



Politecnico di Torino

Corso di Laurea Magistrale
in Pianificazione Urbanistica e Territoriale
Orientamento: Pianificare la città e il territorio per la transizione ecologica
A.A. 2024 - 2025

Tesi di Laurea Magistrale
**RICONVERSIONE DI AREE INDUSTRIALI DISMESSE: UN
CONFRONTO BARI-TORINO TRA STORIA URBANA E SCELTE
PROGRAMMATICHE.
IL CASO DELLE EX MANIFATTURE TABACCHI E LA RIDEFINIZIONE
DEL COMPARTO URBANO DOPO LA DISMISSIONE**

Tutor
Prof.ssa Chiara Devoti

Co-Tutor
Ing. Giosuè Bronzino

Candidata
Linda Tironi

Sessione di laurea – Febbraio 2025

ABSTRACT

La tesi propone una lettura comparata dei processi di trasformazione che hanno interessato due ambiti urbani segnati dalla presenza delle ex Manifatture Tabacchi di Bari e di Torino, assumendo tali complessi come dispositivi produttivi capaci di strutturare nel lungo periodo assetti territoriali, insediativi e sociali. L'obiettivo è quello di indagare come la dismissione industriale non rappresenti un semplice momento di cesura, ma piuttosto una fase di riconfigurazione.

La premessa sull'industria del tabacco in Italia inquadra le manifatture come esito di un sistema produttivo statale fondato sul monopolio, sulla concentrazione delle lavorazioni e su un'organizzazione del lavoro fortemente regolamentata. Entro questa cornice, il passaggio alla fase post-produttiva si chiarisce attraverso il ruolo svolto, nei primi anni Duemila, dalla cartolarizzazione: operazione finanziaria finalizzata a trasformare rapidamente patrimonio immobiliare pubblico in liquidità, mediante la cessione di beni difficilmente commerciabili, con effetti di dismissione repentina.

Il caso di Bari viene analizzato in relazione al contesto territoriale pugliese e alle politiche di industrializzazione tra Otto e Novecento, evidenziando la Manifattura come polo capace di incidere sull'articolazione urbana del quartiere e, dopo la dismissione, come vuoto strategico per la ridefinizione programmatica del comparto. Il caso torinese è interpretato come struttura territoriale di lunga durata: la Manifattura del Regio Parco agisce come matrice insediativa del Borgo Regio Parco e come elemento ordinatore di relazioni tra fabbrica, infrastrutture e tessuto urbano, fino alla chiusura.

Il confronto consente di riconoscere analogie e divergenze nei percorsi di riconversione, valutando strumenti urbanistici e strategie di piano come tentativi di riappropriazione funzionale e simbolica di spazi caratterizzati da forti permanenze strutturali. La tesi adotta un approccio fondato sull'integrazione tra fonti storiche, cartografia, documentazione urbanistica e lettura morfologica. Le manifatture vengono restituite non come relitti di un passato industriale concluso, ma come elementi attivi della stratificazione urbana, capaci di orientare ancora oggi le scelte di pianificazione e le nuove vocazioni dei comparti urbani in cui si inseriscono.

Sommario

INTRODUZIONE	6
CAPITOLO 1: La Manifattura tabacchi di Bari: genesi e articolazione di un polo produttivo	8
1.1. Il contesto territoriale: vocazione agricola e strategie di industrializzazione in Puglia	8
1.2. La scelta di Bari e il dibattito urbanistico	12
1.3. La Manifattura in funzione: dal 1906 alla dismissione	21
CAPITOLO 2: La Manifattura Tabacchi di Torino: genesi e sviluppo di una cittadella produttiva nel tessuto urbano	26
2.1 Le origini e il contesto sabaudo: dalla dispersione produttiva all'accentramento nel Regio Parco	26
2.2 Fabbrica e morfologia urbana: la simbiosi tra l'opificio e il Borgo Regio Parco	30
2.3 La trasformazione del complesso: dal 1900 alla dismissione nel 1996	38
CAPITOLO 3: Bari e Torino a confronto: analogie e divergenze nei processi di rigenerazione urbana	46
3.1. Le matrici insediative: quadro normativo e scelte localizzative all'epoca della costruzione	46
3.2. Lo stato di fatto: riappropriazione funzionale e assetti attuali post-dismissione	58
3.3. Il futuro: strategie di piano, vincoli, progetti e nuove vocazioni urbane	93
CONCLUSIONI	114
BIBLIOGRAFIA	117

INTRODUZIONE

La tesi propone una lettura comparata dei processi di trasformazione che hanno interessato due ambiti urbani segnati dalla presenza delle ex Manifatture Tabacchi di Bari e di Torino, assumendo tali complessi come dispositivi produttivi capaci di strutturare nel lungo periodo assetti territoriali, insediativi e sociali. L'obiettivo è quello di indagare come la dismissione industriale non rappresenti un momento di cesura, ma piuttosto una fase di riconfigurazione di organismi urbani costruiti per stratificazioni successive.

La premessa storica sull'industria del tabacco in Italia consente di inquadrare le manifatture come esito di un sistema produttivo statale fondato sul monopolio, sulla concentrazione delle lavorazioni e su una organizzazione del lavoro fortemente regolamentata. Il passaggio alla fase post-produttiva si chiarisce attraverso il ruolo svolto, nei primi anni Duemila, dalla cartolarizzazione: operazione finanziaria finalizzata a trasformare rapidamente patrimonio immobiliare pubblico in liquidità, mediante la cessione di beni difficilmente commerciabili, con effetti di dismissione repentina. In questo quadro, le manifatture non vengono lette come edifici isolati, ma come nodi di una rete territoriale che integra produzione, infrastrutture, insediamenti residenziali e apparati amministrativi. Tale impostazione costituisce la chiave interpretativa per affrontare i due casi studio.

Il primo capitolo tratta il caso di Bari, la Manifattura Tabacchi si inserisce in un contesto territoriale caratterizzato da una forte vocazione agricola e da politiche di industrializzazione che, tra Otto e Novecento, mirano a ridefinire il ruolo urbano della città. La localizzazione dello stabilimento e il dibattito urbanistico che l'accompagna mettono in luce il rapporto tra strategie di sviluppo, assetti fondiari e forma urbana. L'analisi della fase produttiva, dalla costruzione alla dismissione, restituisce l'immagine di un complesso che agisce come polo generatore di trasformazioni insediative e sociali, incidendo profondamente sull'evoluzione del quartiere circostante.

Nel caso torinese, la Manifattura Tabacchi del Regio Parco viene interpretata come struttura territoriale di lunga durata, capace di organizzare un sistema articolato di relazioni tra fiume Dora, fabbrica e borgo. La lettura delle origini sabaude, dell'impianto spaziale e delle successive trasformazioni consente di riconoscere nella Manifattura una matrice insediativa, dalla quale prende forma il Borgo Regio Parco come esito urbano diretto della concentrazione produttiva. La fabbrica si configura così come cittadella produttiva e, al tempo stesso, generatore di un tessuto urbano.

Il terzo capitolo sviluppa il confronto diretto sulle dinamiche attuali e sugli scenari futuri. Attraverso l'analisi delle matrici insediative, dello stato di fatto, degli strumenti urbanistici vigenti e dei progetti per il futuro, si mettono in luce le analogie e le divergenze nel rapporto fabbrica-comparto urbano circostante e negli approcci strategici delle due città. Da un lato, il modello barese, che procede "per parti" attraverso una riappropriazione

frammentata ma progressiva (il Mercato, Porta Futuro, il progetto CNR); dall'altro, il modello torinese, che si scontra con la difficoltà di gestire l'unitarietà monumentale del complesso, cercando una nuova vocazione nel sistema universitario e archivistico.

In conclusione, la tesi non intende limitarsi a una cronaca urbanistica, ma aspira a offrire una riflessione critica sul metodo della rigenerazione urbana in Italia. Attraverso le lenti di Bari e Torino, si interroga il ruolo del progetto contemporaneo, ci si chiede se è possibile trasformare questi recinti chiusi in parti di città permeabili senza cancellarne la memoria e come possono le nuove funzioni "immateriali" dell'economia della conoscenza sostituire la "città del fare" senza generare esclusione sociale. Le risposte a queste domande delineano le sfide che le città post-industriali dovranno affrontare per trasformare i loro "ruderi" storici in risorse per il futuro

CAPITOLO 1: La Manifattura tabacchi di Bari: genesi e articolazione di un polo produttivo

1.1. Il contesto territoriale: vocazione agricola e strategie di industrializzazione in Puglia

La vocazione della Puglia, e in particolare della Terra d'Otranto, alla tabacchicoltura affonda le sue radici nel XVIII secolo. Già nel 1791, Giuseppe Maria Galanti individua nel tabacco un potenziale «grande oggetto di commercio»¹, pur notando la preferenza degli agricoltori locali per colture di più facile gestione come la vite e l'ulivo. Questa prospettiva è confermata nel 1811 da Oronzo Gabriele Costa, il quale sottolinea come la coltura costituisca un ramo commerciale rilevante, sebbene richieda «grandissima diligenza ed attenzione»², caratteristiche storicamente garantite dalla pazienza dei frati mendicanti.

Il tabacco crea reddito, impiega molta mano d'opera e stravolge i territori agrari incidendo anche sull'immagine paesaggistica delle campagne. Tra Settecento e Ottocento in tutta la regione, specialmente in terra d'Otranto si iniziano a coltivare varietà di tabacco dette "Cattaro" e "Brasile". Il fulcro produttivo di questa prima fase è la Manifattura di Lecce, istituita nel 1752 nell'ex-convento dei Domenicani e ripristinata nel 1810 con il ritorno della privativa³ nel Regno delle due Sicilie⁴. In questo periodo, la produzione è quasi esclusivamente orientata alle polveri da fiuto, ottenute attraverso processi manuali.

Nel resto della penisola ogni Stato ha la sua manifattura e al momento dell'Unità d'Italia, il nuovo Regno eredita un settore frammentato e gestito secondo modalità eterogenee nonostante un po' ovunque il tabacco si coltivi e manipoli con pressoché le stesse tecniche. L'industria del tabacco italiana nel 1861 si presenta come una realtà obsoleta: troppi stabilimenti, eccesso di manodopera, scarsa meccanizzazione e costi di gestione elevati. Il 13 luglio 1862 viene approvata la legge n. 710 istitutiva del monopolio statale sui tabacchi proposta da Quintino Sella; all'epoca erano attive 15 manifatture⁵.

Di fronte alle disastrose condizioni della finanza pubblica, si accende un dibattito tra chi sostiene la gestione statale e chi quella privata. La necessità di fare cassa spinge il governo, nel 1868, ad affidare il monopolio ai privati tramite la «Regia Cointeressata dei Tabacchi», una società a capitale misto guidata da grandi banche.

¹ GIUSEPPE MARIA GALANTI, ENZO PANAREO (A CURA DI), *Relazioni sulla Puglia del '700*, Capone, Cavallino di Lecce 1984, pp. 52 sg.

² VINCENZO RICCHIONI, *La statistica del reame di Napoli del 1811. Relazioni sulle Puglie*, Ed. Vecchi, Trani 1942, p. 228.

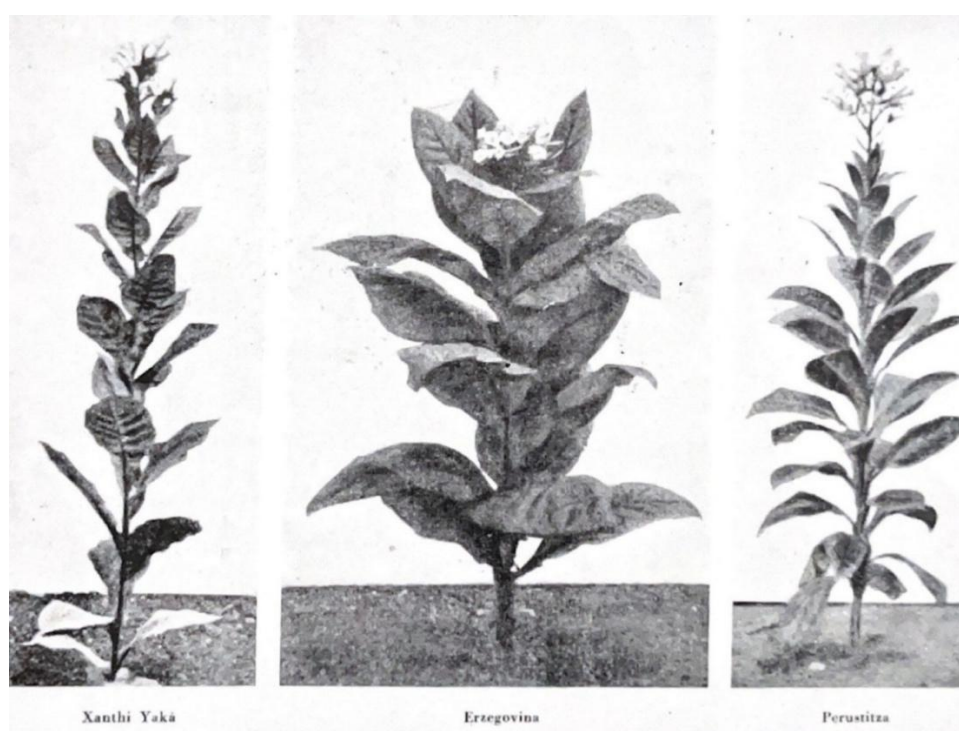
³ Monopolio legale riservato allo stato o a un ente pubblico o a un loro concessionario, oppure accordato a privati, nel caso specifico della privativa del tabacco si intende il monopolio legale di produzione, importazione e vendita che lo stato si riserva al fine di riscuotere inglobata nel prezzo, un'imposta indiretta sul consumo.

⁴ GIUSEPPE ROSATI, *Il diritto pubblico del Regno delle due Sicilie considerato ne' suoi principali, e più interessanti oggetti*, Napoli 1820, pp. 137 sg.

⁵ LUCA GARBINI, *L'industria del tabacco in Italia*, in PATRIZIA CHIERICI, RENATO COVINO, FRANCESCO PERNICE (a cura di), *Le fabbriche del tabacco in Italia*, Celid, Torino 2012, p. 20.

L'esperienza della Regia (1869-1883), non porta la modernizzazione sperata. Sebbene vengano introdotte alcune macchine e migliorati gli edifici, non si interviene sui processi produttivi né sull'organizzazione del lavoro, e il numero delle manifatture addirittura cresce. Alla scadenza della convenzione, lo Stato decide di non rinnovare l'appalto, tornando alla gestione diretta.

Quindi, verso la fine del XIX secolo, il settore è in una fase critica. Il mercato delle polveri da fiuto è ormai saturo, mentre cresce inarrestabile la domanda di sigarette. Questo mutamento nei consumi impone una drastica riconversione colturale in Puglia. Mentre le varietà indigene richiedono ingenti irrigazioni, limitando la loro diffusione alle aree con falde superficiali, i nuovi tabacchi orientali o "levantini" (Erzegovina, Xanthi Yaka, Perustitza) si dimostrano capaci di vegetare con limitato apporto idrico, permettendo l'estensione delle colture anche in zone precedentemente escluse.



1. Tabacchi Levantini del Salento: Xanthi Yaka, Erzegovina, Perustitza. Da RENATO CERVINI, MAURO SCIONTI, *La Manifattura Tabacchi di Bari*, Mario Adda Editore, Bari 2002, p. 3.

Il 1898 segna l'anno della svolta: l'autorizzazione alla coltivazione nel Salento di 23,4 milioni di piante di tabacchi orientali trasforma l'assetto produttivo⁶. La coltivazione di queste varietà, caratterizzate da foglie piccole, sposta l'attenzione dalla quantità alla qualità, richiedendo un massiccio incremento di manodopera per le fasi di raccolta e cura. Ciò comporta l'ingresso massiccio delle donne nel ciclo produttivo: alle poche decine di addetti della vecchia Manifattura di Lecce si affiancano centinaia di "tabacchine" destinate

⁶ RENATO CERVINI, MAURO SCIONTI, *La Manifattura Tabacchi di Bari*, Mario Adda Editore, Bari 2002, p. 8.

alla pre-lavorazione. L'espansione della tabacchicoltura è accelerata da una riforma amministrativa cruciale: il passaggio dalla cosiddetta "Concessione per Manifesto" alla "Concessione Speciale". Il vecchio sistema annuale legava direttamente il coltivatore al Monopolio; la Concessione Speciale, promossa nel 1906, introduce invece la figura dell'intermediario concessionario. Questi nuovi imprenditori, garantendo lavorazioni che consegnano all'industria un prodotto finito, diventano il perno di un'industria di trasformazione diffusa sul territorio, finanziata anche con contributi statali.

L'impatto economico è dirompente. Nel triennio 1936-39, la Puglia copre il 47% delle superfici coltivate a tabacco in Italia⁷. Il tabacco garantisce un reddito per ettaro superiore a quello del grano e della vite, coinvolgendo, agli inizi degli anni Venti, circa la metà della forza lavoro agricola del Salento. L'aumento esponenziale della produzione rende obsolete le antiche strutture manifatturiere, incapaci di gestire i nuovi volumi e le diverse esigenze di lavorazione. La risposta immediata è la proliferazione di magazzini e "locali di cura" privati nei centri salentini, sovvenzionati dal governo.

Tuttavia, a livello di pianificazione industriale strategica, la localizzazione delle grandi manifatture statali segue logiche diverse dalla semplice vicinanza ai campi. Per la lavorazione finale del prodotto, si privilegiano aree dotate di infrastrutture logistiche avanzate (porti, ferrovie) e di un bacino di manodopera urbana già formata. È in quest'ottica che si colloca la scelta di costruire la nuova manifattura a Bari agli inizi del Novecento, mentre nel Salento gli investimenti statali si concentrano inizialmente su *magazzini di concentramento* (Lucignano, Taranto) e solo successivamente, negli anni Trenta, su moderni complessi produttivi a Lecce.

Verso la fine del XIX secolo, il sistema di produzione dei tabacchi in Italia necessita di una profonda revisione strategica e strutturale. Fino a quel momento, la maggior parte delle manifatture attive nel Regno erano state ricavate adattando le strutture di antichi conventi e monasteri soppressi. Tuttavia, l'aumento dei consumi e la crescente domanda di sigarette, denominate all'epoca "spagnolette", rendono queste strutture obsolete e insufficienti.

La svolta si ha nel 1898 grazie all'intuizione del ministro delle finanze Ascanio Branca. Branca comprende che ampliare le sedi esistenti non è la soluzione ideale, poiché la concentrazione di un numero eccessivo di operai in un unico distretto territoriale pone problemi di ordine pubblico, oltre a limitare le condizioni di igiene e sorveglianza degli impianti. La nuova strategia governativa punta quindi su una migliore distribuzione delle fabbriche sul territorio nazionale, favorendo l'apertura di nuovi stabilimenti nel Mezzogiorno per riequilibrare una situazione che vede prevalere le sedi del Nord. Roberto Sandri, direttore generale delle Privative, sottolineava nel 1907 come la penuria di locali fosse diventata un problema grave che richiedeva soluzioni rapide, citando proprio Bari come sede prescelta per una nuova manifattura necessaria a garantire l'equilibrio tra produzione e consumo regionale.

⁷ *Ibidem*, pp. 11 sgg.

1934 - PRODUZIONE DELLA TABAC- CHICOLTURA IN ITALIA

ORDINE PROGRESSIVO PER QUANTITA' DI PRODOTTO



2. Produzione della tabacchicoltura in Italia, 1934. Da R. CERVINI, M. SCIONTI, *La Manifattura* cit., 2002, p. 6.

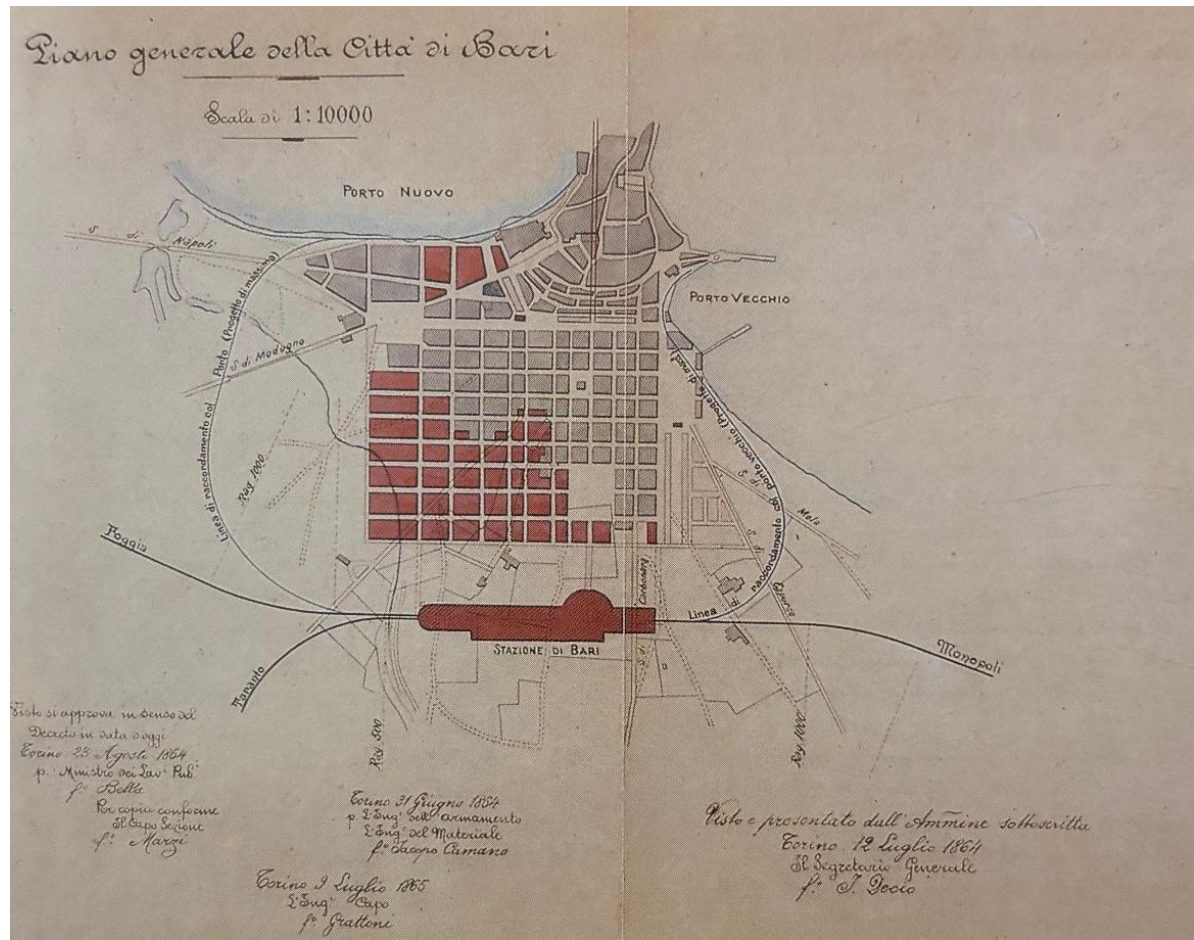
1.2. La scelta di Bari e il dibattito urbanistico

La scelta di Bari non è casuale, ma si inserisce in un contesto di grave crisi economica locale che spinge la classe dirigente a invocare l'intervento dello Stato. Sebbene dopo l'Unità d'Italia la provincia avesse mostrato un certo dinamismo commerciale, la situazione precipita verso la fine degli anni Ottanta dell'Ottocento. La guerra doganale con la Francia, esplosa nel 1887 a seguito di politiche protezionistiche, causa il crollo delle esportazioni di prodotti chiave come vino, olio e mandorle. Questa crisi colpisce duramente non solo i produttori agricoli, ma anche il sistema bancario e l'intermediazione commerciale, portando al fallimento di istituti di credito locali⁸.

Di fronte alla chiusura dei mercati esteri, gli amministratori pugliesi chiedono aiuto al governo centrale anche per ottenere la realizzazione di grandi opere pubbliche, tra cui l'ampliamento della rete ferroviaria, l'ammodernamento del porto e l'Acquedotto Pugliese. In questo scenario, la costruzione della Manifattura Tabacchi assume un valore fortemente simbolico e politico. Essa rappresenta un "intervento puntuale" di grande rilievo: è la prima manifattura costruita *ex-novo* nel Novecento dall'Amministrazione finanziaria e viene concepita come una "fabbrica modello" per l'innovazione tecnologica. Per la borghesia locale, la fabbrica diviene il manifesto di una possibile ripresa, capace di tenere insieme produzione agricola e attività manifatturiera. Fondamentale è l'opera di mediazione politica svolta da Nicola Balenzano, sottosegretario alle finanze e poi ministro dei lavori pubblici, e dal sindaco Vito Nicola Di Tullio, che si reca personalmente a Roma per patrocinare la causa.

L'inserimento di un'opera di tale portata impone una riflessione sull'assetto urbanistico di Bari, una città che a fine secolo manca ancora di un piano regolatore aggiornato: all'epoca vige il piano redatto dall'Ing. Pietro Trotti entrato in vigore nel 1868. Il dibattito si concentra sulle direttrici di espansione della città, stretta ancora nel quadrilatero murattiano delimitato a sud dalla ferrovia, a ovest dall'attuale via Manzoni e a est da Corso Cavour.

⁸ RENATO CERVINI, MAURO SCIONTI, *La Manifattura Tabacchi di Bari*, Mario Adda Editore, Bari 2002, pp.19 sgg.



3. *Piano generale della Città di Bari*, 1864. Copia del 1898 di un disegno del 1864. Da ENRICO GUIDONI, *L'ideale della perfezione urbana*: *Borgo e Città Vecchia nei Piani Regolatori*, in ENRICO GUIDONI, *Bari moderna 1790-1990*, Mondadori, Milano 1990, p. 8. Si noti l'ipotesi di sistemazione dello scalo ferroviario.

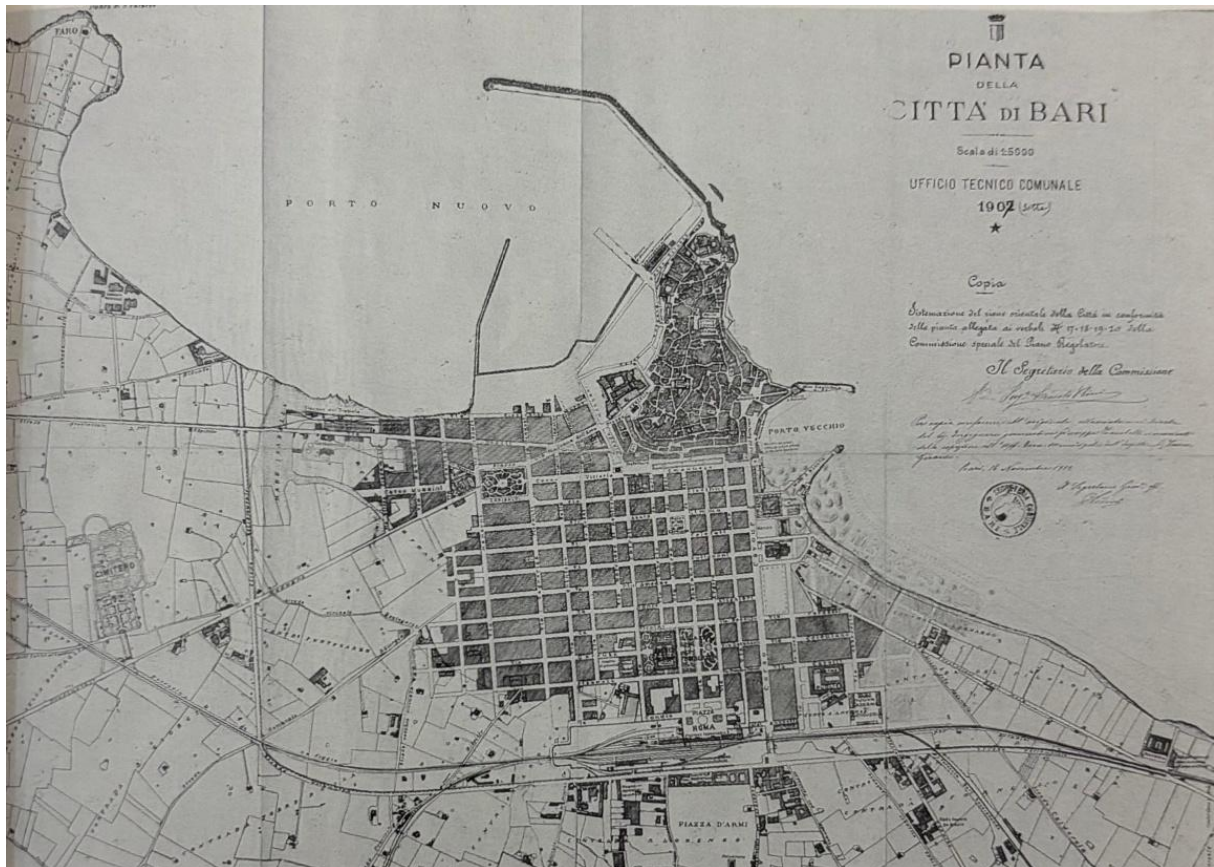


4. PIETRO TROTTI ingegnere, *Pianta d'ingrandimento della città di Bari*, 1868 (aggiornamento del 1890 che evidenzia lo stato di attuazione del piano). Da E. GUIDONI, *L'ideale della perfezione urbana*: Borgo e Città Vecchia nei Piani Regolatori cit., p. 8.

Il quadrante occidentale, sebbene caratterizzato da terreni paludosi, umidi e attraversati dal torrente Picone, viene individuato come l'area destinata ai futuri quartieri operai ed economici, in virtù del basso costo dei suoli. L'amministrazione comunale vede nella localizzazione della Manifattura in questa zona (il futuro quartiere Libertà) un'opportunità per favorire il decentramento della vecchia Bari e creare un "rione operaio" che funga da attrattore residenziale. La creazione del "rione operaio" sembra essere anche una soluzione per il trasferimento degli abitanti della città vecchia. In quanto nella città vecchia erano previsti forti diradamenti per favorire le costruzioni di isolati come quelli sorti nel Borgo Murattiano⁹, soluzione che, sulla carta, avrebbe dovuto

⁹ Per Borgo Murattiano si intende quella parte di città sorta *extra moenia*. Si inizia a parlare dell'ampliamento della città e della fondazione di un «nuovo borgo» sul finire del Settecento, quando Napoli capitale del regno avvia il suo lento declino e con il nuovo assetto amministrativo iniziano a svilupparsi i capoluoghi provinciali, tra cui Bari. La spinta verso il superamento dei limiti fisici della città murata non rispondeva solo a esigenze demografiche, ma rappresentava l'aspirazione di un ceto borghese emergente che vedeva nella trasformazione urbana la concretizzazione del proprio status. L'atto formale che avviò questo processo fu l'istanza presentata nel 1789 a re Ferdinando IV dai sindaci Michelangelo Signorile e Carlo Tanzi, volta a ottenere l'autorizzazione per la creazione di un borgo esterno alle mura. La definizione della forma e della posizione del nuovo insediamento fu oggetto di un acceso dibattito tecnico, documentato dalla relazione redatta nel giugno 1790 dagli ingegneri Francesco Viti e Palenzia. In particolare, il dibattito riguardava il modo in cui il nuovo organismo si sarebbe agganciato alla città preesistente. Tra le opzioni la soluzione prescelta e realizzata fu quella di localizzare il Borgo nell'area intermedia a ridosso del nucleo

risolvere i problemi di discontinuità tra città vecchia e Borgo, e avrebbero comportato una forte diminuzione di densità abitativa con l'obbligato esodo dalla città vecchia. Si tratta di una scelta che conferma la tendenza a destinare la parte occidentale, considerata la meno salubre, ai ceti popolari, nella speranza che la costruzione della fabbrica porti con sé le necessarie bonifiche.



