano
Enrico Chirigu
Augusto Ciuffetti
Renato Covino
Rossella Del Prete
Angelo Desole
Giovanni Luigi Fontana
Gabriella Maciocco
Franco Mancuso
Rossella Maspoli
Luca Mocarelli
Angelo Nesti
Grazia Pagnotta
Marco Parini
Roberto Parisi
Foscarina Porchia
Massimo Preite
Manuel Ramello
Cristiana Torti
Marco Venanzi

Completano il consiglio direttivo i rappresentanti eletti di organismi internazionali di settore, i coordinatori delle sezioni regionali e i past president AIPAI; sono invitati permanenti i referenti di delegazione

GIUNTA ESECUTIVA

Giovanni Luigi Fontana, *presidente*
Aldo Castellano, *vicepresidente*
Roberto Parisi, *vicepresidente*
Massimo Preite, *vicepresidente*
Renato Covino, *past president*
Erika Bossum, *segretario*
Andrea Caracausi, *tesoriere*

COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI DELL'AIPAI

Simone Bovolato, *sindaco revisore*
Giorgetta Bonfiglio Dosio, *sindaco revisore*
Alberto Susa, *sindaco revisore*
Carmela Viola, *sindaco supplente*
Francesco Vianello, *sindaco supplente*

COMMITTENZA INDUSTRIALE E ARCHITETTURA. ARCHIVI PER UNA STORIA DELLE

COMPANY TOWN Committenza industriale e architettura. Archivi per una storia delle company town a cura di *Antonello Alici, Giovanni Luigi Fontana e Carolina Lussana* | Archivi per una storia delle company town: un patrimonio documentale diffuso *Riccardo Domenichini e Stefano Capelli* | Osservazioni a margine del convegno della Fondazione Dalmine e in previsione della Conferenza internazionale ICOM 2016 *Giuliana Ricci* | Premesse, obiettivi, metodologie e risultati della ricerca “Gli archivi di architettura, design e grafica in Lombardia” (2011-2012) *Maria Manuela Leoni* | FIAT e la costruzione di Torino attraverso l’industria (1900-1965). Tre guerre per una company town *Michela Comba e Rita D’Attorre* | Legnano la “città-fabbrica” *Patrizia Dellavedova* | Il Quartiere di Panzano a Monfalcone. Villaggio operaio e ville per i dirigenti del Cantiere Navale Triestino (1908-1927) *Edino Valcovich* | Michelucci a Larderello. Il piano urbanistico e le architetture *Nadia Musumeci* | Chiaravalle e la Manifattura Tabacchi *Giovanni Bellucci* | Committenza e progetto nella concezione dei villaggi operai. Terni e il Villaggio Matteotti (1969-1975) *Franco Mancuso* | La città di fondazione di Carbonia. Storia, progetto, riqualificazione *Giorgio Peghin* | Arsia, il villaggio per i minatori della Società Anonima Carbonifera Arsa *Francesco Krecic* | Guidonia, una città nuova per i lavoratori civili e militari del Centro Studi ed Esperienze dell’Aeronautica *Edoardo Currà e Cesira Paolini*

DOCUMENTI E RICERCHE Il contesto storico-morfologico e la tipologia insediativa della piccola e media impresa nella Zona Industriale Nord di Padova. Strategie per conservazione, sviluppo e riqualificazione dell’area *Eugenio Contin e Daniela Scalabrin* | Il faro di Punta Riso. Una lampada per il Restauro, tra conoscenza e conservazione *Chiara Sasso* | Tomioka Silk Mill and its role in modernization of Japan *Pavel Sindlar*

INDUSTRIAL HERITAGE Industrial heritage of Silesian Voivodeship in Poland. Used and unused possibilities *Adam Hajduga*

ARCHIVI E MUSEI MaglioMuseo a Maglie. Una “storia” di famiglia tra tradizione e innovazione *Antonio Monte* | L’Amideria Chiozza a Perteole. Un patrimonio industriale tra i terreni agricoli della bassa friulana *Raffaele Antonio Caltabiano*

EVENTI, CONVEGNI E MOSTRE Patrimonio industriale ed identità europea, Bruxelles, 28 settembre 2016 *Massimo Preite*

ITINERARIO FOTOGRAFICO Le mani della tradizione. Un’intervista a Thomas Quintavalle *Rossella Monaco*

