



**Corso di Laurea Magistrale in Pianificazione
Territoriale, Urbanistica e paesaggistico-ambientale**

Tesi di Laurea:

**Industria e archeologia industriale: come l'evoluzione
urbana è stata influenzata dalla sociologia**

Relatore: Prof. Luca Davico

Co-relatore: Prof.ssa Federica Corrado

Candidata: Bono Barbara

A.A. 2018-2019

INDICE

PREFAZIONE.....	4
1 RAPPORTO TRA URBANISTICA E SOCIOLOGIA.....	6
1.1 LA CITTÀ FORDISTA E INDUSTRIALE.....	16
2 DIVERSI ESEMPI DI ESPANSIONE URBANA E DI CITTÀ INDUSTRIALI.....	21
2.1 L'EVOLUZIONE DELLA CITTÀ DI TORINO.....	25
2.1.1 LE INDUSTRIE DELLA CITTÀ DI TORINO.....	38
2.1.2 FIAT.....	40
2.2 L'EVOLUZIONE DELLA CITTÀ DI MILANO.....	45
2.2.1 LE INDUSTRIE DELLA CITTÀ DI MILANO.....	56
2.2.2 PIRELLI.....	59
2.2.3 BREDAS.....	62
2.3 L'EVOLUZIONE DELLA CITTÀ DI NAPOLI.....	69
2.3.1 LE INDUSTRIE DELLA CITTÀ DI NAPOLI.....	80
2.3.2 SOCIETÀ MERIDIONALE DI ELETTRICITÀ (SME).....	85
2.3.3 ILVA.....	86
3 ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE.....	90
3.1 ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE A TORINO, STABILIMENTO LINGOTTO.....	97
3.2 LE NUOVE TRASFORMAZIONI URBANE NELLE AREE INDUSTRIALI DISMESSE A TORINO.....	102
3.3 ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE A MILANO, QUARTIERE BICOCCA.....	105
3.4 LE NUOVE TRASFORMAZIONI URBANE NELLE AREE INDUSTRIALI DISMESSE A MILANO.....	108
3.5 ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE A NAPOLI, QUARTIERE BAGNOLI.....	112
3.6 LE NUOVE TRASFORMAZIONI URBANE NELLE AREE INDUSTRIALI DISMESSE A NAPOLI.....	115
4 CONCLUSIONI.....	117
BIBLIOGRAFIA.....	123
SITOGRAFIA.....	126

PREFAZIONE

Con questa tesi si vuole presentare e analizzare il rapporto tra elementi socio-demografici ed elementi urbanistici per tre grandi città italiane, capitali industriali nel periodo compreso tra l'unità d'Italia e la fine del Novecento. Tale intervallo temporale è dettato dall'evoluzione stessa delle industrie e dalla storia italiane: dall'unità d'Italia l'industrializzazione ha vissuto un periodo di crescita ed evoluzione che ha visto il suo massimo nel periodo del secondo dopoguerra, dopodiché con la crisi industriale mondiale queste stesse realtà industriali iniziarono un periodo di declino e crisi. In quasi tutti i casi questa crisi ha fortemente influenzato tanto la componente socio-demografica (mettendo le città di fronte a un cambiamento della società forzato da elementi esterni e di fronte alla ricerca di una nuova identità che le potesse tirare fuori dalla fase di declino di cui ancora oggi si notano le fasi finali), quanto la componente urbanistica, lasciando sul territorio tutti quei segni che oggi si tende a far rientrare nella cosiddetta "*archeologia industriale*".

La tesi si svilupperà principalmente in tre parti: una prima fase introduttiva in cui verranno presentate le correlazioni tra sociologia e urbanistica e come esse si sono evolute nel tempo. In questa prima parte si guarderà, in modo semplificato, l'urbanistica e le sue fasi con l'occhio del sociologo. Verranno quindi presentate le differenti classificazioni in cui, solitamente, la sociologia tende a dividere l'urbanistica. Verrà poi fatto un focus sui fenomeni studiati dalla sociologia tipici delle città industriali e fordiste, che influenzano lo stile di vita e i modi di agire della società.

Nella seconda parte si avrà una analisi storica e urbanistica delle tre città prese in esame: Torino, la città fordista per eccellenza, Milano, la grande capitale industriale in grado di eccellere in campo industriale e poi terziario, e Napoli, città che in seguito all'unità d'Italia ha dovuto reinventarsi pur mantenendo un

ruolo di “capitale regionale” per il meridione. A seguito di una presentazione più generale delle tre città, verrà effettuato un focus sull’influenza che le industrie hanno avuto e verranno presentati dei casi-studio di industrie particolarmente influenti nelle diverse città.

La terza fase sarà quella in cui realmente si metteranno in relazione le componenti socio-demografiche e urbanistiche: verrà analizzato come Torino, Milano e Napoli affrontano e gestiscono i resti della loro grande storia industriale, cercando di far risaltare esempi virtuosi e di cogliere le criticità di esempi meno virtuosi. Verrà inoltre messo in luce come, l’evolversi della componente demografico-sociologica abbia creato dei nuovi bisogni, cui le città cercano di dare risposta in molti casi operando una rifunzionalizzazione degli stabilimenti individuati come archeologia industriale.

I RAPPORTO TRA URBANISTICA E SOCIOLOGIA

Nella storia evolutiva degli insediamenti e dei complessi urbani troviamo due principali momenti di rivoluzione, più una terza fase di trasformazione che coincide con il periodo storico attuale, che hanno avuto un grado di importanza nelle società umane sempre crescente¹. Queste rivoluzioni urbanistiche sono:

- 1. rivoluzione neolitica²**; proprio 10.000-9.000 anni fa abbiamo i primi insediamenti stabili e con essi nasce, in un certo senso, la storia delle città. Il forte aumento della produzione alimentare, la disponibilità di un surplus che possa essere immagazzinato e scambiato, e l'aumento della densità di popolazione sono tutti fattori che hanno fortemente influito sull'edificazione di questi nuovi insediamenti. Il fatto che la produzione e la raccolta di cibo richiedessero una minore mano d'opera, e l'aumento della popolazione, hanno permesso la creazione di nuove attività (artigianato, attività mercantili, politiche, religiose, ...) le quali richiedevano degli edifici appositi dove essere svolte. Nascono così nuove tipologie di edificio e la società, in parallelo agli insediamenti, si sviluppa.

Fino alla fase di avvio della città industriale, gli insediamenti controllavano ampiamente la popolazione insediata: quella che abita in città, o aggregati urbani, non supera il 10-12% degli abitanti totali. Le città erano dunque una eccezione della società, e ciò lo si nota anche nella struttura e nell'organizzazione sociale delle città.

1 Mela A., *Sociologia delle città*, Roma, 2006

Macionis J.J, Parrillo V.N., *Prospettive urbane. Un approccio sociologico e multidisciplinare*, Milano 2014

2 Mela A., *Sociologia delle città*, Roma, 2006

2. rivoluzione industriale³; l'aumento di produttività dovuto alla rivoluzione industriale, riduce il numero di persone che si devono dedicare all'agricoltura. In questo modo la popolazione che si dedica ad attività extra-agricole passa da circa il 10% della popolazione totale, al 30% e oltre. Per rispondere a questo aumento di popolazione non più dedita all'agricoltura, aumentano le dimensioni degli aggregati urbani e la città diventa lo scenario in cui si andranno a insediare quote di popolazione sempre maggiori, appartenenti a classi e ceti eterogenei. In parallelo a questo forte aumento della popolazione urbana, assistiamo anche a una modifica della natura delle città: le mura di cinta con funzione difensiva sono già cadute da tempo, le cinte daziarie verranno a poco a poco dismesse, e la città inizia la sua espansione a macchia d'olio nelle campagne. In questo stesso periodo prendono luogo le grandi opere di riorganizzazione della città, sia per motivi di innovazioni tecnologiche (l'insediarsi delle ferrovie), sia per motivi igienico-sanitari (prevenzione di grandi epidemie). Le stesse industrie cambiano la scala della città. Gli edifici che le ospitano non hanno più nulla a che vedere, dimensionalmente, con gli edifici fino a quel punto costruiti; servono delle "cattedrali industriali" in cui poter insediare il processo produttivo. La grande città, che in epoche passate corrispondeva alle capitali degli imperi o nodi di elevata importanza a livello commerciale o culturale, diventa così una realtà sempre più comune e lo stile di vita "cittadino" inizia a delinearsi in modo sempre più dettagliato e differente da quello rurale.

3. Rivoluzione post-industriale⁴; tra il finire dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, questo nuovo stile di vita cittadino diventa un elemento di forte attrazione anche per la popolazione che era fisicamente stabilita molto lontana dai centri urbani e, proprio nel corso del Novecento, assistiamo a

3 Mela A., *Sociologia delle città*, Roma, 2006

4 Idem

una crescita esponenziale delle città, che devono far fronte alle immense ondate di immigrazione. Nella seconda metà del secolo però nei paesi del Nord del mondo questa spinta accentratrice verso le città ha iniziato a ridursi, complice anche il fatto che la popolazione rurale era ed è tuttora ridotta ai minimi termini.

In questo quadro, il rapporto tra sociologia e urbanistica non è sempre stato il risultato di una ovvia collaborazione, in cui il sociologo fornisce all'urbanista gli strumenti necessari per svolgere al meglio il suo lavoro. Il rapporto tra queste due discipline ha avuto bisogno di un lungo percorso per formarsi e perfezionarsi. Questo percorso inizia dal secondo dopoguerra, periodo in cui si notano i primi approcci tra le due materie⁵. Si possono individuare tre momenti specifici che hanno caratterizzato la relazione tra le due materie:

- 1. momento del dialogo distante;** gli architetti-urbanisti pensavano di poter sostituire la figura del sociologo, credendo di averne acquisito a pieno le conoscenze e i metodi.
- 2. momento di conflitto;** i sociologi iniziano ad analizzare la componente urbanistica delle città in modo analitico: esistono molte urbanistiche differenti (degli umanisti, dello Stato, dei tecnocrati, ...) che disegnano differenti tipi di città. Queste "urbanistiche" generano una città senza il carattere unitario e l'ordinamento coerente auspicato dai suoi disegnatori.
- 3. momento di sostegno e collaborazione tra sociologia e urbanistica;** questo momento inizia a svilupparsi attorno agli anni Novanta e le scelte urbanistiche e di localizzazione di nuove abitazioni e di riqualificazione di aree cittadine vengono supportate da analisi sociologiche.

5 Mela A., Belloni M.C., Davico L., *Sociologia e progettazione del territorio*, Roma, 2000

L'apporto delle scienze sociali viene quindi anticipato: invece che analizzare le cause del fallimento di una determinata politica urbanistica, ora alla sociologia viene chiesto di contribuire alla gestione dei problemi che la città si trova ad affrontare. Le viene quindi richiesto di fornire dati per conoscere meglio la popolazione e determinate parti di territorio, definire i conflitti presenti e le situazioni di criticità o possibile attrito, proporre strategie per una migliore integrazione della popolazione più marginalizzata e delle minoranze. Le scienze sociali diventano così un ottimo strumento in mano all'urbanista per definire quali siano le problematiche, le emergenze sociali presenti nel territorio e quali potrebbero essere le eventuali soluzioni.

Il sociologo entra così a far parte, insieme all'urbanista e ad altre figure professionali, del processo di progettazione. Negli ultimi trent'anni la collaborazione tra urbanisti e sociologi si è rinforzata così tanto da diventare una prassi tanto a livello professionale quanto a livello accademico, soprattutto nel mondo anglosassone; anche nelle università italiane in cui è presente un corso di laurea di pianificazione territoriale, urbanistica e paesaggistico-ambientale, viene effettuato almeno un insegnamento di sociologia già nei corsi di laurea triennale. Va però ricordato che alcuni esempi di collaborazione tra urbanistica e sociologia in Italia sono presenti già a partire dagli anni Cinquanta e Sessanta del secolo scorso⁶.

Per meglio comprendere la collaborazione tra urbanistica e sociologia possiamo confrontare le tipologie architettoniche tipiche di alcune fasi dell'urbanistica con alcuni approcci peculiari della sociologia:

- 1. Tipologie razionaliste⁷**; queste tipologie architettoniche si basano principalmente sull'idea di funzione, il cui concetto si ritrova anche nelle scienze sociali, quindi anche nella sociologia, creando un momento di

6 Mela A., Belloni M.C., Davico L., *Sociologia e progettazione del territorio*, Roma, 2000

7 Magnier A., Russo P., *Sociologia dei sistemi urbani*, Roma, 2002

dialogo e convergenza tra le due materie. La cooperazione non risulta però essere delle migliori: le ideologie dell'architettura razionalista fanno coincidere con ogni funzione (abitare, lavorare, ricrearsi) una ben definita tipologia edilizia. Questa netta suddivisione trova giustificazione in un'analisi dei bisogni della popolazione effettuata ignorando la componente sociologica, o effettuandone un'analisi superficiale che non arriva a sviluppare appieno i bisogni della popolazione. È una visione molto "illuminista" della città e dei suoi abitanti, la quale tende a negare le differenze che esistono nei singoli individui e nelle possibili modalità di compimento delle tre funzioni.

Tenendo però conto del periodo storico in cui queste teorie e tipologie sono nate, un contesto di emergenza e di rinascita postbellica, risulta comprensibile come i bisogni siano stati semplificati e si sia cercato di dare risposte veloci ed efficaci. I bisogni così intesi da architetti e urbanisti sono però ben diversi da quelli che intende il sociologo nella sua riflessione sulla nozione di funzione (in sociologia l'attenzione spesso cade maggiormente sulle *funzioni latenti* piuttosto che sulle *funzioni manifeste*).

Negli anni Sessanta Lauwe amplia la teoria delle tipologie edilizie, rimpiazzando l'analisi dei bisogni con l'analisi delle aspirazioni. Esse variano da una categoria sociale all'altra e l'analisi non deve fermarsi alla singola famiglia, ma all'intero quartiere (l'insieme di persone che possono essere equamente raggiunte da un determinato servizio). Lauwe introduce inoltre l'aspirazione di socialità e quella di espressione del gruppo.

La collaborazione tra urbanistica e sociologia serve pertanto a creare elementi e città trans-funzionali, che possano rispondere appieno alle funzioni, alle aspirazioni, che i cittadini hanno e alle loro necessità.

2. tipologie formali⁸; queste tipologie edilizie definiscono la città o gli edifici in base a caratteristiche di dimensione e di conformazione. Gli edifici e il disegno urbano si differenziano tra loro per la loro conformazione fisica, non tanto per le attività umane che ci si vanno a insediare. Queste teorie si conciliano con la sociologia perché proprio le forme dei sistemi urbani sono “fatti sociali” di estremo interesse (sociologia dell'estetica). La forma degli insediamenti umani viene da sempre considerata come espressione della struttura delle società. Sorokin analizza la componente urbanistico-architettonica attraverso la sociologia dell'estetica, basandosi principalmente sulla dicotomia *ideazione-visuale*. I diversi periodi architettonici da quest'analisi risultano essere delle oscillazioni che dall'ideazionismo (architettura caratterizzata da disegni semplici e da forme non particolarmente complicate; risulta solida, rifinita e durevole) arrivano al visualismo (architetture dinamiche con forme complesse e sovrabbondanti), passando per tutte le fasi intermedie.

Lo studio delle forme spaziali è in sociologia il primo elemento da analizzare per comprendere gli ordinamenti sociali di una società: una maggiore o minore densità abitativa può indicare molto a livello sociologico (la distanza tra i singoli individui, tra sacro e profano, ...). esistono comunque differenti teorie della sociologia dell'estetica che danno diverse interpretazioni alla diversa collocazione spaziale degli edifici e delle emergenze. Lo spazio e il modo in cui gli insediamenti si sviluppano possono essere visti in modo analogico (rispetto al corpo, soprattutto per gli insediamenti primitivi), cosmologico, simbolico, prospettico e analitico.

3. tipologie complesse⁹; queste tipologie edilizie integrano tra loro elementi funzionali, storici, di forma e di significato sociale in una complessa

8 Magnier A., Russo P., *Sociologia dei sistemi urbani*, Roma, 2002

9 Idem

combinazione. In questo caso i tipi architettonici diventano portatori di valori sociali, risultando essere così l'apice del connubio tra urbanistica e sociologia.

Queste ultime tipologie architettoniche sono tipiche dell'architettura degli ultimi anni, in cui la cooperazione tra sociologo e architetto-urbanista risulta essere ben consolidata. La collaborazione tra queste due discipline avviene principalmente in due ambiti:

- 1. ricostruzione dei processi tipologici¹⁰**; sono i processi che hanno contraddistinto e contraddistinguono i tessuti urbani. Per effettuare un recupero attivo di manufatti e ordinamenti spaziali storici, è necessaria un'analisi delle pratiche e dei valori espressi dagli stessi, coniugando gli elementi e i valori storici alle necessità moderne.
- 2. Riflessione urbanistica sullo *statuto dei luoghi*¹¹**; con *statuto dei luoghi* si intende l'identificazione dei caratteri fondamentali e fondativi di insediamenti e paesaggi, i quali definiscono il carattere degli stessi. Nell'analisi vengono individuati i valori fondamentali riconosciuti e condivisi dell'insediamento, in modo da meglio definire i tipi di intervento e il tipo di sviluppo che andrà a interessare determinate aree. L'analisi sociologica contribuisce in questo caso a definire le azioni per uno sviluppo rispettoso delle risorse territoriali e che mantenga intatti gli elementi identitari del territorio. Si parla quindi di *riconoscibilità territoriale* definita dai valori condivisi che rappresentano un dato territorio.

Analizzando la crescita urbana, soprattutto delle città della seconda e terza rivoluzione urbanistica e con una tipologia edilizia complessa, si può notare come essa si concentri maggiormente nei centri già di grandi dimensioni, poiché essi

10 Magnier A., Russo P., *Sociologia dei sistemi urbani*, Roma, 2002

11 Idem

rappresentano un'attrattiva migliore per la popolazione che lascia la realtà rurale. Le città di dimensioni notevoli hanno già un buon livello di infrastrutture, servizi e di sviluppo in generale, quindi risultano essere molto più allettanti per chi sceglie di abbandonare la campagna per andare a vivere in un contesto urbano¹².