5. Ufficio Tecnico Comunale di Bari, *Pianta della Città di Bari*, 1907[1905]. Da MAURO SCIONTI, *Sviluppo urbanistico tra Ottocento e Novecento*, in ENRICO GUIDONI, *Bari moderna 1790-1990*, Mondadori, Milano 1990, p. 51. La pianta datata 1905 riporta una correzione a penna che trasforma il 5 in 7. La pianta riporta uno schema di sistemazione ipotizzato per il quartiere orientale, mentre il quartiere occidentale appare ancora privo di un ordine ben definito. Nel quartiere dove sorgerà la manifattura persistono appezzamenti agricoli.

storico, tra gli allineamenti di Porta Castello e della Porta a Mare. La scelta di questa opzione determinò il carattere del nuovo organismo urbano: non un'espansione organicamente integrata, ma uno schema additivo, "accostato alle mura che appiattì lo sviluppo della città ottocentesca su una griglia elementare e uniforme. Sebbene il piano fosse stato approvato già nel 1790, la sua attuazione fu bloccata per oltre un ventennio dai nobili, proprietaria dei suoli extraurbani. Lo stallo fu superato solo durante il decennio francese, grazie all'intervento dell'Intendente Luca di Canzano e al supporto di Gioacchino Murat, all'ora Re di Napoli. Nel 1812 l'architetto Giuseppe Gimma fu incaricato di ridisegnare la pianta del Borgo e il 25 aprile 1813 Murat decretò ufficialmente la fondazione del nuovo quartiere, posandone la prima pietra. Da qui il nome attribuito al Borgo e all'attuale quartiere. MARCELLO PETRIGNANI, FRANCO PORSIA, *Bari*, collana *Le città nella storia d'Italia*, Laterza, Roma-Bari 1982, pp. 94 e sgg.

La scelta del sito specifico per l'edificio è oggetto di trattative tecniche tra il Comune e la Direzione delle Privative. Viene scartata l'ipotesi iniziale di costruire nella zona di Marisabella¹⁰, poiché la vicinanza al mare e l'umidità salmastra avrebbero danneggiato la lavorazione e la conservazione del tabacco. Viene ugualmente respinta un'area vicino al gasometro perché attraversata da una strada che avrebbe diviso l'impianto in due lotti, compromettendo la sicurezza degli operai.

Si opta infine per un'area adiacente a "ponte Garzo", situata tra i prolungamenti delle vie Nicolai e Crisanzio. La convenzione definitiva viene firmata il 1° giugno 1904 (lo schema definitivo era del 23 maggio). L'accordo prevedeva la cessione gratuita allo Stato di un'area rettangolare di circa 31.800 metri quadrati¹¹.

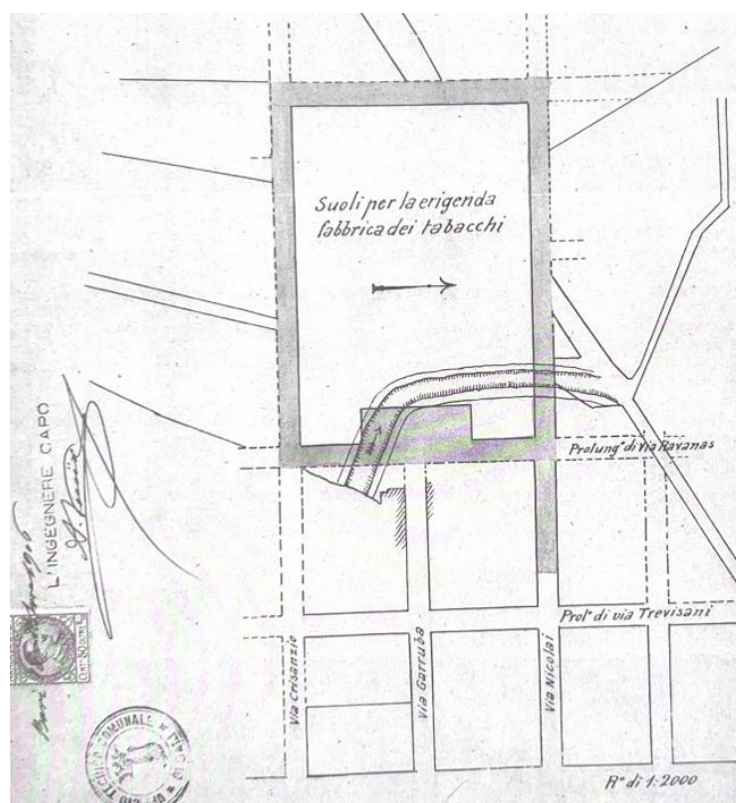
L'ubicazione non è priva di una logica urbanistica monumentale: la Manifattura viene collocata in asse con il Palazzo degli Studi (l'Ateneo), collegata visivamente a questo tramite via Garruba, ponendosi idealmente "al centro di un nuovo quartiere" ma connessa al cuore della città, la Manifattura sarebbe quindi dovuta diventare il simbolo del nascente quartiere Libertà.

Il Comune si assume oneri gravosi: la sistemazione delle strade circostanti (tra cui il prolungamento di via Ravanas), la realizzazione della fognatura, l'illuminazione e il collegamento ferroviario con la stazione. Lo Stato, da parte sua, si impegna a realizzare l'opera stanziando un finanziamento di 800.000 lire distribuito su più esercizi finanziari, sancito dalla legge del 9 luglio 1905¹².

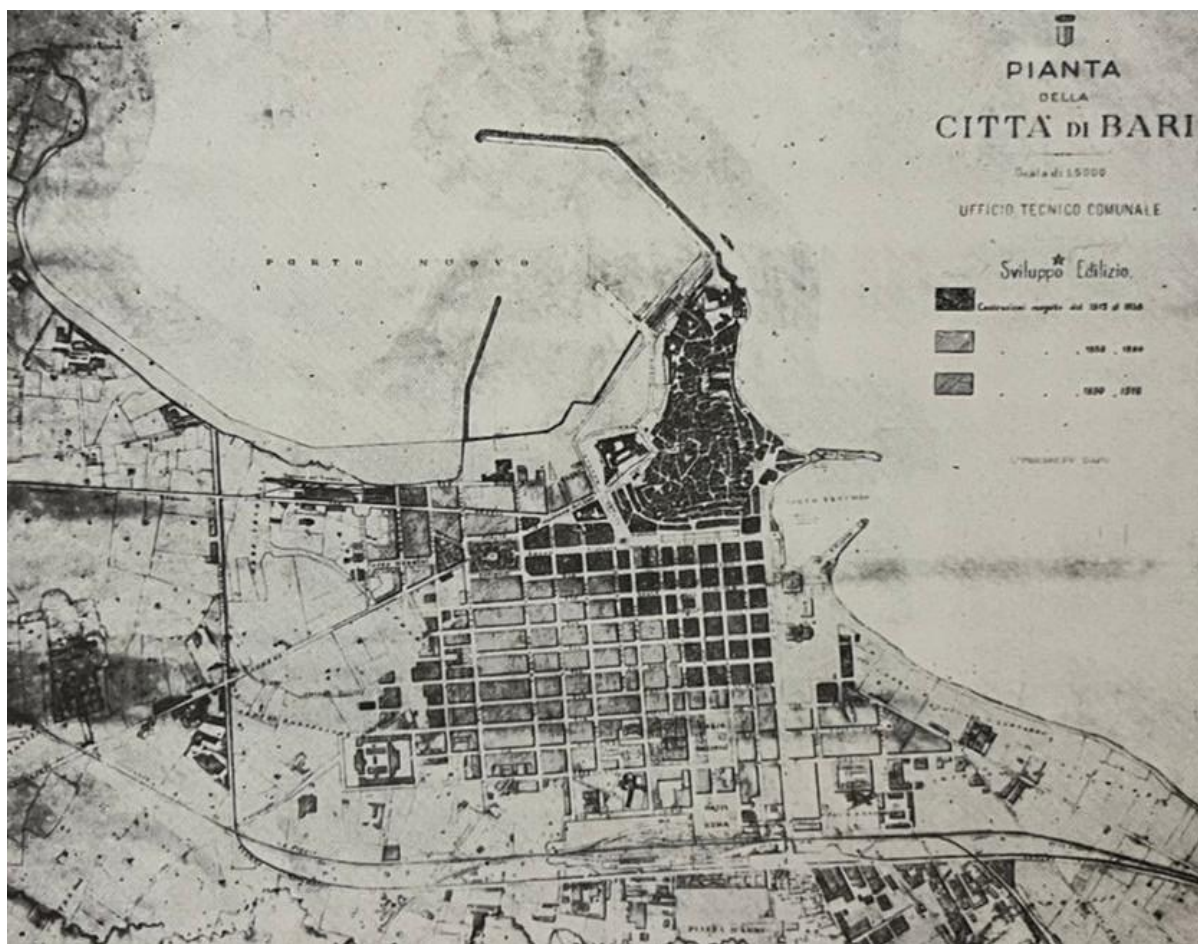
¹⁰ Per Marisabella si intende la zona costiera che va dal Largo Colonnello Trizio a via Brigata Regina, situata a nord-ovest della città.

¹¹ R. CERVINI, M. SCIONTI, *La Manifattura Tabacchi di Bari* cit. pp. 28 sgg.

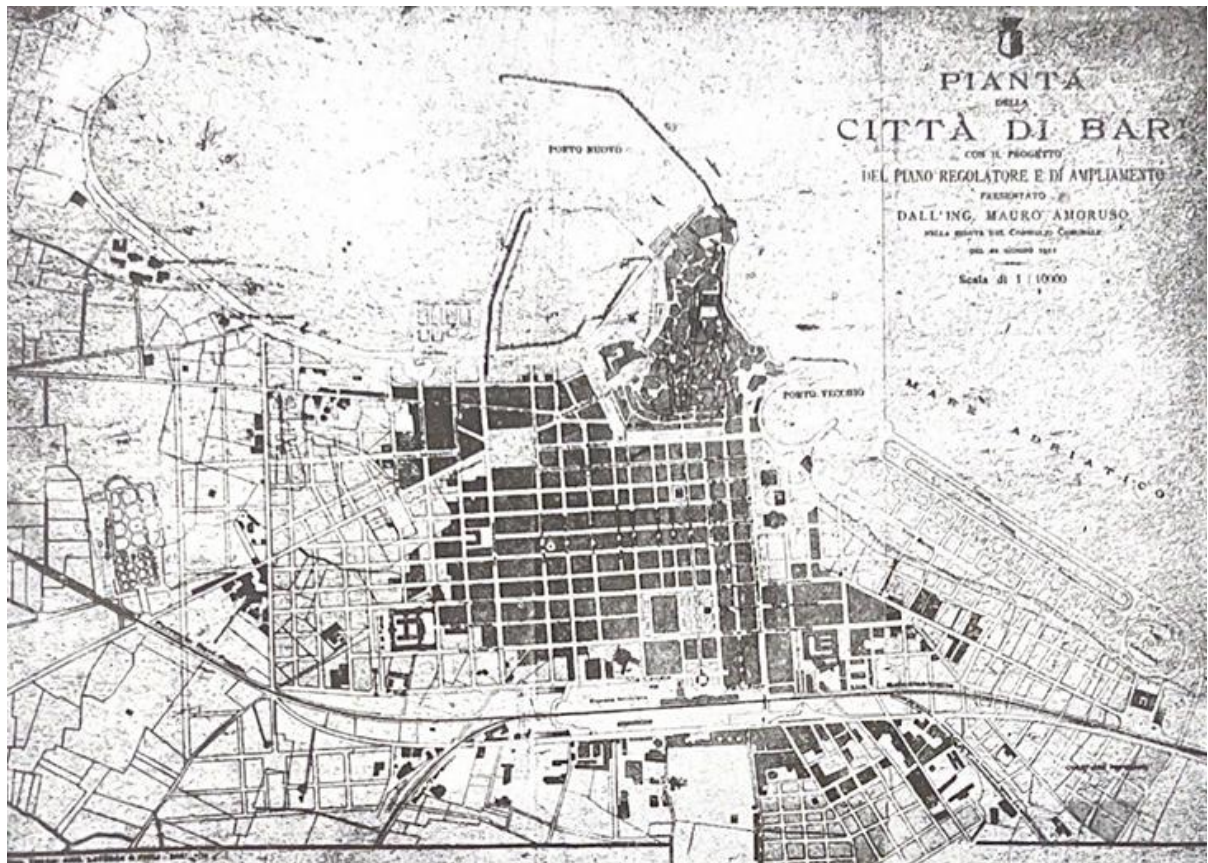
¹² *Ibidem*, p. 30.



6. Ufficio Tecnico Comunale, Bari, Suoli per la erigenda fabbrica dei tabacchi, 1906. Da R. CERVINI, M. SCIONTI, *La Manifattura Tabacchi di Bari* cit. p. 27.



7. Ufficio Tecnico Comunale di Bari, *Pianta della città di Bari*, 1910. In questo studio che precede il piano dell'Ing. Mario Amoruso del 1911 è possibile osservare il primo impianto della Manifattura. Da R. CERVINI, M. SCIONTI, *La Manifattura Tabacchi di Bari* cit. p. 22.



8. MAURO AMORUSO ingegnere, *Pianta della città di Bari con il progetto del piano regolatore e di ampliamento*, 1911. È possibile vedere la Manifattura e il progetto del quartiere Libertà. Da R. CERVINI, M. SCIONTI, *La Manifattura Tabacchi di Bari* cit. p. 23.



9. ARRIGO VECCIA ingegnere, *Pianta della città di Bari con l'indicazione del piano regolatore e di ampliamento*, 1913. Qui è evidente la deviazione del passante ferroviario in collegamento diretto con la manifattura. Da E. GUIDONI, *L'ideale della perfezione urbana*: *Borgo e Città Vecchia nei Piani Regolatori* cit., p. 10.

1.3. La Manifattura in funzione: dal 1906 alla dismissione

L'avvio dei lavori per la costruzione della Manifattura Tabacchi di Bari è segnato da complessità logistiche e sociali. Già nel novembre del 1908, a lavori appena iniziati, si registrano sospensioni che coinvolgono circa 80 operai a causa della mancanza di materiali da costruzione. Questo periodo iniziale è caratterizzato da forti tensioni sindacali riguardanti la definizione dell'orario di lavoro. Il sindacato interviene per mediare, mantenendo temporaneamente l'orario stagionale e fissando le ore lavorative a nove giornaliere, escludendo la pausa pranzo. Le condizioni di sicurezza del cantiere destano preoccupazione, come testimoniato dall'incidente occorso nell'agosto 1909 al tredicenne Pietro Luisi, caduto da un'impalcatura, evento che porta al deferimento all'autorità giudiziaria della cooperativa braccianti¹³.

Parallelamente alla costruzione fisica, si procede all'organizzazione della "macchina umana". Figura chiave di questa fase è l'ispettore Giovanni Cremaschi, inviato a Bari nell'aprile 1909 per organizzare il lavoro nella sede provvisoria. Non essendo un ingegnere, Cremaschi si dedica per due anni a istruire le maestranze al "rispetto assoluto delle regole e delle gerarchie". Il 17 maggio 1909 viene inaugurato il registro degli ordini di servizio, uno strumento di controllo capillare su ogni aspetto della vita in fabbrica.



10. Regia Manifattura dei Tabacchi di Bari, 1912. Da VITO ANTONIO MELCHIORRE, *Bari*, Mario Adda Editore, Bari 1987, p. 223.

Il trasferimento definitivo nella nuova sede avviene nel 1913. Tuttavia, il clima sociale è incandescente. Dopo le avvisaglie del 1911, nell'aprile del 1914 esplode uno sciopero che coinvolge tutte le manifatture del regno. A Bari, la protesta vede una forte partecipazione e la solidarietà dei muratori, richiedendo il presidio della polizia all'esterno e di un

¹³ RENATO CERVINI, MAURO SCIONTI, *La Manifattura Tabacchi di Bari*, Mario Adda Editore, Bari 2002, p. 77.

contingente di fanteria all'interno del recinto. Le rivendicazioni spaziano dalla previdenza e l'igiene — considerate ammissibili — a richieste più radicali come l'aumento salariale del 25% e la riduzione dell'orario a 7 ore, ritenute inammissibili dal governo. Figure politiche di rilievo come Giuseppe Di Vittorio portano il loro sostegno ai comizi, evidenziando la rilevanza politica della vertenza. Nonostante la crisi economica che colpisce Bari nel 1914, con una drastica riduzione dell'occupazione negli altri settori industriali ed edili, la Manifattura rappresenta un'isola di stabilità, mantenendo impiegati 919 operai mentre altrove le fabbriche chiudono o riducono gli orari¹⁴.

Con l'avvento della Prima Guerra Mondiale e l'aumento della domanda, la produzione subisce un'accelerazione. Si assiste a una crescita esponenziale della produzione di sigarette a discapito dei tabacchi da fiuto. Questo comporta un cambiamento nella manodopera, con un sempre maggiore impiego di personale femminile e una difficoltà nel reperimento di quello maschile. L'urgenza produttiva spinge verso l'innovazione tecnologica e il risparmio energetico. Tra il 1917 e il 1919 viene costruita una centrale termoelettrica interna e installate nuove caldaie in una "casamatta" nel cortile secondario. Questa scelta, oltre a garantire un risparmio di combustibile, rispondeva a esigenze di sicurezza contro incendi ed esplosioni, un pericolo concreto manifestatosi nel marzo 1915 quando un incendio, innescato da una pira di San Giuseppe esterna, aveva distrutto una tettoia nel cortile principale¹⁵.

Nel dopoguerra, la struttura fisica della fabbrica subisce profonde modifiche per adattarsi alle nuove esigenze industriali. Tra il 1923 e il 1924 viene completata la recinzione definitiva con un'imponente cancellata in ferro battuto, sancendo la privatizzazione del lotto e la fine del rapporto "aperto" con la città. All'interno, l'introduzione di macchinari più pesanti e l'automazione parziale richiedono il passaggio a strutture in cemento armato, capaci di reggere le vibrazioni e i carichi, in sostituzione o integrazione delle vecchie strutture in muratura. Gli spazi vengono drasticamente ridistribuiti.

Parallelamente alle funzioni produttive, si consolidano gli spazi del welfare aziendale: le sale di maternità trovano sistemazione definitiva tra il 1918 e il 1921, mentre il dopolavoro viene completato entro il 1930. Tuttavia, la saturazione degli spazi e l'obsolescenza rispetto alle nuove tecniche produttive rende presto necessaria l'occupazione dei cortili con tettoie e strutture provvisorie.

Tra il 1930 e il 1945, la Manifattura Tabacchi di Bari consolida il suo ruolo come presidio industriale e occupazionale, superando sostanzialmente indenne le vicende belliche del secondo conflitto mondiale. Uscita illesa, la struttura è immediatamente pronta a riprendere le sue attività. La dirigenza matura rapidamente la consapevolezza che, per essere competitiva nel panorama economico post-bellico, non è sufficiente svecchiare i macchinari e introdurre nuovi cicli di produzione. Si rende necessario, prima di tutto, disporre di spazi ben distribuiti e proporzionati alle esigenze della produzione moderna.

¹⁴ R. CERVINI, M. SCIONTI, *La Manifattura Tabacchi di Bari*, cit. p. 82.

¹⁵ *Ibidem*, pp. 85 sgg.

È in questo contesto che, fin dai primissimi anni Cinquanta, si avvia un nuovo e imponente programma di ristrutturazioni, restauri e ampliamenti.

I lavori di ampliamento interessano inizialmente la sopraelevazione degli edifici perimetrali, in corrispondenza del cortile centrale: prima il lato affacciato su via Nicolai nel 1953, e poi quello su via Crisanzio nel 1954. Progressivamente, l'intervento coinvolge l'intero fronte lungo via Libertà e le ali del cortile d'accesso con lavori di manutenzione straordinaria.



11. Manifattura Tabacchi di Bari, Sopraelevazione edificio su via Libertà tra via Nicolai e via Crisanzio, foto del cantiere dell'impresa ing. Alfredo Ladisa, primo piano, 1955-'58. Da R. CERVINI, MAURO SCIONTI, *La Manifattura Tabacchi di Bari* cit. p.3.

L'artefice di questa stagione di rinnovamento, che si protrae fino ai primi anni Sessanta, è l'ingegnere e imprenditore Alfredo Ladisa. L'Impresa Ladisa prevale in tutte le gare bandite dall'amministrazione finanziaria, consolidando un sodalizio tecnico e costruttivo che trasforma l'impianto originario. In questa fase, la fabbrica non solo aumenta la sua capacità produttiva, ma rafforza anche il suo impatto visivo, elevando l'altezza degli edifici perimetrali e completando l'assetto volumetrico del complesso.

Gli interventi di adeguamento alle nuove tecniche produttive continuano ma, nonostante ciò, «la Manifattura risulta sempre più inadeguata ai tempi: ubicata al centro della città; messa all'indice perché giudicata responsabile di un alto tasso d'inquinamento che impone la chiusura del reparto di produzione dei derivati del tabacco; non collegata alla ferrovia e di sempre più faticoso accesso da parte dei mezzi su gomma intrappolati nel

traffico urbano;»¹⁶. Inoltre, la Manifattura risulta carente di spazi idonei per l'immagazzinamento dei tabacchi greggi e allo stesso tempo non ampliabile ulteriormente essendo ormai incastrata tra gli edifici previsti negli isolati adiacenti.

Alla luce delle sopracitate motivazioni viene inaugurata il 23 ottobre 1982 una nuova Manifattura dei Tabacchi che entra in funzione nel 1984. Così la “vecchia” Manifattura si svuota¹⁷.

La nuova Manifattura viene insediata su un suolo della zona industriale di Bari, il decentramento dell'attività produttiva della Manifattura fa parte di un più ampio processo che investe tutta la città. Infatti, la trasformazione del tessuto produttivo barese e il conseguente spostamento degli opifici dal centro urbano verso aree periferiche dedicate non furono il frutto di dinamiche spontanee, bensì l'esito di una precisa volontà pianificatoria maturata nel secondo dopoguerra. A partire dagli anni Sessanta, infatti, si avviò un processo di terziarizzazione della città volto a conferirle un ruolo direzionale di respiro regionale; tale visione richiedeva una riorganizzazione spaziale che separasse nettamente le funzioni residenziali da quelle industriali.

Gli strumenti urbanistici che guidarono questa transizione furono principalmente due. Da un lato, l'istituzione nel 1960 del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale (ASI)¹⁸, ampliato nel 1964 con l'adesione di dodici comuni dell'area metropolitana, individuò nella direttrice Bari-Modugno il luogo deputato alla concentrazione delle attività produttive, dotandolo di quelle infrastrutture logistiche assenti nel tessuto consolidato. Dall'altro lato, a livello comunale, il Piano Regolatore Generale firmato da Ludovico Quaroni¹⁹, avviato nel 1965 e approvato definitivamente nel 1976, sancì l'incompatibilità della grande industria con la città residenziale, promuovendo il decentramento. A ciò si aggiunse il piano intercomunale di settore del 1965, che favorì l'integrazione fisica tra il capoluogo e i comuni confinanti, determinando una vera e propria saldatura urbanistica a sud-ovest con l'abitato di Modugno.

Le cause che spinsero le imprese verso questo decentramento furono molteplici e di natura economica oltre che urbanistica. Le politiche di gestione del Consorzio ASI giocarono un ruolo determinante: la concessione dei suoli a prezzi irrisori favorì l'insediamento dei grandi gruppi monopolistici nazionali, come l'Ente monopolistico delle manifatture di Stato, mentre risultò spesso onerosa per le piccole e medie imprese locali, penalizzate dal regime di concessione rispetto alla piena proprietà. Contemporaneamente, l'esaurimento delle aree industriali previste dal precedente piano Piacentini all'interno del perimetro comunale e la vasta disponibilità di suoli nei comuni limitrofi, come Bitonto, Giovinazzo e Triggiano, agirono come potenti fattori di attrazione

¹⁶ R. CERVINI, M. SCIONTI, *La Manifattura Tabacchi di Bari* cit. p. 122.

¹⁷ *ibidem*. p. 123.

¹⁸ Costituito il 13 dicembre 1960 ai sensi dell'articolo 21 della Legge 29.07.1957 n. 634

¹⁹ Piano predisposto in forza della Legge urbanistica nazionale 17 agosto 1942, n. 1150, che istituisce e disciplina il Piano regolatore generale comunale e i relativi strumenti attuativi, approvato con Decreto del presidente della Giunta Regionale n. 1475 dell'08/07/1976.

verso l'esterno, svuotando progressivamente la città delle sue funzioni produttive tradizionali.

Tuttavia, l'attuazione di tali politiche generò profonde distorsioni territoriali e sociali. L'area circostante il Consorzio, in particolare lungo la Statale 96, subì un rapido degrado urbanistico caratterizzato dalla formazione di insediamenti lineari disordinati, che dilatarono le distanze tra i luoghi di residenza e quelli di lavoro. Per quanto riguarda il caso specifico dei dipendenti della Manifattura si avviarono fenomeni di pendolarismo per coloro che vivevano nel centro città.

In conclusione, il progetto di trasformazione industriale degli anni Sessanta si rivelò per molti versi velleitario. Le nuove industrie insediate nella zona ASI, pur generando occupazione aggiuntiva, non riuscirono a compensare la perdita di posti di lavoro derivante dalla smobilitazione delle aziende tradizionali, come dimostra il sostanziale ristagno dell'occupazione manifatturiera registrato tra il 1951 e il 1971. La città non riuscì dunque a consolidare quel ruolo concretamente produttivo che avrebbe dovuto giustificare e sostenere in modo equilibrato l'impetuoso sviluppo del settore terziario²⁰.

È in questo contesto che nel 1982 la produzione tabacchicola della città di Bari si sposta dal cuore della città alla zona industriale lasciando l'enorme edificio della Manifattura svuotato di qualsiasi funzione fino al 1996 quando al suo interno iniziano i lavori di adeguamento per trasferire il Mercato Giornaliero Ortofrutticolo della città secondo un progetto di riuso coordinato dal Prof. Ing. Renato Cervini. Il mercato entra in funzione il 5 giugno 2001 liberando così l'importante asse viario di Via Nicolai e parte di Via Sagarriga Visconti e restituendo fluidità alla circolazione urbana²¹.

Inoltre, negli anni a cavallo del Duemila, una porzione significativa dell'edificio assume una funzione civica e giudiziaria. Per lunghi anni, in concomitanza con i lavori di realizzazione del mercato, la parte al primo piano del corpo centrale a nord è utilizzata come aula bunker per lo svolgimento dei maxiprocessi ai clan malavitosi, sottolineando un'inedita e temporanea vocazione del luogo al servizio della legalità.

Contestualmente, nel 1999 si verifica un importante cambio di destinazione d'uso e di proprietà. La restante parte del complesso, escluso il corpo di fabbrica interessato dal mercato, passa di proprietà dal Comune di Bari all'Università degli Studi di Bari. Lo scambio avviene a fronte della cessione dell'Albergo delle Nazioni da parte dell'Università al Comune.

Il 24 dicembre 2002, quando, con il decreto-legge n. 282, viene messo in vendita l'intero patrimonio delle manifatture dei Monopoli di Stato anche la Manifattura di Bari viene cartolarizzata.

Da questo momento iniziano le vicende della Manifattura in età moderna.

²⁰ LELIO BARBIERA, DINO BORRI, V. CANTA, CESARE PALMIOTTO CESARE, *Caratteri della trasformazione urbana e crisi dello sviluppo (1971-1977)*. In RENATO SCIONTI, *Bari. Questione urbana e piano regolatore: Ricerca su una città meridionale*, Istituto Gramsci Sezione pugliese, Bari 1978, pp. 152-162.

²¹ R. CERVINI, M. SCIONTI, *La Manifattura Tabacchi di Bari* cit. p. 133.

CAPITOLO 2: La Manifattura Tabacchi di Torino: genesi e sviluppo di una cittadella produttiva nel tessuto urbano

2.1 Le origini e il contesto sabaudo: dalla dispersione produttiva all'accentramento nel Regio Parco

La presenza del tabacco in Piemonte si attesta sin dalla seconda metà del XVII secolo come testimonia la tavola *il Tabacco* realizzata da Giovanni Tommaso Borgonio rappresentante un balletto danzato a Torino per le *Dame* l'ultimo giorno di Carnevale del 1650. Nei testi e nelle iconografie che illustrano il balletto si evoca il piacere di odorare la polvere di tabacco proveniente dalle *Indie*.²² Ragionevolmente il suo consumo è destinato alle classi più agiate.



12. GIOVANNI TOMMASO BORGONIO, tavola per *Il Tabacco. Balletto alle Dame l'ultimo giorno di Carnevale, primo di Marzo Mille seicento cinquanta*. Ballato in Torino, Biblioteca Nazionale Universitaria di Torino, Ris. Q.V.59. Da PATRIZIA CHIERICI, LAURA PALMUCCI, *La Manifattura Tabacchi di Torino tra Settecento e Ottocento*, in PATRIZIA CHIERICI, RENATO COVINO, FRANCESCO PERNICE (a cura di), *Le fabbriche del tabacco in Italia*, Celid, Torino 2012, pp. 67.

La diffusione del consumo e una progressiva rilevanza fiscale del prodotto induce lo Stato sabauda a rafforzare progressivamente il controllo sulla produzione e sulla

²² Vedasi il codice di GIOVANNI TOMMASO BORGONIO calligrafo di corte e cartografo, *Il Tabacco. Balletto alle Dame l'ultimo giorno di Carnevale, primo di Marzo Mille seicento cinquanta*. Ballato in Torino, Biblioteca Nazionale Universitaria di Torino, Ris. Q.V.59.

commercializzazione di tabacco, attraverso l'introduzione della gabella durante la reggenza di Cristina di Francia. Successivamente, Carlo Emanuele II, seguendo la politica mercantilistica dell'epoca decide che nelle terre sabaude si sarebbe coltivato e lavorato il tabacco, in ragione di questa decisione concede a Iacob Isral Moreno nel 1653 la facoltà di svolgere tali attività. Da questo momento l'industria tabacchicola entra a far parte delle attività dello Stato sabaudo.

Una volta scaduto l'accordo con Iacob Isral Moreno il Duca fa un accordo con Giovanni Girolamo Galleani, un imprenditore che gestisce la prima fabbrica del Piemonte sabaudo a Venaria Reale dove possiede «mulini da seta» azionati dallo scorrere dell'acqua del canale demaniale. Il patto tra i due viene siglato nel 1696, il Duca avrebbe rimesso in sesto il follone dell'imprenditore, Galleani, in cambio avrebbe costruito in quel luogo un *edifizio* per la macinatura del tabacco, e avrebbe avuto il privilegio di essere l'unico a possedere un macchinario simile, sancendo un regime di monopolio. Galleani, inoltre, si impegna a mantenere un'area e gli strumenti necessari per l'essiccazione del tabacco e ha il compito di prendere le materie prime dalla città di Torino, macinarle e riportarle in città una volta trasformate. Tutto ciò porta beneficio agli affari di Sua Maestà²³.



13. *Carta Topografica della Caccia* [1761-66]. ASTo, Corte, *Carte topografiche segrete*, Torino, 15.A.VI rosso. Particolare del centro urbano di Venaria Reale. In basso la «Pesta del Tabacco» di proprietà di Giovanni Girolamo Galleani.

²³ PATRIZIA CHIERICI, LAURA PALMUCCI, *La Manifattura Tabacchi di Torino tra Settecento e Ottocento*, in PATRIZIA CHIERICI, RENATO COVINO, FRANCESCO PERNICE (a cura di), *Le fabbriche del tabacco in Italia*, Celid, Torino 2012, pp. 67 sgg.

Nel frattempo, con l'estendersi dei territori acquisiti dalla dinastia sabauda si estende anche la privativa del tabacco in quei territori. La domanda di prodotti pregiati lavorati con metodo olandese o francese cresce, in questo contesto si fa avanti Giovanni Lejolle, di Amsterdam ed esperto in questo tipo di lavorazioni. A seguito di negoziazioni con il sovrano, Lejolle ottiene l'appalto della gabella sui tabacchi dal gennaio del 1740 al dicembre del 1754 con i relativi privilegi e obbligazioni²⁴. Tra le obbligazioni c'è quella di prendersi carico di tutto il tabacco e gli strumenti necessari alla sua lavorazione presenti nelle fabbriche e nei magazzini della Gabella e inventarli. I beni sono ubicati nella tenuta di Mirafiori, in città, e nel podere di Gonzole, fuori città. L'inventario dei beni mobili si svolge in parte nei «corpi di casa» affacciati sull'attuale via Verdi, in parte con sopralluoghi nelle due sedi. Oltre ai beni mobili accumulati nei magazzini vengono inventariati i terreni coltivati a tabacco che risultano essere a Trofarello, presso Torino e nei possedimenti agricoli di Migliabruna, annessi al castello di Racconigi. Altre località coinvolte nella produzione sono: Caselle, Carmagnola e Cuneo²⁵. Lejolle per controllare tutto il ciclo produttivo affitta anche le piste di Venaria appartenenti a Galleani. La produzione seppur tutta sotto il controllo di uno stesso potere continua a svolgersi dispersa sul territorio. Tale frammentazione riflette un'organizzazione ancora legata a logiche preindustriali, sempre meno compatibili con la crescente centralizzazione amministrativa dello Stato.

Nel 1754, allo scadere della concessione della gabella a Lejolle, con gli obiettivi di razionalizzare i processi produttivi, ridurre i costi ed esercitare un controllo diretto e continuo su un bene strategico il governo sabauda inizia a concepire un progetto innovativo: la costruzione di una «grandiosa manifattura». Nell'ottobre del 1758 Carlo Emanuele III affida a Benedetto Ferroggio la progettazione del nuovo complesso industriale, ispirato alle grandi manifatture reali francesi. La decisione sovrana è di avviare due nuove fabbriche: «una per tritolamento e pesta delle foglie de tabacchi, l'altra per la di loro piantazione, seminerio e pendaggio le quali trovansi sparse in diversi luoghi»²⁶ con questa dichiarazione si rende esplicita l'intenzione di voler riunire in un unico luogo lavorazioni sparse in diversi luoghi²⁷. La localizzazione non è neutra: l'impianto si colloca in una vasta proprietà fondiaria compresa fra Po, Dora e Stura, acquisita dalla dinastia sabauda nella seconda metà del XVI secolo e originariamente appartenente al Parco Reale in aperta campagna, ma in prossimità della capitale, in una posizione che consente controllo amministrativo e accessibilità, e al contempo sfrutta risorse idriche e superfici agrarie. In tale cornice, il complesso industriale si configura come “unico esemplare di questo tipo negli Stati italiani preunitari”²⁸.

Il Regio Parco presenta caratteristiche particolarmente favorevoli: ampi spazi disponibili, una consolidata vocazione agricola, la prossimità alla Dora e la presenza dell'antica

²⁴ ASTo, Sezioni Riunite, *Patenti controllo finanze*, vol. 15 (1739-40), ff. 12v.-19v., 2 novembre 1739.

²⁵ LUCA ANGELI, ANGELO CASTROVILLI, CARMELO SEMINARA, *La Manifattura Tabacchi e il suo borgo, 1860-1945*, Associazione culturale Officina della memoria, Torino 1999.

²⁶ ASTo, Riunite, *Biglietti*, vol. 4, f. 27, 6 ottobre 1758.

²⁷ PATRIZIA CHIERICI, LAURA PALMUCCI, *La Manifattura Tabacchi di Torino tra Settecento e Ottocento*, in PATRIZIA CHIERICI, RENATO COVINO, FRANCESCO PERNICE, (a cura di), *Le fabbriche del tabacco in Italia*, Celid, Torino 2012, p. 72.

²⁸ PATRIZIA CHIERICI, LAURA PALMUCCI, *Imprenditoria di Stato e architettura. La manifattura dei Tabacchi di Torino al Regio Parco*, in *Metodologia della ricerca: orientamenti attuali*, Atti del congresso internazionale in onore di Eugenio Battisti, Milano, 1991, “Arte Lombarda”, n.3/4, 1994, vol.1, pp.222-229.

residenza di caccia del Viboccone, gravemente danneggiata nel 1706 e successivamente abbandonata. La possibilità di riutilizzare tale complesso e di derivare un canale dalla Dora destinato ad alimentare i macchinari rende il sito particolarmente idoneo alla realizzazione dello stabilimento.

La scelta del Regio Parco come sede della nuova Regia Manifattura Tabacchi si inserisce nel contesto del riassetto urbano e territoriale avviato da Vittorio Amedeo II nel 1706 dopo la vittoria sabauda nella Guerra di Successione Spagnola. L'obiettivo è di avviare una riorganizzazione complessiva della capitale, finalizzata al rafforzamento delle strutture statali e alla costruzione di una città ordinata, controllabile e funzionale alle esigenze del potere centrale²⁹. In questo quadro, le grandi infrastrutture produttive vengono concepite come elementi strutturanti del territorio urbano, collocati in aree periurbane ma strettamente connesse alle infrastrutture e alle risorse naturali.



14. PIETRO DENISIO, *Pianta del tenimento del Real Parco rilevata d'ordine di S. M. nel 1759 da me Pietro Denasio ingegnere topografo particolare della M. S. pubblico misuratore piazzato*, 1759. (ASTo, Corte, *Carte topografiche segrete*, Torino, 11.A.VI rosso. Particolare del Palazzo del Viboccone con il tracciato a matita della nuova manifattura. Da PATRIZIA CHIERICI, LAURA PALMUCCI, *La Manifattura Tabacchi di Torino*, cit. p. 72.

²⁹ L. ANGELI, A. CASTROVILLI, C. SEMINARA, *La Manifattura Tabacchi e il suo borgo* cit.

2.2 Fabbrica e morfologia urbana: la simbiosi tra l'opificio e il Borgo Regio Parco

Sin dall'origine il complesso industriale assume un valore paradigmatico di infrastruttura statale capace di produrre assetti territoriali e urbani oltre la funzione manifatturiera in senso stretto.

È possibile notare questa vocazione a partire dalla strutturazione del sistema idrico, infatti, all'impianto idraulico corrisponde una precisa organizzazione spaziale. Il *gran canale* derivato dalla Dora non svolge un ruolo meramente tecnico ma assume un valore morfogenetico e infrastrutturale. Esso viene concepito per “tramandare l'acqua necessaria all'edificio della pista”, prende avvio dalla *bealera* dei mulini presso il perimetro bastionato della città, attraversa il territorio al di là della Dora, percorre la scarpata sottostante al Viboccone e si getta nel Po dopo avere attivato gli *ordegni* per il tritolamento delle foglie³⁰. L'opera idraulica è realizzata con interventi strutturali deliberati nel novembre 1758 e conclusi nei primi mesi del 1759, sotto indicazioni tecniche improntate alle “migliori regole dell'arte”³¹. L'acqua non è solo energia produttiva, ma asse generatore di relazioni, che orienta il posizionamento dei corpi edilizi e, nel lungo periodo, anche le direttrici di crescita insediativa.

³⁰ PATRIZIA CHIERICI, LAURA PALMUCCI, *La Manifattura Tabacchi di Torino tra Settecento e Ottocento*, in PATRIZIA CHIERICI, RENATO COVINO, FRANCESCO PERNICE (a cura di), *Le fabbriche del tabacco in Italia*, Celid, Torino 2012, cit. p. 73.

³¹ ASTo, Corte, Miscellanea Quirinale, Materie militari, *Partiti fabbriche*, mazzo 43, reg. 8, gennaio-febbraio 1759



15. GIOVANNI BATTISTA SAPPA, *Ville impériale de Turin, in Département du Po, Arrondissement Communal & Canton de Turin, Plan géométrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivôse an XIII, 1804-05*, ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, Catasto Francese, Torino f.9. Particolare del canale derivato dalla Dora che attraversa lo stabilimento e sfocia nel Po.

Le fonti ricostruiscono un cantiere nel quale l'antico Viboccone viene adattato ad abitazioni e funzioni di servizio, mentre all'esterno prende forma la «corte dei semineri», circondata da fabbricati per «pendaggi, laboratori, stoffe e magazzini». I criteri costruttivi richiamano prassi proprie dei cantieri sovrani: selezione dei materiali, standardizzazione delle forniture e controllo di esecuzione tramite «mastri periti»³². Ciò definisce un complesso che assume caratteri di regolarità e ordine in un programma spaziale gerarchizzato per corti e corpi funzionali.

L'impianto Settecentesco si struttura intorno a un asse mediano che connette l'ingresso e il nucleo simbolico interno. L'antico Viboccone diventa il «fulcro geometrico» della fabbrica; tale centralità viene ulteriormente enfatizzata nel 1789, quando il sovrano decide di inserire «una chiesa sufficiente e proporzionata al numero degli abitanti

³²P. CHIERICI, L. PALMUCCI, *La Manifattura Tabacchi di Torino tra Settecento e Ottocento*, cit., pp. 75 e sgg.

impiegati al nostro servizio al Parco Regio»³³, riqualificando l'ampio spazio ellittico originariamente occupato dal cortile. La successiva planimetria dell'intero complesso sottoscritta da Brunati nel 1819 documenta con chiarezza questo passaggio: la fabbrica incorpora una polarità religiosa come elemento di organizzazione interna e attrattore di comunità, rafforzando il carattere di "cittadella" integrata.

Sul fronte verso corso Regio Parco il progetto richiama soluzioni di derivazione francese, in particolare al *pavillon-système* organizzato attorno alla *cour d'honneur*. Pur nella versione semplificata, il dispositivo dei padiglioni emergenti in altezza e la severità della facciata in mattoni, scandita da aperture modulari, esplicitano una modernità funzionale che nella cultura architettonica del tempo coincide con «la giusta corrispondenza dell'edificio alla sua funzione»³⁴. Anche l'*Allea*, il viale alberato che connette la fabbrica alla città, è un segno infrastrutturale incisivo nel paesaggio oltre Dora: lungo questo asse transitano uomini e merci, ma anche viaggiatori, e le guide di primo Ottocento propongono la Manifattura come «la plus considerable de fabriques de Turin [...] d'une très belle architecture»³⁵. Nel linguaggio della storia dell'urbanistica, tale viale si configura come dispositivo di connessione e rappresentanza: un asse di urbanità anticipata che rende leggibile la presenza dello Stato sul territorio periurbano.

Questa struttura spaziale non rimane immutata. Le trasformazioni ottocentesche intervengono come riscrittura interna dell'impianto, ritagliando nuovi ambienti e ridefinendo l'assetto delle corti, in particolare nella «corte dei semineri», dove si collocano nuove lavorazioni. Il progetto di ingrandimento della fabbrica al Parco, segnale che preannuncia il definitivo spostamento delle funzioni produttive fuori città viene affidato all'architetto e ingegnere Benedetto Brunati il 15 marzo 1819³⁶.

In questo contesto con lo spostamento della produzione al di fuori del centro città la sede urbana (via della Zecca) perde funzioni mentre la sede extraurbana (Regio Parco) si propone come complesso in grado di raccogliere in un unico luogo tutte le fasi della coltivazione e della lavorazione delle foglie di tabacco ed essere riflesso dell'efficienza del potere reale.

Dal punto di vista della morfologia del complesso, l'asse ingresso-cappella mantiene valore strutturante. Brunati nel 1819 propone una ristrutturazione interna preservando l'ortogonalità e l'assialità del sistema. Tale asse viene poi ulteriormente accentuato nei due progetti successivi di Giuseppe Barabino (28 luglio 1827 e 10 dicembre 1832), che elaborano un disegno grandioso basato sulla geometria preesistente. La sequenza Brunati-Barabino mette in evidenza un fatto: l'impianto settecentesco possiede una capacità di adattamento che si esprime per "progetti di corte" cioè tramite operazioni di

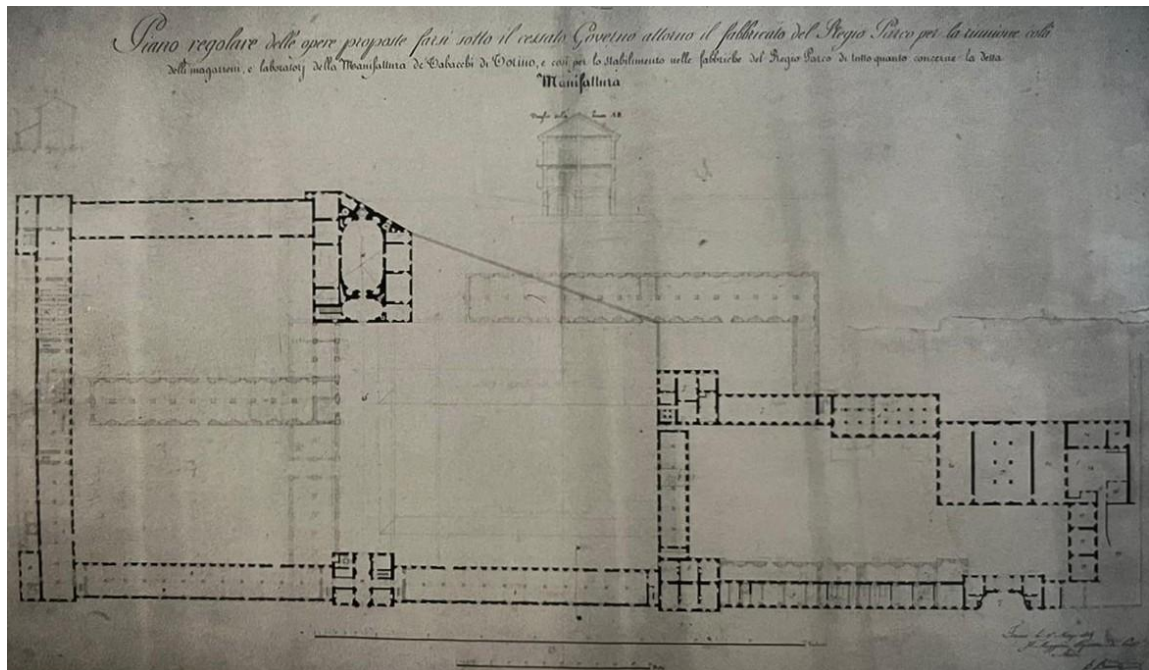
³³ ASTo, Riunite, *Biglietti*, 1789, vol.10, f. 139, 30 giugno 1789.

³⁴ P. CHIERICI, L. PALMUCCI, *La Manifattura Tabacchi di Torino*, cit. p. 75.

³⁵ MODESTO PAROLETTI, *Turin a la portée de l'étranger ou Description des palais, édifices et monuments de science, et d'art qui se trouvent dans cette ville et ses environs*, Torino, chez les Frères Reycend et c., 1826, p. 285.

³⁶ P. CHIERICI, L. PALMUCCI, *La Manifattura Tabacchi di Torino*, cit. p. 76.

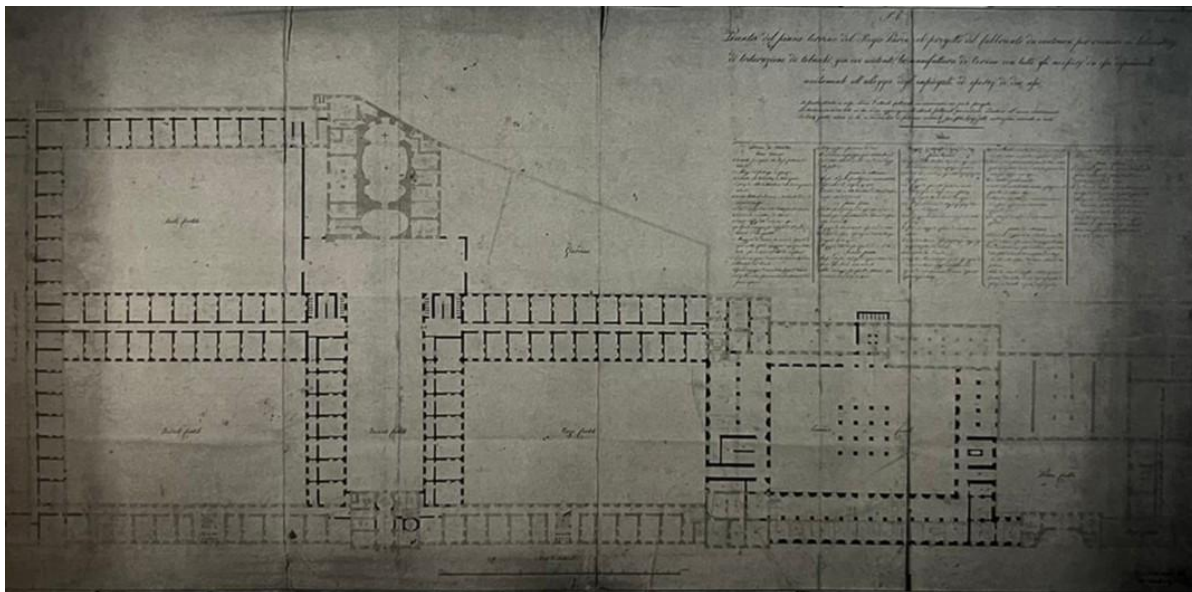
ridefinizione degli spazi aperti come dispositivi di distribuzione e controllo, analogamente alla logica dei grandi complessi civili.



16. BENEDETTO BRUNATI, *Piano regolare delle opere proporsi farsi sotto il cessato Governo attorno il fabbricato del Regio Parco per la riunione colà delli magazzini e laboratorj della Manifattura de' Tabacchi di Torino e così per lo stabilimento nelle fabbriche del Regio Parco di tutto quanto concerne la detta Manifattura*, Torino, 15 marzo 1819. (ASTo, *Genio Civile, Fabbricati Demaniali*, Disegni, "Manifattura Tabacchi al Regio Parco", n. 33/12. Il disegno rappresenta l'impianto originario del complesso. È ben evidente all'estremità del cortile l'antico Viboccone trasformato in chiesa. Da P. CHIERICI, L. PALMUCCI, *La Manifattura Tabacchi di Torino*, cit. p. 74.



17. STANISLAO STUCCHI incisore, su disegno di MARCO NICOLOSINO, *Vues des principaux edifices et monuments de la Ville de Turin et des ses environs, Turin chez J. B. Maggi [...]*, 1827. Da ADA PEYROT, *Torino nei secoli*, Tip. Torinese, Torino 1965, II, n. 330/16. Veduta della Manifattura Tabacchi al Regio Parco dal Fiume Po. Da P. CHIERICI, L. PALMUCCI, *La Manifattura Tabacchi di Torino*, cit. p. 76.



18. GIUSEPPE BARABINO, *Pianta del piano terreno del Regio Parco col progetto del fabbricato da costruirsi per riunire ai laboratori di triturazione de' tabacchi già ivi esistenti la Manifattura di Torino con tutti gli accessori da essa dipendenti unitamente all'alloggio degli impiegati e operai de' due sessi*, Torino, 28 luglio 1827. ASTo, Genio Civile, *Fabbricati Demaniali*, Disegni, "Manifattura Tabacchi al Regio Parco", n. 32/1. Progetto di ampliamento non realizzato. Da PATRIZIA CHIERICI, LAURA PALMUCCI, *La Manifattura Tabacchi di Torino*, cit. p. 77.

Contestualmente, nel 1822 viene richiesto ad Alessio Cardone il «piano regolare di un nuovo alloggio per li operari della cartiera del Regio Parco»³⁷, che occupa un preesistente *pendaggio*³⁸ lungo il viale (attuale corso Regio Parco). Anche questo dato è importante: la fabbrica non cresce solo per addizioni produttive, ma riorganizza spazi e funzioni residenziali e di servizio.

L'ingrandimento della Manifattura si concretizza tra il 1847 e il 1858, in coerenza con la scelta dell'amministrazione di concentrare al Regio Parco tutte le lavorazioni e i depositi, trasferendo definitivamente la produzione dalla sede urbana di via della Zecca. Il progetto del 1855 formalizza questa strategia di accentramento, resa possibile dalla disponibilità di forza motrice idraulica e di ampi spazi di espansione. Gli interventi, coordinati dall'ingegnere demaniale Luigi Tonta, comportano una profonda riorganizzazione dell'impianto.

I processi di trasformazione dell'assetto dell'opificio prendono forma dagli anni Quaranta dell'Ottocento e si prolungano fino all'ultimo ventennio del secolo, quando la razionalizzazione imposta dalla gestione privata dei tabacchi, «Regia Cointeressata»³⁹

³⁷ ASTo, Riunite, *Fabbricati Demaniali*, Disegni Genio Civile, n.32/6, *Piano regolare di nuovo alloggio per li operai alla cartiera del Regio Parco da costruirsi nell'ultimo pendaggio a ponente della R. Fabbrica de' Tabacchi*, 8 novembre 1822, Alessio Cardone architetto.

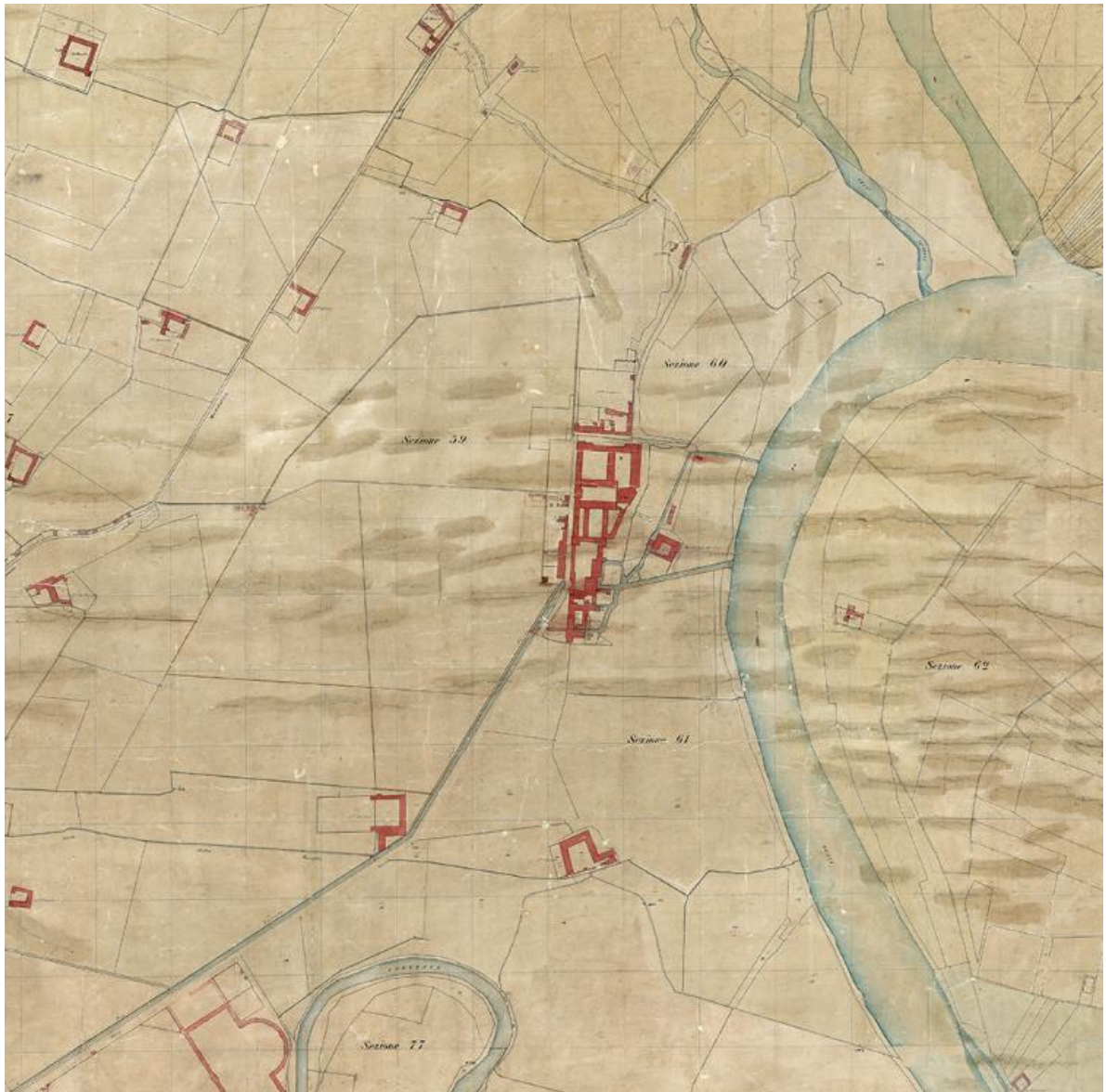
³⁸ Con *pendaggio* si intende l'ambiente - spesso una manica longitudinale - destinato all'appendimento delle foglie di tabacco per l'asciugatura e la prima stagionatura, fase preliminare che richiede spazi ventilati e organizzati per l'alloggiamento delle foglie.

³⁹ Per «Regia Cointeressata» si intende la gestione privata da parte di una Regia Cointeressata dei Tabacchi, formata per gran parte da banchieri sotto la quale vengono amministrate le manifatture tabacchi nel periodo dal 1868 al 1883 vista la difficile situazione economica causata dal passaggio dagli Antichi Stati all'Italia Unita, in questo passaggio l'amministrazione è prima statale (con legge 13 luglio 1862, n. 710, modificata

conduce alla scelta di concentrare al Parco prima i magazzini e poi tutte le lavorazioni, dismettendo definitivamente la sede urbana di via della Zecca (attuale via Verdi), fino alla chiusura del 1885, con vendita dieci anni dopo⁷.

Le trasformazioni interne si riflettono sul contesto urbano esterno. Mentre la fabbrica si consolida come polo extraurbano, attorno ad essa si addensa progressivamente un insediamento stabile, che costituisce il germe del Borgo Regio Parco. Nel Catasto Rabbini (1866) il borgo, composto prevalentemente da cascine che rimandano all'originaria organizzazione rurale del territorio, risulta già definito e compatto attorno all'ampio complesso della Manifattura Tabacchi che catalizza la presenza anche di altri stabilimenti protoindustriali, configurandosi come fulcro territoriale dell'intero settore nord-orientale della città; la struttura territoriale è alimentata dal Canale del Parco e ordinata da direttrici come la *Strada comunale delle Maddalene* destinata a strutturare nel tempo l'ossatura del quartiere. Il tessuto si consolida in relazione alla prima Cinta Daziaria (1853) e al *Piano Regolatore per il prolungamento dei corsi e principali fuori la Cinta Daziaria [...]* del 1887 che introduce una maglia viaria regolare a scacchiera per l'espansione fuori cinta, la quale ingloba parte delle strade foranee preesistenti che definivano una tipologia di edificato più minuto con connotazione borghigiana, di cui è esempio il nucleo circostante il complesso della Manifattura Tabacchi su corso Regio Parco. Nei pressi della Manifattura si attesta il complesso del Cimitero monumentale tra un'ansa della Dora e il Canale del Parco realizzato a partire dal 1826 e realizzato appena fuori dalla Cinta Daziaria nella zona extraurbana del Regio Parco in virtù di una politica di riforma e gestione dei servizi e degli spazi urbani secondo criteri di igiene.

15 giugno 1865, n.2336) sotto il Ministero delle Finanze, Direzione generale delle Gabelle, Azienda dei Tabacchi, poi privata, sotto la Regia Cointeressata e dal 1° gennaio 1884 ritorna di gestione pubblica, per poi passare dal 1° gennaio 1893 sotto una direzione autonoma, la Direzione delle privative. Infine, si istituisce l'amministrazione autonoma dei Monopoli di Stato con legge 8 dicembre 1927, cfr. GIOVANNI VETRITTO, *L'industria del tabacco nella storia dell'Amministrazione. Scelte di gestione e formazione del personale direttivo*, in ELISABETTA BENENATI, MARIA CARLA LAMBERTI (a cura di), *Impresa e lavoro in un'industria di Stato. La R. Manifattura Tabacchi tra '800 e '900*, Trauben, Torino 1999, pp. 13-38.



19. ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino, detta "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, Catasto Rabbini, ff. XIV, XVIII.*

La simbiosi tra opificio e borgo si definisce dunque in modo preciso: la forma del borgo – una volta normata dagli strumenti urbanistici – consolida la fabbrica come fulcro percettivo e funzionale del settore nord-orientale della città. In questa prospettiva, la Manifattura non si limita a occupare lo spazio; lo struttura, lo connette e lo rende urbano.

All'indomani dell'unificazione nazionale, la sede torinese della Manifattura Tabacchi del Regio Parco si presenta come un complesso rinnovato ed efficiente, seconda in Italia solo allo stabilimento di Milano per modernità impiantistica e superata per numero di addetti unicamente dalla grande manifattura di Napoli.

Dal punto di vista funzionale, Torino mantiene un ruolo rilevante: pur perdendo la produzione di alcune qualità pregiate concentrate a Firenze e Lucca, continua a ospitare la lavorazione dei trinciati, dei sigari e delle polveri da fiuto, con un progressivo

incremento delle prime due produzioni. In tale contesto, l'introduzione di nuovi macchinari determina significative trasformazioni spaziali all'interno del complesso del Regio Parco.

Le varianti progettuali del 1869 comportano il prolungamento della manica nel cortile meridionale e l'adozione di solai in travi reticolari metalliche, segnando l'ingresso di un linguaggio costruttivo industriale moderno all'interno dell'impianto settecentesco. Il camino isolato verso il fiume, tuttora conservato, rappresenta una delle testimonianze materiali più evidenti di questa fase di modernizzazione.

Dopo gli anni Ottanta dell'Ottocento inizia anche la produzione delle sigarette ("spagnolette"). Parallelamente, la cartiera del Regio Parco, ormai inattiva, viene definitivamente dismessa e ceduta a privati nel 1878⁴⁰, rafforzando il carattere monofunzionale tabacchiero dell'area.

Un documento del 1908 descrive il complesso del Regio Parco come ormai unica sede torinese⁴¹, articolata in spazi specializzati e razionalizzati, con un ridimensionamento delle lavorazioni tradizionali e una crescente centralità della produzione di sigarette. In questo processo di razionalizzazione viene progressivamente cancellata anche una parte significativa della memoria architettonica dell'impianto originario: la cappella settecentesca, sconsacrata nel 1883, viene trasformata in deposito, poi inglobata negli impianti tecnologici e infine demolita⁴².

⁴⁰ ASTo, Corte, Genio Civile, *versamento 1935-'36*, mazzo 6, fasc. 27.

⁴¹ L. ANGELI, A. CASTROVILLI, C. SEMINARA, *La Manifattura Tabacchi e il suo borgo* cit., pp. 56 sg.