In generale, i processi che hanno spinto, e spingono tutt'ora nei Paesi del Sud del mondo, a lasciare la campagna preferendo la città sono principalmente due:

1. attrattività dei centri urbani sempre maggiore
2. destrutturazione delle aree rurali (questi fattori sono legati alla “rottura” dell'equilibrio che esisteva tra popolazione e richiesta di mano d'opera per la coltivazione)

Questi processi vengono inoltre influenzati dal ciclo, con durata approssimativa di cinquant'anni, delle fasi innovative ed economiche. I processi economici che permettono a una città di crescere sono sempre influenzati dal momento innovativo in atto, e viceversa. Possiamo quindi individuare quattro fasi innovativo-economiche che hanno influenzato e continuano a influenzare lo sviluppo urbano¹³. Esse hanno un andamento sinusoidale, come mostrato dall'*illustrazione 1*. Queste fasi sono:

12 Macionis J.J, Parrillo V.N., *Prospettive urbane. Un approccio sociologico e multidisciplinare*, Milano 2014

13 Mela A., *Sociologia delle città*, Roma, 2006

Macionis J.J, Parrillo V.N., *Prospettive urbane. Un approccio sociologico e multidisciplinare*, Milano 2014

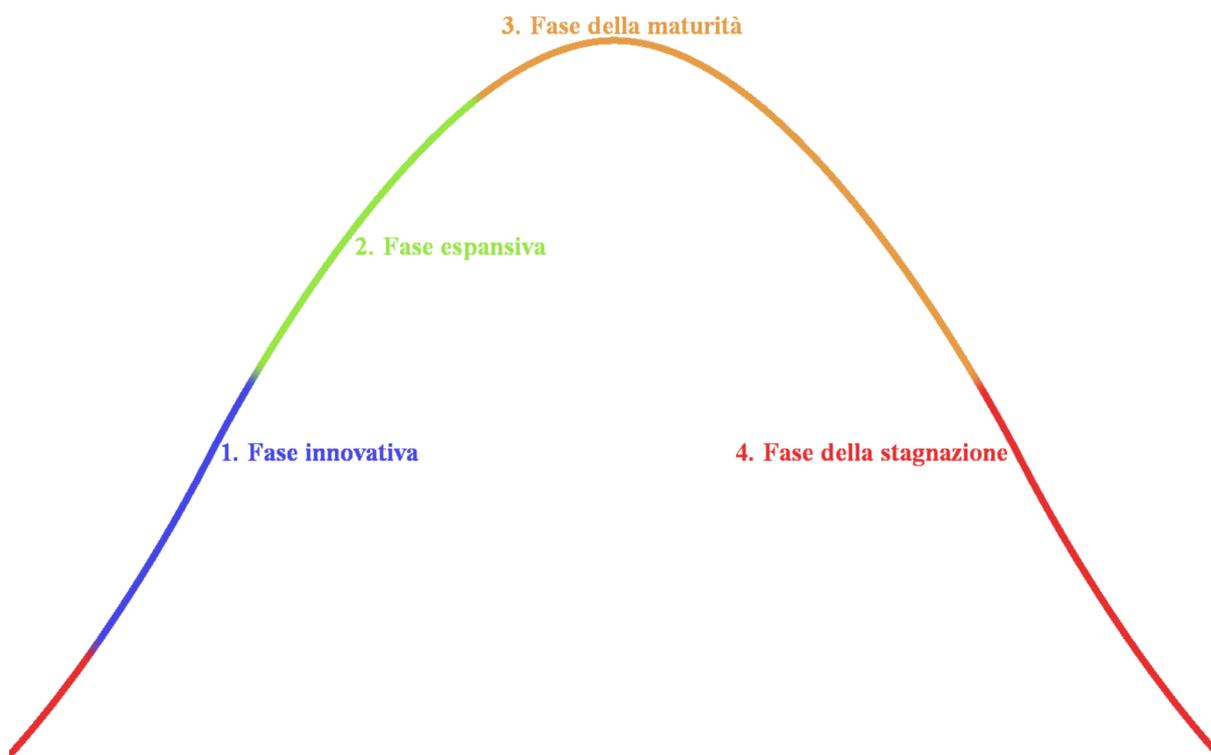


Illustrazione 1: schematizzazione fasi innovativo-economiche

1. **fase innovativa**¹⁴; l'innovazione appare per la prima volta. Spesso si situa in un periodo di ristagno economico e ciò porta la società a essere più propensa a rivoluzionare e investire nell'innovazione dei prodotti e nelle modalità organizzative. Nei casi in cui l'innovazione procura profitti, l'economia riparte e si innesca il fenomeno di attrattore sociale svolto dalla città.
2. **fase espansiva**¹⁵; l'innovazione viene adottata da sempre più imprese o soggetti, ciò rivitalizza i mercati e l'economia in modo repentino. La città diviene così un forte attrattore in grado di fornire servizi e occupazione.

14 Mela A., *Sociologia delle città*, Roma, 2006

15 Idem

3. **fase della maturità**¹⁶; l'innovazione è ormai stabile e attuata in modo diffuso dalla totalità, o quasi, delle imprese o dei soggetti. Si ha il culmine della fase di crescita e l'economia subisce un forte rallentamento.
4. **fase della stagnazione**¹⁷; la tecnologia che prima era innovativa, diventa comune o obsoleta: soprattutto nel mercato dei beni di consumo, si ha una situazione principalmente di sostituzione, senza ulteriori margini di sviluppo. I profitti relativi all'adozione di questa tecnologia calano o, in alcuni casi, si fermano così come la crescita economica. Nei casi più estremi si arriva a una vera e propria recessione e si ricrea così la situazione ideale per dare di nuovo avvio alla **fase innovativa**.

Il periodo delle città industriali comprende appieno queste quattro fasi¹⁸, avendo degli ulteriori sovra-cicli:

1. **prima meccanizzazione**; ciclo compreso all'incirca tra gli anni 1770 e 1840, caratterizzato principalmente nell'industria tessile.
2. **macchine a vapore**; questo ciclo è compreso tra il 1840 e il 1890 e individua la prima introduzione delle macchine a vapore nei vari settori, dai mezzi locomotori alle macchine industriali.
3. **introduzione dell'elettricità**; compreso tra il 1890 e il 1940 è il ciclo entro cui la forza elettrica e l'ingegneria permettono un notevole avanzamento della tecnica industriale.
4. **produzione di massa**; questo periodo arriva fino agli anni '90 del Novecento ed è caratterizzato da una produzione di tipo *fordista*. Aumenta

16 Mela A., *Sociologia delle città*, Roma, 2006

17 Idem

18 Ibidem

Macionis J.J, Parrillo V.N., *Prospettive urbane. Un approccio sociologico e multidisciplinare*, Milano 2014

notevolmente il ritmo della produzione e si arriva alla globalizzazione con cui oggi ci interfacciamo.

Va però notato come il rapporto tra urbanizzazione e industrializzazione varia a seconda delle caratteristiche assunte da quest'ultima e dal tipo di economia che, nelle varie città, si veniva a formare. Questo rapporto tra urbanizzazione e industria venne studiato da Berry il quale, facendo particolare riferimento alle città industriali degli Stati Uniti dei secoli XIX e XX, evidenzia come i momenti di maggiore crescita urbana risultino essere in sintonia con i cicli e le fasi dell'economia. Berry nota inoltre come le differenti fasi influenzino l'urbanizzazione anche dal punto di vista fisico della città, poiché ogni ciclo economico influenza la dimensione sociale delle città e, per far fronte alle nuove necessità sociali, la città cambia il suo volto.

Solitamente per indicare le fasi dell'urbanizzazione, ci si riferisce ad esse con i termini che indicano il modello preponderante della relativa fase economica (*la città della prima meccanizzazione, la città fordista, la città post-fordista, ...*). I fenomeni che verranno analizzati in questa tesi saranno quelli tipici della *città fordista*.

1.1 LA CITTÀ FORDISTA E INDUSTRIALE

I presupposti economici e tecnologici per l'avvio del periodo fordista si delineano nel secondo decennio del Novecento, si può anzi definire una data precisa: il 1914. In quell'anno Henry Ford introdurrà tre innovazioni che modificheranno completamente il modo di lavorare e il modo di fare industria dei periodi a venire.

Il primo elemento innovativo è la catena di montaggio. L'introduzione di questa innovazione produce all'interno delle fabbriche una trasformazione tecnologica e

una riorganizzazione delle stesse, modificando la collocazione delle postazioni di lavoro: il processo produttivo viene scomposto e razionalizzato in una serie di operazioni elementari. Inoltre non è più l'operaio a spostarsi verso il bene prodotto, ma è il bene che, spostandosi sulla catena di montaggio, si porta alle diverse fasi della lavorazione. Ciò implica una forte riduzione dei tempi di produzione e una semplificazione delle conoscenze tecniche richieste agli operai. Effetti negativi dell'introduzione della catena di montaggio, però, sono la monotonia e la ripetitività del lavoro, nonché la velocità dettata dalla catena stessa. Il lavoro nelle industrie diventa così alienante.

Per cercare di contrastare gli effetti negativi della catena di montaggio, Ford introduce un nuovo sistema di relazione con gli operai, degli incentivi e delle forme di sostegno per le famiglie degli operai. Tra questi nuovi elementi di tutela del lavoratore, Ford introduce anche due delle tre innovazioni prima citate che influenzano ancora oggi il mondo del lavoro: la giornata lavorativa a otto ore e il salario minimo (che nel 1914 era di cinque dollari al giorno, equivalenti a circa centoventisei dollari attuali, ovvero circa centoundici euro¹⁹). L'introduzione del salario minimo alimentava la catena di montaggio poiché essa, per essere efficiente, ha bisogno di produrre un elevato numero di prodotti standardizzati. Aumentare quindi la capacità di acquisto degli operai ampliava il numero di possibili compratori dei beni prodotti dalla fabbrica, la richiesta, e questo permetteva alle fabbriche di lavorare a ritmi più sostenuti.

La città fordista viene profondamente trasformata dalle grandi imprese che vi si insediano le quali, da un lato le permettono di ampliarsi e di crescere di dimensioni, potendo di conseguenza far crescere i servizi, dall'altro generano elementi di tensione rischiosi per l'identità stessa della città²⁰. La città diventa il fulcro principale del modello fordista: l'industria fordista per funzionare al meglio

19 Calcolo dell'inflazione effettuato tramite il sito www.usinflationcalculator.com, calcolo del cambio dollaro-euro effettuato tramite il sito finanza-mercati.ilsole24ore.com/strumenti/converti-valuta/converti-valuta.php

20 Mela A., *Sociologia delle città*, Roma, 2006

deve concentrare in un unico spazio i capannoni produttivi, le sedi amministrative e i centri direzionali, occupando così una vasta superficie. Quindi solo nelle grandi città vi erano i requisiti necessari per insediare un'industria di questo stampo e la capacità di dotare le zone limitrofe dei servizi necessari, rendendole così un ampio bacino da cui ricavare sia la manodopera, sia un primo mercato a cui rivendere i beni prodotti. Va inoltre evidenziato come l'insediamento di una grande industria permettesse lo sviluppo di tutta una serie di industrie minori, le quali svolgevano operazioni complementari e di supporto all'industria maggiore, poiché specializzate nella produzione di elementi di dettaglio, beni semilavorati e simili. Quindi una città in cui si insedia una grande industria di stampo fordista risulta essere più fertile per l'insediamento di tutte queste *industrie satellite*, il cui lavoro gravita attorno alla produzione dell'industria più grande, risulta avere una economia monocentrica egemonizzata dal polo industriale, centro dello sviluppo urbano.

Questo ampliamento esponenziale della città e dell'industria, però, provoca delle forti tensioni sociali. La grande offerta di posti di lavoro diventa un elemento di

richiamo per i flussi migratori, sia interni che esterni al Paese, i quali provocano problemi di integrazione, acuiscono i conflitti sociali e generano una espansione della città frettolosa, spesso mal ideata a livello urbanistico e con una scarsa qualità

Illustrazione 2: Circolo virtuoso dell'industria fordista

ambientale e di dotazione dei servizi. In Paesi come l'Italia, privi di strumenti normativi adeguati e di una cultura urbanistica, le amministrazioni cercano di affrontare i problemi derivati dal forte aumento della popolazione al meglio, investendo le risorse nella risoluzione rapida dei problemi più urgenti²¹.

Il modello fordista permetteva, soprattutto negli anni '60-'80 del XX secolo, un tasso annuo di crescita continuo e particolarmente incalzante (in Giappone nel periodo 1960-1968 si è avuto un tasso annuo di crescita del 10,4%²²). Questo continuo tasso di crescita era dovuto a un circolo virtuoso interno all'industria fordista stessa. Questo circolo era influenzato in primo luogo dal settore industriale stesso, il quale ha una evoluzione con ritmi elevati e in grado di aumentare la produttività grazie alle innovazioni in continuo sviluppo. In secondo luogo troviamo la possibilità di abbassare i costi dei prodotti, dovuta alla produzione in massa; in tal modo si amplia il mercato che può fruire della merce e, quindi, aumentare la richiesta stessa. In terzo luogo troviamo l'aumento dell'occupazione dovuto a una maggiore richiesta dei beni prodotti. In quarto luogo, le famiglie dei nuovi operai sono in grado, con il salario assicurato, di permettersi consumi maggiori, aumentando così ulteriormente la domanda. In quinto e ultimo luogo abbiamo la possibilità dello Stato, vista la crescente ricchezza del paese, di potenziare i servizi tramite un maggiore prelievo fiscale²³.

Il sistema fordista crolla nel momento in cui le condizioni di stabilità economica mondiale vengono a mancare (un primo evento che andrà a minare fortemente la stabilità delle industrie fordiste è il conflitto arabo-israeliano del 1973, il quale provocherà un aumento dei prezzi del petrolio) e in cui vi è una forte crescita dei conflitti sociali. Già negli anni Sessanta in molti Paesi inizia a esserci un rifiuto da parte dei lavoratori delle condizioni di lavoro pesanti e alienanti che vigevano nelle fabbriche che adottavano il sistema fordista. In questo clima nascono e

21 Mela A., *Sociologia delle città*, Roma, 2006

22 FONTE: OCSE; in Mela A., *Sociologia delle città*, Roma, 2006

23 Mela A., *Sociologia delle città*, Roma, 2006

vengono fortemente finanziate ricerche che permettano di superare la fabbrica fordista e trovare nuove innovazioni per rendere il lavoro più veloce e meno pesante per gli operai.

2 DIVERSI ESEMPI DI ESPANSIONE URBANA E DI CITTÀ INDUSTRIALI

Quanto detto finora a livello teorico, parlando di come l'industria fordista influenzi fortemente l'espansione e il modello espansivo delle città, verrà adesso analizzato a livello pratico, portando tre esempi italiani di città. Uno di questi esempi, la città di Torino, rappresenterà la città fordista per eccellenza; due rappresenteranno la situazione di città, Milano e Napoli, influenzate in modo minore dallo sviluppo industriale.

Prima di andare ad analizzare singolarmente le città, procediamo con un primo approfondimento sulla crescita della popolazione urbana dal 1861 ad oggi²⁴.

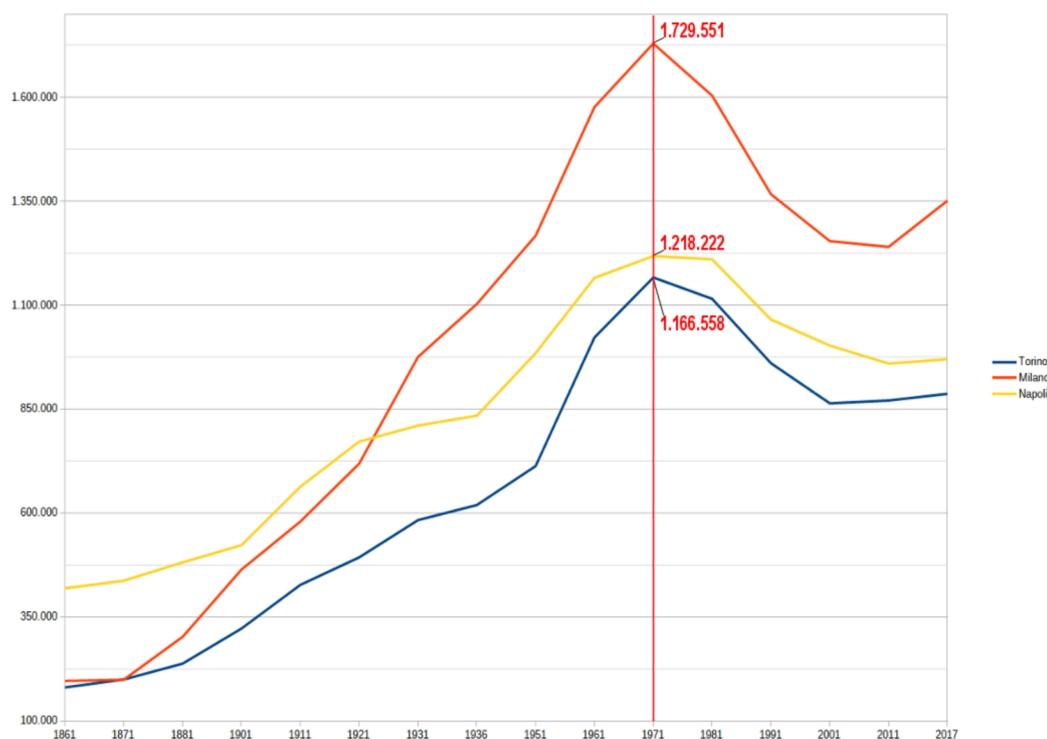


Illustrazione 3: Andamento della popolazione a Torino, Milano e Napoli nel periodo 1861-2017

24 FONTE dati: Istat, serie storiche, popolazione residente nelle grandi città

Mancano i dati relativi al 1891, per motivi di ordine organizzativo-finanziario, e al 1941 per motivi bellici.

Come è evidenziato dal grafico, le tre città il cui sviluppo e accrescimento è legato, seppur in modi differenti, al fenomeno industriale hanno raggiunto il loro picco massimo di abitanti nel 1971. In quel periodo infatti il fenomeno migratorio dalle campagne alle città industriali raggiungeva il suo picco massimo; come detto poc'anzi negli anni '70 del Novecento, ma con accenni già nel decennio precedente, inizia il periodo di crisi e declino dell'industria fordista. Le città industriali iniziano a perdere la loro capacità attrattiva e si inizia a sviluppare in modo particolarmente marcato il fenomeno delle conurbazioni, le quali iniziano a

Illustrazione 4: Torino 1863

essere popolate da coloro che abbandonano l'industria e la città industriale, in

cerca di zone in cui vi è una maggiore presenza di verde e una minore densità abitativa.

Illustrazione 5: Torino 1886

Verrà ora condotta un'analisi puntuale delle tre città, presentando prima brevemente la loro storia e le mutazioni demografiche e sociologiche di cui sono state scenario; seguirà poi una parte più di dettaglio in cui si andrà a spiegare come la dimensione industriale si sia sviluppata e abbia influenzato tanto la dimensione territoriale quanto quella industriale; verranno infine eseguiti dei focus sulle industrie che maggiormente vengono identificate con le tre città o abbiano influenzato più di altre lo sviluppo urbano.

2.1 L'EVOLUZIONE DELLA CITTÀ DI TORINO

Già nell'Ottocento Torino era il palcoscenico di numerose trasformazioni urbane come si nota dall'*Illustrazione 4*, esito dell'espansione che in quel periodo la città stava affrontando. Per mantenere un controllo su queste trasformazioni fu introdotto il Consiglio degli Edili, il quale analizzava il complesso processo di espansione e introdusse norme a cui gli interventi dovranno conformarsi²⁵. Già a metà dell'Ottocento abbiamo il primo piano regolatore della città, il quale si conforma alle norme introdotte dal Consiglio degli Edili.