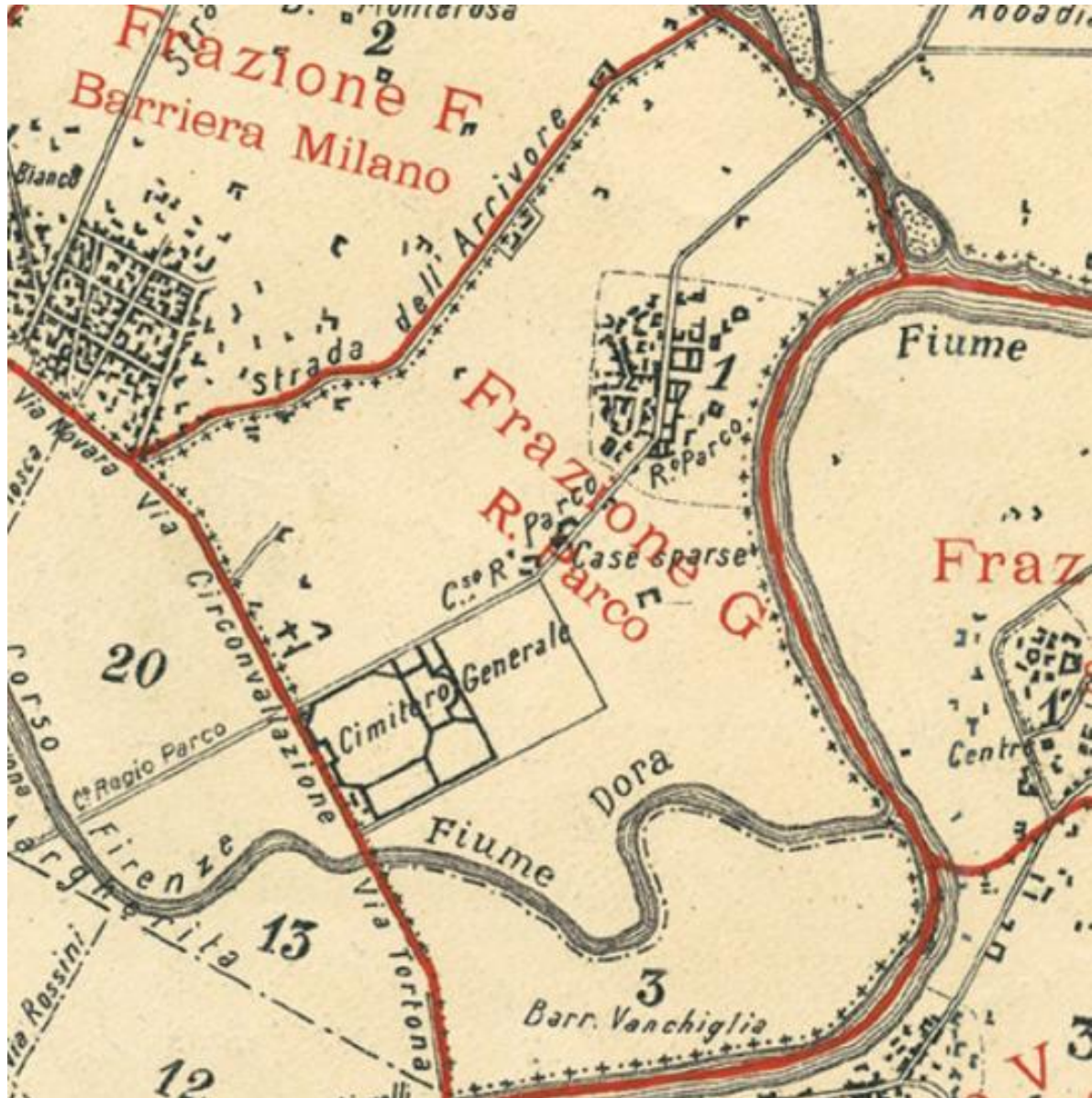
⁴² P. CHIERICI, L. PALMUCCI, *La Manifattura Tabacchi di Torino* cit. pp. 80 sg.

2.3 La trasformazione del complesso: dal 1900 alla dismissione nel 1996

All'inizio del Novecento la Manifattura Tabacchi del Regio Parco si presenta come uno dei più importanti stabilimenti industriali italiani per dimensione, dotazione tecnica e numero di addetti. Il complesso, ormai definitivamente consolidato nella sua articolazione ottocentesca, entra in una nuova fase caratterizzata dall'intensificazione produttiva, dall'introduzione sistematica di macchinari e dalla progressiva trasformazione dell'organismo architettonico originario in funzione delle esigenze industriali moderne⁴³. Anche il Borgo Regio Parco si è ampliato e appare già chiaramente strutturato e riconoscibile attorno alla Manifattura, come documentato nella *Carta Topografica del Territorio di Torino coll'Indicazione dei Piani Regolatori e degli Ampliamenti* [...] del 1900, nella quale corso Regio Parco e il canale del Parco si configurano come assi ordinatori dell'insediamento. Dalla cartografia salta all'occhio anche il fabbricato della Parrocchiale del Parco (parrocchia di San Gaetano da Thiene) costruita a fine Ottocento per rimediare al fatto che la popolazione del Borgo per usufruire dei servizi religiosi fosse obbligata a frequentare la chiesa all'interno della Manifattura. Nella stessa carta emerge inoltre l'ipotesi di prolungamento di via Bologna oltre la Cinta Daziaria, destinata a diventare una delle principali direttrici di sviluppo urbano del quartiere.

⁴³ FRANCESCO PERNICE, *La Manifattura Tabacchi di Torino nel Novecento*, in PATRIZIA CHIERICI, RENATO COVINO, FRANCESCO PERNICE, (a cura di), *Le fabbriche del tabacco in Italia*, Celid, Torino 2012, p. 217.

esempio la scuola Abba nel suo primo nucleo costruito nel 1882 e l'Asilo Umberto I pensato come integrazione e miglioramento del servizio di assistenza per i figli dei dipendenti della Manifattura. Inoltre, il Borgo dal 1884 al 1954 è attraversato da un trenino che parte da Porta Palazzo e va fino a Settimo facendo una fermata intermedia in Piazza Giuseppe Cesare Abba.



21. Comune di Torino, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento*, 1911. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.17.

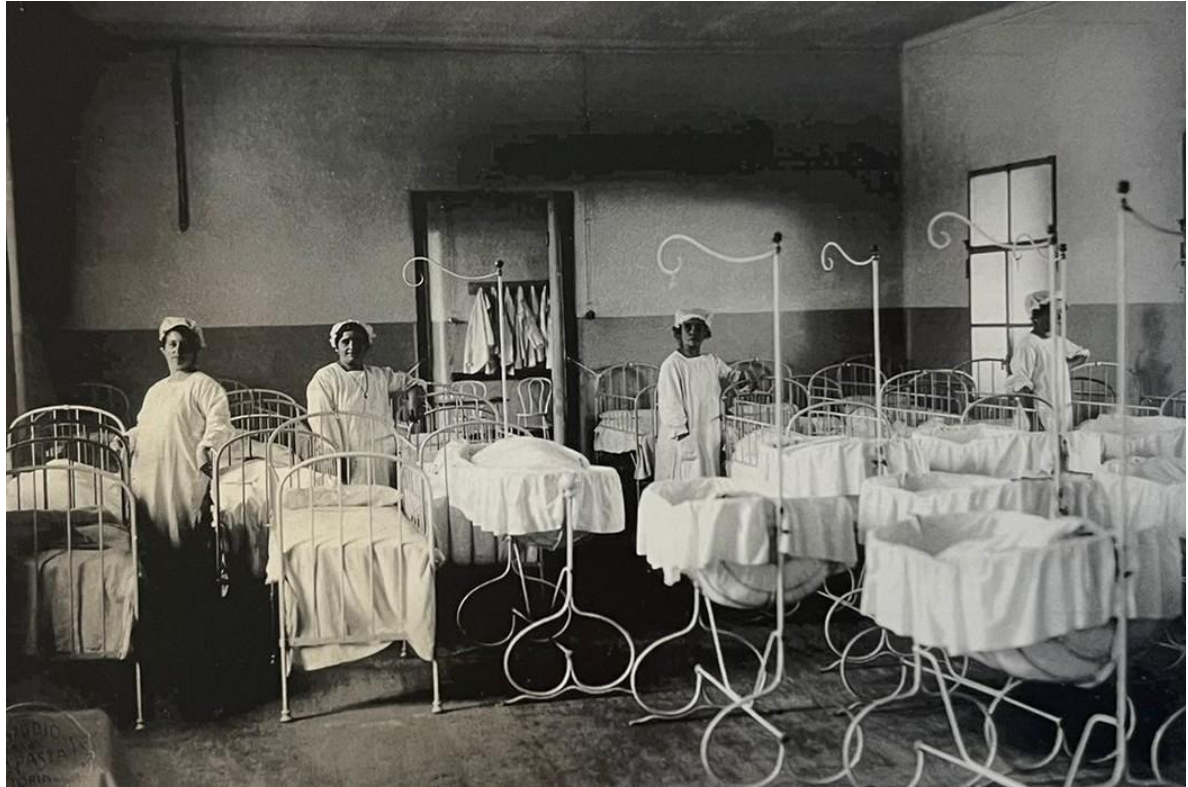
La prima variante al *Piano Unico Regolatore e d'Ampliamento* del 1906-08 (1915) ridefinisce in modo significativo il margine orientale dell'ambito, in particolare in corrispondenza del Cimitero Monumentale e della Dora, mentre nel 1912 viene definito l'andamento della seconda Cinta Daziaria, che contribuisce alla perimetrazione attuale del borgo

Durante la Prima guerra mondiale lo stabilimento intensifica la produzione, confermando il proprio ruolo strategico all'interno del sistema economico nazionale. Nel periodo tra le due guerre la Manifattura si presenta come una vera cittadella produttiva autosufficiente, dotata di servizi assistenziali, mense, spazi di cura, asili e strutture di controllo, secondo un modello paternalistico tipico delle grandi industrie pubbliche⁴⁴. Tale assetto rafforza il rapporto simbiotico con il Borgo Regio Parco, che continua a crescere come quartiere operaio direttamente legato alla fabbrica.



22. Manifattura Tabacchi e tram, anni Venti del Novecento (Collezione privata, Torino).

⁴⁴ *Ivi*, pp. 219-220.



23. Manifattura Tabacchi, *incunambolo*, 1920. Archivio della Manifattura Tabacchi, disperso, riproduzione. Da FRANCESCO PERNICE, *La Manifattura Tabacchi di Torino nel Novecento* cit. p. 220.

Negli anni Trenta come si evince dalla *Pianta di Torino* del 1935 il Borgo Regio Parco raggiunge una configurazione sostanzialmente definitiva: il nucleo compatto si sviluppa di fronte alla Manifattura e lungo l'asse di via Maddalene, che si apre sulla nuova piazza Abba; il prolungamento di via Bologna si innesta in corso Regio Parco e in piazza Sofia, rafforzando il ruolo di quest'ultima come baricentro storico e geografico del quartiere. La progressiva densificazione lungo via Bologna avviene però a scapito della conservazione dei caratteri più antichi del nucleo originario legato alla Manifattura. Nella Pianta compare il tracciato del "trincerone" ferroviario che dilania il borgo attraversandolo. Si noti come gli agglomerati urbani si differenziano da un lato all'altro del passante ferroviario.



24. Servizio Tecnico Municipale dei Lavori Pubblici, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...]* aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908). ASCT, *Tipi e disegni*, 64.7.8/6. Il tessuto urbano si organizza intorno ad alcune grandi emergenze architettoniche e infrastrutturali: la Manifattura Tabacchi, il Cimitero Monumentale e lo scalo merci di Vanchiglia.

La Seconda Guerra Mondiale provoca danni limitati ma significativi, cui seguono interventi di riparazione che introducono ulteriori elementi di discontinuità rispetto all'impianto storico. Nel secondo dopoguerra la Manifattura entra in una fase di modernizzazione tecnica che comporta la sostituzione progressiva delle macchine manuali con apparecchiature automatiche, determinando una profonda trasformazione dei cicli produttivi e una riduzione graduale della manodopera⁵.



25. Corso Regio Parco 142. *Regia Manifattura dei Tabacchi. Effetti prodotti dai bombardamenti dell'incursione aerea dell'8-9 dicembre 1943* (Archivio Storico della Città di Torino/Archivio Storico Vigili del Fuoco).

Negli anni Cinquanta e Sessanta il complesso mantiene un ruolo centrale nel sistema industriale torinese, ma inizia a manifestare segnali di obsolescenza strutturale. Le grandi dimensioni degli edifici, la rigidità dell'impianto storico e la difficoltà di adattamento alle nuove logiche produttive rendono sempre più onerosi gli interventi di adeguamento. Parallelamente, il sistema urbano circostante si densifica, trasformando progressivamente la Manifattura da stabilimento extraurbano a grande enclave industriale interna alla città consolidata.

Negli anni Settanta e Ottanta il progressivo ridimensionamento della produzione si accompagna alla perdita di centralità strategica del complesso all'interno del sistema dei Monopoli di Stato. Le politiche di razionalizzazione nazionale privilegiano altri stabilimenti più moderni, mentre il sito torinese viene progressivamente avviato verso una funzione marginale⁴⁵. La Manifattura continua a operare, ma in un contesto ormai segnato da incertezza strutturale e da una crescente difficoltà di riconversione tecnologica.

Nel frattempo, anche l'immagine urbana del complesso subisce una trasformazione profonda. Gli interventi funzionali del Novecento hanno cancellato alcune parti simbolicamente rilevanti dell'impianto originario, tra cui la cappella settecentesca, definitivamente demolita dopo essere stata trasformata in centrale termica. Tale perdita

⁴⁵ FRANCESCO PERNICE, *La Manifattura Tabacchi di Torino nel Novecento* cit. pp. 225 sgg.

segna simbolicamente il distacco definitivo dalla fase fondativa sabauda e contribuisce a indebolire la leggibilità storica dell'organismo architettonico.

Nel corso degli anni Novanta, in un quadro nazionale di progressiva crisi del settore pubblico industriale, la Manifattura Tabacchi di Torino viene definitivamente dismessa. Nel 1996 cessa ogni attività produttiva, ponendo fine a una storia iniziata nel 1758 e durata oltre due secoli. La chiusura lascia in eredità un vasto complesso edilizio, ormai privo di funzione, ma fortemente carico di memoria storica, urbana e sociale.

La dismissione rappresenta una cesura profonda. Il grande organismo produttivo, che per secoli aveva strutturato il Borgo Regio Parco, si trasforma improvvisamente in un vuoto urbano. La fabbrica perde il proprio ruolo di motore insediativo, ma conserva una forte capacità simbolica e morfologica, ponendosi come nodo critico per le future strategie di rigenerazione.

CAPITOLO 3: Bari e Torino a confronto: analogie e divergenze nei processi di rigenerazione urbana

3.1. Le matrici insediative: quadro normativo e scelte localizzative all'epoca della costruzione

Il confronto tra le matrici insediative delle due Manifatture evidenzia profonde differenze dovute alle diverse epoche di costruzione e alle specifiche necessità produttive che guidano le scelte localizzative: l'inizio del Novecento per Bari e la metà del Settecento per Torino.

L'analisi del rapporto con il sistema del costruito mostra due esiti opposti. La localizzazione della Manifattura di Bari risponde a logiche novecentesche di espansione pianificata. L'edificio sorge ai margini di quella che, all'inizio del secolo, rappresenta la città consolidata. Osservando la pianta del 1905 (aggiornata al 1907), si nota come alla fabbrica vengano destinati esattamente quattro isolati della maglia murattiana in posizione di immediata adiacenza al sistema urbano consolidato e speculari a quelli destinati al polo universitario più a est. Se nella pianta del 1910 il complesso appare ancora limitrofo all'abitato, confinante a est con isolati già edificati, la rapida saturazione della griglia urbana porta la Manifattura a essere progressivamente "incastonata" nel tessuto edilizio. Questa integrazione comporta, nel lungo periodo, tutte le criticità tipiche della convivenza tra grande industria e residenza, in primis quelle legate all'inquinamento ambientale, aspetto evidentemente sottostimato in fase di pianificazione iniziale in favore della volontà di creare un quartiere operaio servito direttamente dalla fabbrica.

Tale dinamica di inglobamento non rappresenta un *unicum* nel panorama italiano, ma trova riscontro anche in altre grandi realtà urbane, come avvenuto per la Manifattura di Napoli (in via Galileo Ferraris) o per quella di Bologna. Anche questi complessi, originariamente pensati come poli produttivi autonomi, si sono configurati nel tempo come vere e proprie 'enclave' urbane: grandi isole recintate e impermeabili che, pur essendo state raggiunte e avvolte dall'espansione della città, hanno mantenuto una netta cesura fisica e funzionale rispetto al tessuto residenziale circostante.

Nel caso torinese, la matrice insediativa è radicalmente diversa. La Manifattura del Regio Parco nasce, a metà del Settecento, come insediamento extraurbano, collocato in un contesto agrario e idraulico funzionale alle esigenze produttive. Fin dall'origine, la fabbrica è concepita fuori dalla città compatta, in un territorio dotato di ampi spazi, risorse idriche, soleggiamento e ventilazione, non solo per la produzione e per la lavorazione ma anche per lo stoccaggio di materie prime provenienti dall'Oriente e dal Nord Europa, condizioni indispensabili per riunire in un unico complesso «piantagione, semenzaio, pendaggio, tritolamento e pista delle foglie».

Il quartiere che si forma attorno allo stabilimento non rappresenta una semplice espansione urbana, ma assume i caratteri di un borgo autonomo. Il Borgo Regio Parco si

struttura come organismo separato, sia per la presenza di barriere naturali, Dora e Po, sia, in epoca successiva, per l'infrastruttura ferroviaria, che dai primi anni del Novecento contribuisce a rafforzarne l'isolamento funzionale e percettivo. La fabbrica diventa così il vero polo generatore dell'insediamento, mentre la città storica rimane distante.

Questa configurazione a "cittadella extraurbana" distingue nettamente il caso torinese da altri esempi coevi come la Manifattura di Lucca, costretta entro le mura cittadine, avvicinandola piuttosto concettualmente, seppur con le dovute distanze cronologiche, alla futura Manifattura delle Cascine a Firenze, anch'essa pensata come polo organico, voluta proprio per lasciare le sedi storiche disperse, e decentrata rispetto al cuore della città⁴⁶.

Le diverse epoche determinano priorità differenti anche nella gestione delle risorse territoriali. Nel caso di Bari, situata in un contesto ormai avviato all'industrializzazione moderna, la dipendenza dall'energia idraulica viene meno. Le priorità divengono logistiche ed economiche: si predilige un'area parzialmente di proprietà comunale per limitare gli oneri di esproprio e si sfrutta la prossimità ai collegamenti su gomma e rotaia, ormai consolidati. Il rapporto con l'acqua, in una città marittima, si declina qui in termini di "evitamento". Per necessità produttive, la Manifattura viene ubicata lontano dalla costa: l'aria salmastra e l'eccessiva umidità marina avrebbero infatti compromesso la conservazione e la lavorazione delle foglie di tabacco.

A differenza della Manifattura di Venezia, costretta a misurarsi con l'umidità lagunare e a sfruttare l'acqua per la logistica, Bari sceglie una collocazione che privilegia la terra ferma e l'asse ferroviario, in linea con la tradizione delle manifatture salentine (come quella di Lecce), dove la lavorazione è legata ai nodi di smistamento agricolo più che agli scali marittimi.

Tuttavia, seppur legato a vicende nefaste, il quartiere ha un legame con l'acqua, la lontananza dal mare, infatti, non lo salva dalle alluvioni che colpiscono la città e in particolare il quartiere Libertà nel primo trentennio del Novecento, esattamente nel 1905, 1915 e 1926. La zona ovest della città infatti sorge nell'antico letto del torrente Picone nel quale si riversano le acque provenienti dalla Murgia a seguito dello scioglimento delle nevi a causa delle ingenti piogge. L'acqua invade le vie del centro causando lutti e distruzioni di abitazioni e carrozze. Ne sono testimonianza le targhe che ancora oggi è possibile trovare in giro per il quartiere e gli edifici retrostanti la Manifattura su via Libertà, le "case destinate agli alluvionati", costruite nel periodo fascista proprio dopo l'ultima alluvione.

⁴⁶ Sullo sviluppo *intra-moenia* della Manifattura di Lucca si veda la scheda *Manifattura tabacchi di Lucca* in SIUSA (Sistema Informativo Unificato per le Soprintendenze Archivistiche). Per la Manifattura di Firenze si veda il Sito Ufficiale della *Manifattura Tabacchi di Firenze* in Sezione storia.



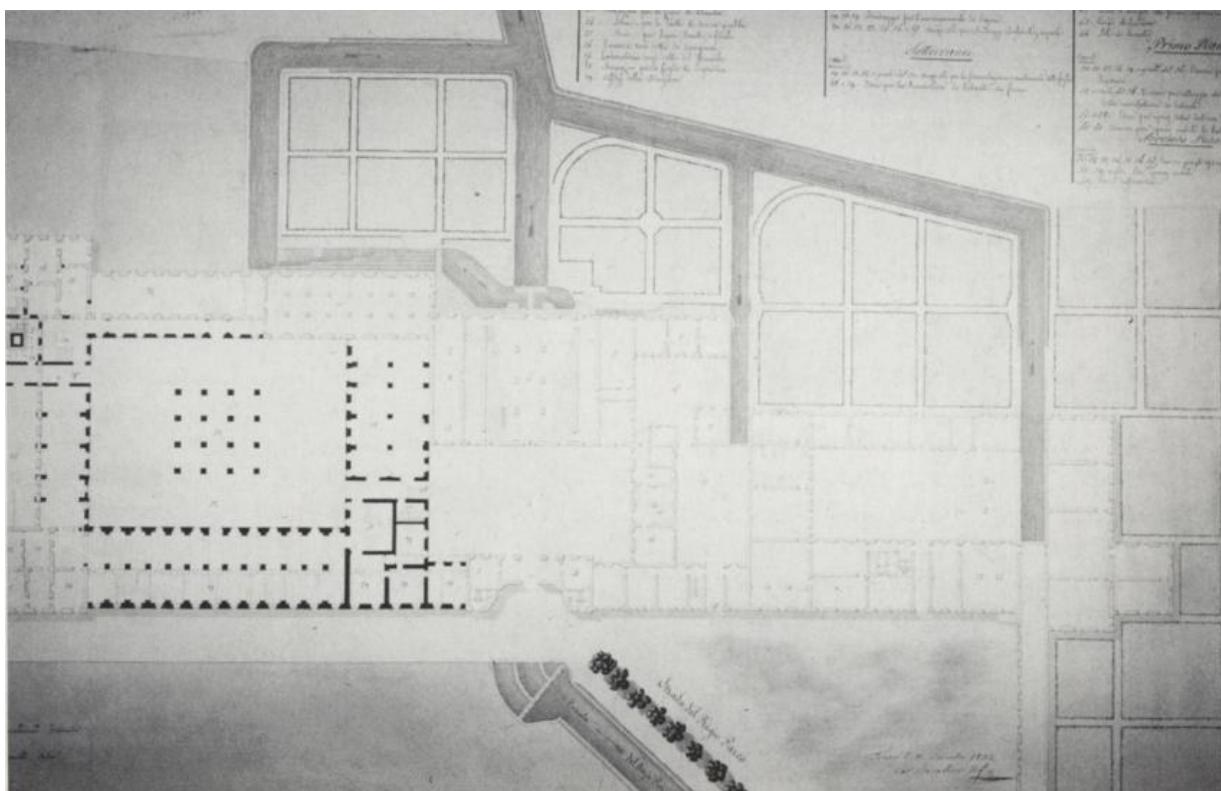
26. Targhe su via Michele Garruba e via Trevisani (Bari) testimonianza dell'altezza raggiunta dall'acqua durante le tre alluvioni. Da ROBERTA GIORDANO, *Quattro passi nel Quartiere Libertà*, in *Libertiamoci*, Bari.It, 2014.



27. Case destinate agli alluvionati, Via Libertà 65, Bari, 2025.

A Torino, invece, c'è la necessità di ubicazione in prossimità di corsi d'acqua per garantire la disponibilità di forza motrice idraulica. La planimetria del 1832⁴⁷ evidenzia chiaramente questa dipendenza dall'acqua: il Canale del Parco alimenta la «corte delle macine» e una rete di canali minori muove i meccanismi della cartiera e le piste delle foglie, sfruttando le pendenze naturali del terreno per poi scaricare le acque reflue nel Po. È il sovrano stesso a ordinare lo «scavo delle fondamenta del gran canale per cui dee scorrere l'acqua necessaria all'edificio d'essa pista»⁴⁸, sancendo il legame funzionale tra il fiume e l'opificio.

Tale dipendenza dalla forza idraulica accomuna la fase fondativa torinese ad altre realtà proto-industriali del Nord Italia, come il distretto bolognese, dove la rete dei canali (Canale di Reno e Navile) ha dettato per secoli la localizzazione degli opifici prima che l'avvento dell'energia elettrica liberasse la produzione dal vincolo idrografico.



28. GIUSEPPE BARABINO, *Pianta di tutti li fabbricati esistenti al Regio Parco...*, 10 dicembre 1832. Planimetria del 1832 con il nucleo produttivo settecentesco e l'indicazione dei canali: in basso il Canale del Parco, in alto la rete dei canali che muovevano le piste. Da PATRIZIA CHIERICI, LAURA PALMUCCI, *Imprenditoria di Stato e architettura. La manifattura dei Tabacchi di Torino al Regio Parco*, in *Metodologia della ricerca: orientamenti attuali*, Atti del congresso internazionale in onore di Eugenio Battisti, Milano 1991, "Arte Lombarda", n.3/4, 1994.

⁴⁷ ASTo, *Tipi sezione II*, n. 386, «*Pianta di tutti li fabbricati esistenti al Regio Parco...*», 10 dicembre 1832, sottoscritto GIUSEPPE BARABINO.

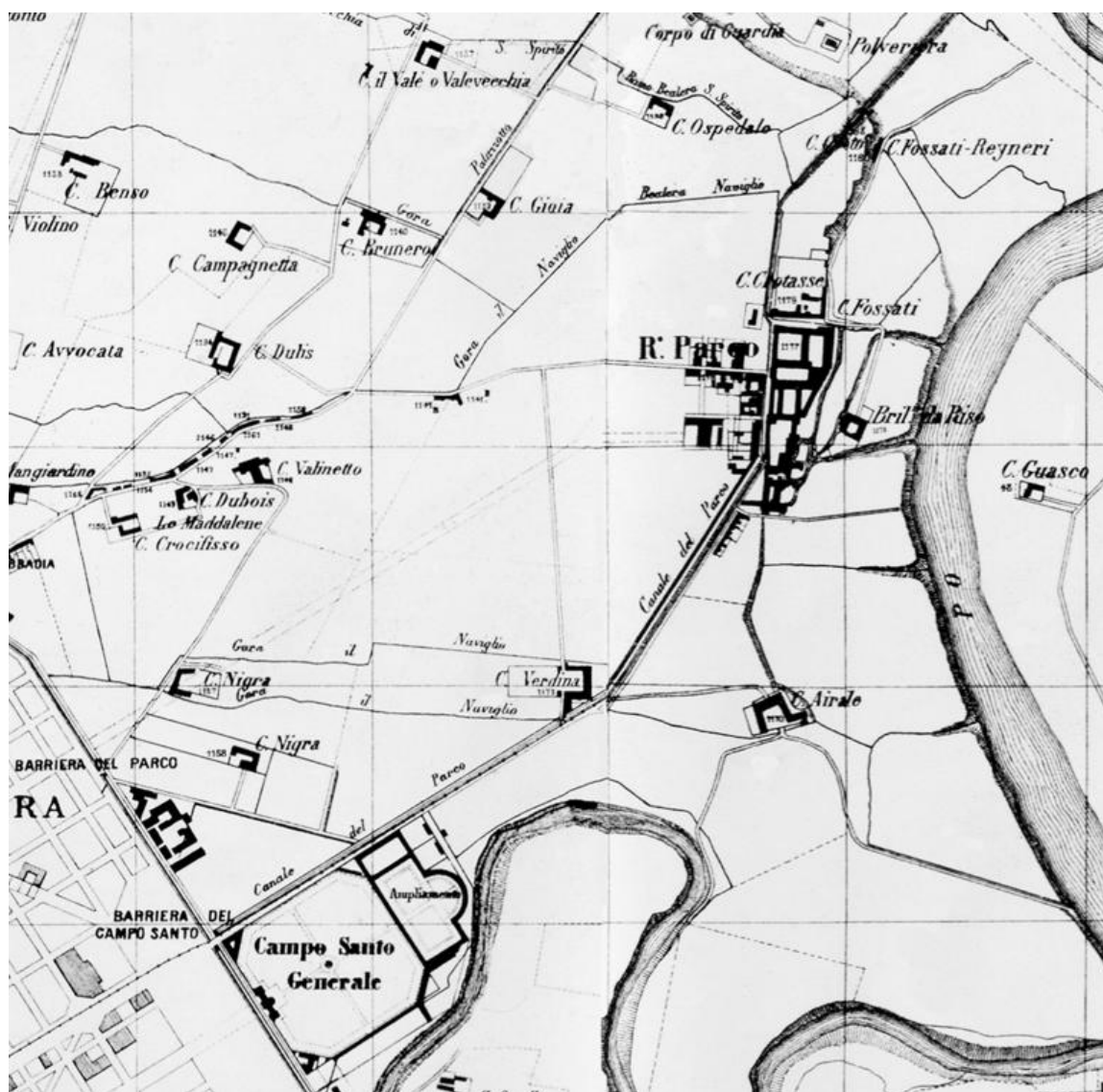
⁴⁸ ASTo, *Riunite, Biglietti*, vol. 4, f. 27, 6 ottobre 1758.



29. Il Canale del Parco derivato dalla Dora oggi. Si veda come Corso Regio Parco si delinea proprio seguendo il tracciato del Canale, Torino 2025.

Una differenza sostanziale emerge nel confronto tra i sistemi stradali che servono gli impianti. A Bari, la Manifattura è inserita in un sistema viario a scacchiera. Essendo edificata su quattro lotti della maglia murattiana, la fabbrica nasce "circondata da strade" su tutti i lati. La viabilità non è gerarchizzata da un unico asse, ma definita dalla griglia omogenea del quartiere Libertà, che garantisce un'accessibilità diffusa e perimetrale, tipica dell'urbanistica ottocentesca barese che replica il modello del Borgo Murattiano.

A Torino, invece, lo sviluppo viario segue una logica lineare e gerarchica. Nelle *Carta Topografica del Territorio di Torino* del 1879-1898, il Borgo Regio Parco appare ancora scarsamente servito da strade secondarie. L'ossatura del sistema è costituita da un unico asse di rilevanza maggiore e di matrice storica: Corso Regio Parco. Questo viale alberato costeggia il Cimitero e raggiunge la Manifattura seguendo il tracciato del canale, per poi proseguire verso nord in direzione di Settimo. È solo nella *Pianta di Torino e dintorni* del 1911 che compare per la prima volta un corso parallelo a Corso Regio Parco, segnando l'inizio di una timida articolazione della viabilità locale.



30. Ufficio Municipale dei Lavori Pubblici, *Carta Topografica del Territorio di Torino*, 1879-1898, ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.

l'ulteriore espansione della città a nord dei binari, nel quartiere Libertà e a sud, oltre la Cinta Daziaria sancendo la nascita della *Terza Bari*. La fine del limite impositivo innesca un boom edilizio incontrollato che, seppur concentrato maggiormente nei quartieri Carrassi e San Pasquale⁴⁹, testimonia la spinta centrifuga della città che finisce per inglobare le aree periferiche e produttive. Il primo tentativo di mettere ordine all'espansione del 1923 è il Piano Regolatore edilizio e di ampliamento dell'ingegner Arrigo Vecchia del 1924-1926.

Similmente a Torino, il rapporto con la cinta daziaria è stretto. La Prima Cinta Daziaria a Torino viene istituita nel 1853 su quello che era il confine della città seicentesca e la Manifattura è situata all'esterno di essa, infatti, a nord-est la cinta cade su via Novara e proprio in corrispondenza dell'accesso alla città da Corso Regio Parco sorge la Barriera del Campo Santo. Questa posizione inizialmente esterna alla Cinta era sicuramente favorevole per l'importazione e l'esportazione di materie prime e prodotti finiti. A seguito della grande crescita della città, questo confine finanziario risulta essere troppo stretto e nel 1912 venne istituita una seconda Cinta Daziaria. A nord della Manifattura viene posta la Barriera di Stura, attiva tra il 1912 e il 1930 in corrispondenza dell'attuale Piazza Sofia, definisce il limite fiscale della seconda Cinta Daziaria proprio lungo la direttrice di sviluppo del Borgo Regio Parco, nel punto in cui prosegue Corso Regio Parco. Come a Bari, anche qui il confine amministrativo e fiscale segna per decenni il margine tra la città urbanizzata e il territorio extraurbano.

⁴⁹ Quartieri che si sviluppano a sud della ferrovia.

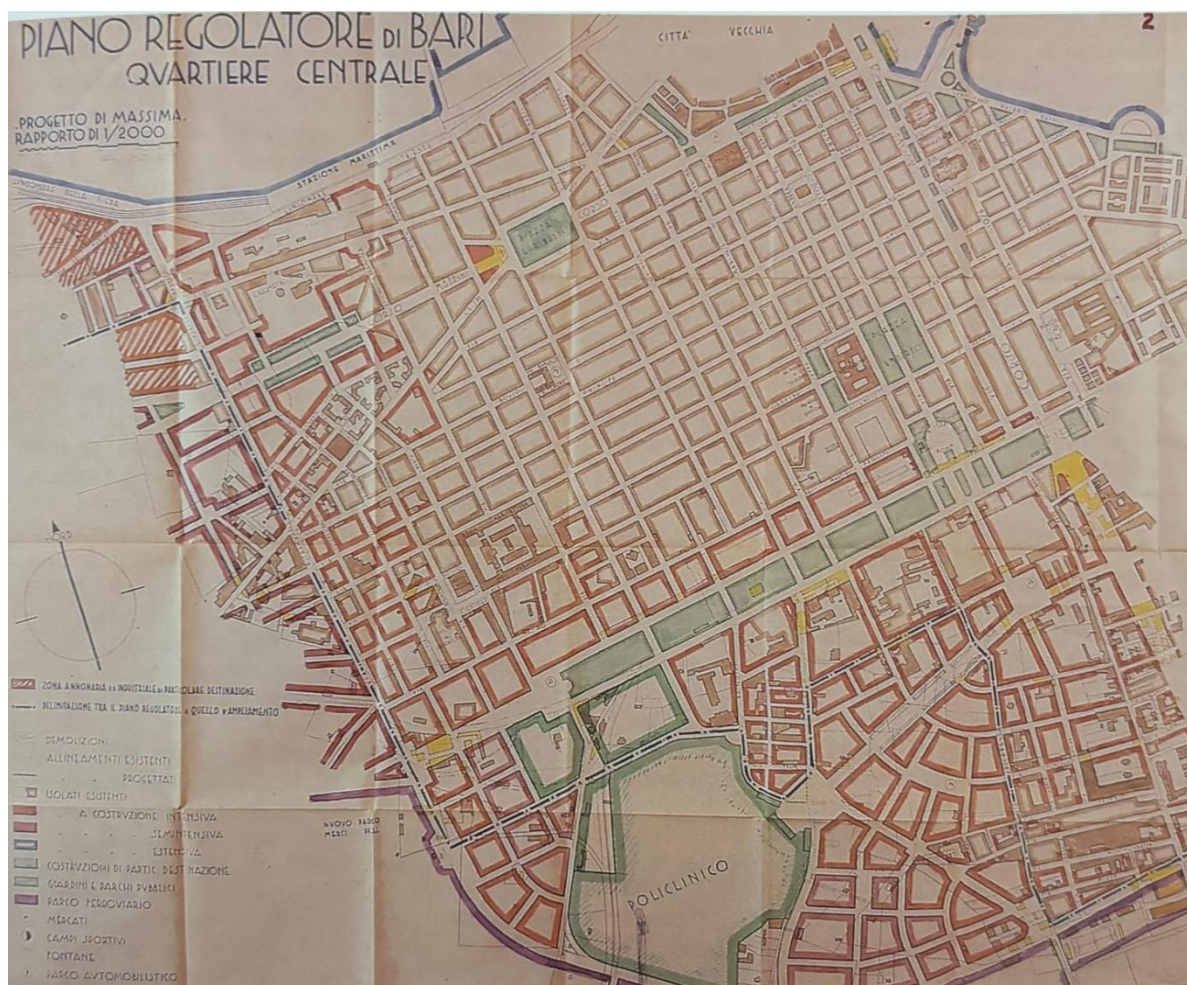


32. Torino e dintorni, 1912, mappa IGM del 1909 con tracciato in rosso della Cinta Daziaria, ASCT, *Tipi e disegni*, 2.1.30.

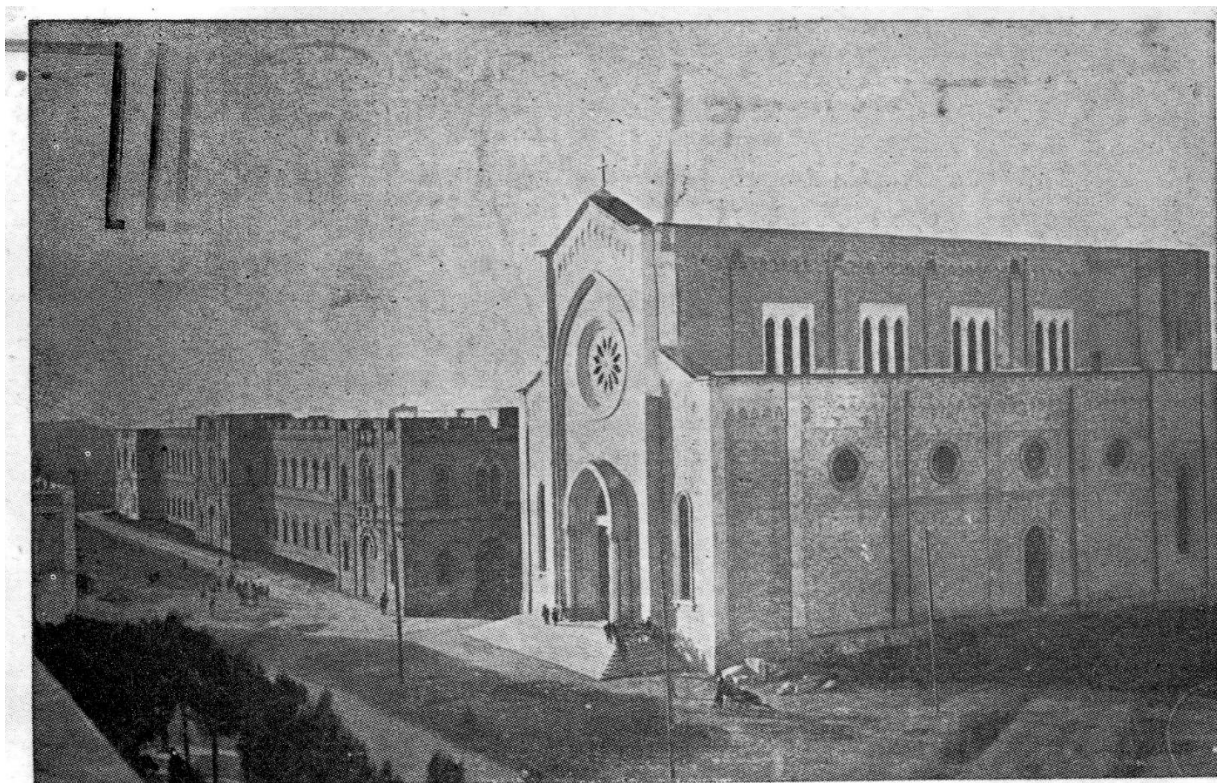
Infine, le due Manifatture assumono valori simbolici differenti nel paesaggio urbano. A Bari, in un contesto pragmatico, l'alta ciminiera che svetta sui bassi tetti del quartiere diviene *landmark*, elemento identitario e punto di riferimento visivo per le maestranze che raggiungono la fabbrica in treno dalla provincia. Tuttavia, il resto del quartiere cresce inizialmente privo di un centro definito. È con il Piano Regolatore del 1930 dell'architetto Concezio Petrucci che si tenta di conferirgli un ordine formale. Petrucci introduce assi prospettici e "cannocchiali" visivi: emblematico è lo slargo creato oltre l'isolato della Manifattura, che apre la vista sulla facciata della Chiesa del Redentore, creando dialogo visivo tra i due poli, quello del lavoro e quello religioso, e dotando il quartiere di una gerarchia spaziale⁵⁰.

⁵⁰ NICOLA SIGNORILE, *Nella crosta c'è tutto*, in Uliano Lucas, *La città all'ovest. Bari, Quartiere Libertà*, Associazione Culturale Recherche, Bari 2007, p. 16.

Le dinamiche di espansione del quartiere non sono determinate esclusivamente dalla pianificazione tecnica, ma vedono il contributo decisivo del volere dell'ordine Salesiano. Nonostante l'amministrazione comunale offra lotti in zone più centrali, la volontà di Don Bux si indirizza verso un'area di margine, considerata periferica, situata oltre il canale e in contiguità con il sito della futura Manifattura. La Chiesa del Redentore, inaugurata nel 1935, viene concepita come un forte segno urbano: il campanile e l'imponente facciata costituiscono il fondale prospettico dell'asse viario, visibile sin da Piazza Madonnella. Tale operazione ridefinisce lo *skyline* del Libertà, consolidando il campanile e la ciminiera dell'opificio come i due principali *landmark* verticali dell'area.



33. CONCEZIO PETRUCCI ingegnere, *Piano Regolatore Generale di Bari*, 1938. Da MAURO SCIONTI, *Sviluppo urbanistico tra Ottocento e Novecento*, in ENRICO GUIDONI, *Bari moderna 1790-1990*, Mondadori, Milano 1990, p. 59.



34. L'istituto dei Salesiani e la chiesa de Redentore, 1938. Da VITO ANTONIO MELCHIORRE, *Bari*, Mario Adda Editore, Bari, 1987.



35. Cannocchiale prospettico sulla Chiesa del Redentore, alla fine di Via Crisanzio, 2025.

La Manifattura di Torino, invece, ispirata ai modelli reali francesi, nasce con un intento monumentale: rappresentare il potere dello Stato imprenditore. Nelle guide del Grand Tour settecentesco, «Una visita alle Manifatture Reali di Carta, Tabacco e Piombo⁵¹» è tappa fissa, a testimonianza di un'architettura che unisce funzionalità e rappresentanza. Oggi, tuttavia, la percezione è mutata: la dismissione e l'isolamento fisico hanno reso l'ex Manifattura una presenza più silenziosa, un "rudere" nella memoria collettiva cittadina, rimanendo un riferimento visivo prevalentemente per i soli residenti del Borgo che ne scorgono la ciminiera come facevano i lavoratori pendolari della Manifattura di Bari.



36. GIUSEPPE PIETRO BAGETTI, *Veduta del Regio Parco*, 1739, in *Vedute del Piemonte e del Nizzardo*, Biblioteca Reale, Torino. Veduta della Manifattura dal Po.

⁵¹ EDOARDO GIBBON, *Viaggio in Italia*, Edizioni del borghese, Milano 1764.

3.2. Lo stato di fatto: riappropriazione funzionale e assetti attuali post-dismissione

Per comprendere le dinamiche che hanno portato agli attuali assetti urbani post dismissione delle Manifatture a Bari e Torino, è necessario allargare lo sguardo al drastico mutamento che ha investito l'intero comparto dei Monopoli di Stato all'inizio del nuovo millennio. L'evento che segna lo spartiacque definitivo per le singole città e per l'industria del tabacco in Italia ha una data e un riferimento normativo precisi: il Decreto Legge n. 282 del 24 dicembre 2002. Con questo atto viene sancita la messa in vendita dell'intero comparto manifatturiero nazionale, avviando quel processo di "privatizzazione" o più tecnicamente di "cartolarizzazione" tipico della stagione della cosiddetta "finanza creativa". Tale operazione, rispondeva all'urgenza di immettere liquidità immediata nelle casse dello Stato attraverso la cessione di beni immobiliari pubblici non facilmente commerciabili nel breve periodo.

Tuttavia, la decisione di dismettere un intero settore industriale è l'esito finale di una crisi strutturale iniziata già negli anni Settanta, le cui premesse e giustificazioni vanno ricercate in una convergenza di fattori globali e nazionali. A livello macroscopico, il declino della produzione viene accelerato dalla generale tendenza alla delocalizzazione verso Paesi extraeuropei, attratta da minori costi del lavoro e legislazioni ambientali più permissive, e dalla progressiva riduzione della domanda globale, influenzata dalla consapevolezza sui danni alla salute e dalle normative antifumo. Sul piano strettamente nazionale, il sistema italiano soffriva di criticità endogene che ne avevano minato la competitività: la fine del regime di Monopolio, già prevista dal Trattato di Roma del 1957 ma concretizzatasi decenni dopo, l'eccessiva frammentazione degli impianti produttivi, dispersi in numerose sedi storiche mentre il mercato internazionale spingeva verso la concentrazione, e soprattutto la vetustà delle fabbriche stesse. Gli opifici storici avrebbero richiesto massicci investimenti per l'ammodernamento tecnologico che la proprietà pubblica non era in grado di sostenere, complice una gestione manageriale sempre meno tecnica e sempre più amministrativa, spesso ostaggio di logiche clientelari e priva di efficaci strategie industriali e commerciali. A questo quadro si aggiungevano la concorrenza sleale del contrabbando, cresciuto esponenzialmente negli anni Ottanta, e la riconversione delle colture agricole che ha portato alla scomparsa della tabacchicoltura in molte aree del Paese, recidendo il legame tra manifattura e territorio rurale.

La cartolarizzazione del 2002 ha dunque puntato sulla liquidazione di un settore che, sebbene ancora fiorente all'estero, in Italia era ormai in sofferenza. Si sono così venute a creare le condizioni per un'inversione di tendenza improvvisa: un ciclo di crescita secolare si è ribaltato in un rapidissimo ciclo di decrescita. La modalità finanziaria scelta per l'operazione ha avuto ricadute dirette e pesanti sulla pianificazione urbana. La cessione degli immobili è avvenuta in deroga alle consuete procedure di tutela: non è stato necessario acquisire il parere del Ministero dei Beni Culturali, obbligatorio per beni di proprietà statale di valore storico artistico, né è stata prevista la possibilità per gli Enti Locali di esercitare il diritto di prelazione. In pochi giorni, tra la fine del 2002 e l'inizio del 2003, le Manifatture Tabacchi sono state trasferite alla società Fintecna S.p.A., un ente a

capitale pubblico formalmente costituito per la valorizzazione urbana ma di fatto destinato alla vendita rapida del patrimonio immobiliare per risanare i conti del Ministero del Tesoro.

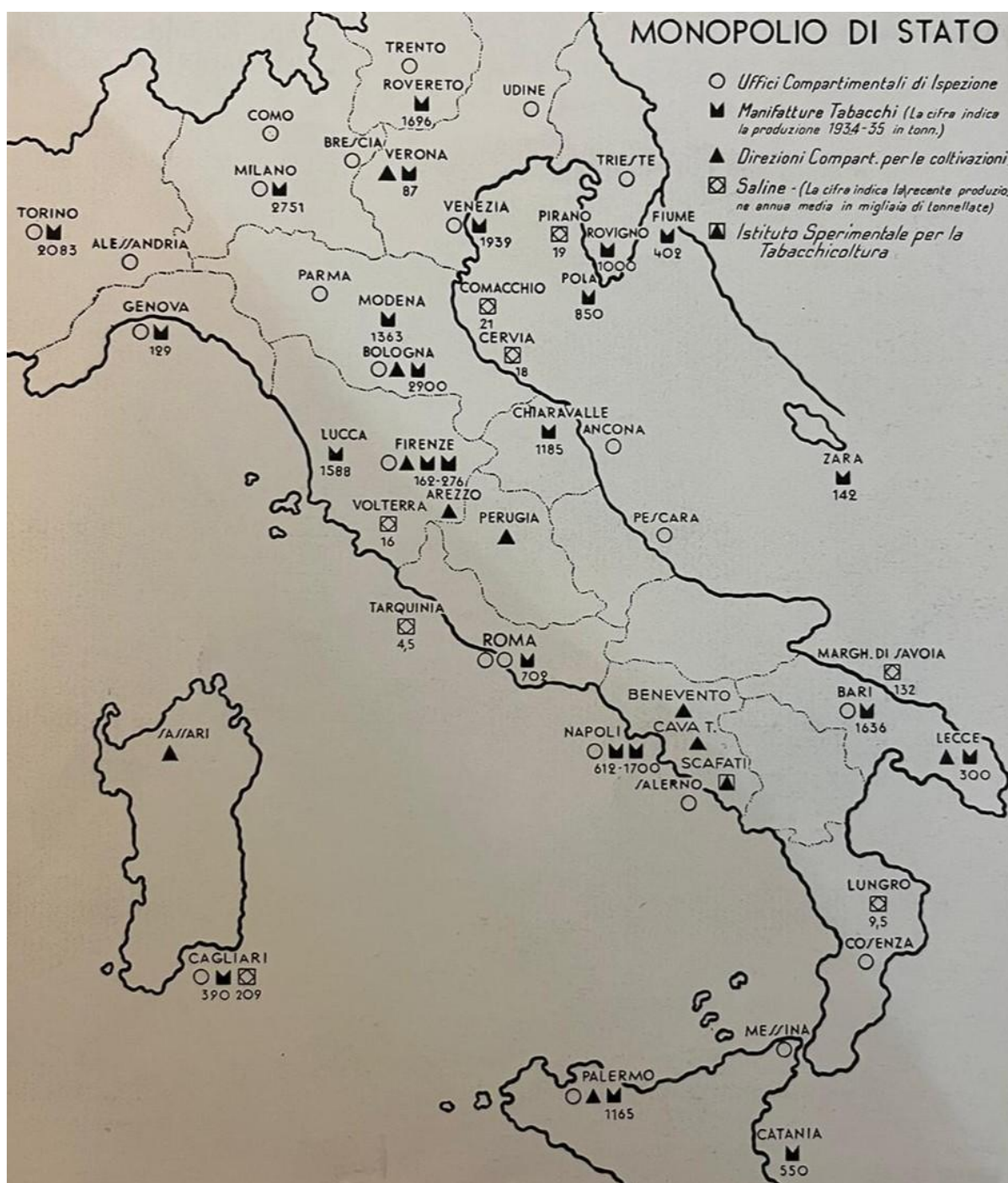
Nel 2003, tutte le Manifatture Tabacchi italiane vengono aggiudicate alla multinazionale British American Tobacco (BAT). Delle manifatture ancora attive nel 2004 (Scafati, Bologna, Rovereto, Cava dei Tirreni, Lucca, Lecce, Chiaravalle), per le quali la BAT si era impegnata al mantenimento produttivo, nessuna è sopravvissuta nella sua forma originaria oltre il decennio successivo. Nel giro di sei anni, gli stabilimenti sono stati progressivamente chiusi o ceduti. Mentre Lucca e Cava de' Tirreni sono transitate alla società Manifatture Sigaro Toscano per la produzione di nicchia del sigaro, e Chiaravalle è passata nel 2007 a una società locale (MIT), altri storici baluardi come la Manifattura di Lecce hanno chiuso definitivamente i battenti il 31 dicembre 2010, dopo decenni di attività.

Il risultato di questa dismissione lampo è la dissoluzione di un patrimonio industriale composta da ventuno grandi impianti, spesso di elevato pregio architettonico. Con la liquidazione del settore, l'Italia ha rinunciato a un motore economico e sociale che per secoli aveva trainato lo sviluppo di interi territori, portando innovazione e reddito, seppur a fronte di durissime condizioni di lavoro. Oggi, l'eredità di questo processo è duplice. Da un lato vi è il lascito materiale: un patrimonio di archeologia industriale composto da contenitori vuoti, "città nelle città" che attendono una nuova vocazione. Dall'altro, vi è la più fragile eredità immateriale, che rischia di svanire molto più rapidamente delle strutture fisiche. Con la chiusura delle fabbriche si è persa la memoria dei *saperi del fare* (il lungo apprendistato dell'arte manuale delle tabacchine), dei paesaggi rurali del tabacco, delle grandi battaglie sindacali che avevano reso questi luoghi avamposti di emancipazione femminile e conquiste sociali⁵².

È in questo contesto di vuoto, fisico e mnemonico, che si inseriscono le attuali dinamiche di rigenerazione. Se l'affievolirsi della memoria immateriale rischia di cancellare l'identità sociale dei luoghi, la trasformazione fisica offre nuove, seppur controverse, opportunità. In città come Bologna, Modena, Rovereto e Firenze, i processi di riuso sono già avviati o completati, offrendo una rappresentazione del passaggio dall'era industriale a quella post-industriale dell'economia della conoscenza. Tuttavia, è necessario osservare come, al netto delle dichiarazioni d'intenti delle amministrazioni pubbliche volte al beneficio collettivo, la riappropriazione funzionale sia spesso guidata da logiche speculative e da interessi immobiliari, pubblici o privati, che non sempre garantiscono una piena valorizzazione del valore storico e testimoniale di questi manufatti.

È a partire da queste premesse generali che si analizzerà, nel dettaglio, lo stato di fatto e le prospettive di trasformazione dei casi studio di Bari e Torino.

⁵² AGATA SPAZIANTE, *Ritratti di "città del tabacco": passato, presente e futuro di manifatture "andate in fumo"*, in CHIARA LUCCHINI (a cura di), *Pratiche, Progetti e Politiche per la Città dismessa*, una selezione degli atti del convegno *Ritratti di Città: Detroit e le altre*, Politecnico di Torino, Torino-Venezia 2013.



37. Monopoli di Stato al 1937. Da RENATO CERVINI, MAURO SCIONTI, *La Manifattura Tabacchi di Bari*, Mario Adda Editore, Bari 2002, p. 5.

Se il quadro nazionale descrive una dismissione accelerata all'inizio degli anni Duemila la vicenda della Manifattura Tabacchi di Bari anticipa i tempi. Nel capoluogo pugliese, infatti, le macchine si fermano molto prima. La data cruciale è il 1982, anno in cui cessa definitivamente l'attività produttiva nello stabilimento del quartiere Libertà.

A differenza di altre realtà italiane che continuano a produrre fino all'ultimo giorno utile prima della cessione alla BAT, Bari vive un periodo di abbandono e usi impropri durato oltre vent'anni. La chiusura del 1982 non è seguita da un immediato piano di riuso. Al contrario, il *grande contenitore* diviene dapprima un "vuoto urbano" inaccessibile e successivamente viene adattato a funzioni di emergenza giudiziaria. La trasformazione più significativa di questa fase intermedia avviene nel 1991 quando viene allestita, all'interno dei grandi saloni di lavorazione, l'Aula Bunker per la celebrazione dei maxiprocessi alla criminalità organizzata. Questa rifunzionalizzazione temporanea ha un effetto duplice: se da un lato garantisce una sorveglianza militare dell'edificio, preservandolo dal vandalismo e dal degrado strutturale che spesso accompagna l'abbandono, dall'altro "militarizza" una porzione di città, rafforzando la percezione della Manifattura come un corpo estraneo, un recinto invalicabile e ostile rispetto al tessuto sociale del quartiere.

L'ipotesi di una sua rifunzionalizzazione come fulcro del nuovo polo giudiziario cittadino fa parte di una più ampia strategia di rigenerazione del Libertà. Questo primo tentativo si inserisce nel contesto del progetto "Giustizia a Libertà" che nasce come risposta simultanea a due criticità: da un lato, l'inadeguatezza delle sedi giudiziarie esistenti; dall'altro, la condizione di marginalità urbana e sociale del quartiere. La funzione giudiziaria viene interpretata come dispositivo capace di produrre centralità, sicurezza e flussi quotidiani, restituendo al quartiere un ruolo strategico nel sistema cittadino. In questa visione, la Manifattura non è un semplice edificio da rifunzionalizzare, ma il nodo principale di un sistema policentrico di polarità istituzionali interconnesse, definito significativamente come *Arcipelago della Giustizia a Libertà*⁵³.

Il concetto di arcipelago consente di superare la logica dell'intervento puntuale, proponendo invece una struttura urbana diffusa ma coordinata, in cui la Manifattura dialoga con il Tribunale, la Corte d'Appello, il carcere e le nuove sedi previste, attraverso una rete di spazi pubblici, assi di collegamento e sistemi di mobilità. In questo assetto, l'ex complesso industriale assume il ruolo di cerniera tra il quartiere Libertà, il centro murattiano e il sistema infrastrutturale metropolitano.

Il quartiere Libertà, uno dei più antichi e densamente popolati della città, viene descritto nei primi anni del Duemila come un ambito segnato da forte degrado edilizio, carenza di spazi pubblici qualificati e progressiva perdita di funzioni centrali. La sua condizione non è tuttavia interpretata come irreversibile, ma come esito di una lunga separazione tra politiche urbanistiche e politiche sociali. In questo quadro, la rifunzionalizzazione della

⁵³ Associazione Sviluppo sostenibile, *Arcipelago Giustizia e Libertà*, in NICOLA COLAIANNI, NICOLA SIGNORILE (a cura di), *Giustizia a Libertà: Tribunali, urbanistica e architettura a Bari*, Progedit, Bari 2006, pp. 91-101.

Manifattura e l'insediamento delle funzioni giudiziarie diventano strumenti per ricucire tale frattura.



38. Palazzi storici su Via Garruba e Via Sagarriga Visconti, 2025.



49. Palazzi storici su Corso Giuseppe Mazzini, 2025.

Il progetto attribuisce un ruolo centrale alla qualità dello spazio pubblico, inteso come infrastruttura sociale oltre che urbana. La riorganizzazione della viabilità, la realizzazione di percorsi pedonali, la creazione di piazze e la riconnessione con gli assi storici del quartiere mirano a restituire continuità spaziale e riconoscibilità urbana a un tessuto frammentato. Il progetto dell'*Arcipelago della giustizia*, inoltre, ben si sarebbe integrato con le previsioni del Piano Quaroni per cui l'asse via Fieramosca-via Garruba con la Manifattura, come giunto di connessione simbolica tra giustizia e sapere, rafforza la relazione tra la Manifattura, l'Ateneo e il sistema degli edifici giudiziari. In tal modo, la rifunzionalizzazione dell'ex fabbrica assume un valore che va oltre l'edificio, non è più un recinto chiuso, ma una soglia capace di attivare nuove relazioni tra gli spazi interni e la città.



50. Vista da Piazza De Nicola di via Fieramosca, sulla destra il Tribunale di Bari e gli Uffici Giudiziari, sulla sinistra la Scuola Principessa di Piemonte, in lontananza alla fine di via Fieramosca l'ingresso da via Nicolai alla Manifattura, 2025.



41. Vista di Via Garruba da piazza Cesare Battisti, in asse, in lontananza la ciminiera dell'ex Manifattura Tabacchi, 2025.



42. Piazza Risorgimento e Scuola Garibaldi vista da Via Manzoni, 2025.



43. Ingresso al giardino di piazza Garibaldi, 2025.



44. Piazza Disfida di Barletta, 2025.



45. Piazza del Redentore dopo la riqualificazione, 2025.



46. Via Manzoni, 2025.

Nel 1996 iniziano i lavori per il progetto di riuso di una parte della Manifattura come nuovo mercato giornaliero coperto della città, che terminano il 5 giugno 2001 con l'inaugurazione e il trasferimento del mercato da via Nicolai al piano terra della Manifattura.



46. Ingresso della Manifattura oggi, 2025.



47. Ingresso del mercato da Via Crisanzio, 2025.



48. Interno del mercato, 2025.



9. Interno del mercato, 2025.

Quando il 24 dicembre 2002 scatta l'operazione di cartolarizzazione nazionale, l'immobile di Bari si trova dunque in una condizione ibrida: non è più una fabbrica operativa, una sua parte è occupata dal mercato, il resto è un contenitore statale in attesa di destino. Il passaggio di proprietà dal Demanio dello Stato alla società Fintecna avviene formalmente con decreto nel 2004. Tuttavia, è qui che il percorso di Bari diverge nettamente da quello delle altre Manifatture italiane. Mentre nel biennio 2003-2004 gli stabilimenti di Lecce, Napoli o Bologna passano nelle mani della multinazionale British American Tobacco (BAT), la Manifattura di Bari non viene venduta al mercato privato.

L'immobile rimane nella sfera del patrimonio pubblico, diventando oggetto di una complessa trattativa istituzionale. Lo snodo fondamentale è il Protocollo d'Intesa tra Fintecna, Comune di Bari e Università degli Studi, che sancisce la volontà di trasformare l'ex fabbrica in un polo culturale e di servizi, scongiurando la speculazione residenziale. In seguito a questo accordo, la proprietà viene suddivisa. Il Comune di Bari acquisisce l'ala ovest, destinata al Mercato Coperto e ai servizi per l'impiego di *Porta futuro*.

Mentre l'Università degli Studi di Bari Aldo Moro diviene proprietaria della porzione più consistente del complesso. Successivamente, l'Ateneo attiva un'ulteriore leva finanziaria conferendo la propria quota immobiliare al Fondo i3-Università. Il conferimento avviene nel 2015, passando la gestione a INVIMIT SGR S.p.A., società del Ministero dell'Economia e delle Finanze che funge da cerniera tra soggetti pubblici e mercato in termini di valorizzazione urbanistico-edilizia e rigenerazione dei patrimoni immobiliari pubblici attraverso fondi di investimento immobiliare chiusi, che nel 2016 bandisce il concorso “Mani-Futura, concorso di idee per la manifattura tabacchi di Bari”. Invimit per conto del fondo, nell’ottica di rigenerare l’ambito urbano in cui è ubicato l’immobile individua nel Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) un potenziale utilizzatore del complesso⁵⁴. Il progetto vincitore è *cnr Fumo* del gruppo di progettazione guidato dall’architetto Giovanni Vincenti.

Questa operazione di ingegneria finanziaria ha permesso di sbloccare le risorse necessarie per il restauro. L'ultimo tassello di questa cronologia è rappresentato dall'accordo del luglio 2020 (poi integrato con i fondi PNRR del 2022), che ha individuato nel il soggetto attuatore per la realizzazione della nuova cittadella della ricerca. Il 30 dicembre 2022 sono iniziati i lavori, ancora in corso, di riqualificazione e ristrutturazione del compendio. Bari rappresenta dunque un *unicum*: una cartolarizzazione iniziata nel 2002 che, attraverso vent'anni di passaggi burocratici, non ha privatizzato la storia, ma ha mantenuto la vocazione pubblica del bene.



10. Presenza di transenne con loghi INVIMIT, *NON+FUMO*, 2025.

⁵⁴ Bando Mani-Futura, concorso di idee per la riqualificazione dell'ex manifattura tabacchi di Bari, 26 febbraio 2016.



11. Fronte ovest della Manifattura lungo via Libertà, a restauro ultimato, 2025.



12. Fronte nord della Manifattura lungo via Nicolai, 2025.



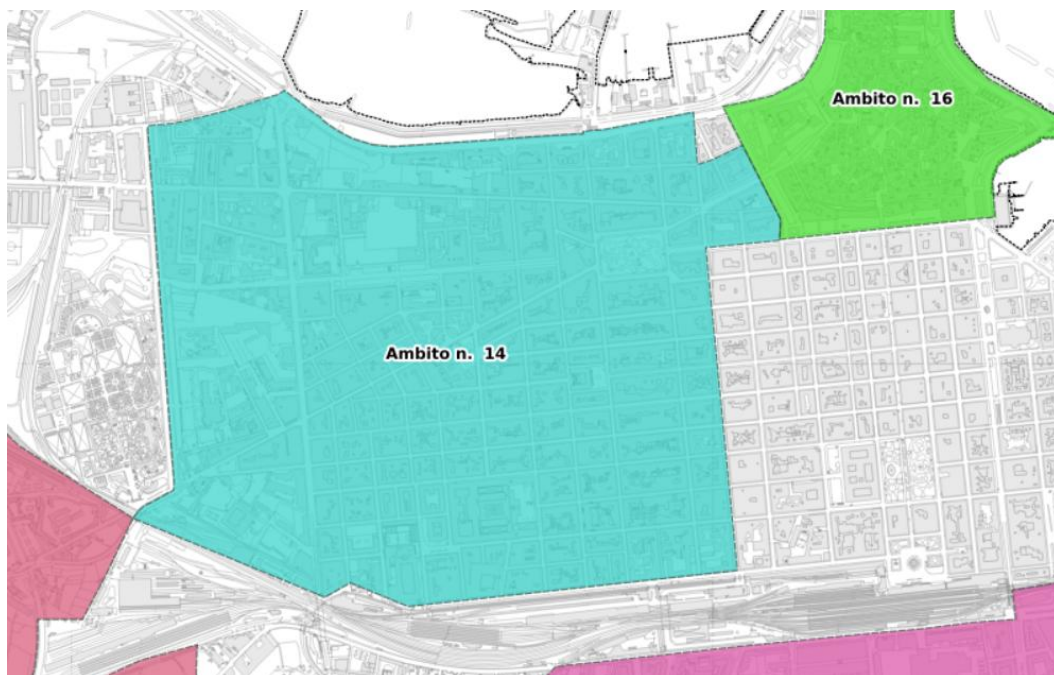
13. Fronte sud della Manifattura, via Crisanzio, 2025.