Tra il 1858 e il 1861 la città di Torino ebbe una crescita di circa 10'000 abitanti l'anno e circa il 75% della popolazione all'epoca abitava nella zona dell'attuale centro storico. Questa forte crescita era dovuta sia dal saldo naturale tra nati e morti positivo, sia dalla forte immigrazione, principalmente maschile, sia dal fatto che l'unificazione dell'Italia portò a Torino un gran numero di immigrati dalle altre regioni della penisola²⁶. Per fronteggiare l'aumento del carico insediativo nel centro storico, nel 1864 vengono approvati dei piani settoriali di ampliamento di Borgo San Donato, del quartiere Crocetta, San Salvario e Vanchiglia. Parte di queste trasformazioni vengono presentate nell'*Illustrazione 5* dove si vede il quartiere di San Salvario, e parzialmente quelli di Crocetta e Vanchiglia.

In questi stessi anni viene dato il via al dibattito per la creazione di due assi viari che influenzeranno e delimiteranno il disegno delle nuove urbanizzazioni: l'asse di via Cigna e l'asse di corso Valdocco. Via Cigna assume una elevata importanza in questo processo, poiché a est di essa abbiamo l'impianto dell'ospedale Cottolengo, che si andrà a espandere fino a toccare il Cimitero di San Pietro in Vincoli, creando un disegno urbanistico molto poco razionale. A ovest invece il tessuto viario torna ad avere quella regolarità che caratterizza il reticolo storico della città che, in prospettiva dell'importanza che andrà ad assumere in futuro l'asse ferroviario già presente²⁷, risulterà essere particolarmente positivo per il settore produttivo.

Il trasferimento della capitale a Firenze fu vissuto dalla città come una vera e propria umiliazione, poiché nel periodo dell'unificazione

26 De Luna G., Anastasia M., Balbo I.
Torino. Il grande libro della città, 1

27 Bracco G., *Torino e Don Bosco*, To

si era posta non solo come capitale fisica del nuovo regno, ma soprattutto morale²⁸. Il cambio di capitale fu quindi vissuto dai cittadini rimasti a Torino con rabbia, poiché visto come l'inizio di un periodo di declino e abbandono della città e, nonostante un primo periodo di effettivo declino (a livello demografico Torino

Illustrazione 10: Torino 1910 circa

soffrì molto poiché con il Re si spostò anche tutta la corte, i funzionari di governo, la burocrazia amministrativa e tutta quella popolazione che gravitava

28 De Luna G., Anastasia M., Balbo I., Lanari M., Maida B., Prestia L., Santangelo V., *Torino italiana*, in *Torino. Il grande libro della città*, Torino, 2004

attorno alla famiglia reale), la città seppe riprendersi e tornò a crescere: già intorno al 1870 si avrà di nuovo una ripresa demografica, dovuta alla crisi delle campagne, all'inserimento di una nuova cinta daziaria e ai primi accenni di industrializzazione. Il 1870 risulta quindi l'anno in cui l'industria inizia a modellare l'impianto urbano²⁹. Come detto precedentemente, l'area a ovest di via Cigna era stata pianificata in prospettiva dell'asse ferroviario, asse che permise alle industrie insediatesi nei pressi dello scalo di crescere di dimensioni. E con le industrie crebbe anche il numero degli operai: nel 1880 la quota degli operai ammontava a circa 20'000 uomini, mentre soli vent'anni dopo si contavano quasi 80'000 operai con una crescita di quasi 3'000 uomini l'anno. Grazie all'elevato numero di operai e alla presenza sul territorio di grandi società di produzione di energia elettrica che permise l'incentivo del suo utilizzo sia per usi privati ma soprattutto per usi industriali, Torino stava assumendo sempre più i connotati di città industriale, città fordista, sia dal punto di vista architettonico-urbanistico, sia dal punto di vista sociale. Iniziarono così a crearsi associazioni e circoli operai che introducevano nella città richieste e problematiche mai viste prima: gli operai richiesero l'istituzione di una Camera del Lavoro (che nel 1891 fu tra le prime istituite in Italia), la presenza di scuole di arti e mestieri, un sistema contributivo più equo e l'incremento del sistema di trasporto pubblico urbano rendendolo più efficiente, così da permettere ai lavoratori spostamenti più facili³⁰.

Nel 1901 la città di Torino contava circa 330'000 abitanti; in quegli stessi anni si iniziano ad avere i primi accenni di terziarizzazione del centro cittadino, avvenimento che causerà l'inizio di un fenomeno di *gentrification*³¹, che si ripresenterà in modo altalenante tra le due guerre e maggiormente nella città odierna. A favorire l'aumento della popolazione vi era anche il fenomeno

29 De Luna G., Anastasia M., Balbo I., Lanari M., Maida B., Prestia L., Santangelo V., *Torino italiana*, in *Torino. Il grande libro della città*, Torino, 2004

30 Piotto I. in *Torino. Il grande libro della città*, Torino, 2004

31 De Luna G., Anastasia M., Balbo I., Lanari M., Maida B., Prestia L., Santangelo V., *Torino italiana*, in *Torino. Il grande libro della città*, Torino, 2004

migratorio interno alla provincia, che dalle campagne spingeva la popolazione a spostarsi in città in cerca di lavoro nelle industrie e di un miglioramento della qualità di vita³². Nei primi decenni del Novecento l'industria ha uno sviluppo prima impensabile, con un vero e proprio decollo dell'economia da essa derivata: l'industria, principalmente quella automobilistica, aveva rimesso in moto l'economia della città e rilanciato anche alcune economie satellite di quella industriale (produzione di macchinari, accessori, parti in legno e lavorazione del cuoio). Il decollo dell'industria divenne un elemento attrattore, oltre che per l'immigrazione, per le banche che intendevano investire nei settori in espansione (principalmente industria ed elettricità). Per rispondere alle necessità della componente operaia della popolazione il Comune nel periodo 1903-1906, sotto la giunta Frola, introdusse tre principali azioni a loro favore: distribuzione di energia elettrica, di acqua potabile e trasporto pubblico vennero municipalizzati, vennero creati dei complessi scolastici per l'istruzione professionale e venne approvato un piano per l'edificazione di case operaie finanziate dalla Cassa di Risparmio di Torino, in larga parte, e dall'Istituto San Paolo³³. Il forte aumento di popolazione attratta dalle nuove proposte lavorative che era in grado di offrire la grande città, ebbe effetti importanti anche sulla struttura urbana: assistiamo in questi anni a una crescita rapida e caotica dei borghi e delle *barriere*³⁴, in cui si andavano a insediare i nuovi abitanti di Torino. l'evoluzione di queste *barriere* la si può notare nell'*Illustrazione 10*.

Agli inizi del Novecento la popolazione operaia che si era stabilita nelle *barriere* era di circa 50'000 persone. Situazione che in soli dieci anni, arrivando quindi al 1911, era aumentata notevolmente: ora la popolazione che viveva in *barriera* era poco più di un quarto della popolazione totale della città (117'000 su 416'000). Superata la crisi finanziaria del 1907, conosciuta come Panico del 1907, le industrie vollero tutelarsi rispetto alle manifestazioni e alle agitazioni operaie

32 Bassignana P.L., *Industria*, in *Torino. Il grande libro della città*, Torino, 2004

33 De Luna G., Anastasia M., Balbo I., Lanari M., Maida B., Prestia L., Santangelo V., *Torino italiana*, in *Torino. Il grande libro della città*, Torino, 2004

34 Col termine *barriera* si intendono le aree urbane caratterizzate dalle residenze operaie

costituendo in quegli stessi anni il *Consorzio delle fabbriche di automobili*, il quale ascoltava le richieste degli operai e, riferite alle industrie o al Comune a seconda del tipo di richiesta, agiva attivamente nella ricerca di soluzioni³⁵. I primi risultati del *Consorzio* si ebbero già nel 1913 con l'accoglimento da parte delle industrie delle principali rivendicazioni operaie. Parte delle rivendicazioni operaie, però, trovarono supporto a livello politico da parte dei partiti nazionalisti, il che porterà alla vittoria del candidato nazionalista Bevione nelle elezioni politiche per il collegio di Torino del 1914. E proprio nel biennio 1914-1915 la popolazione operaia crebbe notevolmente, arrivando a contare 150'000 operai su una popolazione totale di 484'000 abitanti; Torino era quindi rappresentata per il 30% da operai, la maggior parte dei quali lavorava in FIAT.

La Prima Guerra Mondiale influì molto negativamente sul capoluogo piemontese, poiché più del 10% dei cittadini che andarono in guerra morirono nel conflitto. Un censimento effettuato dal Comune poco dopo il termine della guerra, già nel 1918, indicava poco più di mezzo milione di abitanti, per l'esattezza 525'305³⁶. Sia nel periodo '15-'18, sia nel periodo successivo la città si trova a fronteggiare un tasso di natalità molto basso, ma il saldo naturale del dopoguerra non decrebbe molto poiché a fronteggiare il basso tasso di natalità vi era un tasso di mortalità altrettanto basso (si aveva un indice di circa 12 ^{nati}/_{morti} per mille abitanti³⁷).

Il periodo della Prima Guerra Mondiale per il settore industriale di Torino, in principal modo per la FIAT, fu però tutt'altro che negativo: la produzione bellica metallurgica e metalmeccanica permise alla FIAT di passare ad essere la terza industria italiana per dimensioni fisiche degli impianti e per capitale, dal

35 De Luna G., Anastasia M., Balbo I., Lanari M., Maida B., Prestia L., Santangelo V., *Torino italiana*, in *Torino. Il grande libro della città*, Torino, 2004

36 Idem

37 Ibidem

trentesimo posto in cui si trovava nel periodo ante-guerra³⁸. Quegli anni però per gli operai significarono un netto peggioramento delle condizioni di lavoro: vennero vietati gli scioperi, vennero aumentati gli orari di lavoro e i ritmi divennero molto più massacranti, le condizioni igienico-sanitarie inoltre peggiorarono notevolmente e si tornò ad avere condizioni di sicurezza precarie. Il termine del conflitto mondiale impose la riconversione delle industrie da una produzione bellica a una produzione di pace, mettendole di fronte a un eccesso di manodopera che venne smaltito con pesanti licenziamenti. Ciò, associato all'aumento di tensioni sociali dovuti alla forte inflazione che pesava sulla città e ai problemi di reinserimento sociale dei soldati reduci dal conflitto, portò a un forte aumento della criminalità³⁹. Con anche l'alimentazione da parte della propaganda del Partito Socialista e di una sempre crescente conflittualità tra i partiti politici, queste tensioni sociali sfociarono già nel 1919 in ondate di violenti tumulti e manifestazioni che verranno successivamente assimilati nei conflitti del *Biennio Rosso*. Alle elezioni politiche di quello stesso anno, il Partito Socialista vinse con il 55% dei voti grazie anche al fatto che un elemento fondamentale della sua politica fu la lotta per migliorare le condizioni lavorative degli operai nelle fabbriche⁴⁰.

Rispetto al *Biennio Rosso*, Torino è una delle città italiane dove i contrasti furono maggiori, data la natura industriale già

38 Bassignana P.L., *Industria*, in *Torino. Il grande libro della città*, Torino, 2004

39 De Luna G., Anastasia M., Balbo I., Lanari M., Maida B., Prestia L., Santangelo V., *Novecento*, in *Torino. Il grande libro della città*, Torino, 2004

40 De Luna G., Anastasia M., Balbo I., Lanari M., Maida B., Prestia L., Santangelo V., *Torino italiana*, in *Torino. Il grande libro della città*, Torino, 2004

esistente e che in questi anni si stava sviluppando sempre più, e all'elevato numero di popolazione operaia residente. Tra le agitazioni di maggior rilievo si possono ricordare gli scioperi "della multa" e "delle lancette", nonché le varie occupazioni delle fabbriche. A seguito del *Bienno Rosso* e della *Marcia su Roma*, Torino dovette nuovamente fare fronte a un'ondata di violenza squadristica che culminò, tra il 18 e il 20 dicembre 1922, in una caccia ai nemici del fascismo. Esito di queste sommosse furono 11 morti e 30 feriti. Questo avvenimento verrà ricordato come *la strage di Torino*, e segnerà simbolicamente l'avvio del dominio fascista sulla città, la quale fino a quel momento non si era mostrata particolarmente sostenitrice dell'ascesa al potere di Mussolini.

La seconda metà degli anni '20 fu segnata da un periodo di crisi e recessione per Torino e le sue industrie che provocò un netto peggioramento del tenore di vita degli abitanti; il fascismo tentò di rispondere a queste problematiche tramite un sistema capillare di assistenza: la città venne divisa in 19 zone rionali dell'*Ente Opere Assistenziali* e in ciascuna di queste zone vi erano negozi per la distribuzione agli assistiti di razioni alimentari, vestiti e combustibili⁴¹. Assieme a questi negozi, erano stati anche istituiti degli ambulatori medici dove poter ottenere visite e consulti gratuitamente. Furono inoltre introdotti i buoni pasto e i soggiorni presso le colonie per i figli degli operai. Il Comune affiancò a questi servizi socio-assistenziali un programma di opere pubbliche che potesse, in parte, assorbire il problema della disoccupazione.

Nel 1931 le periferie urbane contavano 252'000 abitanti, i quali risultavano essere il 42,2% della popolazione totale. Il fenomeno delle periferie, del continuo urbano (particolarmente evidente oggi) e dei primi accenni di quel fenomeno che nel secondo dopoguerra verrà definito come *gentrification* risultano quindi iniziare a essere particolarmente rilevanti, ma non trovano una buona base urbanistica a

41 De Luna G., Anastasia M., Balbo I., Lanari M., Maida B., Prestia L., Santangelo V., *Torino italiana*, in *Torino. Il grande libro della città*, Torino, 2004

supportarne gli sviluppi e le problematiche derivate⁴². Nel 1939 quasi il 10% della popolazione torinese (696`166) lavorava nelle fabbriche, e di questi 50`000 erano operai delle industrie FIAT, le quali richiesero un aumento della manodopera con l'inizio della Seconda Guerra Mondiale e l'aumento di produzione industriale a scopo bellico.

Allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale si credeva che i disastri bellici non avrebbero mai colpito i grandi centri metropolitani e un elemento di criticità che ben rappresentava questo ottimismo era la situazione dei rifugi antiaerei: i pochi presenti in città potevano ospitare al massimo 115`000 persone, a fronte di una popolazione di 696`000 abitanti, dunque in caso di bombardamento aereo solo il 17% della popolazione avrebbe potuto trovare riparo in un posto sicuro, appositamente progettato. Risulta quindi comprensibile il forte shock che generò il primo bombardamento sulla città nella notte del 12 giugno 1940, il quale provocò però solo 17 morti⁴³.

Complessivamente i bombardamenti su Torino si composero in tre fasi e, seppur gli obiettivi principali fossero le industrie, case, edifici pubblici e monumenti non si salvarono dalla distruzione.

Il primo ciclo di bombardamenti andò dal 1940 all'autunno 1942 e provocò complessivamente 70 vittime. Il secondo ciclo, composto di 12 attacchi tra l'autunno del 1942 e l'estate del 1943, fu il primo a colpire fortemente anche l'edificato della città radendo al suolo interi quartieri. Al termine di questa seconda fase, si contarono 1`409 vittime. Il terzo e ultimo ciclo di bombardamenti si verifica tra l'autunno del 1943 e il 5 aprile 1945, giorno dell'ultimo bombardamento su Torino. Questo terzo ciclo è caratterizzato da bombardamenti più sporadici, concentrati soprattutto nell'estate del 1944, e nel dicembre 1943 si

42 De Luna G., Anastasia M., Balbo I., Lanari M., Maida B., Prestia L., Santangelo V., *Novecento*, in *Torino. Il grande libro della città*, Torino, 2004

43 Sito museo Torino, www.museotorino.it/view/s/acb7d7d49d6147e188377fb9e9c491ef

contarono 54'000 abitazioni distrutte, il che corrispondeva a un quarto dell'intero edificato torinese. Al termine della guerra, quindi, più di un quarto della città era stato raso al suolo e si contavano un totale di 2'140 vittime a seguito dei bombardamenti. A queste si dovranno poi sommare quelle della lotta partigiana che, dal 1943 al 1945 provocò almeno 1'098 vittime. A queste si vanno a sommare altre 1'000 morti su altri fronti. Oltre ai morti, la città dovette far fronte a un progressivo sfollamento che raggiunse le 338'000 persone che furono costrette a lasciare Torino.

Al termine del secondo conflitto mondiale la città era profondamente segnata, con circa un quarto del patrimonio edilizio raso al suolo e un elevatissimo numero di senzatetto, sfollati e disoccupati. La scarsità dei beni di prima necessità e dell'energia elettrica rendeva particolarmente difficoltoso fronteggiare questa situazione. La ricostruzione post-bellica fu messa in atto principalmente da partiti di sinistra, seppure senza sovvenzioni statali⁴⁴; a seguito di un prestito pubblico sottoscritto dal Comune, l'amministrazione Coggiola poté affrontare il tema della ricostruzione (finanziando l'edilizia popolare nelle zone di Mirafiori, corso IV Novembre, via Fiochetto e nel nuovo quartiere di Falchera⁴⁵) e il tema delle grandi infrastrutture, tra cui l'aeroporto di Caselle. La ricostruzione finì così a svilupparsi senza avere dietro un solido progetto urbanistico che coordinasse unitariamente i diversi interventi⁴⁶ fino al 1959, anno in cui il Comune approverà il P.R.G.C. che guiderà la ricostruzione e lo sviluppo urbano per i trentasei anni successivi. La grande ripresa industriale, invece, si ebbe grazie agli investimenti lungimiranti concentrati sulla produzione di beni a costi via via decrescenti: un ottimo esempio sono gli investimenti FIAT sulle utilitarie "600" e "500", prodotte con lo scopo di essere abordabili per gli operai e innescare così nuovamente il circolo virtuoso (di cui si è parlato nel *Paragrafo 1.1*). Lo sviluppo della città si

44 De Luna G., Anastasia M., Balbo I., Lanari M., Maida B., Prestia L., Santangelo V., *Novecento, in Torino. Il grande libro della città*, Torino, 2004

45 Idem

46 Gobetti E., *Il dopoguerra, in Torino. Il grande libro della città*, Torino, 2004

legò così in modo ancor più forte rispetto all'anteguerra con lo sviluppo dell'industria manifatturiera, la quale copriva il 64,78% del totale degli addetti al settore industriale e commerciale.

La FIAT tornò a eguagliare e superare i livelli produttivi dell'anteguerra già a partire dal 1949, riattivando di conseguenza anche il fenomeno migratorio sia dalle campagne circostanti sia, in modo molto più importante, dal sud Italia; già nel 1951 la popolazione torinese era pari a 719'300 abitanti, ma l'apice del fenomeno immigratorio si avrà solo dieci anni dopo, nel 1961, con ben 75'920 immigrati. Molti di essi, non potendo permettersi una casa ai prezzi del centro storico, si andavano a insediare nelle periferie (nei nuovi quartieri di Falchera e Vallette), e nei comuni che oggi individuiamo appartenere alla prima cintura di Torino; queste aree avevano da un lato l'elemento negativo di essere lontane dal centro cittadino e, soprattutto le città della prima cintura, dalle aree industriali, ma dall'altro lato avevano l'elemento positivo di risultare più accoglienti e meno congestionate. Si viene quindi a creare un forte fenomeno di pendolarismo quotidiano, a livello provinciale, verso le aree industriali⁴⁷.