È importante ricordare che la Manifattura Tabacchi ricade in una zona individuata come *Area Bersaglio* nella strategia del *Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane*. La Delibera di Giunta Comunale n. 760 del 23 novembre 2017 ha definito i perimetri esatti delle zone della città su cui concentrare gli interventi finanziati dal *Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane 2014-2020*. La manifattura ricade nell'Ambito 14 di cui fa parte l'intero Libertà, le porzioni di territorio vengono selezionate incrociando indicatori di disagio socio-economico e degrado fisico dove si concentra la necessità di servizi di prossimità e rigenerazione fisica.

Questo spiega perché proprio negli ultimi anni si sono concentrati tanti investimenti attorno alla Manifattura (Porta Futuro, riqualificazione di Piazza Redentore, ecc.): non sono interventi casuali, ma figli di questa zonizzazione strategica del 2017 che individua l'Ambito come compatibile con gli obiettivi specifici 3.3⁵⁵ e 4.2⁵⁶ del *Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane*.

⁵⁵ L'obiettivo specifico 3.3 del *Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane* (aumento della legalità nelle aree ad alta esclusione sociale e miglioramento del tessuto urbano nelle aree a basso tasso di legalità) si propone l'aumento della legalità nelle aree ad alta esclusione sociale e il miglioramento del tessuto urbano nelle aree a basso tasso di legalità attraverso azioni di coinvolgimento dei cittadini residenti anche attraverso l'attivazione di servizi di prossimità e animazione territoriale. L'approccio proposto è multidisciplinare/integrato e si basa sulla cooperazione tra diversi soggetti (enti pubblici, terzo settore, volontariato, singoli individui, imprese) assieme ad un coinvolgimento attivo e responsabile della cittadinanza. Dalla Delibera di Giunta Comunale n. 760 del 23 novembre 2017.

⁵⁶ L'obiettivo specifico 4.2 del *Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane* mira altresì alla realizzazione di spazi pubblici come elemento importante per creare luoghi e situazioni per i cittadini dell'area ma anche per attirare persone esterne ai suddetti contesti, rappresentando il complemento



14. Perimetrazione dell'Ambito n. 14 individuato come *Area bersaglio* nella strategia del Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane. Fonte: Comune di Bari, elaborazione dal Sistema Informativo Territoriale dell'Area Vasta Metropoli Terra di Bari, 2014-2020.



15. Stralcio del P.R.G. di Bari: Manifattura classificata come area destinata a servizi alla residenza. Fonte: Comune di Bari, elaborazione dal Sistema Informativo Territoriale dell'Area Vasta Metropoli Terra di Bari, 2014-2020.

infrastrutturale delle azioni 3.3.1 e 3.2.2, attraverso la realizzazione di opere e l'acquisto ed installazione di beni, forniture ed impianti tecnologici per la realizzazione di spazi necessari per attuare le attività previste nelle corrispondenti azioni. Dalla Delibera di Giunta Comunale n. 760 del 23 novembre 2017.

Per quanto concerne i servizi per l'impiego e l'ala di proprietà del Comune il progetto più significativo è rappresentato dall'insediamento di *Porta Futuro*. Nato nel novembre 2015 al primo piano dell'ex stabilimento, questo *hub* rappresenta un centro per l'impiego di nuova generazione, frutto di una collaborazione con la Provincia di Roma e gestito da aziende del privato sociale, svolge funzioni analoghe a quelle delle agenzie interinali, ma a costo zero per le aziende. La genesi finanziaria dell'intervento risale alla programmazione 2007/2013, attingendo al Fondo Sviluppo per la Coesione e, nello specifico, al cosiddetto "Patto per la Puglia" siglato tra Governo e Regione. Tuttavia, è con l'insediamento della giunta Decaro nel 2014 che l'idea di trasformazione del quartiere assume una direzione precisa, puntando sull'innovazione sociale come risposta alle urgenze di una città segnata dalla crisi finanziaria e, successivamente, dall'emergenza pandemica.

A questo primo tassello si è aggiunto, con la fine dei lavori nel dicembre 2020 in un'altra ala dell'edificio, l'incubatore di imprese Porta Futuro 2. Sebbene questi servizi siano concepiti come poli di eccellenza per l'intera area metropolitana e non ad uso esclusivo dei residenti, l'aspettativa è che essi accompagnino la transizione del Libertà da storico quartiere operaio e commerciale a luogo di produzione di economia della conoscenza. L'obiettivo è duplice: da un lato aumentare l'occupabilità degli abitanti, preparandoli ai cambiamenti del mercato del lavoro; dall'altro favorire la nascita di imprese ad alto contenuto tecnologico che possano assorbire forza lavoro locale o generare, attraverso l'aumento dei redditi, una domanda di servizi correlati offerti dal quartiere stesso.

Questa strategia si inserisce in un più ampio sistema di interventi per la ricerca e l'inserimento lavorativo che comprende i progetti *Faber* e *Laboratori di cantiere* per l'attivazione di tirocini, e l'iniziativa BIS (Bari Innovazione Sociale). Quest'ultima agisce come piattaforma per la trasparenza e l'animazione territoriale, includendo la valorizzazione di altri immobili comunali gestiti dal terzo settore all'interno del quartiere Libertà, come l'*Officina degli Esordi* e *Spazio 13*, consolidando così una rete sul territorio di collaborazione tra cittadini e istituzioni⁵⁷.

⁵⁷ GABRIELE DI PALMA, *Rigenerare la città meridionale o sostenere i suoi abitanti? Il caso del quartiere Libertà di Bari*, Tesi di Dottorato, Università degli Studi di Bari, Dipartimento di Scienze della Formazione, Psicologia, Comunicazione, a.a. 2019-2020, relatore prof. Giuseppe Moro, p. 116.



16. Sede Officina degli Esordi, 2025.



17. Ingresso Spazio13 dal cortile del Liceo G. Bianchi Dottula, 2025.

Per quanto riguarda Torino, lo stabilimento chiude ufficialmente i battenti nel 1996 ed è il primo dei 21 opifici in Italia a cessare le lavorazioni. Gran parte dei dipendenti vengono trasferiti al Ministero delle Finanze e questa parte di città cambia improvvisamente con l'abbandono della fabbrica e delle residenze aziendali.

L'intero complesso dopo la chiusura rischia la demolizione poiché ritenuto da piano regolatore privo di interesse. La demolizione non avviene in quanto l'ex opificio è di età superiore ai cinquant'anni e di proprietà demaniale quindi per il suo valore storico documentale e per le risonanze culturali e urbanistiche soggetto alla tutela ai sensi dell'articolo 12, comma 1 del Decreto Legislativo 42/04 (ex legge 1089/39). Per queste ragioni nel 1996 la Soprintendenza propone un decreto di vincolo monumentale e la demolizione viene sventata⁵⁸.

Dal 1983 grazie alla collaborazione tra Soprintendenza, Demanio dello Stato proprietario del bene e Rete 7 Piemonte vengono ristrutturati alcuni locali del complesso e il teatro CRAL per insediare gli studi televisivi della suddetta rete.



18. Ingresso rete 7 Piemonte, 2025.

⁵⁸ FRANCESCO PERNICE, *La Manifattura Tabacchi di Torino nel Novecento, tra storia e recupero*, PATRIZIA CHIERICI, RENATO COVINO, FRANCESCO PERNICE (a cura di), *Le fabbriche del tabacco in Italia*, Celid, Torino 2012, p. 223.

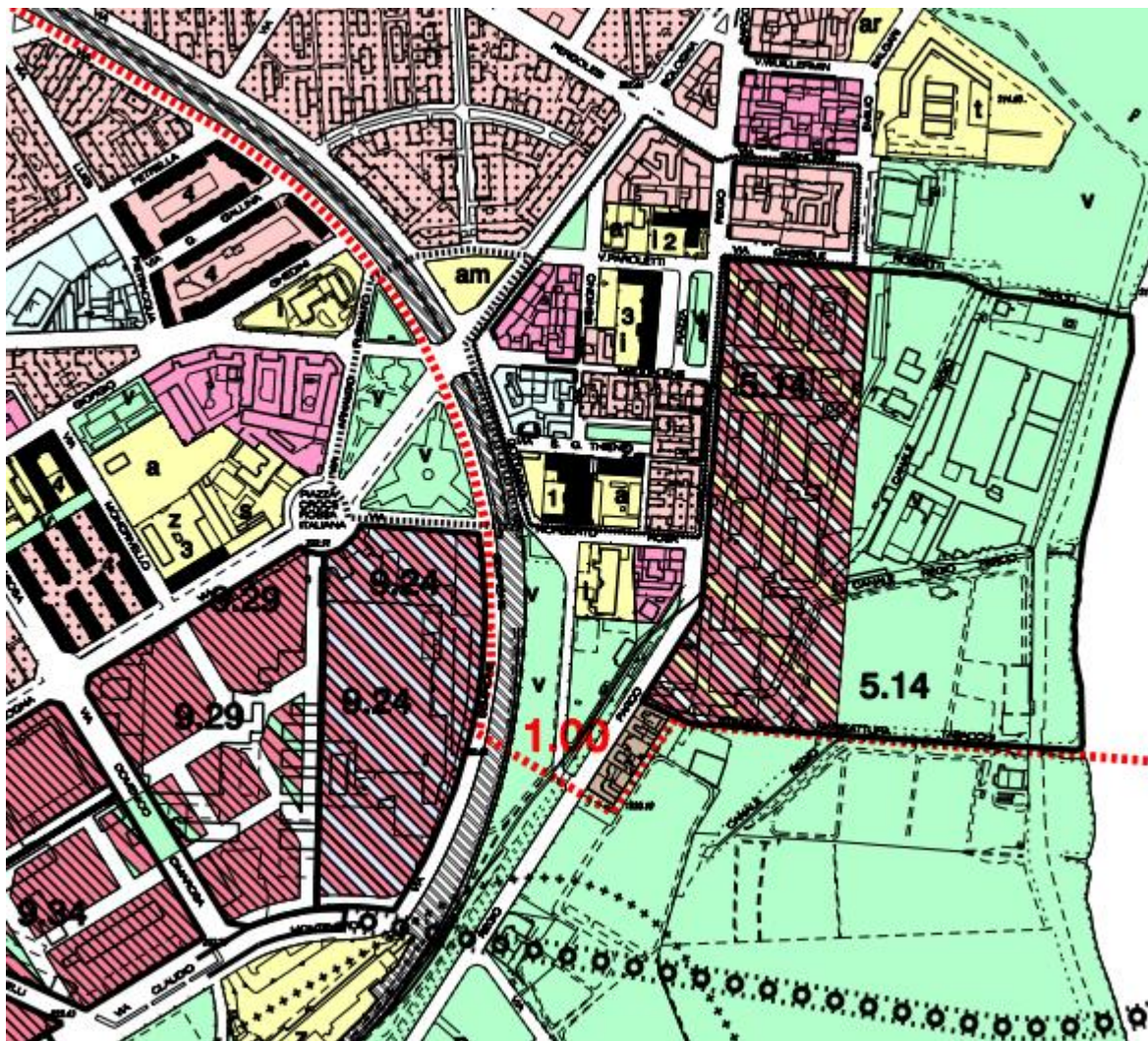
Gli edifici della Manifattura da P.R.G. del 1995⁵⁹ ricadono nell'ambito 5.14 – “Regio Parco”, Zona Urbana di Trasformazione che comprende, si cita la Delibera 0012184 del 2001:

- «il complesso della ex-Manifattura Tabacchi, di proprietà statale, nel quale sono presenti edifici e manufatti di valore storico-documentario lungo il corso Regio Parco (progetto Ferroggio del 1758), alcune fondazioni sotto l'attuale infermeria, le vecchie officine tardo ottocentesche, nonché le maniche lunghe che delimitano il cortile di accesso, progettate dall'architetto Benedetto Brunati nel 1819 e ripristinate, parzialmente, su progetto dell'Ingegnere Pier Luigi Nervi, a seguito delle distruzioni dell'ultima guerra mondiale;
- il complesso della ex-Fimit, di proprietà della Città, opificio industriale ottocentesco, originariamente destinato alla lavorazione tessile e, in particolare, alla filatura del cotone; in seguito convertito in stabilimento per la brillatura del riso. Nel secondo dopoguerra, successivi ampliamenti, costituiti soprattutto da capannoni industriali, hanno determinato la saturazione di quasi tutta la superficie libera del lotto;
- aree interposte tra la ex-Manifattura Tabacchi e la ex-Fimit (di proprietà privata da sottoporre ad acquisizione diretta da parte dell'Amministrazione) dove sono presenti attività quali una officina meccanica con deposito di autoveicoli e una ditta di trasporti;
- parte dei vivai comunali, a sud dell'ambito, compresi tra un ramo del canale Regio Parco di proprietà demaniale e la strada della Manifattura Tabacchi.»⁶⁰

L'ambito è destinato a essere trasformato per realizzare un complesso polifunzionale con spazi per attrezzature pubbliche e private, quali strutture ricettive, attrezzature di servizio alle persone e alle imprese, aree per spazi pubblici a parco, per il gioco e lo sport.

⁵⁹ Approvato con deliberazione della Giunta Regionale n. 3-45091 del 21 aprile 1995.

⁶⁰ Delibera n. 0012184 del Consiglio Comunale 19 febbraio 2001 con oggetto: AREA EX MANIFATTURA TABACCHI - VARIANTE PARZIALE N. 34 AL P.R.G. AI SENSI DELL'ARTICOLO 17 COMMA 7 DELLA L.U.R. - ADOZIONE.



19. Stralcio del PRG del 1995, il complesso della ex Manifattura ricade nell'ambito 5.14 - "Regio Parco", Zona Urbana di Trasformazione (di superficie pari a mq. 139.000 circa).

Successivamente, dopo qualche anno dall'approvazione del P.R.G. del 1995 si presenta la necessità da parte dell'Università degli Studi di Torino di ripensare gli spazi della didattica, è in quest'occasione che viene ripensato il ruolo del complesso dismesso.

La strategia insediativa viene formalizzata nel 1996, quando l'Amministrazione Comunale affida ai Dipartimenti *Casa-Città* e *Interateneo Territorio* del Politecnico di Torino l'incarico di definire i criteri per uno sviluppo delle sedi universitarie. Dalle analisi emerge il superamento del modello del campus isolato in favore di una soluzione "multipolare": un sistema in cui i diversi nuclei universitari, diffusi nel tessuto urbano, vengono resi interdipendenti attraverso connessioni infrastrutturali e complementarità funzionali.

In questo disegno, l'Ambito 5.14, comprendente la Manifattura Tabacchi e l'adiacente area ex-Fimit, viene individuato come il luogo ideale per la costituzione del nuovo Polo Umanistico. L'obiettivo era creare una struttura lineare che, partendo dai nuclei consolidati del centro (Palazzo Nuovo, Palazzo Campana) e passando per il nuovo

insediamento Italgas di corso Regina Margherita, proiettasse la funzione universitaria verso la periferia Nord-Est.

Una visione che presuppone, come condizione indispensabile, il potenziamento del trasporto pubblico lungo l'asse storico di Corso Regio Parco e la creazione di percorsi ciclopeditoni protetti. Tale strategia si intreccia con la previsione della nuova Linea 2 della Metropolitana, progettata per correre nel sedime del cosiddetto “Trincerone”. Con questo termine si identifica la trincea ferroviaria dismessa che, sviluppandosi a una quota inferiore rispetto al piano stradale, collegava storicamente lo Scalo Vanchiglia e gli ex magazzini dell'azienda di trasporti e logistica Gondrad; un'area che oggi si presenta come un profondo solco invaso da vegetazione spontanea capace di dividere in due il tessuto del quartiere Barriera di Milano. È proprio su questa frattura fisica che interviene la pianificazione recente: nel dicembre del 2017 il Comune di Torino affida l'incarico per la redazione del progetto di fattibilità tecnico economica della Linea 2 e, quando nel 2019 il progetto viene consegnato alla Città, si presenta concretamente l'occasione di riuso dell'ex sedime ferroviario. Il tracciato della metro prevede infatti la realizzazione delle stazioni interrato di Corelli, San Giovanni Bosco e Giulio Cesare sfruttando il dislivello già esistente del vallo ferroviario: un'operazione che permette non solo di abbattere i costi di scavo, ma soprattutto, colmando la trincea, di riconnettere le due sponde del quartiere riqualificando la parte superficiale per 67mila metri quadrati dove si svilupperanno 4,4 chilometri di piste ciclabili e verranno realizzate aree di socializzazione e per lo sport⁶¹.



20. Vista dal Ponte pedonale di via Norberto Rosa del Trincerone con sulla destra il Borgo Regio Parco, 2025.

⁶¹ Città di Torino, *Metro linea 2*, Torinocambia.it, 01 ottobre 2024.



21. Asse storico di Corso Regio Parco con bealera e viale alberato, 2025.

Per tradurre questa visione in progetto, tra il 1996 e il 1999 viene commissionato uno specifico Studio di fattibilità a un'equipe di professionisti. Lo studio, inizialmente volto a indagare le potenzialità insediative generali salvaguardando il carattere unitario del complesso, ha dovuto recepire in corso d'opera due cambiamenti decisivi nell'assetto patrimoniale dell'area, che hanno indirizzato definitivamente la progettazione verso la destinazione universitaria:

- l'acquisizione da parte del Comune di Torino dello stabilimento ex-Fimit, situato a valle della Manifattura, in seguito alla cessazione della produzione industriale;
- l'esito della trattativa tra Demanio, Monopoli ed Enti locali, sancita dal verbale di consegna del 5 luglio 1999, che portava all'acquisizione in uso gratuito dell'intera Manifattura Tabacchi da parte dell'Università, ad eccezione della manica storica frontale su corso Regio Parco, rimasta in capo all'Amministrazione Autonoma dei Monopoli⁶².

Lo studio di fattibilità inoltre tiene conto del contesto vincolistico in cui ricade il complesso per cui si esclude la quasi totalità degli immobili dai limiti della fascia B di esondazione e della fascia C di inondazione secondo il *Piano di stralcio delle fasce fluviali del bacino del Po*, si considerano le prescrizioni di competenza dell'Autorità di Bacino riguardanti il *Piano stralcio per l'assetto idrogeologico (P.A.I.)* e si tiene conto che l'immobile FIMIT risulta totalmente compreso entro la fascia di esondabilità e, in quanto

⁶² Delibera n. 0012184 del Consiglio Comunale 19 febbraio 2001 cit.

tale, in base alle prescrizioni introdotte dalla Regione Piemonte, sottoposto alla disciplina di cui all'articolo 30 della L.U.R.

Inoltre, vengono segnalate le prescrizioni del *Piano Territoriale Operativo (P.T.O.)* per cui l'area è compresa in una Zona T – Trasformazione orientata. Per tali zone si deve perseguire la riorganizzazione dell'affaccio sul fiume eliminando le strutture che ne ostacolano la percezione. Alla luce di queste indicazioni gli interventi previsti sono finalizzati a valorizzare il complesso in particolare per quanto concerne l'affaccio sul fiume.

Per quanto riguarda l'accessibilità, l'obiettivo è quello di una prevalente fruizione pedonale e la possibilità di integrare gli accessi esistenti su Corso Regio Parco per avere una maggiore permeabilità fisica e funzionale tra Borgo, futuro insediamento universitario e fiume.



22. Accesso principale alla Manifattura su corso Regio Parco, 2025.



23. Relazione tra ingresso monumentale della Manifattura, Borgo e corso Regio Parco, attualmente a scorrimento veloce e percorribile prevalentemente con mezzi motorizzati, 2025.



24. Accesso veicolare da corso Regio Parco al complesso della Manifattura con permanenze dei binari un tempo collegati allo Scalo Vanchiglia, 2025.



25. Vista del retro della Manifattura da ovest, dal Parco della Confluenza, 2025.



26. Viale alberato che da via Rossetti porta al fiume, si noti il dislivello verso il fiume, 2025.



27. Corso Guerrazzi tra il fiume Po e l'area ex-Fimit, 2025.



28. Affaccio sul fiume Po, 2025.

Vengono elencate alcune delle destinazioni previste all'interno del complesso, quali spazi museali, teatro, biblioteca, attività di svago e sport pensate per implementare il raccordo tra quartiere, Università e Città.

La convergenza tra la necessità di potenziamento delle sedi universitarie facente parte della Linea 3 del *Piano Strategico della Città* e la disponibilità patrimoniale ha rappresentato il primo vero tentativo organico di "riempire" la Manifattura, immaginandola come terminale settentrionale di un asse della cultura e della formazione.

Al fine di adeguare il P.R.G. e poter dare attuazione agli interventi si rende necessaria una variante parziale ai sensi dell'articolo 17 comma 7 della Legge Urbanistica Regionale approvata tramite Deliberazione del Consiglio Comunale il 19 febbraio 2001⁶³ con oggetto: *Area ex manifattura Tabacchi – Variante parziale n. 34 al P.R.G. ai sensi dell'articolo 17 comma 7 della L.U.R.*

Per le previsioni della variante si cita la delibera:

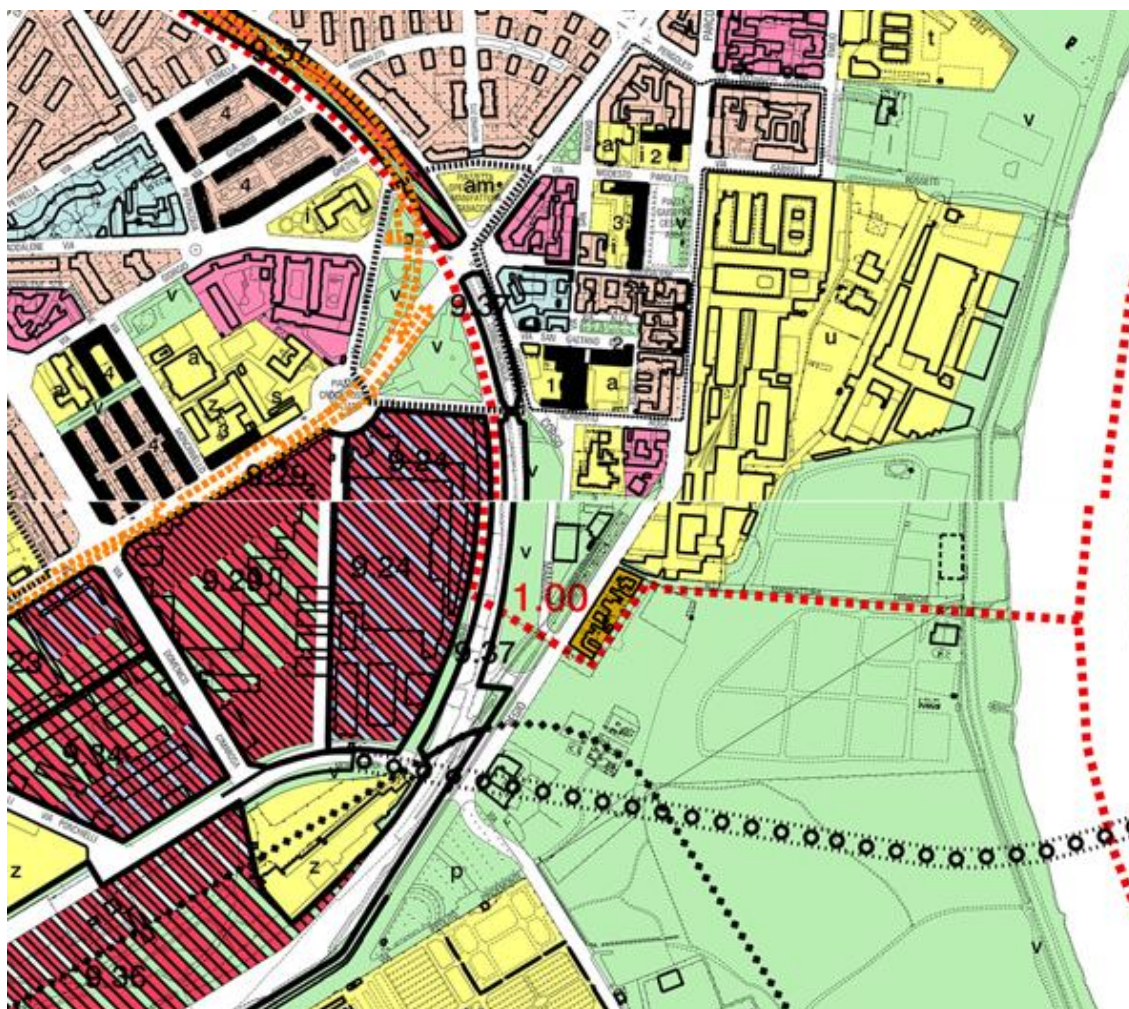
«La variante prevede:

- A) la soppressione della scheda normativa relativa all'ambito 5.14 - "Regio Parco";
- B) l'inserimento all'articolo 19 delle N.U.E.A. - Altre aree per verde e servizi con prescrizioni particolari ... del nuovo comma 22 - Area della ex-Manifattura Tabacchi. con le seguenti prescrizioni: "L'area è oggetto di specifico studio di fattibilità orientato alla riqualificazione urbana fisica e funzionale degli immobili esistenti destinati ad ospitare insediamenti universitari. Le destinazioni ammesse sono edilizia universitaria e servizi complementari (attrezzature culturali, ricettive, sportive, residenze universitarie) [...];
- C) la modifica della destinazione d'uso dell'area oggetto del provvedimento, da Zona Urbana di Trasformazione ad aree destinate a servizi pubblici "S" e più specificamente ad Istruzione Universitaria "u", e Spazi pubblici a parco, per il gioco e lo sport "v", così come descritto negli allegati grafici dello stato attuale e della variante al P.R.G. alla scala 1: 5.000 della Tavola 1.»⁶⁴

A seguito dell'approvazione vengono aggiornati i fogli 5B e 9B della Tavola 1 del P.R.G.

⁶³ Testo coordinato ai sensi dell'art. 41 comma 3 del Regolamento del Consiglio Comunale.

⁶⁴ Da Delibera n. 0012184 del Consiglio Comunale 19 febbraio 2001 cit.



29. Stralcio del P.R.G. con aggiornamento dei fogli 5B e 9B a seguito dell'approvazione della variante del 2001.

Una delle prime ipotesi di insediamento a seguito della delibera del 2001 e dell'acquisizione da parte del Comune della fabbrica FIMIT retrostante la Manifattura nel Parco della Colletta è quella di trasferire la sede del SUISM (Scuola Universitaria Interfacoltà in Scienze Motorie) in modo da concentrare in un unico complesso le varie discipline dislocate in diverse sedi. L'intervento si pone l'obiettivo di reintegrare armonicamente il complesso industriale nel sistema del parco fluviale. L'unità territoriale viene ristabilita attraverso un nuovo sistema di connessioni: un ponte pedonale è progettato per superare gli antichi canali d'acqua e gli orti annessi all'opificio, ricucendo fisicamente la Manifattura con le aree verdi retrostanti. Per quanto riguarda le destinazioni d'uso interne ai corpi di fabbrica originali recuperati, il progetto prevede l'insediamento di un centro medico e di residenze per studenti. Infine, il progetto riconosce nella presenza della sede di Rete 7 Piemonte un'opportunità di visibilità anche mediatica⁶⁵.

⁶⁵ FRANCESCO PERNICE, *La Manifattura Tabacchi di Torino nel Novecento, tra storia e recupero* cit. p. 224.

Nonostante la variante urbanistica del 2001 avesse predisposto il terreno normativo per la trasformazione della Manifattura in *Polo Umanistico*, il processo di attuazione subisce negli anni successivi una brusca battuta d'arresto. Le previsioni del piano si scontrano con le mutate condizioni economiche e con le incertezze dell'Ateneo torinese, portando a una situazione di stallo. Le ipotesi progettuali elaborate nello studio di fattibilità non trovano immediata concretezza operativa. Mentre a Bari si procede per parti (Mercato, Porta Futuro), a Torino la dimensione unitaria e monumentale del complesso rende più difficile questo approccio.

È solo nel 2014 che l'Amministrazione Comunale torna a occuparsi organicamente del tema, approvando il documento programmatico "*Torino Città Universitaria. Opportunità di trasformazione Urbana*" con Deliberazione del Consiglio Comunale del 4 novembre 2014⁶⁶ nel quale vengono individuate aree e immobili di proprietà pubblica destinabili a residenze e servizi universitari, tra le quali rientra l'Area Manifattura Tabacchi. Nel contesto delle varie delibere approvate nel 2012 in cui viene esplicitata la vocazione di Torino come grande città universitaria tra le linee strategiche della Città. Nello specifico la delibera del 8 maggio 2012 esplica gli indirizzi di "*Torino Città Universitaria*", da attuare attraverso una programmazione e progettazione interistituzionale e l'offerta di servizi di residenzialità, aule studio, ristorazione, trasporti e mobilità sostenibile, servizi culturali e sportivi, mentre la delibera del 22 dicembre 2012 approvava le Linee guida per la realizzazione di residenze e servizi universitari, social housing e co-housing. Da qui l'esigenza di insediare un *Polo sociale* per integrare le politiche per la casa, le politiche di rigenerazione urbana e le politiche urbanistiche al fine di creare condizioni favorevoli ad attrarre gli investimenti e la conseguente necessità di costituire un Tavolo Tecnico Istituzionale per promuovere, valutare e indirizzare le proposte di intervento⁶⁷.

In questa fase, la Relazione Urbanistica allegata agli atti di pianificazione fotografa un cambio di strategia: pur confermando la destinazione d'uso prevalente a "Istruzione Universitaria" (zona "S/u"), si riconosce la necessità di integrare le funzioni didattiche con una quota significativa di residenze universitarie e i relativi servizi commerciali, nel tentativo di rendere l'operazione economicamente sostenibile per gli investitori. Si ribadisce che l'area, ormai consolidata nel tessuto urbano, deve fungere da cerniera tra il centro città e la periferia nord, sfruttando la futura linea 2 della metropolitana.

⁶⁶ Deliberazione del Consiglio Comunale del 4 novembre 2014 n. 2014 04633/009.

⁶⁷ Deliberazione del Consiglio Comunale del 4 novembre 2014 n. 2014 04633/009.



30. Relazione tra il borgo, caratterizzato da case basse e la Manifattura. Vista da Via Maddalene, 2025.



31. Vista arrivando al borgo da sud: partendo da destra, edifici con facciate in mattoni facenti parte del complesso della Manifattura, un tempo abitazioni dei dipendenti, l'ingresso carrabile alla Manifattura, la manica ovest della Manifattura. Sulla sinistra edifici di diverse epoche di costruzione, i più recenti su più piani i meno recenti caratterizzati da fregi e con massimo tre piani fuori terra, 2025.

È in questa prospettiva e nel contesto della *Variante 200*⁶⁸ che si inserisce il recupero e la ristrutturazione con modifica di destinazione d'uso di uno degli edifici della manifattura⁶⁹ per allestire al suo interno a partire dall'anno accademico 2009/2010 il centro Immatricolazioni dell'Università di Torino, la cui utilità va scemando nel tempo a causa della sempre maggiore digitalizzazione delle pratiche burocratiche.

Tuttavia, il percorso rimane accidentato, ostacolato innanzitutto dall'emergenza finanziaria che l'Università si trova a fronteggiare per bonificare dall'amianto l'edificio di Palazzo Nuovo. A ciò si aggiungono i motivi nazionali di rallentamento che, dal 2007, hanno fermato i processi di trasformazione di tanti immobili dismessi (in particolare se posseduti da attori pubblici) e, nel caso specifico di Torino, la proposta della nuova Giunta di una diversa strategia per l'immobile che prevede un uso temporaneo del luogo⁷⁰. Con tali presupposti, l'Università decide di restituire gli spazi già in uso, considerando anche il venir meno delle certezze riguardanti gli efficienti collegamenti e i lunghi tempi di realizzazione della linea 2 della Metropolitana.

Nel 2015 viene promosso dall'Agenzia del Demanio un tentativo di valorizzazione, che mira a cedere il bene tramite un bando di gara per la concessione di valorizzazione, ma va deserto, testimoniando la difficoltà del mercato privato di farsi carico di un recupero così oneroso senza un forte sostegno pubblico.

⁶⁸ Variante approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale mecc. n. 2010 03741/009 del 14 febbraio 2011 con la quale la città avvia il processo di riqualificazione fisica, ambientale e sociale dei quartieri della zona nord Barriera di Milano e Regio Parco, attraverso la realizzazione della nuova Linea 2 della metropolitana.

⁶⁹ Costruzioni Generali Valdostane, Scheda tecnica dell'edificio, 2008.

⁷⁰ AGATA SPAZIANTE, *Ritratti di "città del tabacco": passato, presente e futuro di manifatture "andate in fumo"* cit. p. 540.

L'analisi delle vicende post-dismissione delle Manifatture di Bari e Torino restituisce l'immagine di due percorsi che, pur muovendo da premesse storiche e contesti urbani differenti, convergono verso un medesimo orizzonte programmatico, sebbene con velocità e modalità attuative distinte. Il primo e più evidente punto di contatto risiede nella risposta che la pianificazione urbanistica offre al problema del vuoto industriale. In entrambe le città, il Piano Regolatore Generale sancisce in modo inequivocabile la fine della vocazione produttiva, attribuendo ai complessi la destinazione a Servizi Pubblici. A Bari, l'area della Manifattura viene classificata come area per Servizi alla Residenza, sancendo la sua integrazione nel sistema del welfare urbano. Analogamente a Torino, la Variante parziale n. 34 al P.R.G. del 2001 modifica la destinazione d'uso da Z.U.T. ad aree per servizi, nello specifico "Istruzione Universitaria" e "Aree per verde e Servizi". In entrambi i casi, dunque, la fabbrica viene riconosciuta come risorsa strategica per la collettività, un contenitore da rifunzionalizzare mantenendo la proprietà o il controllo pubblico.

Questa convergenza normativa si traduce, sul piano funzionale, nell'assegnazione di una vocazione universitaria e di ricerca come motore della rigenerazione. Le due città individuano nell'economia della conoscenza l'erede naturale dell'economia manifatturiera. A Torino, questa visione si cristallizza già nel 1996 con l'ipotesi del "Polo Umanistico", immaginando l'ex opificio come terminale settentrionale di un asse culturale che parte dal centro città. A Bari, seppur attraverso un percorso più frammentato che vede prima l'insediamento del mercato e poi dei servizi comunali, la destinazione principale si consolida con il passaggio della maggior parte del complesso all'Università e successivamente con il progetto della cittadella del CNR. Entrambe le Manifatture, quindi, sono chiamate a trasformarsi da luoghi di produzione materiale a luoghi di produzione immateriale.

Tuttavia, se l'obiettivo finale appare simile, profonde sono le differenze nel rapporto che si instaura tra l'ex fabbrica e il tessuto urbano circostante, differenze figlie della diversa morfologia e storia sociale dei quartieri Libertà e Borgo Regio Parco. Nel caso di Bari, la dismissione del 1982 lascia in eredità un enorme edificio nel cuore di un quartiere densamente popolato e costruito nel centro della città, lontano da qualsiasi elemento naturale caratterizzante. Di conseguenza, le strategie di rigenerazione assumono un forte carattere di "ricucitura sociale". Interventi come *Porta Futuro* o la riqualificazione degli spazi aperti (piazza del Redentore) non mirano solo al recupero edilizio, ma rispondono a un'urgenza di inclusione sociale per sanare una frattura e offrire servizi di prossimità a un tessuto urbano sofferente.

A Torino, invece, la relazione tra fabbrica e quartiere è storicamente di natura simbiotica: il borgo Regio Parco nasce e si sviluppa intorno e quasi grazie alla Manifattura. A loro volta borgo e Manifattura si incastrano in un territorio a carattere fortemente naturalistico, nella confluenza tra i due fiumi. Con la dismissione del 1996, il quartiere non perde un corpo estraneo, ma il suo centro gravitazionale. Qui la sfida, come evidenziato dallo studio di fattibilità, è soprattutto di natura morfologica e ambientale: si tratta di riconnettere il complesso al sistema del parco fluviale e di superare le barriere fisiche per restituire unità

territoriale. Mentre a Bari si lavora per riempire il contenitore di funzioni sociali urgenti, a Torino si cerca di reintegrare una cittadella nel sistema del verde e universitario della città.

Infine, una divergenza sostanziale emerge nella modalità attuativa. Il caso barese dimostra come la frammentazione della proprietà abbia paradossalmente favorito l'attivazione progressiva del complesso: il mercato funziona dal 2001, Porta Futuro dal 2015, e il cantiere CNR è attivo. Si è proceduto "per parti", permettendo una riappropriazione graduale. Al contrario, a Torino, l'unitarietà monumentale del complesso e la rigidità del vincolo hanno reso più difficile l'avvio delle trasformazioni. Nonostante le varianti urbanistiche, lo stallo attuativo e i tentativi di valorizzazione andati deserti (come nel 2015) testimoniano la difficoltà di gestire un "gigante" in un'unica soluzione.

3.3. Il futuro: strategie di piano, vincoli, progetti e nuove vocazioni urbane

Dopo aver analizzato lo stato di fatto e le attuali condizioni di parziale riuso, l'indagine si sposta ora sulla dimensione programmatica, esplorando gli scenari che gli strumenti urbanistici e i grandi progetti urbani delineano per il futuro di Bari e Torino. In questa fase, entrambe le città si trovano a un bivio cruciale: devono ridefinire la propria identità e ricollocare funzioni strategiche all'interno di tessuti urbani consolidati. Il capitolo esamina come le due amministrazioni stiano tentando di superare le criticità emerse, ridisegnando le vocazioni dei quartieri Libertà e Regio Parco. Se a Bari si assiste a un radicale cambio di rotta con il decentramento delle funzioni giudiziarie e l'affidamento alla "economia della conoscenza", a Torino la sfida riguarda la ricerca di un equilibrio tra la retorica della "città universitaria" e la necessità di preservare una dimensione produttiva e sociale, evitando che la rigenerazione si traduca in mera sostituzione funzionale.

Per comprendere la traiettoria evolutiva di Bari e, nello specifico, le ricadute sul quartiere Libertà, è necessario analizzare le strategie di piano che delineano la città del domani. Le dinamiche attuali segnano un netto cambio di rotta rispetto alle previsioni dei decenni passati, ridisegnando la geografia delle funzioni direzionali e scientifiche del capoluogo pugliese.

Per la Bari del futuro sembra essere definitivamente superato il concetto dell'*Arcipelago della giustizia* che vedeva nel quartiere Libertà il fulcro diffuso delle funzioni giudiziarie. La strategia di rigenerazione basata sull'insediamento di presidi di legalità nel tessuto storico lascia il posto a una visione che predilige l'accentramento e l'efficienza logistica in aree meno congestionate. È infatti in corso di realizzazione il progetto del "Polo della Giustizia", un intervento complesso di rigenerazione urbana che prevede la connessione di due aree nel quartiere Carrassi: quella a sud, dove sorgeranno i nuovi edifici al posto dell'ex Caserma "Milano", e il parco urbano a nord nel lotto dell'ex Caserma "Capozzi". L'intervento, che si estende per circa 15 ettari e comporta la demolizione di 26 costruzioni preesistenti, mira a riunire in un unico sito uffici attualmente dispersi, tra cui il Tribunale Penale, Civile, la Corte d'Appello e la Procura⁷¹.

Questa operazione sancisce, di fatto, lo spostamento del baricentro giudiziario lontano dal Libertà. Se da un lato l'operazione promette di restituire alla città un "polmone verde" e spazi inclusivi nel quartiere Carrassi, dall'altro pone un interrogativo cruciale su dove andranno a finire i propositi di riqualificazione affidati per anni alla presenza delle funzioni giudiziarie nel Libertà. Il trasloco degli uffici costituisce una perdita funzionale rilevante, lasciando al piano urbanistico il compito di individuare nuove vocazioni per evitare l'impoverimento del tessuto sociale ed economico dell'area.

⁷¹ Ministero della giustizia, Agenzia del Demanio, Comune di Bari, *il Parco della giustizia di Bari*. Progetto di valorizzazione e rigenerazione urbana dell'area delle ex caserme "Milano" e "Capozzi", scheda progetto, 2023.

Il vuoto lasciato dalla giustizia deve essere colmato da una nuova visione d'insieme. In questo contesto si inserisce il percorso di redazione del nuovo Piano Urbanistico Generale (P.U.G.), che intende superare le logiche del vecchio piano regolatore. A partire dal Documento Programmatico Preliminare⁷² (D.P.P.) adottato nel 2011, il Comune di Bari avvia un lungo processo di confronto con cittadini e *stakeholders* per progettare la "Bari Futura".

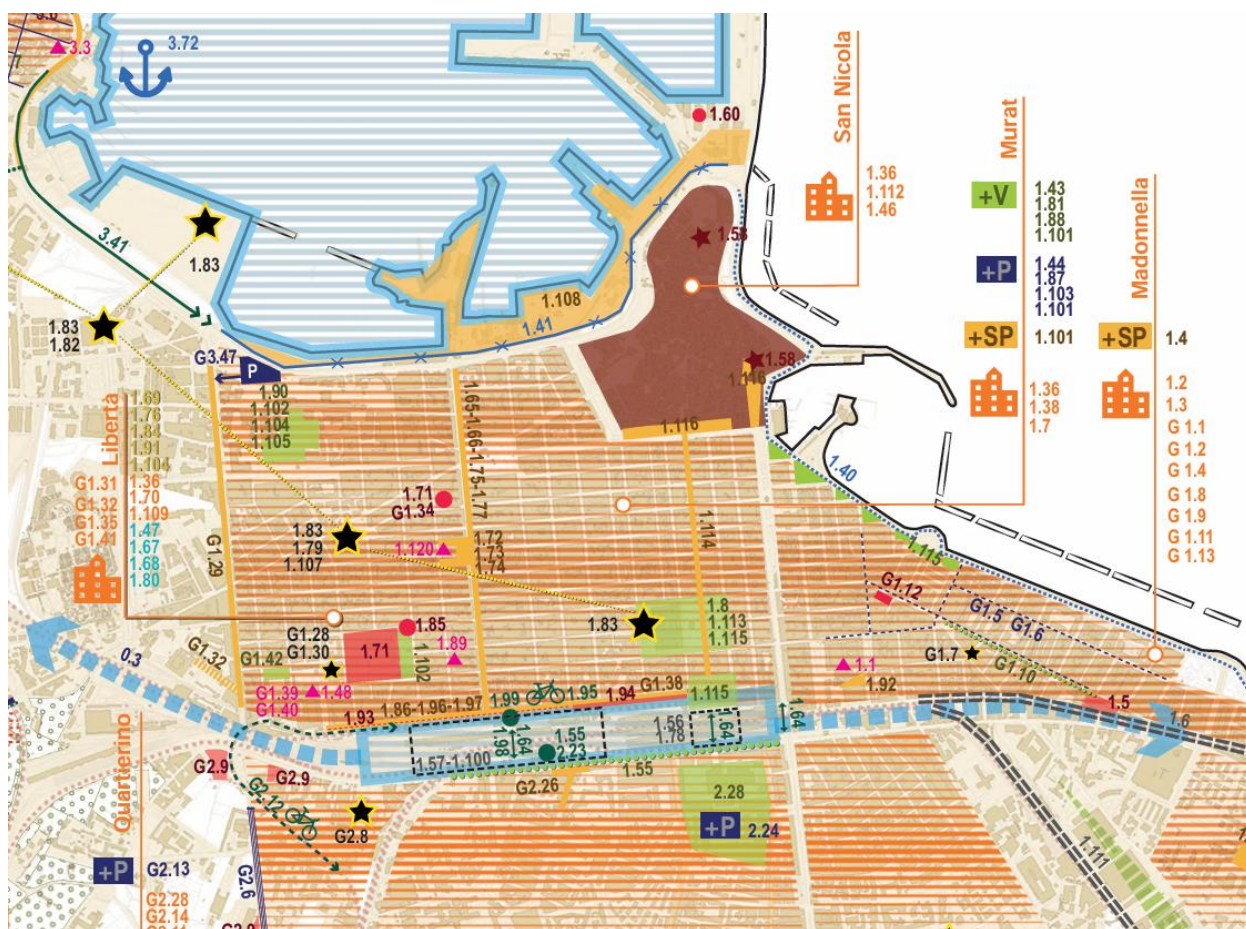
I temi fondamentali del P.U.G. riguardano la rigenerazione urbana e ambientale, la ricucitura del rapporto con il mare, la mobilità sostenibile e il perseguimento di un modello di *smart-city* inclusiva. A partire dal 2016, l'amministrazione struttura un percorso partecipativo capillare, attivando 30 sportelli di ascolto nei quartieri, passeggiate di esplorazione urbana e laboratori nei Municipi. L'obiettivo dichiarato è valorizzare la "conoscenza dei luoghi" degli abitanti e trattare i problemi dei soggetti deboli che difficilmente accedono ai sistemi di rappresentanza⁷³.

Le istanze emerse da questo processo sono state spazializzate per orientare le scelte strategiche del piano, come evidenziato nella carta di sintesi del processo. Dalla spazializzazione emerge che la Manifattura fa parte degli *Inneschi della trasformazione*, ossia segnalazioni di aree capaci di innescare "trasformazioni urbane" e creare nuove centralità: luoghi del welfare e dell'innovazione sociale, edifici e aree sottoutilizzate, dismesse e in degrado. In particolare, l'edificio della Manifattura è campito in rosso come luogo di *Abbandono e sottoutilizzo*. Il quartiere risulta equipaggiato di *luoghi del welfare*, di cui fanno parte la Parrocchia della Chiesa del Redentore, cardine della vita sociale del quartiere e ubicato proprio in prossimità della Manifattura, e i vari istituti scolastici, tra cui la scuola Eleonora Duse, l'istituto Garibaldi e la scuola Principessa di Piemonte, nei cui cortili i cittadini vorrebbero svolgere attività anche al di fuori dell'orario scolastico.

Ma non sono solo le scuole e le chiese i luoghi identitari del quartiere, infatti, secondo una ricerca svolta da Gabriele Di Palma nell'ambito del progetto Rigenerazione Libertà pubblicata da Urban Center Bari nel 2021, la Manifattura viene percepita dai cittadini proprio come uno dei luoghi simbolo del Libertà seconda solo all'Istituto Redentore.

⁷² Adottato dal Consiglio Comunale con delibera n. 75 del 13 ottobre 2011.

⁷³ Urban Center Bari, *P.U.G. – Percorso partecipativo per il nuovo Piano Urbanistico Generale*, 20 aprile 2017.



PAESAGGIO E AMBIENTE

Osservazioni, criticità e proposte relative alle lame, alla costa, al paesaggio e allo spazio rurale

Lame



Spazio rurale



Costa



SPAZIO URBANO

Osservazioni, criticità e proposte relative allo spazio costruito con le sue centralità di rilievo, i tessuti urbani, la rete degli spazi pubblici e verdi e i beni culturali

Beni Culturali



Tessuti urbani



Spazio Pubblico



Verde urbano



Centralità



ACCESSIBILITÀ

Osservazioni, criticità e proposte relative alla mobilità urbana, l'accessibilità, la rete lenta e il trasporto pubblico

Porte Urbane



Mobilità e strade



Tracciato ferroviario



Mobilità sostenibile



INNESCHI DELLA TRASFORMAZIONE

Segnalazioni di aree capaci di innescare "trasformazioni urbane" e creare nuove centralità: luoghi del welfare e dell'innovazione sociale, edifici e aree sottoutilizzate, dismesse e in degrado

Welfare



Abbandono e sottoutilizzo



32. Mappa di sintesi di spazializzazione del percorso partecipativo del P.U.G. con classificazione dei contenuti per temi.
Fonte: PUG – Consulta per l'ambiente, 2017.

Nel quadro delineato dal PUG, il ruolo di "grande attrattore" per il quartiere Libertà viene ereditato dall'ex Manifattura Tabacchi. Il progetto cardine, *Non+Fumo*, prevede la trasformazione del complesso nella sede unica del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) di Bari.

L'operazione immagina una ripartizione funzionale tra gli spazi del fondo immobiliare (laboratori di ricerca, uffici) e quelli di proprietà comunale. Per questi ultimi si prevede un ridimensionamento del mercato coperto, orientato verso la valorizzazione dei prodotti locali e la degustazione affiancato da servizi come il *job center* Porta Futuro, un asilo nido e spazi aperti al pubblico. Il progetto vincitore punta a trasformare la Manifattura in un nuovo spazio pubblico permeabile, con giardini e un'arena, tentando di sopperire alla cronica carenza di verde del quartiere.



33. Render del progetto del Campus CNR nella ex Manifattura Tabacchi. Fonte: Gabinetto del Sindaco, Immaginari urbani.



34. Render del progetto del Campus CNR nella ex Manifattura Tabacchi. Fonte: Gabinetto del Sindaco, Immaginari urbani.

Tuttavia, la narrazione che accompagna questo intervento rivela una visione top-down della rigenerazione. Nelle intenzioni dell'amministrazione, i dipendenti del Consiglio Nazionale delle Ricerche dovrebbero agire come "superspreader" di civismo: l'arrivo di una "massa critica competente" dotata di istruzione e reddito è vista come un "virus" positivo capace di arginare il degrado sociale e la criminalità⁷⁴. Questa retorica, che affida la rinascita del quartiere all'iniezione di un ceto sociale esterno, presta il fianco a possibili critiche: si presuppone implicitamente che la popolazione residente manchi del capitale umano necessario per l'auto-attivazione e che i miglioramenti sociali debbano avvenire per sostituzione o acculturazione indotta.

Il modello di sviluppo proposto per il Libertà punta decisamente sull'economia della conoscenza. Si immagina un ecosistema dell'innovazione (detto "Manifattura 4.0") capace di attrarre studenti, ricercatori, imprese creative e flussi turistici.

Tra gli interventi in atto si include anche la trasformazione dell'ex Istituto Nautico Caracciolo in residenza universitaria ad opera dell'Agenzia per il Diritto allo Studio Universitario in collaborazione con la Regione Puglia. L'edificio, costruito nel 1916 come "Casa di salute e abitazione" dal Dottor Giuseppe Zuccaro, medico barese, alla sua morte passa nelle mani del Comune che lo adibisce a succursale dell'Istituto Nautico. Nel 2016

⁷⁴ GABRIELE DI PALMA, *Rigenerare la città meridionale o sostenere i suoi abitanti? Il caso del quartiere Libertà di Bari*, Tesi di Dottorato, Università degli Studi di Bari, Dipartimento di Scienze della Formazione, Psicologia, Comunicazione, a.a. 2019-2020, relatore prof. Giuseppe Moro, p. 255.

l'ADISU Puglia ottiene in comodato trentennale l'edificio e ne avvia la riqualificazione in residenza universitaria, restituendo lo spazio alla comunità⁷⁵. Il progetto è stato finanziato dalla L. 338/2000⁷⁶, che permette il reperimento di risorse statali per la realizzazione di edilizia universitaria.



35. L'ex Istituto Nautico in via Abate Gimma 291, 2025.

⁷⁵ Agenzia per il diritto allo Studio Universitario della Regione Puglia, *il Libertà riscopre il nautico*, Bari, 14 luglio 2025.

⁷⁶ Legge 14 novembre 2000, n. 338, oggetto: Disposizioni in materia di alloggi e residenze per studenti universitari.



36. Intero palazzo in via Nicolai, adibito a funzione ricettiva, 2025.

Tuttavia, l'affidamento della valorizzazione a società di gestione immobiliare come Invimit, che operano secondo logiche di mercato, e l'introduzione nel quartiere di residenze universitarie o strutture ricettive, in particolare per affitti brevi introduce il rischio concreto di gentrificazione. La finanziarizzazione del patrimonio pubblico, seppur finalizzata al recupero edilizio, innesca dinamiche speculative che potrebbero portare all'espulsione dei residenti storici a causa dell'aumento dei valori immobiliari. È lecito domandarsi se i ricercatori del CNR e i nuovi utenti temporanei avranno un reale interesse al progresso civile della comunità locale o se, saranno interessati esclusivamente alla qualità della loro vita all'interno dell'enclave riqualificata.

In conclusione, mentre la giustizia migra verso Carrassi liberando il Libertà dal peso di una funzione "fortezza", il futuro del quartiere appare sospeso tra la promessa di una rinascita basata sulla cultura e il rischio di una trasformazione che, migliorando i muri, potrebbe sostituire le persone.

Mentre Bari ridisegna le sue vocazioni attraverso il nuovo P.U.G e il decentramento delle funzioni giudiziarie, Torino vive una fase di profonda e complessa ridefinizione identitaria che influenza direttamente le strategie di piano e il destino dei suoi grandi contenitori dismessi. Per comprendere il futuro della Manifattura Tabacchi, è indispensabile leggere la sua vicenda all'interno della parabola che, a partire dagli anni Ottanta, vede gli spazi della dismissione nelle città diventare per gli attori pubblici il patrimonio su cui ripensare un'altra idea di città.

Il capoluogo piemontese rappresenta il caso esemplare in Italia di questo processo: città simbolo del fordismo e della *one-company town*, a partire dagli anni Ottanta con la crisi della grande impresa e della produzione di massa si trova costretta a reinventarsi. Tuttavia, l'atteggiamento nella costruzione di politiche e immaginari oscilla costantemente tra due poli opposti: la nostalgia e il rifiuto. In una prima fase, a metà degli anni Ottanta, prevale l'approccio nostalgico, esemplificato dal progetto "Tecnocity". Questa associazione tra Fiat, Olivetti e altri attori tenta di preservare l'identità industriale creando un polo tecnologico tra Torino, Ivrea e Novara, sul modello della Silicon Valley. Il progetto, tuttavia, viene presto accantonato a causa dell'aggravarsi delle crisi strutturali delle aziende coinvolte⁷⁷.

La vera svolta avviene nel 1993 con l'elezione del sindaco Valentino Castellani, che segna l'inizio della stagione del cosiddetto "Sistema Torino" (1993-2016). Da questo momento, la città sceglie la strada del rifiuto della propria *legacy* produttiva: l'immaginario industriale viene esiliato per far spazio alla costruzione di una città post-industriale, fondata sull'economia dei servizi e della conoscenza. Come sintetizzato da Belligni e Ravazzi (2013)⁷⁸, questa strategia si articola su tre agende sovrapposte che plasmano il volto urbano per oltre un ventennio: "Torino policentrica," "Torino pirotecnica" e "Torino politecnica."

Per esplicitare queste tre visioni cito Luis Martin Sanchez:

«La visione della Torino policentrica era legata al ripensamento della struttura urbana della città puntando su altre centralità, approfittando dalla disponibilità di vaste aree dismesse, ma anche lavorando sul recupero e la valorizzazione del centro storico e la riqualificazione di ampie fasce di quartieri operai più o meno centrali. Questi progetti e politiche sono portati avanti grazie a importanti finanziamenti pubblici che arrivano in città soprattutto dopo l'assegnazione dei Giochi Olimpici invernali del 2006.

La Torino pirotecnica, a sua volta, proponeva di ripensare la base economica della città a partire dall'industria turistica, valorizzando il patrimonio costruito attraverso la cultura, il *loisir* e gli eventi sportivi, soprattutto nella formula dei

⁷⁷ LUIS MARTIN SANCHEZ, *Oltre la dismissione. Verso un nuovo modello di città produttiva negli spazi dismessi della Torino Fordista*, in FRANCESCO GASTALDI, FEDERICO CAMERIN (a cura di), "Contesti città territori progetti", n. 2 (2022), pp. 35-50.

⁷⁸ SILVANO BELLIGNI, STEFANIA RAVAZZI, *La politica e la città. Regime urbano e classe dirigente a Torino*, il Mulino, Bologna 2013.

grandi eventi. Il modello era quello della “città creativa” tanto in voga negli studi disciplinari in quegli anni sulla scia dei lavori di Richard Florida. I Giochi Olimpici invernali del 2006 costituiscono l’apice di questo modello sebbene siano innumerevoli le iniziative che in quegli anni richiamano un vasto pubblico e impegnano ingenti risorse economiche e organizzative, modificando fortemente l’immagine della città e avviando in molti casi processi di patrimonializzazione territoriale, soprattutto legati al centro storico e alla ‘corona’ di residenze sabaude.

L’ultima agenda, la Torino politecnica, riguardava la valorizzazione dei settori scientifici e tecnologici e dei saperi evoluti legati all’innovazione della produzione e dei servizi in città. Tramite questa agenda le principali istituzioni accademiche della città (Università degli Studi di Torino e Politecnico di Torino) ritrovano una nuova centralità avviando ambiziosi interventi di espansione delle proprie sedi e delle attività di ricerca. D’altra parte, numerosi centri di ricerca e incubatori di imprese – non sempre di successo – sono finanziati dall’amministrazione comunale e dalle principali fondazioni bancarie presenti in città». ⁷⁹

Lo strumento urbanistico che codifica questa visione è il Piano Regolatore Generale del 1995. Il piano prende atto e governa un processo di decentralizzazione industriale verso la prima e la seconda cintura già avviato da decenni – basti pensare che la chiusura dello storico stabilimento del Lingotto risale già al 1982⁸⁰. Con il nuovo P.R.G., le aree di trasformazione (che ammontano a quasi 9 milioni di metri quadrati) diventano l’oggetto di un complesso processo di riacquisizione e trasformazione urbana. Non si tratta di una semplice sostituzione, ma di una metamorfosi in cui i luoghi del lavoro materiale vengono progressivamente integrati nel tessuto cittadino e destinati a nuove funzioni residenziali, commerciali e culturali.

Il modello del “Sistema Torino”, basato sull’abbondanza di finanziamenti pubblici e sulla narrazione della crescita continua, subisce una battuta d’arresto decisiva con la crisi economica iniziata nel 2008. All’esaurimento del primo ciclo post-industriale la città si scopre fragile, con un’identità frammentata dall’eccedenza di idee di trasformazione spesso contraddittorie e disancorate dal contesto.

La vittoria di Chiara Appendino nel 2016 sancisce simbolicamente la fine dell’egemonia del “Sistema Torino” e apre una fase di ripensamento⁸¹. In questo contesto di crisi identitaria, emerge paradossalmente una nuova attenzione verso il sistema manifatturiero, che seppur ridimensionato resta uno dei più importanti del Paese. Si fa strada la consapevolezza che il passaggio all’economia dei servizi non è un cammino a

⁷⁹ LUIS MARTIN SANCHEZ, *Oltre la dismissione. Verso un nuovo modello di città produttiva negli spazi dismessi della Torino Fordista* cit, p. 40.

⁸⁰ EGIDIO DANSERO, AGATA SPAZIANTE, *Scoprire i vuoti industriali: analisi e riflessioni a partire da censimenti e mappature di aree industriali dismesse a Torino*, in EMILIANA ARMANO, CARLO ALBERTO DONDONA, FIORENZO FERLAINO (a cura di), *Postfordismo e trasformazione urbana. Casi di recupero dei vuoti industriali e indicazioni per le politiche nel territorio torinese*, Ires – Istituto di Ricerche Economico Sociali del Piemonte, Torino 2016, pp. 45-106.

⁸¹ LUIS MARTIN SANCHEZ, *Oltre la dismissione. Verso un nuovo modello di città produttiva negli spazi dismessi della Torino Fordista* cit, p. 42.

senso unico e che la città deve recuperare la sua vocazione di "città del fare". Non si tratta però di un ritorno al fordismo, ma dell'affermazione del "Quarto Capitalismo": imprese medie, internazionalizzate, legate all'alta gamma e alla manifattura intelligente. Esempi come il nuovo *Manufacturing Technology & Competence Center* (MTCC) a Mirafiori, la nuova sede della Lavazza nel quartiere Aurora o il polo Pirelli a Settimo Torinese dimostrano come i progetti di riqualificazione più significativi degli ultimi anni non riguardino centri commerciali, ma luoghi dove la produzione e il lavoro tornano protagonisti, seppur in forme ibride e tecnologicamente avanzate.

È all'interno di questa complessa transizione, sospesa tra l'agenda della "Torino politecnica" e la necessità di un nuovo pragmatismo produttivo, che si colloca il destino dell'ex Manifattura Tabacchi. Il Masterplan attuale del 2022 tenta di armonizzare le esigenze di una pluralità di attori istituzionali, configurando il complesso come un nodo strategico del sistema della formazione e della conservazione documentale.

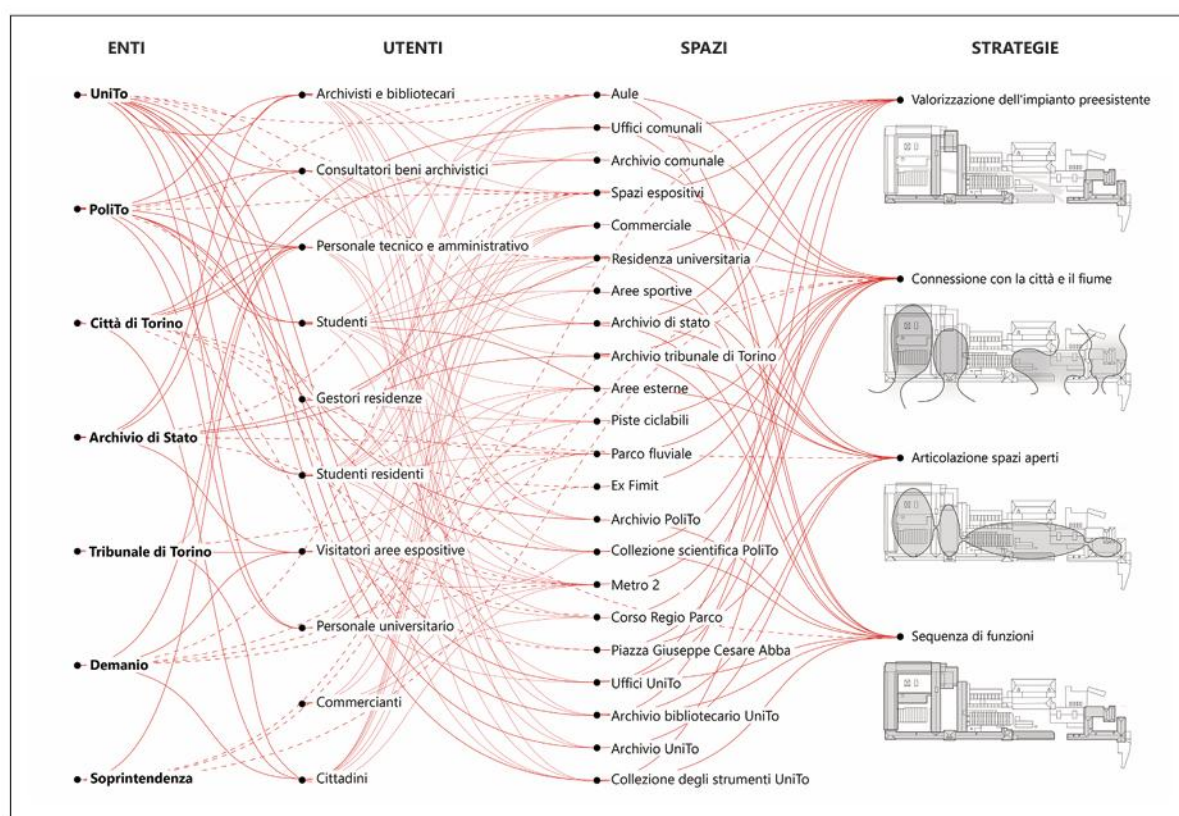
Come evidenziato dall'estratto del dossier del Masterplan di Ateneo "Quadro esigenziale - temi", la rifunzionalizzazione prevede un intreccio complesso tra enti, utenti e spazi. Gli enti coinvolti nel processo sono: Università di Torino, Politecnico di Torino, Città di Torino, Archivio di Stato, Tribunale di Torino, Demanio e Soprintendenza. Gli spazi coinvolti esistenti o da realizzare sono: aule, uffici comunali, archivio comunale, spazi espositivi, commerciale, residenza universitaria, aree sportive, archivio di Stato, archivio del tribunale di Torino, aree esterne, piste ciclabili, parco fluviale, ex Fimit, archivio e collezione scientifica del Politecnico di Torino, metro 2, corso Regio Parco, piazza Giuseppe Cesare Abba, uffici, archivi e collezione degli strumenti dell'Università di Torino. Gli utenti che usufruiranno di questi spazi sono: archivisti e bibliotecari, consultatori dei beni archivistici, personale tecnico e amministrativo, studenti, gestori delle residenze, studenti residenti, visitatori delle aree espositive, personale universitario, commercianti e cittadini. Dall'intreccio di enti, utenti e spazi vengono generate le strategie in termini di valorizzazione dell'impianto preesistente, connessione con la città e il fiume, articolazione degli spazi aperti e sequenza delle funzioni. Il progetto immagina la Manifattura non come un monolite, ma come una cittadella multifunzionale dove i diversi enti utenti e spazi coesistono.