In soli dieci anni, dal 1950 al 1960, Torino e la sua provincia diventarono l'area a maggiore specializzazione d'Italia nel settore dell'automobile, dell'industria meccanica e metallurgica e dei settori industriali a esse connessi.

Il centro cittadino però si trovò a dover affrontare un importante fenomeno di degrado, al quale si tentò di porre rimedio con i lavori per la commemorazione del centenario dell'Unità d'Italia.

In pochi anni, a partire dal 1960, il tasso di crescita demografica di Torino era pari al 42%, contro un 32,5% di Roma e un 24,5% di Milano; Torino risultò così essere in questi anni la città col maggior tasso di crescita demografica della nazione (situazione notevole anche dal grafico presente a inizio capitolo, *Illustrazione 3*).

47 Gobetti E., *Il dopoguerra, in Torino. Il grande libro della città*, Torino, 2004

L'integrazione dei nuovi cittadini torinesi risultò però difficoltosa, considerando anche le dimensioni del fenomeno migratorio stesso⁴⁸.

Nel 1971 Torino supera il milione di abitanti grazie anche al fenomeno del baby-

Illustrazione 12: Numero di addetti per tipologia di industria a Torino nel 1906

boom, il quale portò 19'693 nuovi nati, ma il vero picco massimo della popolazione si avrà nel 1974 con 1'202'846 abitanti, di cui circa il 30% proveniva dal sud Italia. Dopo questo picco di 1'200'000 abitanti, anche la popolazione immigrata che si era stabilita entro i confini della città, inizia a trasferirsi nei comuni della cintura. A questo fenomeno di trasferimento della popolazione dal Comune alla Provincia si affiancava una nuova diminuzione del tasso di

Illustrazione 13: Suddivisione percentuale delle industrie torinesi nel 1906

natalità e, già nel 1974, il saldo migratorio diventa per la prima volta nel corso del Novecento negativo. La popolazione che quindi usciva dalla città per andare a insediarsi nei comuni limitrofi, superava quella che giungeva a Torino attratta dall'influenza della FIAT.

48 Gobetti E., *Il dopoguerra, in Torino. Il grande libro della città*, Torino, 2004

Come detto nel *Paragrafo 1.1* in questi stessi anni il sistema dell'industria fordista inizia a entrare in crisi a seguito di conflitti e difficoltà a livello mondiale che impedirono di continuare ad alimentare il circolo virtuoso che essa richiede (esempio, riportato anche nel capitolo sopra citato, è il conflitto arabo-israeliano).

2.1.1 LE INDUSTRIE DELLA CITTÀ DI TORINO

Facendo un passo indietro, nel Settecento il settore produttivo torinese risultava ancora molto legato alle produzioni tradizionali, seta e lana, non riuscendo a cogliere i vantaggi che la rivoluzione industriale avrebbe potuto portare a molti settori, da quello produttivo all'economia, dalla popolazione al miglioramento delle condizioni di vita. Il primo momento in cui l'industria venne effettivamente presa in considerazione dalla politica fu con lo spostamento della capitale: una commissione appositamente nominata nel 1864 e presieduta da Germano Sommeiller individuò nell'industria la possibile via di salvezza per la città da un altrimenti inevitabile declino. Venne quindi aumentata l'energia disponibile e utilizzabile dalle future industrie che si sarebbero insediate nella città⁴⁹.

Fra il 1871 e il 1881 la città iniziò a cambiare volto, iniziarono a crescere gli addetti alle industrie manifatturiere e con essi le industrie stesse. In tutto il settore industriale, quello metalmeccanico riuscì ad avere una crescita maggiore e un maggiore dinamismo e volontà di innovazione. Proprio in questo periodo nascono le industrie Diatto, Tedeschi, Dubosc e altre che diventeranno importanti nomi dell'industria piemontese.

A incrementare l'industrializzazione di Torino intervennero alcuni fattori innovativi, come la perforatrice pneumatica di Sommeiller che rese possibile il traforo del Frejus, le locomotive mastodonti dei Giovi di Sebastiano Grandis, o il campo magnetico rotante scoperto da Galileo Ferraris, che resero la città la capitale dell'elettricità. L'energia elettrica fu usata, oltre che per alimentare le industrie e il loro sviluppo sempre più repentino e a macchia d'olio, per fornire la città di una rete telefonica e di una rete ferrotramviaria per rendere maggiormente efficiente il trasporto pubblico⁵⁰.

49 Piotta I., *Lavoro*, in *Torino. Il grande libro della città*, Torino, 2004

50 Bassignana P.L., *Industria*, in *Torino. Il grande libro della città*, Torino, 2004

Dai grafici qui accanto⁵¹ è possibile notare il numero di operai impiegati nelle diverse fabbriche presenti sul territorio di Torino nel 1906 e la loro ripartizione percentuale. L'industria meccanica, tra cui la FIAT che iniziò la produzione nel 1899, risulta essere quella col maggior numero di addetti e quindi la più importante della città. In questo periodo antecedente alla Prima Guerra mondiale, la FIAT riuscì a crescere notevolmente sia grazie al fatto di far parte del maggior settore industriale di Torino, sia grazie a lungimiranti investimenti dei suoi fondatori e direttori. La sua crescita in questo decennio risultò essere così prorompente da trascinare e alimentare quella di altre aziende metalmeccaniche ad essa affiliate.

Il termine del conflitto mondiale portò nelle industrie torinesi importanti ripercussioni e le azioni adottate per evitare rivolte e rivendicazioni operaie sfoceranno in un'innovazione del sistema industriale, svecchiandolo e rendendone la produzione più razionale ed efficiente; simbolo fisico di queste innovazioni è l'impianto industriale del Lingotto, il quale opererà adottando il sistema della catena di montaggio e dell'industria fordista (vedi capitolo successivo per approfondimento FIAT).

Nel periodo tra le due guerre lo sviluppo del capoluogo Torinese è segnato dai due assi industriali metallurgico-meccanico e tessile-abbigliamento; ciò permise alla città di superare egregiamente

Illustrazione 14: Torino, stabilimento FIAT Mirafiori nel 1939

51 Bassignana P.L., *Industria*, in *Torino. Il grande libro della città*, Torino, 2004

la crisi del 1929 poiché i due settori industriali su cui si basava la sua economia vennero toccati solo in modo marginale dalla crisi. Proprio in questo periodo le industrie piemontesi si specializzarono in modo sempre maggiore per diventare industrie di produzione in grande serie, elemento che permise di riflesso lo sviluppo delle industrie più piccole che producevano pezzi e componenti utilizzati poi nella produzione di massa. Si instaurò così un circolo virtuoso per le grandi industrie che andava a sua volta ad alimentare quello delle piccole industrie. Tutto ciò permise alle industrie piemontesi di rispondere, poi negli anni '50 e '60, all'aumento dei consumi che caratterizzò il periodo del boom economico. Un esempio su tutti la FIAT, la quale riuscì a produrre nel 1965 un milione di vetture. Nel secondo dopoguerra nacquero inoltre importanti industrie per la produzione di elettrodomestici, la cui domanda era in forte crescita⁵².

Illustrazione 15: Torino, stabilimento FIAT Lingotto danneggiato dai bombardamenti alleati

2.1.2 FIAT

La FIAT aprì per la prima volta i cancelli l'11 luglio 1899, a seguito di un investimento di 800'000 lire (equivalenti a circa 3'500'000 € odierni). Il primo provvedimento del direttivo fu quello di deliberare la costruzione di uno stabilimento dedicato in modo esclusivo alla produzione di automobili, il quale venne poi inaugurato l'anno successivo in corso Dante 35. Già dalla sua apertura la FIAT iniziò a rilevare altre società e inglobarle nella sua produzione : la prima fu la società Ceirano & C., di cui vennero rilevati gli stabilimenti, gli operai e i

52 Bassignana P.L., *FIAT*, in *Torino. Il grande libro della città*, Torino, 2004

collaboratori. Proprio presso gli stabilimenti Ceirano vennero costruite le prime automobili a marchio FIAT che, a termine del 1899, ammontavano a otto vetture⁵³.

Un elemento che caratterizzerà la FIAT fin dagli albori sarà il forte fenomeno di espansione: già dai primi anni vennero aperte filiali sia in Italia, sia all'estero, vennero acquisiti brevetti e vennero progettati e costruiti stabilimenti destinati a produzioni differenziate. Nel 1906 gli impianti occupano 50'000 m² e contano 2'500 dipendenti. Dal 1908 l'espansione della FIAT prosegue, mirando ora a una

maggiore diversificazione produttiva: tra il 1909 e il 1915 si avviano le produzioni di lubrificanti, velivoli, motori marini, vetture per il trasporto pubblico e cuscinetti a sfera.

Con la Prima Guerra Mondiale le produzioni FIAT virarono verso una maggiore produzione di motori per navi e per motosiluranti, autocarri e aeroplani. Queste nuove produzioni belliche permisero alle industrie di aumentare notevolmente i ritmi e gli operai impiegati; singolare risultò essere l'esempio dello stabilimento di corso Dante il quale, a seguito degli ampliamenti già effettuati, prevedeva

l'impiego massimo di 10'000 operai, mentre nel periodo della Prima Guerra Mondiale in quello stesso stabilimento operavano circa 17'000 operai (tornando così al discorso dell'aumento

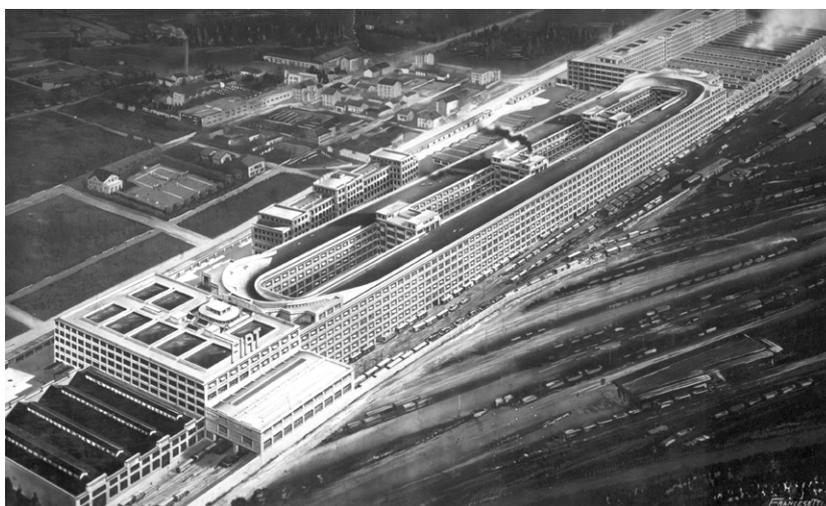


Illustrazione 17: Stabilimento FIAT Lingotto, veduta aerea del 1928

della pericolosità delle condizioni di lavoro, presentato nei capitoli precedenti)⁵⁴. Proprio per dare agli operai un luogo di lavoro sicuro e per permettere una produzione maggiore e più efficiente, venne progettato nel 1916 lo stabilimento Lingotto. Ma gli ampliamenti non si fermavano solo al numero di operai: in questi stessi anni vennero incorporate le Industrie Metallurgiche Torino, la Società Ferriere Piemontesi e le Officine Diatto, permettendo così una migliore produzione di materiale ferroviario.

Col termine del conflitto, nel 1920, venne istituita la prima mutua per i dipendenti e nel 1922 lo stabilimento Lingotto entra in funzione, ma ben presto

54 Bassignana P.L., *FIAT, in Torino. Il grande libro della città*, Torino, 2004

nemmeno questo nuovo stabilimento riuscirà a contenere l'espansione dell'industria: nel 1925 verrà ampliato arrivando a coprire 350'000 m².

Come detto nel capitolo precedente, la crisi del 1929 toccherà solo marginalmente la FIAT, la quale incorporerà alcune case automobilistiche (tra cui OMAT, SCAT, OM di Milano, e Itala) per salvarle dal declino a cui stavano andando incontro a seguito della crisi. Questa ulteriore crescita, la quale attirò un numero ancora maggiore di operai arrivando così a quota 50'000 lavoratori, richiese la progettazione e la realizzazione di un nuovo stabilimento: Mirafiori, che venne inaugurato nel 1939. Mirafiori si presentava come lo stabilimento più grande di tutte le industrie FIAT coprendo un'area di 1'000'000 m², di cui il 30% coperti, e al cui interno potevano lavorare fino a 22'000 operai distribuiti su almeno due turni. Al di sotto delle linee di produzione del nuovo stabilimento vennero inoltre costruiti rifugi antiaerei in grado di accogliere il numero massimo di lavoratori previsti per un turno.

All'entrata in guerra dell'Italia, Mirafiori risulta essere il più importante polo di produzione bellica, attirando così le attenzioni dei bombardamenti aerei. Di nuovo la produzione automobilistica venne quasi arrestata, favorendo la produzione di veicoli industriali, ma a seguito dei bombardamenti tutte le produzioni vennero notevolmente ridotte: nel 1945 la produzione era poco più del 30% rispetto a quella anteguerra. La ricostruzione degli stabilimenti e il loro ammodernamento, grazie anche ai fondi del piano Marshall, si completa definitivamente nel 1948, ma negli anni tra il termine della guerra e la ripresa a pieno ritmo delle attività produttive la FIAT proseguì il piano di espansione e acquisì altre imprese tra cui Weber e Motofides.

Negli anni '50-'60 la FIAT si fece portatrice del fenomeno della motorizzazione di massa sia in Italia, sia nell'Unione Sovietica: firmò un accordo nel 1966 per costruire uno stabilimento a Togliattigrad per la costruzione di automobili per il mercato sovietico. Per sopperire alle richieste del mercato

Illustrazione 18: Milano 1884, tavola del Piano Beruto

italiano ed europeo, nello stesso anno venne costruito il nuovo impianto di Rivalta, nei pressi di Torino, il quale sarà l'ultimo grande stabilimento costruito in Piemonte. Negli anni '80 verrà poi dismesso lo stabilimento Lingotto.

2.2 L'EVOLUZIONE DELLA CITTÀ DI MILANO

Negli anni '50 e '60 dell'Ottocento, il settore tessile occupava più di metà della manodopera industriale, a cui si affiancarono altri comparti industriali tra cui spiccarono Pirelli e Alfa Romeo per il settore metalmeccanico, e settori come quello giornalistico-editoriale. Dopo l'unità d'Italia la città si distinse per il grande dinamismo delle attività giornalistiche ed editoriali: il *Corriere della Sera* fu fondato nel 1876 e di lì a poco molte delle case editrici che oggi contraddistinguono il capoluogo lombardo, come la Mondadori, avrebbero aperto i loro cancelli⁵⁵.

Nel 1873 al Comune di Milano venne annesso il Comune di Corpi Santi di Milano⁵⁶ e soli tre anni dopo, nel 1876, venne firmato dall'ingegnere Fasana il primo piano di stampo urbanistico della città post unità d'Italia. Il piano però, rispondendo alle necessità di pianificazione del territorio, risultava essere un semplice piano di controllo della viabilità e di coordinamento delle attività private presenti sul territorio. Non aveva alcun valore legale e svolgeva una semplice azione orientativa, per dare una direzione allo sviluppo della città⁵⁷. Il progetto più rilevante che troviamo in questo piano è una circonvallazione anulare, di larghezza circa 20 metri e distante tra i 600 e gli 800 metri dalle mura spagnole, che avrebbe permesso di mettere in comunicazione diretta le zone di Corpi Santi con il centro storico di Milano, agevolando così i collegamenti. Il piano inoltre cercava di contenere la crescita della città per non andare a intaccare le zone ancora rurali, poiché osservando le esperienze di città straniere, l'espansione a macchia d'olio della città che andava a intaccare le aree rurali sarebbe stato un fattore scatenante per gravi conflitti sociali. Con il piano del 1876 si dava inoltre al capoluogo un ruolo di coordinatore delle attività industriali, le quali però

55 Baldrighi L., *Luca Beltrami architetto. Milano tra Ottocento e Novecento*, Milano, 1997

56 Comune istituito nel 1782, composto da cascine e borghi agricoli al di fuori delle mura spagnole di Milano.

57 Boatti A., *Urbanistica a Milano. Sviluppo urbano, pianificazione e ambiente tra passato e futuro*, Novara, 2007

dovevano insediarsi nelle zone di espansione previste e non all'interno del centro storico.

Grazie alla rilevante importanza del settore industriale e alla recente costruzione della ferrovia del Gottardo, in città erano presenti fenomeni di intensa crescita demografica. Proprio per affrontare questa importante crescita demografica, otto anni dopo al primo piano regolatore e in seguito alla demolizione del vecchio lazzeretto a favore di una nuova lottizzazione che permettesse un quartiere ad alta densità edilizia, venne pensato un nuovo piano regolatore firmato dall'ingegnere Beruto. Questo nuovo piano doveva rispondere sia a una necessità di riorganizzazione del centro storico, in modo da renderlo in grado di affrontare le esigenze di una città che stava diventando un importante polo industriale, sia al necessario ampliamento della città, in modo tale che si potesse assistere a un'espansione controllata⁵⁸. La nuova urbanizzazione fu così pianificata in modo circolare nelle zone tra le mura spagnole e la nuova circonvallazione. Questo nuovo piano del 1884 prevedeva una crescita massima che avrebbe portato ad avere 526'000 abitanti entro 25 anni, con una densità di popolazione di circa 200^{ab/ha}. In questo nuovo piano abbiamo la riconferma della decisione di un decentramento industriale, con l'insediamento di fabbriche al di fuori del perimetro della città, delimitato dalla circonvallazione del piano di Fasana. Questo nuovo piano regolatore era quindi molto più completo e simile a un classico piano regolatore: venivano delimitati con maggiore precisione gli isolati edificabili, la nuova rete viaria e le aree verdi⁵⁹. Venne inoltre prestata maggiore attenzione all'organizzazione delle infrastrutture e dei servizi, definendo una localizzazione di nuovi edifici scolastici, bagni pubblici e di piazze in cui ospitare mercati. Il piano di Beruto risulta essere un progetto che non si limita alle riforme

58 Boatti A., *Urbanistica a Milano. Sviluppo urbano, pianificazione e ambiente tra passato e futuro*, Novara, 2007

59 Baldrighi L., *Luca Beltrami architetto. Milano tra Ottocento e Novecento*, Milano, 1997

e alle opere che necessitano di attenzioni nel presente, ma che idea e prefigura opere che risulteranno importanti e urgenti in un futuro più o meno lontano⁶⁰.

Il nuovo sistema viario previsto è un sistema radiale reticolare, che si sovrappone alle antiche arterie che entravano in città. Entro il reticolo viario vengono previsti isolati molto grandi, 400 metri di lato che sarebbero potenzialmente in grado di ospitare 250'000 abitanti insediabili, in modo da non precludere un futuro insediamento di grandi edifici tanto industriali quanto residenziali, o lo sviluppo di un tracciato viario secondario dettato da lottizzazioni interne agli isolati previsti. Altro elemento caratterizzante del piano milanese è il fatto che preveda uno sviluppo esterno al tessuto storico, preservando così il centro da sventramenti⁶¹.

L'espansione prevista dal piano Beruto fu saturata già nel giro di dieci anni: l'incremento della popolazione annuo dal 1889 al 1904 arrivò a picchi di 9'000 abitanti/anno e nel quinquennio successivo si arrivò a toccare picchi di 18'000 abitanti/anno, superando già nel 1911 il mezzo milione di abitanti (con esattezza nel 1911 Milano contava 579'385 abitanti).

Proprio a cavallo tra l'Ottocento e il Novecento Milano divenne una delle città più industrializzate d'Italia, entrando a far parte del triangolo industriale Milano-Torino-Genova, e con le industrie nacque il movimento operaio. Nel 1898 proprio dagli operai sorsero una serie di moti sociali per richiedere migliori condizioni di lavoro e l'aumento del salario, che vennero repressi brutalmente dal generale Bava Beccaris; a inizio Novecento Milano contava già 50'000

60 Boatti A., *Urbanistica a Milano. Sviluppo* 2007

61 Boatti A., *Urbanistica a Milano. Sviluppo* 2007

Illustrazione 20: Milano 1912, tavole del nuovo Piano Regolatore

operai (circa un decimo della popolazione), che nel 1927 erano già saliti a 230'000 (equivalente a circa un quarto della popolazione). In questi anni l'industria tessile era stata ormai superata dall'industria meccanica, la quale richiedeva circa il 30% degli operai totali presenti in città, dall'industria chimica e dal settore delle costruzioni. In questi anni si sviluppò anche l'industria editoriale tramite case editrici come Hoepli, Treves, Rizzoli e Mondadori la cui fortuna fiorirà principalmente a partire dagli anni '30, in seguito alle stampe delle opere di D'Annunzio e dell'editoria scolastica di stato.

L'elemento che contraddistinse Milano da Torino, e che le permise di sfuggire agli effetti negativi della crisi delle industrie di fine anni '70 inizio anni '80, fu proprio il fatto che già dall'inizio del Novecento la città affiancò al forte sviluppo industriale che la rese un importante centro attrattore per l'immigrazione interna

al paese, un considerevole sviluppo delle attività terziarie, commerciali e finanziarie: questa diversificazione delle offerte lavorative presenti in città permisero alla classe operaia di influenzare in modo meno prorompente le politiche e l'economia cittadina⁶².

Illustrazione 21: Milano fine anni '20 inizio anni '30, stazione centrale in costruzione

La popolazione milanese passa dai 302'222 abitanti del 1881, ai 463'971 del 1901 e ai 579'385 del 1911⁶³, con un tasso di crescita annuo medio di circa 10'000 abitanti/anno. In soli trent'anni quindi la popolazione milanese risultò quasi raddoppiata, merito soprattutto della forte immigrazione: tra fine Ottocento e inizio Novecento, prima della Prima Guerra Mondiale, la città visse un periodo di grande sviluppo capitalistico, con il reddito pro capite industriale che aumenta con considerevole rapidità⁶⁴.

A Milano, differentemente da Torino o Genova, le industrie si andarono a sviluppare in zone principalmente periferiche permettendo così lo sviluppo di sedi dalle dimensioni elevate e, spesso, direttamente collegate con infrastrutture importanti come per esempio la ferrovia. A inizio Novecento l'industria più grande a Milano risulta essere l'Officina Meccanica, con uno stabilimento di 222'000 m² e l'occupazione di 4'000 operai, e si situa a sud di Porta Romana

62 Punzio M., *Milano la fabbrica del futuro. Il rinnovamento di una metropoli del Novecento*, Napoli 2004

63 FONTE dati: Istat, serie storiche, popolazione residente nelle grandi città

64 Boatti A., *Urbanistica a Milano. Sviluppo urbano, pianificazione e ambiente tra passato e futuro*, Novara, 2007

Illustrazione 22: Milano, carta dei danni provocati dai bombardamenti alleati

ovvero al di fuori della città. Altre industrie che segneranno fortemente l'attrattività di Milano saranno la Breda, la quale nel 1908 complessivamente tra i vari stabilimenti raggiungerà 457'000 m² e darà occupazione a 4'500 operai, e la Marelli che nel 1911 impiegherà 2'300 operai. Tutta questa vasta espansione urbana porterà, come detto precedentemente, ad avere un flusso migratorio particolarmente forte e in prevalenza con origine nelle campagne venete e nella

bassa Lombardia, che rappresenterà quasi i tre quarti dell'aumento complessivo annuo della popolazione.

Già nel 1901 la nuova popolazione insediata oltre le mura spagnole, quindi nell'area di espansione prevista dal piano regolatore, era pari al 9% della popolazione totale (41`760 abitanti circa) e dieci anni dopo la proporzione tra popolazione insediata internamente alle mura e quella insediata esternamente alle mura risulta addirittura invertita: circa il 67% della popolazione si era stanziata nelle aree di espansione, aree con una densità abitativa maggiore rispetto al centro storico⁶⁵.

Nel 1912 Milano approverà il suo nuovo piano regolatore, firmato dagli ingegneri Pavia e Masera, il quale avrà come obiettivi principali la trasformazione del centro storico in un'area principalmente terziaria, il quale subirà importanti sventramenti, e l'ampliamento della periferia pari a ulteriori 22`4000`000 m², che saranno in grado di ospitare 560`000 nuovi abitanti. Gli sventramenti risultano essere uno strumento per permettere una maggiore terziarizzazione, a volte anche in maniera forzata, che porti come conseguenza a una modifica della composizione sociale dei residenti: nel centro cittadino si andrà a stabilire la ricca borghesia e, man mano che ci si allontana verso la periferia, si trovano ceti sempre più poveri e, soprattutto nelle zone più esterne, gli immigrati⁶⁶. Per la periferia il nuovo piano prevede di continuare l'assetto ideato da Beruto e creare ulteriori anelli concentrici e prolungare le radiali già esistenti; il centro cittadino diventa così un vero e proprio polo, attorno a cui gravita lo sviluppo urbano, caratteristica che già in questi anni lasciava presagire una sua futura congestione.

Un nuovo elemento che risulterà poi essere estremamente importante per lo sviluppo industriale, contenuto in questo piano del 1912, è la ferrovia: la vecchia

65 Boatti A., *Urbanistica a Milano. Sviluppo urbano, pianificazione e ambiente tra passato e futuro*, Novara, 2007

66 Punzio M., *Milano la fabbrica del futuro. Il rinnovamento di una metropoli del Novecento*, Napoli 2004

cintura ferroviaria non è più in grado di smaltire l'elevato numero di persone e merci che arrivano e partono da Milano, e viene così prevista una nuova linea ferroviaria che trasformerà la stazione Centrale in stazione di testa.

Negli anni tra il 1934 e il 1940 la popolazione milanese risulterà avere una crescita inattesa: la città avrà un incremento di 200'000 abitanti, arrivando a toccare quota 1'281'828 abitanti totali, di cui il 90% immigrati (quindi oltre il milione di abitanti a Milano, nel 1940, erano immigrati, arrivati per lavorare nelle industrie). La città risponde a questa forte ondata di immigrazione costruendo quartieri di edilizia a basso costo in ordine sparso, pur mantenendosi fedele alla maglia di espansione prevista dal P.R.G.C.; la risposta alla forte richiesta di edilizia viene comunque data in primo luogo da privati, mentre il pubblico non riuscirà a mantenere i ritmi imposti dall'immigrazione⁶⁷.

Facendo parte del triangolo industriale Milano-

Torino-Genova, la città *Illustrazione 23: Milano 1950 circa, piazza della Scala*

entrò subito a far parte

degli obiettivi strategici dei bombardamenti inglesi nella Seconda Guerra Mondiale. Oltre a questo si aggiungeva la sua importanza come snodo ferroviario: da Milano passavano 21 linee ferroviarie, che permettevano il collegamento di tutta Italia e anche con l'estero.

67 Baldrighi L., *Luca Beltrami architetto. Milano tra Ottocento e Novecento*, Milano, 1997

A conflitto iniziato in città rimanevano circa 1'100'000 abitanti; una prima fase dei bombardamenti, che durò all'incirca dal 1940 al 1943, si concentrò sulla parte di città in cui non sorgevano industrie, in modo da terrorizzare la popolazione. La seconda fase invece, che durerà fino al 1944, mirerà a distruggere le industrie, in modo da minare la produzione bellica. Complessivamente gli attacchi aerei provocarono più di 1'000 morti (alcuni registri danno un numero di vittime compreso tra le 1'200 e le 2'000⁶⁸). Si calcola che i bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale distrussero circa il 15% del patrimonio edilizio cittadino⁶⁹, ma le industrie vennero solo parzialmente danneggiate; così la città divenne il polo per il processo di ampliamento industriale e commerciale che stava interessando tutto il Nord Italia, mantenendo come da tradizione i centri industriali e produttivi al di fuori del centro cittadino. La ripresa più immediata fu comunque quella relativa all'industria tessile; accanto all'industria tessile si re-instaurò la potenza dell'industria Pirelli; la riconversione post-bellica modificò l'importanza dei settori industriali, accrescendo la produzione di beni strumentali e l'industria di base.

L'importanza di Milano come polo industriale nel periodo tra le due guerre si affievolì lievemente, per poi tornare a crescere nel periodo immediatamente successivo: dagli anni '50 la città tornò ad essere un grande polo industriale, icona del "*miracolo economico*" dell'Italia del secondo dopoguerra⁷⁰.

Nel 1945 la Giunta CLN, al potere di Milano, inizierà i lavori per la creazione di un nuovo piano regolatore; l'iniziativa venne molto sentita anche da privati, ingegneri e architetti, e al Comune arriveranno cento proposte di progetto. Tutto ciò darà vita al cosiddetto *Piano AR* (Architetti Riuniti) il quale definì come l'area periferica di Milano in cui si concentravano industrie e quartieri popolari avrebbe dovuto mantenere un ruolo di importanza minore rispetto al centro

68 www.storiadimilano.it/Repertori/bombardamenti.htm

69 Idem

70 Punzio M., *Milano la fabbrica del futuro. Il rinnovamento di una metropoli del Novecento*, Napoli 2004

storico, scelta dai caratteri fortemente impopolari⁷¹. Il piano verrà adottato nel 1948 e approvato nel 1953, ma le previsioni del piano vengono presto piegate al volere della speculazione edilizia, grazie a una serie di varianti. La città deve far fronte a 200'000 sfollati, su 1'281'000 abitanti totali, quindi la ricostruzione deve avvenire in fretta. In questi anni inoltre l'attività sociale fu uno dei momenti più importanti, a cui contribuirono sia enti pubblici sia enti privati; venne creato l'Ente Comunale di Assistenza (ECA), il quale coordinava le strutture da esso dipendenti (gli orfanotrofi, l'amministrazione comunale, il Pio Albergo Trivulzio, le realtà del mondo cattolico e l'ospedale Maggiore). L'ECA nel periodo post-bellico si concentrerà ad aiutare tutta quella parte di popolazione che non risultava più in grado di rientrare nell'economia cittadina come le famiglie dei caduti, i reduci e tutta quella fascia più debole della popolazione urbana. Dagli anni '50 l'aiuto verso le fasce più deboli della popolazione divenne sistematico, prestando particolare attenzione ai nuclei familiari e agli emarginati.

Il nuovo piano regolatore della città di Milano, cambiando la destinazione d'uso delle zone industriali in aree residenziali, forza un finto processo di deindustrializzazione della città che si risolve nella semplice traslazione di tali industrie nella nuova periferia urbana, da subito connotata come zona in cui si sarebbero andati a edificare una minore quantità di standard urbanistici, generando così un'area meno attrattiva: all'interno della città le aree riconvertite ammontano a un totale di 10'500'000 m², mentre in periferia le aree destinate all'industria sono di 12'660'000m², di cui 4'870'000 m² in progetto. Il piano risulta quindi essere particolarmente favorevole al consumo di suolo, perdendo tutti quegli elementi di lungimirante modernità che avevano avuto i piani antecedenti⁷².

71 Boatti A., *Urbanistica a Milano. Sviluppo urbano, pianificazione e ambiente tra passato e futuro*, Novara, 2007

72 Boatti A., *Urbanistica a Milano. Sviluppo urbano, pianificazione e ambiente tra passato e futuro*, Novara, 2007

Nel frattempo, nel decennio 1951-1961, la popolazione era cresciuta di 309'668 unità, arrivando così a superare il milione e mezzo di abitanti (per la precisione nel 1961 a Milano vengono registrati 1'576'708 abitanti) e rendendo Milano la città-simbolo della rinascita italiana. Questa forte crescita era dovuta, per addirittura il 93%, dal flusso migratorio attirato dalle industrie e dalle possibilità di lavoro che la città era in grado di offrire. I quartieri popolari edificati per rispondere a questo flusso furono Fulvio Testi, Adriano, Lodovico il Moro, Triboniano, e altri vengono costruiti su iniziativa privata e in variante al P.R.G.C., spesso andando a occupare aree che erano state previste come verde agricolo⁷³. Nel 1961 abbiamo l'apice della crescita industriale milanese, elemento che richiamerà importanti flussi migratori: il 70% della crescita sia cittadina, sia della manodopera industriale è dovuta infatti agli immigrati. Fino a questo periodo le industrie che la fanno da padrona sono quelle elettriche, che dal decennio precedente videro l'affacciarsi dei settori energetici e petrolchimici. Un elemento che risulterà molto importante a partire già dal periodo tra le due guerre è la forte connessione e collaborazione che si verrà a creare tra le principali industrie e le grandi banche insediatesi a Milano, le quali spesso finanzieranno le imprese e le costruzioni di nuovi stabilimenti delle industrie.

Dal 1951, in cui il numero di operai era di 366'000 individui su una popolazione totale di 1'267'040 abitanti (quindi poco meno di un terzo della popolazione milanese, il 28% circa, era occupata nel settore industriale), al 1971 gli operai crebbero fino a 404'000 individui (nel 1971 Milano si trovava ad affrontare il suo picco massimo di popolazione, 1'729'551 abitanti; il peso degli operai era quindi lievemente diminuito rispetto al totale della popolazione fino a circa il 23%).

Nel 1976 Milano raggiunge la quota massima di abitanti nella sua storia: 1'738'746, di cui circa il 39% erano impiegati e circa il 38% operai; la popolazione milanese di questi anni risulta essere composta all'incirca dalla stessa

73 Boatti A., *Urbanistica a Milano. Sviluppo urbano, pianificazione e ambiente tra passato e futuro*, Novara, 2007

quantità di operai e di impiegati, quindi la classe operaia milanese non risulterà avere quel peso e quella importanza che invece avrà a Torino. Questo fattore permetterà alla città di assorbire e affrontare meglio la crisi del fordismo e delle industrie che di qui a poco sarebbe avvenuta. La città doveva però far fronte a un altro problema; poiché la popolazione residente all'interno della città storica era pari a solo il 7% del totale, era evidente un progressivo abbandono del centro a favore di una maggiore espansione urbana e di un maggiore consumo di suolo.

Il nuovo piano regolatore in via di elaborazione si pone quindi alcuni importanti obiettivi, tra cui il contenimento dello sviluppo urbano a favore del recupero dell'edificato esistente, il rilancio delle strutture produttive, lo sviluppo del trasporto pubblico e l'aumento della qualità di vita cittadina tramite l'applicazione degli standard urbanistici. Per rilanciare le imprese produttive, il piano destina 1'300'000 m² a zona industriale, ma ciò non riuscì a contenere il trasferimento delle industrie in aree ancora più periferiche ed esterne alla città e nel giro di 10 anni il tessuto produttivo della città inizia a sparire⁷⁴, lasciandosi dietro degli importanti vuoti urbani.

Lo sviluppo urbano di Milano si può considerare concluso già negli anni '80, ma sono proprio gli anni che vanno dal 1965 alla fine degli anni '80 che rendono Milano la città italiana con la più alta densità abitativa: 9'600 ^{ab}/kmq. La città, come detto, come le altre grandi metropoli industriali, raggiungerà l'apice dei suoi abitanti negli anni '70 e da lì in poi dovrà affrontare il problema dell'abbandono e della riqualificazione di interi quartieri.

2.2.1 LE INDUSTRIE DELLA CITTÀ DI MILANO

Negli ultimi decenni dell'Ottocento all'interno di Milano possiamo trovare sia nuclei industriali dalle considerevoli dimensioni sia piccole botteghe artigiane,

⁷⁴ Boatti A., *Urbanistica a Milano. Sviluppo urbano, pianificazione e ambiente tra passato e futuro*, Novara, 2007

officine e laboratori, ma già sul finire del secolo la geografia e l'approccio al settore industriale pare ben evidente: si innesca un processo di decentramento degli impianti industriali, come presentato nel capitolo precedente, il quale richiederà

Illustrazione 24: Milano 1872, litografia primo stabilimento Pirelli

diversi anni per dirsi completato. Nel 1989 un censimento effettuato dagli uffici di pubblica sicurezza rileva che all'interno delle mura spagnole rimanevano 89 impianti produttivi, di modeste dimensioni e per i quali la vicinanza con la clientela risultava quasi vitale; gli impianti che rimanevano dentro le mura cittadine erano per lavorazioni tipografico-editoriali, laboratori tessili, produzioni per la persona e per la casa⁷⁵. Nello stesso periodo, al di fuori delle mura, si stavano instaurando degli agglomerati produttivi che davano modo di prefigurare una futura espansione della periferia industriale.

Grazie alla sua importanza a livello industriale, Milano si impone ben presto come centro attrattore per l'immigrazione, dapprima dei contadini delle zone limitrofe della città e in seguito anche per l'immigrazione dal Veneto e dal Sud Italia. Infatti già a inizio Novecento le fabbriche di Milano risultano avere dimensioni tali da richiedere un continuo incremento della manodopera, manodopera che non tarda ad arrivare, alimentando così un vortice positivo di crescita. La crescita

75 Sito archivi d'impresa, www.impresa.san.beniculturali.it/web/impresa/

industriale alimenta così, e viene alimentata da, una altrettanto importante crescita demografica.

La città si impone ben presto come una delle più fertili città industriali italiane, segnata da molte imprese che scelgono di insediarsi qui per espandersi poi nei mercati tanto nazionali quanto esteri. L'apertura verso i mercati esteri risulta essere facilitata dalla posizione strategica della città stessa e dall'elevato numero di collegamenti sia stradali sia ferroviari che da Milano si snodano in tutte le direzioni⁷⁶.

Il primo effettivo censimento industriale lo si avrà nel 1911 e dai dati che se ne ricavano si nota come il 55% della popolazione lavori in ambito manifatturiero, di cui, al primo posto, troviamo il comparto metalmeccanico con 40'000 addetti. In generale tutti i comparti produttivo-industriali sono segnati da un netto incremento del numero di addetti rispetto al decennio precedente, eccezion fatta per il settore tessile e del vestiario i quali rimangono stazionari.

Illustrazione 25: Pubblicità pneumatico Pirelli stella bianca superflex, 1931

L'incremento dell'importanza del settore industriale, ormai situato completamente al di fuori delle mura spagnole nella periferia di Milano, finisce col diventare un elemento "centrifugo" per l'espansione della città: attorno alle industrie si

76 Punzio M., *Milano la fabbrica del futuro. Il rinnovamento di una metropoli del Novecento*, Napoli 2004

andranno a insediare quartieri popolari e operai che renderanno già a inizio Novecento lo “*sprawl*” urbano un elemento di rilevante importanza⁷⁷.