L'ambizione del Masterplan trova la sua verifica puntuale nell'analisi quantitativa delle superfici, esplicitata nei diagrammi di dimensionamento funzionale dell'estratto del dossier del Masterplan di Ateneo "Spazializzazioni e funzioni". I dati dimensionali sono indicatori precisi del "carico urbanistico" e sociale che la nuova Manifattura genererà sul Borgo Regio Parco.

Dalla lettura dei grafici emerge con forza la gerarchia delle funzioni. Il comparto destinato alla conservazione documentale – che unisce l'Archivio di Stato e Tribunale e degli archivi extra – assorbe una porzione rilevante della superficie totale, attestandosi su 271.400 ml archivio. Questo dato indica che una parte significativa della Manifattura manterrà una vocazione "silenziosa" e a bassa intensità di flusso umano, fungendo da "scrigno" della memoria cittadina.

Tuttavia, il vero motore della rigenerazione urbana è rappresentato dalle superfici ad alta intensità d'uso, capaci di generare quel mix sociale auspicato. Nello specifico, il Masterplan destina 790 mq alle aule del Campus, 6.450 mq al Politecnico di Torino e 8.615 mq all'Università di Torino: una quantità di spazio che si traduce nel potenziale afflusso quotidiano di migliaia di utenti tra studenti, docenti e personale tecnico, garantendo quella vitalità diurna necessaria a sostenere le attività commerciali del quartiere. Altrettanto strategico è il dato relativo alle Residenze Universitarie, che occupano 8.722 mq.⁸² Questa quota dimensionale è fondamentale perché estende la vita del complesso oltre l'orario delle lezioni e scongiora il rischio che la Manifattura si trasformi in una cattedrale nel deserto durante le ore serali o nei fine settimana.

Si noti la disposizione delle funzioni all'interno del costruito. I vettori grafici insistono sul concetto di permeabilità: l'apertura dei varchi lungo il muro perimetrale e la creazione di assi di attraversamento trasversali mirano a trasformare i cortili interni da spazi di servizio logistico a piazze pubbliche. In particolare, si noti la volontà di ricucire il rapporto con il paesaggio fluviale, disegnando connessioni che dal tessuto urbano di Regio Parco penetrano nella Manifattura per sfociare verso il Po.

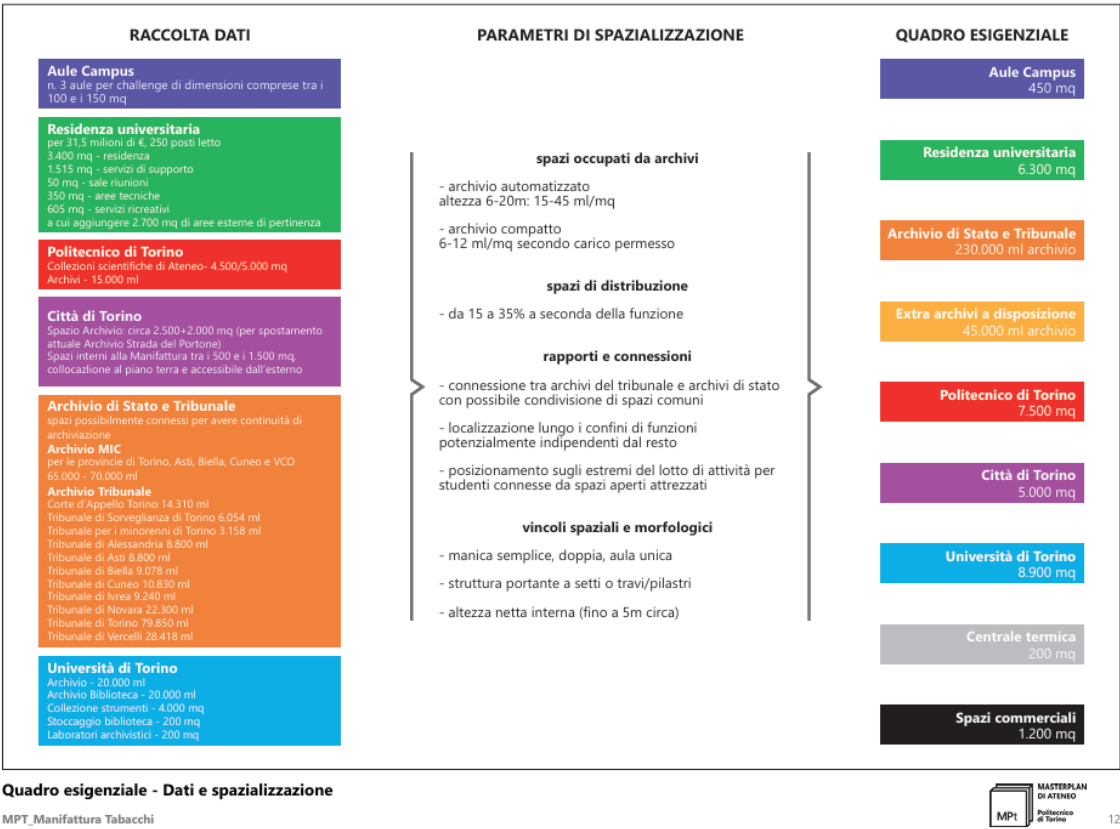


Quadro esigenziale - Temi

MPT_Manifattura Tabacchi

37. Quadro esigenziale – temi. Fonte: Masterplan di Ateneo, Allegato 1 Manifattura Tabacchi, dossier MPT, dicembre 2022.

⁸² Si noti che i dati quantitativi sono stati calcolati partendo dalle informazioni riguardanti gli spazi realizzati alla pagina 13 del Masterplan di Ateneo, Allegato 1 Manifattura Tabacchi, dossier MPT, dicembre 2022.



Anche nel caso torinese, nonostante la Manifattura si trovi in un contesto di urbanizzato molto diverso da quello barese, è interessante analizzare il rapporto con gli elementi caratterizzanti e identitari del quartiere quali: piazza Abba, l'asilo Umberto I, la scuola Giuseppe Cesare Abba e la chiesa di San Gaetano da Thiene, in che modo le funzioni che verranno insediate dialogheranno con questi luoghi e come i “vecchi” e i “nuovi” utenti entreranno in relazione tra loro. Se storicamente la Manifattura e le scuole dialogavano in un rapporto di sussidiarietà (l'asilo e la scuola educavano i figli degli operai), il nuovo progetto ridisegna questo legame: i bambini dell'asilo e gli scolari della Abba si troveranno a condividere lo spazio pubblico con gli studenti universitari, i ricercatori e gli altri fruitori. Piazza Abba, pedonalizzata e riconnessa al sistema del verde, cessa di essere un semplice slargo di quartiere per diventare la cerniera fisica tra l'istruzione primaria e l'alta formazione dove generazioni diverse si incrociano quotidianamente.



3981. Piazza Abba, metà della piazza è adibita a parcheggio, l'altra metà ospita il mercato dell'antiquariato una domenica al mese, da destra: manica della Manifattura, asilo Umberto I, scuola Abba, 2025.



82. Asilo Umberto I, costruito nel 1880 come integrazione e miglioramento del servizio di assistenza per i figli dei dipendenti della Manifattura ancora oggi in funzione, 2025.



83. Scuola Giuseppe Cesare Abba, 2025.



4084. Parrocchia di San Gaetano da Thiene, 2025.

Per quanto riguarda l'integrazione del progetto nel quadro più ampio dei Piani per la città lo strumento a cui fare riferimento è la sola Proposta Tecnica Preliminare (P.T.P.P.)⁸³ del 2020 poiché il progetto preliminare del nuovo P.R.G. è stato approvato dalla Giunta Comunale in data 16 dicembre 2025 ma non ancora adottato e pubblicato⁸⁴.

Nella *Tavola delle Componenti Percettivo-Identitarie* del PTPP, il percorso d'ingresso che costeggia il complesso lungo via Gabriele Rossetti viene riconosciuto come *elemento di rilevanza paesaggistica*: esso funge da cerniera verde verso il Parco della Confluenza, inserendo la Manifattura nel sistema delle aree protette della fascia fluviale del Po come attesta un cartello affisso su uno degli alberi che costeggiano il viale.

⁸³ Approvata con deliberazione del Consiglio Comunale il 2 luglio 2020.

⁸⁴ Ufficio Stampa del Consiglio Comunale della Città di Torino, *la Giunta approva il nuovo Piano Regolatore Generale dopo 30 anni. "Così disegniamo la Torino del futuro"*, 16 dicembre 2025.



4185. Stralcio della tavola delle componenti percettivo-identitarie. Fonte: Geoportale del Comune di Torino.



4286. Viale alberato di accesso al parco della Confluenza, 2025.



4387. Cartello che attesta di essere nel sistema delle aree protette della fascia fluviale del Po, 2025.

Nonostante le intenzioni di ricucitura urbana e la tipologia delle funzioni previste, il caso della Manifattura di Torino solleva interrogativi cruciali sulla natura della rigenerazione urbana. Il rischio, evidenziato da studiosi come Bianchetti⁸⁵, è che il moltiplicarsi delle idee sul futuro denunci una forma di riduzione della questione della dismissione a una mera operazione di sostituzione funzionale. La trasformazione della fabbrica in polo di servizi universitari si inserisce perfettamente nella retorica della "Torino politecnica", ma rischia di replicare quel modello di "città del consumo" (in questo caso consumo di formazione e cultura) che ha mostrato i suoi limiti dopo il 2008.

A differenza della Nuvola Lavazza o del polo di Mirafiori, che mantengono un legame vivo con la dimensione produttiva e imprenditoriale, la Manifattura rischia di diventare una "isola della conoscenza" scollegata dalle dinamiche economiche reali del quartiere. Gli spazi della fabbrica vengono svuotati del valore relativo al loro passato produttivo per essere riempiti di nuovi valori post-industriali, ma spesso questa operazione produce quella che Rem Koolhaas definirebbe "città generica": uno spazio pulito, pacificato, ma privo di attrito e di quella tensione vitale che caratterizza i veri luoghi urbani. La sfida per il futuro della Manifattura è quella di evitare l'effetto "cittadella". Sarà necessario verificare se il mix funzionale previsto saprà generare un indotto reale per il borgo Regio Parco o se resterà un'enclave per studenti e archivisti, e se una sede così dislocata rispetto alle altre sedi universitarie possa effettivamente funzionare.

In una Torino che cerca faticosamente di ritrovare una sua identità manifatturiera evoluta la Manifattura rappresenta forse l'ultimo grande lascito della stagione precedente, quella della "città dei servizi": un progetto che dovrà dimostrare di saper dialogare con le nuove esigenze di una società che non può vivere di sola rendita posizionale, ma ha bisogno di tornare a produrre valore, materiale e immateriale.

⁸⁵ CRISTINA BIANCHETTI, *Spina 3 e i paradossi della politica urbana*, in ARNALDO BAGNASCO, CARLO OLMO (a cura di), *Torino 001. Biografia di una città. Gli ultimi 25 anni di Torino, guardando al futuro dell'Italia*, Mondadori Electa, Milano 2008.

L'analisi comparata delle vicende che interessano le ex Manifatture Tabacchi, con particolare riferimento ai casi di Bari e Torino, permette di elevare lo sguardo dalla cronaca locale a una dimensione operativa più ampia. Le dinamiche osservate non costituiscono episodi isolati, bensì tessere di un mosaico nazionale che vede le “città del tabacco” affrontare la medesima sfida: la gestione di un'eredità ingombrante e preziosa all'indomani della dismissione produttiva. Dalla lettura trasversale dei processi di trasformazione emergono tre nodi cruciali che definiscono il successo o il fallimento di tali operazioni: la geometria variabile degli attori coinvolti, la definizione delle destinazioni d'uso e il rapporto, spesso conflittuale, tra il singolo progetto di riqualificazione e la strategia generale della città.

Un primo aspetto fondamentale riguarda la natura e la tempistica degli attori che governano le trasformazioni. Nei processi che conducono a un effettivo riuso degli insediamenti, si osserva quasi ovunque la formazione di soggetti economici forti, nati dall'associazione di capitali pubblici e privati. Tuttavia, la genesi di questa *partnership* rivela un processo ricorrente e spesso asimmetrico. L'iniziativa, come visto nel caso della cartolarizzazione del 2002 e nei successivi passaggi a Fintecna o Cassa Depositi e Prestiti, nasce quasi sempre in seno alla sfera pubblica. È lo Stato, o l'ente locale, a gestire il primo passaggio dal demanio all'immobiliare pubblica. Tuttavia, gli attori privati subentrano progressivamente fino a sostituire la mano pubblica nel momento in cui il mercato immobiliare manifesta interesse per usi a reddito, tipicamente residenziali o terziari.

In questo scenario, il soggetto pubblico locale (Comune, Provincia o Regione) appare spesso come l'anello debole della catena: è lento nelle decisioni e privo delle risorse finanziarie necessarie per sostenere da solo i costi imponenti di bonifica e restauro di comparti così vasti. Ciononostante, la sua presenza si dimostra indispensabile. È l'ente pubblico, infatti, a detenere la chiave normativa della trasformazione: la variazione della destinazione d'uso. Solo attraverso l'azione amministrativa un bene industriale dismesso può virare verso nuove funzioni urbane.

Si configura dunque una dialettica complessa: l'ente pubblico è necessario ma insufficiente; il privato è capace di attrarre capitali ma persegue legittimamente logiche di profitto che possono divergere dall'interesse collettivo. La debolezza economica e politica del soggetto pubblico lo espone sovente al rischio di un ricatto implicito da parte dei promotori immobiliari, i quali condizionano l'intervento all'ottenimento di varianti urbanistiche sbilanciate su quantità e qualità di funzioni speculative, a scapito di quei benefici sociali e culturali che si manifestano solo nel lungo periodo. Il caso di Bari, con il mantenimento della proprietà pubblica e il coinvolgimento di Invimit e CNR, rappresenta in tal senso un tentativo di resistenza a questa logica puramente speculativa, cercando di mantenere una *governance* pubblica pur utilizzando strumenti di gestione finanziaria.

Il secondo nodo critico riguarda il "cosa" diventano questi luoghi. L'esperienza nazionale insegna che per aree di tale dimensione è impensabile, e rischioso, puntare sulla monofunzionalità. Se lasciati alle sole forze di mercato, gli interessi aggregati attorno alla riqualificazione tendono inevitabilmente a privilegiare la funzione residenziale e commerciale, relegando le funzioni sociali o culturali a un ruolo di facciata o transitorio.

Al contrario, la polifunzionalità appare come la strada preferibile, poiché garantisce maggiore flessibilità e coerenza con la duttilità richiesta dall'economia contemporanea. Tuttavia, un mix funzionale non governato con determinazione rischia di rimanere una dichiarazione d'intenti. La generica destinazione a "usi misti" può trasformarsi in stasi per rinviare le scelte reali, rendendole soggette alle preferenze contingenti del mercato.

In questo contesto, la prospettiva più interessante per le ex Manifatture, come emerge dalle vocazioni universitarie di Torino e di ricerca a Bari, è quella di tornare a essere luoghi di lavoro. Non più fabbriche di beni materiali, ma poli di produzione immateriale. Un mix che comprenda attività di ricerca, innovazione, artigianato digitale e servizi avanzati permette di reinterpretare la vocazione storica di questi siti: per secoli attrattori di flussi di lavoratori possono tornare a coagulare forze lavorative attualizzate, evitando di trasformarsi in semplici dormitori di lusso o centri commerciali.

Il terzo e decisivo aspetto riguarda la scala dell'intervento. Esiste un rischio concreto che i progetti di riqualificazione, pur eccellenti dal punto di vista architettonico, restino isole felici scollegate dal contesto. È necessario, invece, che questi interventi siano organicamente inseriti negli strumenti di gestione complessiva della città, come il PUG a Bari o il PRG a Torino. Le ex Manifatture non sono semplici edifici da riempire. La pianificazione urbanistica, spesso accantonata in favore dell'urbanistica contrattata dei singoli progetti, deve tornare a svolgere il suo ruolo di regia. Solo attraverso una visione d'insieme si può valorizzare il contributo di queste risorse: la restituzione di suoli infrastrutturati, la connessione fisica tra quartieri separati da decenni di recinzioni invalicabili, e la rigenerazione di distretti che rischiano di trascinare nel degrado l'intero tessuto circostante.

A Bari, il tentativo di usare la Manifattura e il CNR come volano per la rinascita del quartiere Libertà risponde esattamente a questa esigenza di "rammendo urbano", sebbene restino aperti gli interrogativi sulla reale integrazione tra i nuovi utenti e la popolazione residente. A Torino, la sfida morfologica di riconnessione col fiume e col borgo Regio Parco evidenzia come il progetto non possa fermarsi al muro di cinta, ma debba investire le infrastrutture e gli spazi pubblici limitrofi.

Concludendo l'analisi, appare evidente che il modello di rigenerazione basato sui grandi eventi tipico della fine del Novecento, mostra oggi segni di cedimento. La crisi economica e la scarsità di risorse pubbliche impongono un cambio di paradigma verso strategie più "deboli" ma più resilienti. Le "Città del Tabacco" si trovano oggi a dover sperimentare percorsi innovativi. Non è sempre possibile riempire subito tutti i "vuoti" lasciati dalla dismissione. I vuoti urbani, se ben gestiti, possono rappresentare una risorsa di flessibilità, una "porosità" necessaria in tessuti urbani densi e congestionati.

Le strategie future dovranno probabilmente puntare meno sulla saturazione volumetrica e più su azioni minimaliste: la manutenzione dell'esistente, il riuso temporaneo, la messa

in sicurezza e la rinaturalizzazione⁸⁶. Questo approccio, definito di "resilienza urbana", suggerisce di convivere con l'attesa, presidiando il territorio contro il degrado attraverso usi sociali, start-up, artigianato e attività culturali che richiedono spazi a basso costo e alta connettività. Si delinea così un nuovo orizzonte per l'urbanistica: non più solo la disciplina della crescita e dell'espansione, ma la tecnica della cura, del riciclo e dell'adattamento. Che si tratti di accettare la "rovina contemporanea" o di promuovere usi transitori, la sfida per Bari, Torino e le altre città post-industriali sarà quella di trasformare questi giganti dormienti non in monumenti al passato, ma in laboratori aperti per la società futura, capaci di generare valore pubblico anche in assenza di grandi capitali, restituendo senso e funzione a luoghi che, per storia e dimensione, non possono limitarsi a essere semplici vuoti urbani.

⁸⁶ AGATA SPAZIANTE, *Ritratti di "città del tabacco": passato, presente e futuro di manifatture "andate in fumo"*, in CHIARA LUCCHINI (a cura di), *Pratiche, Progetti e Politiche per la Città dismessa*, una selezione degli atti del convegno *Ritratti di Città: Detroit e le altre*, Politecnico di Torino, Torino-Venezia 2013, pp. 542-552.

CONCLUSIONI

L'indagine condotta in questo elaborato ha permesso di ricostruire la parabola evolutiva delle ex Manifatture Tabacchi di Bari e Torino, evidenziando come questi complessi non siano semplici manufatti architettonici, ma "dispositivi territoriali" che hanno plasmato morfologicamente e socialmente i quartieri Libertà e Regio Parco.

Per la ricerca si è partiti da un'analisi della genesi delle due Manifatture e dalle diverse motivazioni che hanno portato alla costruzione dei complessi, passando per gli strumenti urbanistici esistenti all'epoca del dibattito sulla loro ubicazione.

Da queste radici storiche si è passati ad un'analisi comparativa sul rapporto tra l'edificio della Manifattura e il comparto urbano circostante, su come i due sistemi si siano negli anni influenzati, sia nel periodo di attività delle manifatture sia nel periodo post-dismissione. L'analisi in questa fase è stata svolta per sistemi, si sono paragonate le trasformazioni avvenute nelle due parti di città sulla base di: sistema del costruito, sistema idrico e sistema stradale.

È stato cruciale l'aspetto dei regimi di proprietà: entrambe le strutture nascono come architetture del Monopolio, progettate per il controllo e la chiusura. Tuttavia, la ricerca dimostra che questa impermeabilità fisica è stata storicamente bilanciata da una forte permeabilità sociale (l'occupazione femminile, l'indotto economico). La crisi di questo modello, sancita dalla privatizzazione e dalle cartolarizzazioni dei primi anni Duemila (D.L. 282/2002), ha generato un trauma urbano identico in entrambe le città, trasformando i cuori produttivi in "buchi neri" inaccessibili.

Il confronto mette in luce due velocità di rigenerazione. A Bari, la frammentazione della proprietà e delle funzioni ha favorito un approccio "per parti", permettendo una riattivazione progressiva ma disomogenea. A Torino, l'unitarietà monumentale del complesso e la rigidità dei vincoli hanno imposto una strategia unitaria, che tuttavia ha scontato tempi di latenza molto più lunghi e una maggiore difficoltà ad attuarsi.

I risultati confermano che il successo del riuso non dipende solo dal progetto architettonico, ma dalla capacità di integrarsi nelle strategie generali. A Torino il destino della Manifattura è indissolubilmente legato alla riqualificazione della linea 2 della Metropolitana e del parco fluviale; a Bari è condizionato dal decentramento della Giustizia e dalla scommessa di portare l'alta ricerca in un quartiere popolare.

La tesi dimostra che la riconversione delle aree industriali dismesse non è un processo lineare di sostituzione funzionale, ma una rinegoziazione dell'identità urbana. Nel caso di Bari, la scelta programmatica di rinunciare all'*Arcipelago della Giustizia* che avrebbe coinvolto la Manifattura e di puntare sull'economia della conoscenza (CNR) ridefinisce il quartiere Libertà non più come un'area di servizi amministrativi, ma come un potenziale distretto dell'innovazione e della socialità di prossimità. La ridefinizione del comparto avviene qui per "innesti" successivi che tentano di scardinare l'immagine di quartiere degradato.

Anche nel caso di Torino, l'intenzione e la conseguente scelta programmatica è quella di inserire funzioni universitarie e risponde alla visione della "Torino Politecnica" e post-industriale. Qui la ridefinizione del comparto Regio Parco passa attraverso il tentativo di trasformare una fortezza operaia in una cittadella della cultura. Tuttavia, la ricerca evidenzia che le scelte programmatiche basate su grandi attrattori istituzionali, se non accompagnate da una reale apertura verso il quartiere, rischiano di creare enclavi specializzate che dialogano poco con il tessuto esistente, replicando l'isolamento della vecchia fabbrica in forme nuove.

È interessante notare come, in entrambe le città, seppur ci si trovi in zone ben diverse dal punto di vista morfologico e ambientale si sia scommesso sull'insediamento di "poli universitari". A Bari la Manifattura si trova in un tessuto consolidato e strettamente connesso con il resto della città, mentre a Torino è ubicata in un tessuto, seppur consolidato, con un'identità borghigiana ancora ben radicata e molto lontano dal centro cittadino per la presenza di barriere sia naturali (il fiume Dora) che strutturali (la presenza del Cimitero monumentale).

In definitiva, la ridefinizione del comparto urbano post-dismissione ha successo solo quando le scelte programmatiche superano la logica del "contenitore da riempire" per abbracciare quella del "nodo da connettere", sia fisicamente che socialmente.

Lo studio qui condotto presenta inevitabili limiti, legati principalmente alla natura in divenire dei processi analizzati. Molti dei progetti esaminati sono ancora in fase di cantiere o di definizione, pertanto, non è ancora possibile valutare con dati quantitativi l'impatto reale di queste trasformazioni sul lungo periodo, inoltre è necessario tenere in conto che le dinamiche dei finanziamenti pubblici (PNRR, fondi strutturali) e i cambi di amministrazione politica costituiscono variabili esogene che potrebbero modificare, anche drasticamente, gli scenari descritti.

A conclusione del percorso, emergono alcune linee guida programmatiche che potrebbero orientare gli sviluppi futuri delle ex Manifatture e, più in generale, delle aree industriali dismesse italiane: è necessario superare la ricerca ossessiva del "progetto definitivo" e unitario e le amministrazioni dovrebbero favorire pratiche di uso temporaneo e tattiche che permettano di "abitare" i vuoti industriali anche durante i lunghi anni di attesa dei cantieri, presidiando il territorio contro il degrado.

La priorità progettuale non deve essere solo il restauro degli edifici, ma la connessione degli spazi aperti. Aprire i cortili delle Manifatture al transito pubblico, trasformandoli in piazze e giardini di quartiere, è l'azione più efficace per restituire questi beni alla cittadinanza, indipendentemente dalle funzioni che si insediano negli edifici. È importante anche mantenere la connessione con gli altri spazi dei quartieri e delle città intere, creando reti tra i luoghi. Per evitare la creazione di "cattedrali nel deserto" o di quartieri monofunzionali, gli strumenti urbanistici futuri dovrebbero imporre una quota significativa di spazi ibridi che garantiscano vitalità in diverse fasce orarie.

Infine, la proposta è quella di considerare la memoria del lavoro non come un vincolo nostalgico, ma come un asset strategico. Mantenere le tracce del passato industriale aiuta

a costruire luoghi con un'identità forte, capaci di resistere all'omologazione e di offrire spazi di qualità per la nuova *manifattura 4.0* e per le comunità locali.

BIBLIOGRAFIA

EDOARDO GIBBON, *Viaggio in Italia*, Edizioni del borghese, Milano 1764.

VINCENZO RICCHIONI, *La statistica del reame di Napoli del 1811. Relazioni sulle Puglie*, Vecchi & C., Trani 1942.

LAURA PALMUCCI QUAGLINO, *La Fabbrica di Tabacchi e Cartiera al Regio Parco*, in SERGIO FRAU, *Supermappa dell'archeologia industriale*, Roberto Napoleone, Roma 1981.

GIUSEPPE MARIA GALANTI, ENZO PANAREO (a cura di), *Relazioni sulla Puglia del '700*, Capone, Cavallino di Lecce 1984.

RENATO SCIONTI, *Bari. Questione urbana e piano regolatore: Ricerca su una città meridionale*, Istituto Gramsci Sezione pugliese, Bari 1978.

MARCELLO PETRIGNANI, FRANCO PORSIA, *Bari*, collana *Le città nella storia d'Italia*, Laterza, Roma-Bari 1982.

VERA COMOLI MANDRACCI, *Torino*, collana *Le città nella storia d'Italia*, Laterza, Roma-Bari 1983.

VITO ANTONIO MELCHIORRE, *Bari*, Mario Adda Editore, Bari, 1987.

ENRICO GUIDONI, *Bari moderna 1790-1990*, collana *Storia della città*, Mondadori, Milano 1990.

PATRIZIA CHIERICI, LAURA PALMUCCI, *Imprenditoria di Stato e architettura. La manifattura dei Tabacchi di Torino al Regio Parco*, in *Metodologia della ricerca: orientamenti attuali*, Atti del congresso internazionale in onore di Eugenio Battisti, Milano 1991, "Arte Lombarda", n.3/4, 1994.

SAVERIO COLELLA, MAURO GUGLIELMINOTTI, STEFANO ROGGERO (a cura di), *La Manifattura Tabacchi di Torino / fotografie di Saverio Colella, Mauro Guglielminotti, Stefano Roggero*, Lai Momo, Torino 1997.

ANTONIO QUERO, *Archeologia industriale a Bari o immemorata*, Levante editori, Bari 1998.

LUCA ANGELI, ANGELO CASTROVILLI, CARMELO SEMINARA, *La Manifattura Tabacchi e il suo borgo, 1860-1945*, Associazione culturale Officina della memoria, Torino 1999.

GIOVANNI VETRITTO, *L'industria del tabacco nella storia dell'Amministrazione. Scelte di gestione e formazione del personale direttivo*, in ELISABETTA BENENATI, MARIA CARLA LAMBERTI (a cura di), *Impresa e lavoro in un'industria di Stato. La R. Manifattura Tabacchi tra '800 e '900*, Trauben, Torino 1999.

RENATO CERVINI, MAURO SCIONTI, *La Manifattura Tabacchi di Bari*, Mario Adda Editore, Bari 2002.

NICOLA COLAIANNI, NICOLA SIGNORILE (a cura di), *Giustizia a Libertà: Tribunali, urbanistica e architettura a Bari*, Progedit, Bari 2006.

NICOLA SIGNORILE, *Nella crosta c'è tutto*, in LUCAS ULIANO, *La città all'ovest*, Associazione Culturale Recherche, Bari 2007.

CRISTINA BIANCHETTI, *Spina 3 e i paradossi della politica urbana*, in ARNALDO BAGNASCO, CARLO OLMO (a cura di), *Torino 001. Biografia di una città. Gli ultimi 25 anni di Torino, guardando al futuro dell'Italia*, Mondadori Electa, Milano 2008.

FRANCO ANTONIO MASTROLIA, *La coltivazione e la lavorazione del tabacco in Terra d'Otranto tra Otto e Novecento*, in "Proposte e ricerche, sezione di storia dell'agricoltura e della civiltà rurale del Centro di ricerche e studi dei beni culturali marchigiani", n. 61 (2008), pp. 125-152.

PATRIZIA CHIERICI, RENATO COVINO, FRANCESCO PERNICE, (a cura di), *Le fabbriche del tabacco in Italia*, Celid, Torino 2012.

ROSSELLA DEL PRETE (a cura di), *Dentro e fuori la fabbrica. Il tabacco in Italia fra memoria e prospettive*. FrancoAngeli, Milano 2012.

CHIARA LUCCHINI (a cura di), *"Pratiche, Progetti e Politiche per la Città dismessa"*, una selezione degli atti del convegno *"Ritratti di Città: Detroit e le altre"*, Torino-Venezia 2013.

SILVANO BELLIGNI, STEFANIA RAVAZZI, *La politica e la città. Regime urbano e classe dirigente a Torino*, il Mulino, Bologna 2013.

EMILIANA ARMANO, CARLO ALBERTO DONDONA, FIORENZO FERLAINO (a cura di), *Postfordismo e trasformazione urbana. Casi di recupero dei vuoti industriali e indicazioni per le politiche nel territorio torinese*, Ires – Istituto di Ricerche Economico Sociali del Piemonte, Torino 2016.

MICAELA ANTONUCCI, ANNALISA TRENTIN (a cura di), *La Manifattura Tabacchi a Bologna. Ricerche sull'architettura industriale contemporanea tra storia tecnica e riuso*, Bologna University Press, Bologna 2019.

GABRIELE DI PALMA, *Rigenerare la città meridionale o sostenere i suoi abitanti? Il caso del quartiere Libertà di Bari*, Tesi di Dottorato, Università degli Studi di Bari, Dipartimento di Scienze della Formazione, Psicologia, Comunicazione, a.a. 2019-2020, relatore prof. Giuseppe Moro.

LUCA DAVICO, PAOLA GUERRESCHI, LUISA MONTORBIO (a cura di), *Torino: immagini del cambiamento*, Edizioni del Capricorno 2020.

LUIS MARTIN SANCHEZ, *Oltre la dismissione. Verso un nuovo modello di città produttiva negli spazi dismessi della Torino Fordista*, in "Contesti città territori progetti", n. 2 (2022), pp. 35-50.

SARAH GAINSFORTH, *Bari è pronta a cambiare volto*, in "L'Essenziale", 20 marzo 2023.