Dagli anni ‘70, con l’inizio della crisi delle industrie, anche l’economia milanese subì un rallentamento e gli stabilimenti industriali iniziarono una lenta fase di dismissione. Inizia così dalla metà di questo decennio un periodo di ridimensionamento dei grandi impianti industriali e di redistribuzione dei settori che traineranno l’economia cittadina. Come già detto, infatti, Milano non sarà mai una città che gravita unicamente sul settore industriale, ma già da inizio Novecento il settore terziario risulta avere una discreta importanza, quasi al pari con l’industria. Negli anni ‘70 questo fattore permetterà alla città di riprendersi in fretta dalla crisi industriale, reindirizzando l’economia sul settore terziario. Inoltre molti degli operai che uscivano dalle fabbriche dismesse, essendo comunque persone capaci, spesso si aprirono aziende di piccole dimensioni, più decentrate, creando così nuove piccole imprese che eviteranno alla città una crisi disastrosa.

Nei due paragrafi successivi verrà analizzata la storia e l’evoluzione di due fabbriche che, più di tutte, esemplificano il rapporto tra Milano e le sue industrie. Il legame esistente tra Pirelli, Breda, e la città di Milano è stato ed è ancora così saldo che tutt’oggi queste due industrie ne rappresentano appieno l’eccellenza.

2.2.2 PIRELLI

Venne fondata a Milano nel 1872 da Giovanni Battista Pirelli e l’iniziale produzione era concentrata sulla fabbricazione di articoli in gomma elastica come cinghie di trasmissione, tubi e tessuti gommati; con la diffusione dell’elettricità inizierà a produrre anche conduttori isolanti per telegrafi, cavi telegrafici e, parallelamente, iniziò la produzione di pneumatici per biciclette⁷⁸. Nel 1872 venne

⁷⁷ Boatti A., *Urbanistica a Milano. Sviluppo urbano, pianificazione e ambiente tra passato e futuro*, Novara, 2007

⁷⁸ Sito Pirelli, storia di Pirelli, corporate.pirelli.com/corporate/it-it/aboutus/storia

costruito il primo stabilimento milanese per la produzione di articoli in gomma; venne poi avviata la produzione di pneumatici di gomma per carrozze e per velocipedi.

L'avvio della produzione dei primi pneumatici per

Illustrazione 26: Milano inizio Novecento, stabilimenti Elvetica rilevati da Breda

autovetture avverrà di lì a poco, nel 1901; il primo pneumatico per auto sarà il modello “*Ercole*”. Inizia così un periodo di crescita contrassegnato da due fattori principali: una continua ricerca per lo sviluppo tecnologico dei processi di produzione e dei prodotti stessi, e l’espansione fisica dell’industria (già nel 1902 verrà infatti aperta la prima azienda Pirelli all’estero, a Barcellona, seguiranno gli impianti di Southampton nel 1913, e di Buenos Aires nel 1917). In questo stesso periodo l’azienda inizia ad affacciarsi al settore sportivo e nel 1907 una vettura dotata di pneumatici Pirelli vince la corsa automobilistica Pechino-Parigi. Stessa situazione si ripeterà nel 1913 quando una vettura equipaggiata con pneumatici Pirelli vincerà il primo Gran Premio dell’Automobile Club di Francia. Grazie a questi successi sportivi, gli pneumatici Pirelli divennero famosi e quelli montati su Ferrari e Alfa Romeo divennero un simbolo di qualità e vittoria nelle gare di rally e nelle corse automobilistiche in genere⁷⁹.

Il veloce sviluppo dell’azienda si legò così alla sempre maggiore popolarità della motorizzazione, sostenuta e incentivata dal gran numero di case automobilistiche

79 Sito archivi d’impresa, www.impresesanbeniculturali.it/web/impres/

italiane presenti nella zona; inoltre la domanda e l'utilizzo della gomma aumentò moltissimo trovando impiego in tantissimi settori industriali e la cui richiesta arrivava da tutto il mondo. Il prodotto di punta rimanevano però gli pneumatici, per i quali era costantemente in atto un costante processo di studio di nuove tecniche e amalgame, innovazione e progresso.

Conseguenza di questa continua ricerca per effettuare progressi tecnici rese negli anni '20 gli pneumatici Pirelli una dotazione ufficiale delle gare sportive, grazie allo sviluppo dell'innovativa tecnologia Cord⁸⁰; con questa tecnologia viene ideato lo pneumatico *Superflex Stella Bianca*, innovativo nel settore sportivo proprio per avere un battistrada rinforzato in grado di evitare strappi a velocità elevate.

La Seconda Guerra Mondiale non danneggiò e non fermò la produzione degli stabilimenti Pirelli, ma ne indebolì comunque la potenza commerciale. Ciononostante nel 1949 si avvia la ricerca per il primo pneumatico radiale, il *Cinturato*, caratterizzato da una cintura in tessuto molto robusta, radiale, inserita tra carcassa e battistrada che permette di avere prestazioni migliori in termini di prestazioni, durata e sicurezza. Questo nuovo pneumatico verrà commercializzato a partire dal 1953. In questi anni inizia la competizione con la concorrente Michelin sia per mantenere il suo posto nel mercato, sia per quanto riguardava le invenzioni e le innovazioni.

Quando l'indebolimento dovuto alla Seconda Guerra Mondiale fu superato, la Pirelli tornò a pianificare un'espansione internazionale dell'azienda: negli anni '50 verranno aperte nuove industrie in Canada e in Francia. Questa espansione internazionale continuerà anche negli anni '60 e '70: vengono aperti stabilimenti in Grecia, Turchia e Brasile e nel 1963 Pirelli riesce ad acquisire Veith Gummiwerke AG, industria tedesca produttrice di pneumatici ribassati, grazie alla

80 Tessuto speciale utilizzato nell'industria della gomma per la copertura degli pneumatici. È un tessuto la cui orditura è effettuata con fili molto grossi, con inserzioni rade ed effettuate con filo sottilissimo risultando in un tessuto molto elastico e con una resistenza molto bassa, quasi nulla.

quale riuscirà a imporsi nuovamente nel mercato degli pneumatici per auto sportive e da corsa.

Alla fine del Novecento la Pirelli risulterà essere la quinta casa costruttrice nel mercato mondiale degli pneumatici⁸¹.

2.2.3 BREDA

La storia dell'industria per costruzioni meccaniche Breda inizia con l'arrivo a Milano del suo fondatore, Ernesto Breda, che nel 1884 rilevò la società a capitale svizzero Elvetica, la quale operava nel campo delle lavorazioni meccaniche e

Illustrazione 27: Locomotiva a vapore Breda, Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia "Leonardo da Vinci", Milano

ferroviarie. Quando Ernesto Breda la rilevò l'officina si occupava di lavorazioni in ghisa e la manodopera che lavorava al suo interno era estremamente specializzata nella riparazione e costruzione di caldaie a vapore per le motrici di treni. Il capitale versato da Breda per rilevare la Elvetica e, con l'attività mantenere anche i 600 lavoratori, fu di 1'200'000 lire (equivalenti a circa

81 Sito Pirelli, storia di Pirelli, corporate.pirelli.com/corporate/it-it/aboutus/storia

5`189`707 euro odierni)⁸². Inizialmente l'azienda mantenne le officine già esistenti nella zona di Porta Nuova, all'interno delle mura spagnole, ammodernando i macchinari e acquisendone di nuovi dagli Stati Uniti. Breda continuò a investire nella sua società assumendo nuovi collaboratori tecnici e ampliò la produzione dall'ambito ferroviario alla costruzione di munizioni e armi pesanti, campo all'epoca in espansione, riuscendo così a farsi appaltare la costruzione dell'armamentario per il Regio Esercito.

Gli investimenti di Ernesto Breda nella società continuarono e nel 1899, per permettere il progredire delle conoscenze anche in campo ferroviario, mandò alcuni suoi tecnici negli Stati Uniti per visitare alcune importanti realtà industriali; ne redasse il testo tecnico *Le locomotive americane e europee: osservazioni e confronti* che divenne presto un testo di riferimento nel campo sia a livello accademico che tecnico⁸³; grazie alle innovazioni e alle tecniche apprese negli Stati Uniti, le industrie Breda divennero uno dei primi gruppi industriali italiani.

Nel 1891 le industrie Breda ottennero il primo lavoro al di fuori dei confini nazionali, una commessa per 20 locomotive da percorrenza lunga per la Romania, innestandosi così effettivamente nel mercato internazionale e rompendo il monopolio europeo dei costruttori inglesi e tedeschi. Questo contribuì all'espansione delle industrie: nel 1895 gli stabilimenti nei pressi di Porta Nuova arrivarono a coprire un'area di 35`617 m², di cui 24`730 coperti, e solo cinque anni dopo si erano espansi fino a coprire 45`000 m², di cui 35`000 coperti; il numero di dipendenti salì dai poco più di 400 tra operai e tecnici del 1895 ai 1`200 dipendenti del 1900. Il numero di dipendenti nelle industrie Breda crebbe ancora considerevolmente, arrivando a contare nel 1904 circa 4`000 tra operai e tecnici. Il 1904 fu per le industrie Breda un anno particolarmente favorevole

82 Sito archivi d'impresa, www.impresesanculturali.it/web/impreses/

83 Sito enciclopedia Treccani, <http://www.treccani.it/enciclopedia/ernesto-breda/>

poiché, oltre all'aumento del numero di impiegati, in quell'anno venne richiesta da parte delle Regie Ferrovie la costruzione di 120 locomotori. In parallelo l'azienda fece il suo ingresso anche nella produzione di macchine agricole, in modo da ampliare ulteriormente il mercato cui poteva rivolgersi.

Viste le imposizioni del piano regolatore di spostare gli impianti industriali al di fuori del centro cittadino, nel periodo tra il 1900 e il 1903 la società Breda comprò i terreni



Illustrazione

necessari per ampliare la produzione tra Niguarda e Sesto San Giovanni; la produzione venne quindi resa più efficiente

Illustrazione 28: Manifesto pubblicitario Elettrotreno FS ETR 200, 1936

suddividendola nei tre grandi stabilimenti presenti all'epoca: nello stabilimento nei pressi di Porta Nuova rimaneva la fonderia e la costruzione di locomotive, a Niguarda venne spostata la produzione di macchinari agricoli e a Sesto San Giovanni venne spostata la maggior parte della produzione riguardante armamentari, munizioni, costruzione di carri passeggeri e merce e la riparazione e revisione delle locomotive.

La superficie totale occupata dalle industrie Breda, nel 1907, arrivava a ben 456'000'000 m², di cui 95'000'000 m² coperti, mentre il numero di dipendenti ammontava ora a 4'500. In questi stessi anni, per evitare possibili sommosse operaie, vennero effettuate riforme sociali importanti tra cui la razionalizzazione delle fasi del lavoro, permettendo così una diminuzione del numero di ore lavorative, l'aumento del salario degli operai e l'introduzione di una settimana di ferie remunerate. Successivamente a queste riforme sociali, le industrie Breda saranno anche le prime a costruire le case per i propri dipendenti in modo da abbattere i costi degli alloggi e costruirli il più vicino possibile al luogo di lavoro⁸⁴.

Allo scoppio della Prima Guerra Mondiale le industrie Breda ampliarono la loro produzione di armi, proiettili, cannoni e armamentario vario, secondo calibri e modelli richiesti dal Regio Esercito e dalla Regia Marina, riconvertendo anche gli stabilimenti milanesi di Niguarda e Porta Nuova nella produzione di proiettili, bossoli e altri tipi di munizioni, in parallelo alla continua produzione di locomotive e carri trasporto⁸⁵. Nel periodo bellico vennero ampliati anche gli stabilimenti per poter rispondere meglio alla richiesta di armi che arrivava dal fronte: al termine della guerra il totale delle aree occupate dalle industrie Breda ammontava a 3'000'000 m² e il numero di addetti, che durante la guerra venne sostituito da un gran numero di donne, toccava i 10'000 addetti.

Per risolvere il problema del rifornimento materiali, la Breda comprò due altiforni e un laminatoio, entrando così anche in campo siderurgico⁸⁶. Nel biennio 1917-1918 riuscì a produrre da quegli altiforni e dal laminatoio ben 40'000'000 tonnellate di acciaio necessarie per la produzione bellica. Assieme a ciò, per poter assicurare un rifornimento energetico continuo alle industrie, la società Breda

84 Sito Archivi d'impresa, www.impresesan.beniculturali.it/web/impres/

85 Sito dei beni culturali, sistema informativo unificato per le soprintendenze archivistiche, suisa.archivi.beniculturali.it/cgi-bin/pagina.pl?TipoPag=comparc&Chiave=338398

86 Sito archivi d'impresa, www.impresesan.beniculturali.it/web/impres/

aumentò anche la
capacità di
produzione di
energia idroelettrica,
grazie agli impianti
già costruiti negli
anni precedenti alle
pendici del Monte
Rosa e allo
sfruttamento del
bacino idrico della
valle del Lys. Con la
produzione di

Illustrazione 30: Robert Rive, Napoli da S. Martino, 1865-1870

energia elettrica, nel giugno 1917, vennero avviati gli studi e la sperimentazione per la produzione di locomotive alimentate non più dal carbone, ma dall'energia elettrica.

Per aiutare le prime imprese aeronautiche a mantenere il passo della richiesta di aerei, la Breda entrò a far parte del piano produttivo aeronautico nazionale, aprendo una sezione nello stabilimento di Sesto San Giovanni, che arrivò ben presto a produrre al ritmo di 100 aerei al mese.

Il periodo post bellico significò per la Breda, come in generale per tutte le economie nazionali, una grande depressione dalla quale la società riuscì a uscire solo tra la fine degli anni '20 e l'inizio degli anni '30.

Nel 1936 la società Breda presentò il primo locomotore elettrico, l'*Elettrotreno FS ETR 200*, il quale dimostrò che un convoglio guidato da

Illustrazione 31: Napoli, piano di risanamento 1885

Illustrazione 32: Dettaglio piano di risanamento 1885

locomotore elettrico poteva non solo essere possibile, ma arrivare addirittura a 200^{km}/h. In questo anno la Breda acquisisce le Officine Ferroviarie Meridionali che operavano anch'esse in campo ferroviario e aeronautico⁸⁷.

I bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale danneggiarono gravemente gli stabilimenti riducendone quindi la produzione e, in aggiunta, la società dovette far fronte a una serie di scioperi sia antecedenti sia posteriori alla caduta del fascismo. Al termine del conflitto quindi, oltre a dover affrontare la riconversione della produzione alle produzioni di pace, la Breda dovette anche pensare alla ricostruzione degli stabilimenti i quali al momento, eliminando la produzione di armi e armamentari, risultavano essere sovradimensionati rispetto alle richieste del mercato. La crisi della società era tale che nel 1951 il FIM⁸⁸ possedeva oltre il 90% del suo capitale sociale. Si operò quindi al risanamento e alla riorganizzazione delle industrie Breda, cedendo le Officine Ferroviarie

87 Sito archivi d'impresa, www.impresesanbeniculturali.it/web/impreses/

88 Fondo per l'Industria Meccanica, istituito l'8 settembre 1947 con decreto statale per finanziare la riconversione delle industrie meccaniche (principalmente aeronautiche e legate al settore delle armi) impiegate nelle produzioni belliche.

Meridionali, appena acquisite, alla Aerfer e chiudendo la sezione aeronautica dello stabilimento di Sesto San Giovanni.

Da questo momento in poi il declino delle industrie Breda fu inevitabile: nel 1955 la sezione Breda Motori venne unificata alla Isotta Fraschini, nel 1959 la Breda Siderurgica venne ceduta alla Finsider e, sempre nel 1959, vennero divise le due rimanenti sezioni Breda Elettromeccanica e Breda Termomeccanica e Locomotive. Nonostante rimanessero in piedi solo più queste due sezioni, la società Breda, ora in mano alla FIM non riuscirà più a tornare ai livelli di produzione pre-bellici⁸⁹.

2.3 L'EVOLUZIONE DELLA CITTÀ DI NAPOLI

Con l'unità italiana Napoli smise di essere la capitale di un regno e con questo perse anche l'importanza che a livello strategico aveva sempre avuto. Necessitava quindi un ripensamento delle sue vocazioni per evitare il declino: venne ipotizzato per la città un futuro come grande centro industriale, vista la presenza di industrie cantieristiche, manifatturiere e metalmeccaniche, ma la realtà era che soffriva di una discreta arretratezza a livello produttivo e non vi era una classe dirigente in grado di far fronte alle necessità della città e dirigerne i cambiamenti in modo efficiente⁹⁰; le industrie vennero lasciate in balia di se stesse, senza che fosse ideato un piano per lo sviluppo industriale che potesse guidare la crescita della nuova Napoli. In generale, l'industrializzazione del Sud Italia viene vista come un efficace metodo per risolvere le difficoltà economiche in cui la regione si trovava; viene quindi esaltato da parte dello stesso Stato centrale, in particolar modo a Napoli, lo spirito di iniziativa imprenditoriale che ne avrebbe reso possibile una rinascita sia economica sia sociale, auspicando che con una forte industrializzazione si sarebbe riusciti a superare il divario

89 Sito archivi d'impresa, www.impresesanculturali.it/web/impreses/

90 De Seta C. *Napoli*, Napoli 2016

economico tra Nord e Sud. Nel 1861 a Napoli erano insediati 418'968 abitanti, contro ai poco meno di 200'000 abitanti delle altre due città analizzate, da ciò è facile intuire come la situazione nel centro urbano e il suo ripensamento in ottica industriale non fossero criticità facili da affrontare; tuttavia, non riuscendo ad elaborare un effettivo piano di industrializzazione della città, la situazione di decadimento e degrado andava via via ad accentuarsi. Questo clima di decadimento portò a una stagnazione socio-economica nel periodo post-unitario che si può notare anche dal grafico a inizio del *Capitolo 2 (Illustrazione 3)*, dove si vede come Napoli sia la città con la crescita demografica più lenta delle tre.

Nel 1871 il Comune bandì un concorso per un piano generale di sistemazione e riassetto dei quartieri bassi e di espansione sulle colline da Capodimonte a Vomero, il quale costituì un anticipo del piano di risanamento che verrà approvato nel 1885. Con l'elezione nel 1876 a sindaco del Duca di Sandonato, venne redatto un programma per risolvere i principali problemi della città che affiancasse il piano generale di sistemazione e riassetto dei quartieri bassi; tra le problematiche affrontate dal piano troviamo le condizioni igienico-sanitarie, il disservizio amministrativo e la necessità di accelerare lo sviluppo industriale⁹¹. Negli anni '70 dell'Ottocento la *questione di Napoli* divenne un problema di livello nazionale, rispetto al quale venne adottata una serie di provvedimenti di ordine finanziario da parte dello Stato centrale, in particolare per alleviare il debito della città. Tali provvedimenti però non vennero sfruttati in maniera opportuna dalla classe dirigente napoletana e così i problemi di natura igienico-sanitaria presenti in città sfociarono nel 1884 nell'epidemia di colera la quale provocò 7'000 vittime nella sola Napoli.

Esito di questa epidemia fu la legge speciale del 1885 per il risanamento di Napoli⁹², ma le vicende amministrative della città non permisero una corretta

91 Gravagnuolo B., *Napoli dal Novecento al futuro. Architettura, designo e urbanistica*, Napoli, 2008

92 L. 2892/85

guida e gestione dell'opera di risanamento⁹³. La bonifica si concentrava principalmente nei quartieri Pendino, Porto, Mercato e Vicaria, prevedeva l'edificazione di nuovi quartieri per le classi sociali più agiate e la creazione dell'acquedotto del Serino, ma le discussioni inerenti la messa in opera dei progetti si protrassero a lungo. Il piano di risanamento avrebbe portato a compimento una radicale trasformazione della struttura urbana storica della città; fondi per metterla in atto vengono stanziati dallo Stato, ma i lavori per le opere di trasformazione e risanamento dei quartieri bassi verranno avviati solo nel giugno 1889. Nel suo complesso il piano di risanamento ed ampliamento di Napoli non verrà mai attuato globalmente, ma verranno eseguiti solo parziali progetti tramite una serie di regi decreti e di provvedimenti legislativi settoriali; l'esecuzione di questo piano si protrarrà fino agli anni '10 del Novecento, quando nel 1912 entra in vigore la L.783/12 il cui scopo era quello di facilitare l'esecuzione delle opere di risanamento previste per la città. Il *Piano di Risanamento e Ampliamento della città di Napoli* portava da un lato il risanamento della città, con la demolizione di edifici per creare dei viali rettilinei di stampo haussmanniano e per eliminare le aree insalubri della città, dall'altro lato veniva pianificata un'opera di espansione urbana con la formazione di nuovi quartieri sia borghesi (l'ampliamento di Posillipo, la creazione dei quartieri Vomero e Chiaia), sia popolari (Arenaccia, Arenella, Materdei, Ottocalli, Ponti Rossi e Sant'Eufemia): il piano di risanamento aveva alla sua base una concezione rinascimentale secondo cui le diverse classi sociali dovevano insediarsi in zone ben separate della città, rompendo così con la stratificazione fisica delle classi sociali che si era andata a formare nel tempo⁹⁴; se prima diverse classi sociali potevano convivere nello stesso quartiere, ora ognuna aveva un'area a sé designata; nasce così il ruolo dell'area orientale come zona industriale e operaia. La legge del 1885 impone alla crescita urbana di Napoli un nuovo slancio e ne incrementa le rendite del mercato, dando così il via a un momento di rinascita per la città. Mancò però una coordinazione tra le

93 De Seta C. *Napoli*, Napoli 2016

94 Gravagnuolo B., *Napoli dal Novecento al futuro. Architettura, designo e urbanistica*, Napoli, 2008

demolizioni delle zone insalubri e l'edificazione dei nuovi quartieri popolari⁹⁵ cosicché solo una minima parte degli 87'000 cittadini sloggiati per dare atto all'opera di bonifica riuscì a trasferire la propria residenza

Illustrazione 33: Napoli 1900 circa, litografia

nei quartieri di nuova edificazione; la restante parte si insedierà negli edifici retrostanti alle nuove edificazioni portate dalle rettificazioni haussmanniane ricreando la situazione di malessere che il piano avrebbe dovuto risolvere, amplificandola poiché in quelle aree erano ora presenti indici di densità abitativa molto maggiori rispetto alla situazione precedente.

Il piano di risanamento introdusse i progetti per una primaria rete di trasporti su ferro: le due funicolari per Vomero (una da Chiaia, costruita nel 1889, e una da Montesanto del 1891), le linee della Cumana, della Circumvesuviana e la linea realizzata nel 1891 dalla *Società Anonima dei Tramways Napoletani*.

Il *Piano Regolatore del Quartiere Industriale* redatto nel 1887 da Federico Schiavoni e mai attuato rivela come già all'epoca il quartiere risulti essere il bacino di gravitazione delle più importanti fabbriche insediate sul territorio, nonché l'area su cui sorge la principale linea ferrata, la cui stazione di testa è la Stazione Centrale, elemento territoriale che segna proprio l'inizio del quartiere industriale. L'industrializzazione veniva quindi vista come la possibile via di

95 Idem

salvezza del Sud Italia e in particolar modo di Napoli, tant'è vero che nel 1904, con la L.351/04 recante provvedimenti per il risorgimento economico della città di Napoli, venne varata una legge speciale per attrarre investimenti di capitali nella città attraverso una serie di facilitazioni. In questa legge vengono individuati tre obiettivi principali:

1. potenziamento del porto per agevolare i traffici import-export;
2. creazione di una zona industriale nella parte ovest della città, anticipando a quanto sarebbe stato poi espresso dal piano regolatore del 1906;

Illustrazione 34: Napoli 1914

3. realizzazione di case operaie e quartieri popolari adiacenti alla zona industriale.

Il porto di Napoli, secondo solo a quello di Genova per volume di traffico marittimo totale, risulta essere in questi anni il primo scalo europeo per volumi di

traffico di persone, primato ottenuto a causa dei flussi migratori che passavano proprio da Napoli per lasciare il Sud Italia⁹⁶. La città vede nel ventennio 1881-1901 un forte incremento della popolazione che passa da 481`316 abitanti a 522`687 abitanti, parte dei quali si insedieranno in pianta stabile a Napoli, iniziando a lavorare nelle industrie, mentre i restanti andranno ad alimentare i flussi migratori. Pertanto, alle strategie di natura urbanistica vengono affiancate anche strategie di natura sociale, tra cui spiccano l'incremento della formazione professionale dei lavoratori e della cultura tecnico-scientifica della città; proprio seguendo queste idee viene riformata la *Scuola Politecnica degli Ingegneri di Napoli* verso un nuovo nucleo gravitante attorno agli insegnamenti della *Scuola di applicazione di Ponti e Strade*, istituita nel 1811. Il potenziamento del porto, previsto dalla legge del 1904 renderà strategicamente vincente l'insediamento di grandi industrie nelle aree limitrofe: proprio seguendo questa idea l'ammiraglio e scrittore Augusto Witting auspicherà nel suo scritto *Il porto ed i trasporti marittimi* lo sviluppo dell'area industriale nei pressi del porto, permettendo alla città di incrementare i trasporti mercantili via mare e un conseguente miglioramento delle condizioni economiche. Sempre nello stesso scritto Witting analizza l'area del porto e ne trae la conclusione che esso non potrà che espandersi verso est, direzione effettiva che prenderanno i lavori di ampliamento del bacino portuale del 1907-1912. La sinergia tra sviluppo portuale e sviluppo industriale viene però meno nel momento in cui i lavori per le opere infrastrutturali del quartiere industriale incontrano ritardi dovuti a una difficoltosa gestione amministrativa, come già avvenne per i lavori di risanamento della città antecedenti all'epidemia di colera del 1884⁹⁷. Ad affiancare Witting nelle critiche alla mancata sinergia tra porto e industria sarà l'economista Francesco Saverio Nitti, il quale evidenzierà le incongruenze logiche di una modernizzazione realizzata per parti, per ambiti settoriali, e lasciata di fatto incompiuta: è il porto stesso, con i traffici che ne transitano, ad avere interesse in una trasformazione

96 Gravagnuolo B. *Napoli dal Novecento al futuro. Architettura, design e urbanistica*, Napoli 2008

97 Idem

industriale della città. Lo sviluppo parallelo di porto e zona industriale, oltre essere tra gli obiettivi della legge del 1904, viene previsto dal *Piano Regolatore della zona aperta* redatto dall'Ufficio Tecnico Municipale e adottato dal Comune nel 1906⁹⁸.

Ciononostante nel 1904 l'Ilva, l'impianto industriale più imponente che si andrà a insediare a Napoli in quegli anni, costruirà i suoi

stabilimenti a ovest *Illustrazione 35: Napoli 1925, foto scattata dal quartiere Vomero* nel quartiere di

Bagnoli; quest'area conta all'epoca solo tre aziende di piccole dimensioni (l'azienda di prodotti chimici Ernesto Lefevre e le due vetriere Vincenzo Damiani e Melchiorre Brounique) e la grande industria di armi Armstrong, insediata nel 1888. Considerando l'importanza che l'industria siderurgica aveva all'epoca, l'insediamento di stabilimenti Ilva nel territorio napoletano alimenterà nuovamente le speranze riguardo gli indotti produttivi ed economici. L'insediamento dell'Ilva a Bagnoli diviene un fattore catalizzante dello sviluppo urbano a ovest del nucleo storico della città, tanto da portare alla redazione nel 1910 di un piano di ampliamento, al cui interno viene prevista la creazione di un rione industriale occidentale; circa i due terzi della nuova espansione urbana prevista sono così compresi nell'area pianeggiante tra Fuorigrotta e Bagnoli.

98 Sito Comune di Napoli, www.comune.napoli.it/urbana

Illustrazione 36: Napoli 1937, estratto tavola Piano Piccinato

Nel 1907 viene stilato lo statuto dell'*Istituto per le Case Popolari di Napoli*, il quale avrà il compito di gestire ed edificare case operaie; a seguito della cessione di aree edificatorie da parte della Banca d'Italia, viene previsto l'insediamento di tre rioni operai (Diaz, Vittorio Emanuele III e Duca d'Aosta), i quali diventeranno il nucleo di altrettanti nuovi quartieri completati poi nel ventennio fascista (Arenaccia, Poggioreale e Fuorigrotta), due dei quali situati nella zona industriale est della città, come auspicato dalla legge del 1904 e dal P.R.G. del 1906. Il programma edificatorio dell'*Istituto per le Case Popolari di Napoli* subirà una brusca battuta d'arresto con l'avvento della Prima Guerra Mondiale, per poi riprendere dopo il 1925⁹⁹.

99 De Seta C. *Napoli*, Napoli 2016

Il 1925 risulta essere per Napoli una data di estrema importanza poiché in questo anno abbiamo un cambiamento essenziale nel modo di fare urbanistica: il 15 agosto 1925 viene infatti

Illustrazione 37: Napoli bombardata dai raid aerei alleati

istituito l'*Alto Commissariato per la Città e la Provincia di Napoli*, il quale costituisce una diretta emanazione del potere centrale fascista con campo decisionale nelle opere pubbliche, sostituendosi alla pubblica amministrazione e alle altre istituzioni locali. L'*Alto Commissariato* detterà un ritmo ben cadenzato per i lavori di trasformazione urbana, per l'ampliamento del porto e per una nuova rete viaria e infrastrutturale. Sempre nel 1925, con il Regio Decreto del 15 novembre, i confini comunali di Napoli furono espansi fino a includere Barra, Ponticelli, San Giovanni a Teduccio e San Pietro a Patierno e, nel 1926, a essi vennero integrati Chiaiano, Secondigliano, Soccavo e Pianura; in questo stesso anno viene istituita una commissione, la *Commissione per lo studio del Piano Regolatore della Città*, presieduta dall'architetto e ingegnere Gustavo Giovannoni. Il piano proposto da questa commissione risulta essere concentrato sul realismo e sulla fattibilità delle opere proposte, insistendo molto sul fatto che le opere avrebbero dovuto avere ragionevoli costi di attuazione; fin dalle prime pagine per ribadire questi concetti viene citato il discorso tenuto da Mussolini al Campidoglio il 31 dicembre 1925, nel quale il duce proclama che per rendere una città la capitale-simbolo del fascismo, si sarebbero dovute risolvere prima le "esigenze della necessità e poi quelle della grandezza. E i problemi della necessità [...] si risolvono nel binomio: case e comunicazioni¹⁰⁰". Da ciò deriva l'indicazione strategica del piano stesso di dare priorità alla costruzione di nuovi

100 Aa.Vv. *Relazione della Commissione per lo studio del Piano Regolatore della Città*, Napoli 1927, p.8

quartieri di ampliamento e di potenziare le linee di comunicazione. Il piano di Giannoni però non venne approvato dal Comune nè attuato, nonostante ciò andrà a influenzare la prassi urbanistica diventando un esempio di pianificazione a cui fare riferimento da parte dell'*Alto Commissariato* fino alla sua dismissione nel 1936, il quale darà avvio a importanti progetti permettendo la formazione di nuovi rioni. I progetti più importanti realizzati nel decennio di operato dell'*Alto Commissariato* sono l'ampliamento del Vomero¹⁰¹, la variante della bonifica del rione Carità, il ridisegno del rione Sannazzaro-Posillipo, il completamento del rione San Pasquale a Chiaia e l'esecuzione della nuova rete viaria.

Nel periodo compreso tra il 1930 e il 1935 si ha un'inversione di rotta per quanto riguarda le aree di espansione urbana: completati nel periodo 1925-1930 i quartieri Arenaccia, Poggioreale e Fuorigrotta, l'espansione urbana si rivolge ora verso il centro cittadino operando una sorta di completamento urbano tra Napoli e la sua periferia. Vengono edificati in questo periodo il rione Santa Caterina da Siena, a Caricati, il rione della Galleria Vittoria a Chiatamone e il rione Duca di Genova a Posillipo.

Nel 1937 viene adottato il primo vero Piano Regolatore Generale di Napoli, redatto da una commissione di esperti, tra cui anche l'architetto urbanista Luigi Piccinato, approvato dal Governo nel 1939. Rimane vigente fino al successivo strumento del 1972. Il Piano Piccinato riprende alcune idee di fondo dagli studi urbanistici effettuati dalla Commissione Govannoni nel 1925 tra cui l'ideogramma "stellare" della crescita urbana e il criterio del diradamento applicato al risanamento della città storica¹⁰².

I bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale raggiunsero il loro picco massimo il 4 agosto 1943 e i danni più significativi vennero riscontrati nella zona

101 Tale ampliamento ruota attorno alla piazza ottagonale Simone Martini (oggi Medaglie d'Oro), che porta a compimento il piano ottocentesco rimasto fino a quel momento incompiuto.

102 B. Gravagnuolo, *Napoli dal Novecento al Futuro*, Napoli 2008, p.49

portuale e nella limitrofa zona industriale: molte officine vengono danneggiate dai bombardamenti, tra cui le Officine Avio dell'Alfa Romeo, il silurificio di Baia, i cantieri navali e gli stabilimenti Ilva di Bagnoli. Il primo bombardamento documentato è quello relativo alla notte del primo novembre 1940 il quale colse la città impreparata a questa eventualità e pressoché sprovvista di rifugi antiaerei. Lo scenario urbano fu danneggiato tanto dai raid aerei degli alleati, quanto in seguito dagli sfregi barbarici effettuati dai nazisti nella fuga; al termine della guerra la città si trova di fronte a interi quartieri distrutti, a un porto estremamente danneggiato e alla quasi totalità delle industrie rase al suolo. Oltre a ciò, l'86% delle centrali idroelettriche del territorio napoletano non era in grado di fornire energia elettrica, aggiungendo così anche questa carenza alle altre già presenti in città (dall'acqua, al cibo, al gas)¹⁰³. La distruzione del patrimonio edilizio andò a incrementare le problematiche, da sempre presenti, di sovrappopolazione dei quartieri popolari; l'insalubrità di tali quartieri tornò quindi a essere un problema particolarmente rilevante, assieme agli altri già presenti. Il tema della ricostruzione diventa quindi particolarmente sentito dagli architetti napoletani, come nelle altre grandi città distrutte dalla guerra. Il processo di ricostruzione risulterà lungo e particolarmente dispendioso, così il Comune darà avvio a una serie di manovre atte ad assicurarsi le finanze pubbliche e, in parallelo, ad attuare una rendita fondiaria massima: lo spazio urbano viene visto come una risorsa di cui usufruire per incrementare la situazione economica della città. Il P.R.G. approvato nel 1939, pur essendo legato alla dittatura fascista, non verrà cancellato e anzi verrà utilizzato come base per la ricostruzione e lo sviluppo post-bellico, ma alcune varianti al piano vengono attuate senza previa approvazione per adattarsi alla nascente speculazione edilizia¹⁰⁴: vengono edificate in modo intensivo le colline e alcune parti del tessuto storico della città, il suolo edificabile viene così completamente saturato da costruzioni residenziali. Queste modifiche al piano regolatore, non essendo gestite in modo unitario a livello comunale, non

103 B. Gravagnuolo, *Napoli dal Novecento al Futuro*, Napoli 2008

104 Sito Comune di Napoli, www.comune.napoli.it/urbana

vengono supportate dalla creazione di una adeguata rete viaria o dall'apporto alle aree edificate di adeguati standard urbanistici. Il problema della speculazione edilizia nel territorio napoletano risulta essere talmente importante da approdare nella cultura popolare dell'epoca: proprio la speculazione edilizia napoletana risulta essere l'ambientazione scelta dal regista Francesco Rosi per il suo film drammatico *Le mani sulla città* del 1963.

Nel 1958 verrà avviata la progettazione di un nuovo Piano Regolatore dalle caratteristiche spiccatamente speculative, caratteristiche che ne causeranno la bocciatura al Ministero dei Lavori Pubblici. Le idee contenute in questa nuova proposta di piano andranno però a influenzare l'edificazione dei quartieri popolari, i quali finiranno per essere una sorta di quartieri-ghetto simbolo delle periferie e delle problematiche a esse connesse¹⁰⁵. La speculazione edilizia, sia quella già esistente sia quella supportata dall'ipotesi di piano, trasformerà le aree periferiche di Napoli in una sorta di quartieri-dormitorio degradati, da cui parte un fenomeno di pendolarismo verso il centro storico per raggiungere i luoghi del lavoro.

Le problematiche connesse e derivate dalla speculazione edilizia e dalla necessità di ampliamento della città vengono risolte nel nuovo Piano Regolatore Generale del 1972: viene anzitutto ideato un adeguamento strutturale della grande viabilità all'espansione urbana attuata nei decenni precedenti, viene previsto un miglior collegamento stradale con il porto e si ipotizza una nuova Napoli indirizzata verso il settore terziario. La prospettiva di sviluppo per il settore terziario viene localizzata nel centro storico e si basa sull'idea di trasformare Napoli da centro industriale a città dei servizi; il piano propone però due ottiche completamente diverse per il centro storico e per le aree di provincia: mentre per la trasformazione del centro storico in nucleo terziario e di servizi viene previsto

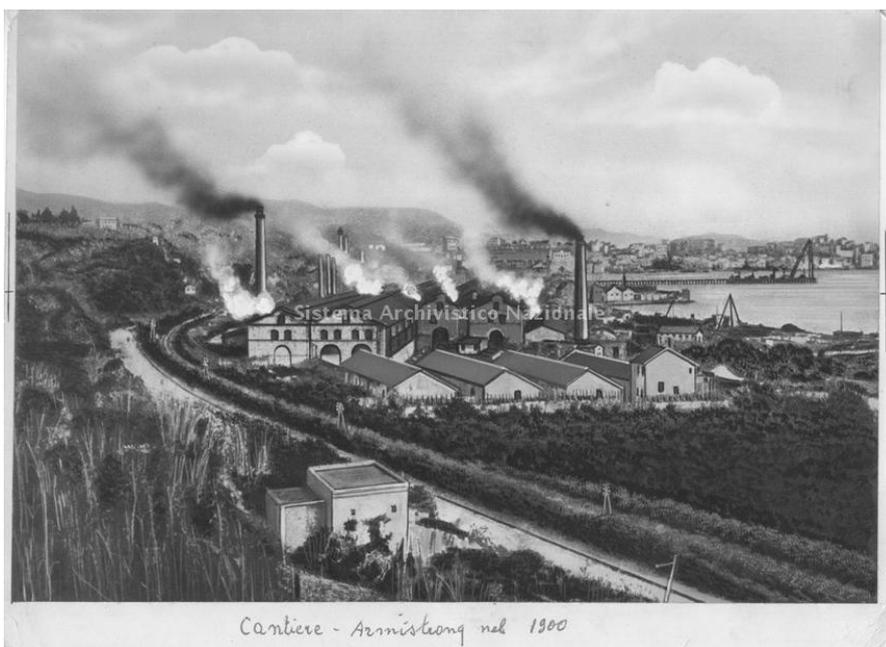
105 Sito Comune di Napoli, www.comune.napoli.it/urbana

il restauro e la ristrutturazione edilizia, per gli edifici storici o di rilevanza storico-culturale della periferia non si pone altrettanta attenzione.

2.3.1LE INDUSTRIE DELLA CITTÀ DI NAPOLI

A inizio Novecento il territorio napoletano, fino ad allora prettamente agricolo, inizia ad abbandonare la sua vocazione per lasciare spazio all'industria: è possibile notare, laddove si insediano le grandi industrie, una netta diminuzione degli addetti al settore primario¹⁰⁶. Con l'insediamento delle industrie vengono effettuate importanti trasformazioni urbane che, grazie anche alla legge del 1904, contribuiscono a dare un nuovo volto a Napoli, facendola passare da città-capitale a città-industriale. Grazie anche al forte intervento dello Stato, emergono nuovi settori in cui la popolazione di Napoli e provincia può trovare lavoro, evitando così di soccombere all'attrattiva esercitata dalle grandi città industriali del Nord Italia. E assieme alle industrie nascono nuovi interessi socio-economici bisognosi di tutela, che verranno accolti principalmente dalla Camera di Commercio della provincia di Napoli.

Dallo Stato centrale le sorti di Napoli vengono fatte coincidere con le sorti dell'intero Mezzogiorno: la prosperità di Napoli coincide con la prosperità del



Cantiere - Armstrong nel 1900

¹⁰⁶ Sito Storia e futuro, articolo *Illustrazione 38: Cantieri Armstrong di Napoli, 1900*
[interessi-industriali-napoli-inizi-novecento-grande-guerra/](#)

Mezzogiorno¹⁰⁷. Viene così evidenziato come la città, pur non essendo più la capitale di un regno, risulta comunque mantenere un ruolo trainante per il resto del Sud Italia. Ma le industrie per insediarsi hanno bisogno di capitali da investire, che spesso vengono acquisiti richiedendo prestiti a banche, ma se i prestiti vengono richiesti a banche minori questo ne immobilizza i capitali. Nel tentativo di trovare una soluzione per la ricerca di capitali da investire nell'edificazione di industrie, venne fondato da Mauro l'*Istituto di Credito Industriale*, costituito con i depositi delle casse di risparmio degli istituti di emissione¹⁰⁸. In parallelo allo sviluppo industriale si sarebbe dovuto attestare lo sviluppo portuale, andando così a definire l'industria napoletana come una tipologia di industria principalmente di trasformazione; ma come è già stato detto nel capitolo precedente, lo sviluppo del porto di Napoli progredirà in modo nettamente più spedito rispetto alle condizioni industriali. Nonostante ciò, la tipologia industriale che maggiormente si svilupperà nel territorio napoletano sarà quella la cui produzione viene effettuata in un'ottica di esportazione, la cui presenza risulta essere molto maggiore rispetto alle industrie che si rivolgono al mercato interno.

Durante il periodo della Prima Guerra Mondiale, con il Dicasterio della Guerra che pianifica la produzione industriale, viene favorita fortemente l'industria pesante causando così ripercussioni negative sull'industria partenopea. Come detto poc'anzi, la maggior parte delle industrie napoletane erano indirizzate verso un traffico e un mercato esteri e il blocco dei commerci dovuti alla guerra influisce fortemente su queste industrie, andando a paralizzarne la produzione. Il termine della guerra viene così atteso dalle industrie napoletane con trepidazione in modo da poter riprendere l'esportazione delle merci, seppur con un vago timore di un forte incremento delle tasse da parte dello Stato per andare a sanare le spese

107 Discorso d'insediamento di Giovanni Battista Mauro come vicepresidente dell'Unione delle Camere di commercio del regno d'Italia nel 1914

108 Sito Storia e futuro, articolo sull'industrializzazione di Napoli, storiaefuturo.eu/apparato-produttivo-interessi-industriali-napoli-inizi-novecento-grande-guerra/

di guerra; nel complesso tutte le industrie, prima quelle danneggiate dall'impedimento dell'export e successivamente quelle che si erano dedicate all'industria bellica, verranno danneggiate economicamente. Dal periodo della Prima Guerra Mondiale si evidenzia come le industrie in grado di avere una produttività maggiore e dai ritmi serrati sono quelle meccaniche e siderurgiche, che risulteranno essere anche nel territorio napoletano elementi che influenzeranno fortemente lo sviluppo urbano e socio-demografico; proprio da queste industrie nel luglio 1917 nascerà l'iniziativa della fondazione dell'*Unione Regionale Industriale* (URI), ente che avrà il compito di rappresentare gli interessi collettivi delle industrie meridionali. Guardando anche agli altri enti di cooperazione e di salvaguardia dei diritti degli industriali e degli operai, l'URI si trova a dover affrontare delle lotte sindacali sempre più importanti e con il loro intensificarsi, l'ente assume un atteggiamento sempre più autoritario¹⁰⁹. Per poter rappresentare al meglio gli interessi del mondo industriale del Sud Italia, l'URI si impegna sempre più attivamente nel mondo politico arrivando ad affiancare, all'indomani della marcia su Roma, il partito fascista: l'URI viene mossa dalla convinzione che sotto il regime fascista gli industriali avranno modo di poter esercitare liberamente le loro attività e che saranno sostenuti economicamente. Di fatto però il fascismo negherà l'esistenza di una questione meridionale e tanto meno di una questione napoletana, non mantenendo così le promesse di supporto agli industriali meridionali. Ciononostante allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale il settore industriale napoletano risulta essere il più importante del Sud Italia.

Al termine della guerra i danni causati alle industrie tanto dagli alleati quanto dai tedeschi risulteranno essere molto importanti e, al momento della ripresa produttiva post-bellica, l'industria meccanica risulta avere solo più un quarto degli occupati rispetto al periodo pre-bellico. A ciò si aggiungono la

109 Sito Storia e futuro, articolo sull'industrializzazione di Napoli, storiaefuturo.eu/apparato-produttivo-interessi-industriali-napoli-inizi-novecento-grande-guerra/

situazione del porto, degli altiforni dell'Ilva, totalmente distrutti, e della Società Meridionale di Elettricità, in grado di coprire solo metà del fabbisogno energetico della regione. Al termine degli anni '40, grazie agli aiuti del Piano Marshall e alla nascita della Finmeccanica, le industrie napoletane hanno ripreso le loro funzionalità: i principali settori che trainano la ripresa economica sono quello elettrico, metalmeccanico e metallurgico, seguono l'industria tessile, chimica e alimentare. Secondo il censimento del 1951 il 5,6% della popolazione napoletana lavora in industrie; tale dato risulta essere il più alto del Sud Italia, ma non è paragonabile a quelli relativi al triangolo industriale del Nord Italia (5% a Milano, 23% a Torino e 14% a Genova)¹¹⁰. questa percentuale di occupati nel settore industriale permetterà comunque a Napoli di partecipare attivamente, negli anni '50, al cosiddetto miracolo italiano, grazie anche agli interventi di Finmeccanica e all'insediamento di stabilimenti di medie dimensioni di industrie settentrionali come FIAT, che si insedierà nel vicino comune di Pomigliano, e Olivetti, insediata a Pozzuoli.

Seppure il periodo 1962-1964 risulti essere problematico per le industrie di tutto il Paese e, in modo anche maggiore, per le industrie Napoletane, proprio in questi anni viene fondata l'Italsider la quale rileva e rilancia lo stabilimento Ilva a Bagnoli favorendo un notevole incremento produttivo e automazione dell'automazione del

Illustrazione 39: Stabilimenti Ilva di Bagnoli, Napoli, 1910 circa

¹¹⁰ Sito Qualcosa di Napoli, www.qdnapoli.it/index.php?option=com_content&view=article&id=392:storia-e-crisi-l%E2%80%99industria-a-napoli&catid=14&Itemid=112

processo. Dal 1964 l'industria italiana, specialmente quella settentrionale, si riprenderà dalla momentanea crisi acuendo il divario Nord-Sud: le industrie napoletane riusciranno a non soccombere alle industrie settentrionali grazie ai lavori pubblici e alle partecipazioni statali¹¹¹.

Il periodo tra fine anni '60 e inizio anni '70 è segnato dall'apertura di stabilimenti di industrie settentrionali, attratte dalle agevolazioni fiscali presenti nell'area di Napoli e dalla minore sindacalizzazione della classe operaia. Vengono così aperti stabilimenti Alfasud, Aeritalia e Italtetra; dai 18'000 occupati nel settore metalmeccanico del 1969 si passa ai 33'000 occupati nel 1972. Questa importante crescita viene però subito bloccata: nel 1973 la crisi energetica colpisce Italsider, Alfasud e le altre grandi industrie, mentre condanna alla chiusura le industrie medio-piccole che non si erano mai completamente riprese dalla fine della Seconda Guerra Mondiale. Questo fenomeno di decadimento e crisi industriale permarrà anche nei decenni successivi: nonostante un illusorio boom tra il 1980 e il 1992, si può dire che ad oggi il settore industriale napoletano sia definitivamente in declino ed è necessario un ripensamento e una trasformazione delle aree industriali.

Come per il Comune di Milano, si procederà ora ad analizzare la storia e l'evoluzione di due fabbriche che esemplifichino la situazione industriale nel napoletano. La Società Meridionale di Eletticità (SME) e ancor di più l'Ilva rappresenteranno i maggiori poli produttivi e lavorativi di Napoli.

2.3.2 SOCIETÀ MERIDIONALE DI ELETTRICITÀ (SME)

Il 20 marzo 1899 venne fondata la Società Meridionale di Eletticità con lo scopo di costruire impianti idroelettrici per produrre energia elettrica, utilizzabile

111 Idem

in diversi modi, per tutta l'Italia meridionale; già nel 1915 produceva energia elettrica per le provincie di Napoli e Salerno¹¹². Dopo la Prima Guerra Mondiale avviò una serie di espansioni sia all'interno del territorio

Illustrazione 40: Stabilimento Ilva di Bagnoli, Napoli, altoforno, 1950 circa

napoletano, sia all'esterno; a Napoli venne edificata una centrale termica e, grazie a questi impianti, riuscì a diffondere l'erogazione di energia elettrica in tutto il meridione. Nel 1937 passò sotto il controllo dell'IRI e nel 1939 incorporò al suo interno la società Unione Esercizi Elettrici.

La Seconda Guerra Mondiale colpì duramente la SME, tanto da dimezzarne la produttività, ma le operazioni di ricostruzione vennero avviate già nel 1943 con ancora in corso l'offensiva sul Garigliano ed entro il 1949 a seguito di sforzi tanto economici quanto tecnici, la SME riuscì a tornare a una produzione elettrica pari a quella anteguerra.

A seguito della nazionalizzazione della produzione di energia elettrica da parte del Governo Fanfani del 1962, la SME rivolse i fondi ottenuti dagli indennizzi statali verso il settore agricolo ed alimentare, mutando nel 1963 in *Società Meridionale Finanziaria* e acquisendo aziende come Romana Supermarkets, nel 1961, Motta,

112 Sito archivi d'impresa, www.impresesanbeniculturali.it/web/impres/

nel 1968, Cirio, nel 1970, e altre¹¹³. Così la SME passò da essere l'ente distributore di energia elettrica per il Sud Italia fino alla Seconda Guerra Mondiale, a essere il più grande gruppo alimentare italiano degli anni '70. Questo spostamento verso

Illustrazione 41: Stabilimenti Ilva Bagnoli in abbandono, Napoli, 2014

l'industria alimentare permise alla SME di superare indenne la crisi industriale degli anni '70, risultando l'azienda all'interno dell'IRI con i migliori risultati economici negli anni '80, tanto che l'IRI provò a privatizzarla. Tentativo di privatizzazione che si protrarrà per tutti gli anni '80 e si concluderà positivamente solo negli anni '90.

2.3.3 ILVA

L'azienda che prende il nome dalla versione latina dell'isola d'Elba, Ilva, nasce nel 1905 dall'unione di diverse aziende: Società Elba, Alti Forni, Fonderie e Acciaierie di Piombino, Ferriere Italiane, Siderurgica di Savona e Ligure metallurgica. Tra i vari stabilimenti costruiti nel territorio italiano molto importante per il Sud Italia risulterà quello del quartiere Bagnoli, che entrerà in produzione nel 1910 dando occupazione a 1'200 operai e occupando una

113 Sito dei beni culturali, sistema informativo unificato per le soprintendenze archivistiche, siusa.archivi.beniculturali.it/cgi-bin/pagina.pl?TipoPag=prodente&Chiave=53142

superficie di 1`200`000 m²; lo stabilimento di Bagnoli sarà il primo a ciclo completo¹¹⁴. Nel periodo antecedente la Prima Guerra Mondiale lo stabilimento di Bagnoli risulta avere una crescita molto importante e alla vigilia del conflitto bellico occuperà 2`500 operai; la guerra inoltre, con la forte richiesta metallurgica, indurrà una ulteriore crescita e l'Ilva risulterà essere una delle prime aziende a ottenere la “ausiliarietà¹¹⁵” della Nazione per le esigenze belliche¹¹⁶; al termine della guerra gli operai occupati nello stabilimento Bagnoli risulteranno essere circa 4`000.

La riconversione post bellica manderà in crisi lo stabilimento Ilva e, a seguito di moti e sommosse da parte della classe operaia, venne chiuso nel 1921; verrà successivamente riaperto nel 1924 per volere del Governo fascista e, dopo una serie di ammodernamenti degli impianti sia per lo stabilimento di Bagnoli, sia per lo stabilimento di Torre Annunziata, riprenderà il pieno funzionamento nel 1926. La grande depressione colpirà l'Ilva, come anche le altre industrie siderurgiche; per non soccombere alla crisi, sarà necessaria la partecipazione statale sotto forma dell'IRI. Il compito di riorganizzare la siderurgia italiana è affidato all'ingegnere e industriale Oscar Sinigaglia, il quale presenta un piano per la ristrutturazione e il rilancio degli stabilimenti Ilva di Piombino e Bagnoli, approvato poi nel 1937 dal regime fascista; nel 1937 con la partecipazione dell'IRI viene fondata la Finsider riprendendo

Illustrazione 42: Ingresso fabbrica Crespi D'adda

114 Sito Novecento.org, www.novecento.org/dossier/italia-didattica/cera-una-volta-litalsider-a-bagnoli/

115 Con il termine “ausiliarietà” si intende l’assegnazione da parte dello Stato Italiano all’azienda Ilva del compito di rifornire il Regno Stato Italiano di armi da fuoco e munizioni.

116 Sito archivi d’impresa

le idee di Sinigaglia sul ciclo integrale, ma la conversione viene completata solo nel 1942.

Gli stabilimenti di Bagnoli vengono pressoché lasciati intatti dai bombardamenti alleati della Seconda Guerra Mondiale, ma vengono invece gravemente danneggiati dai tedeschi in ritirata; l'intenzione degli alleati a seguito della liberazione del Sud Italia era quella di non permettere una ripresa produttiva per l'Ilva di Bagnoli, ma le maestranze locali superano tali resistenze e di loro iniziativa recuperano i macchinari e rimettono in funzione gli stabilimenti e già a giugno 1944 erano presenti 800 operai. Col governo De Gasperi, Bagnoli ritrova la sua centralità produttiva e acquisisce una discreta forza a livello politico e sindacale¹¹⁷; nel 1951 circa il 72% delle maestranze risultano iscritte in sindacati.

Nel 1961 l'Ilva di Bagnoli prende il nome di Italsider; deve sottostare alle decisioni prese da vertici societari statali, essendo un'industria a partecipazione statale, e contribuisce tra la fine degli anni '50 e l'inizio degli anni '60 al miracolo economico italiano. Tra il 1960 e il 1970 gli stabilimenti Bagnoli,

influenzando fortemente lo sviluppo del quartiere, vengono visti come occasione di progresso sociale, politicizzazione e partecipazione democratica¹¹⁸. Tuttavia la crisi del 1973 colpisce molto duramente il territorio

Illustrazione 43: Officine grandi riparazioni, Torino

Napoletano e la situazione degli stabilimenti Ilva di Bagnoli andrà a peggiorare fino, ad arrivare al 3 novembre 1981, giorno in cui il ministro Gianni De Michaelis stabilisce lo spegnimento dell'altoforno e sei mesi di cassa interazione.

117 Sito Novecento.org, www.novecento.org/dossier/italia-didattica/cera-una-volta-litalsider-a-bagnoli/

118 Idem

Col passare degli anni la situazione peggiorerà ulteriormente e si arriverà alla dismissione degli stabilimenti e ai piani di bonifica per l'area.

3 ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE

Nel 1970 l'Istituto Centrale per il Catalogo e la Documentazione¹¹⁹ si pose il problema di dare una definizione esatta di patrimonio culturale, più ampia di quella già esistente; con le Regioni venne così deciso che il termine *patrimonio culturale* si sarebbe dovuto riferire anche ai resti del passato industriale e, con maggior precisione, a quegli elementi che avevano sempre rappresentato e potevano essere intesi come monumenti del lavoro nelle industrie¹²⁰. Come si è potuto notare dalle tesi esposte nei capitoli precedenti, la realtà industriale ha influenzato molto l'evoluzione sia urbanistica, sia della società non solo nelle tre città qui prese come esempio, ma in tutti i Paesi del Nord del mondo: come evidenziato nelle prime pagine del *Capitolo 1*, la rivoluzione industriale segna un momento di svolta a livello urbanistico (per la prima volta nella storia abbiamo una concentrazione maggiore della popolazione in città rispetto alle zone agricole) e sociale (la città si apre verso l'esterno, che non porta più invasori da affrontare, ma manodopera da accogliere per permettere il progresso tecnico-industriale). Il passato industriale e la cultura che se ne è sviluppata, nel 1970 arrivano ad avere un distacco tale dalla cultura e dalla società presenti in quel periodo storico (che a sua volta diventerà un momento di svolta come fu la rivoluzione industriale) da venire riconosciuti come patrimonio culturale, andando a creare quella specifica branca oggi conosciuta come *archeologia industriale*.

Nel documento redatto nell'incontro dall'ICOMOS¹²¹ tra Madrid e Nuova Delhi nel 2017¹²² per poter definire cosa sia l'*archeologia industriale*, si parte dalla definizione del *patrimonio industriale*; viene utilizzata la definizione data nel 2011 dai *Dublin*

119 Ente del Ministero per i beni e le attività culturali che, in accordo con le Regioni, cataloga il patrimonio archeologico, architettonico, enoantropologico, scientifico, storico-artistico e tecnologico.

120 Gabellone F., *Pilot project for a better awareness and exploitation of the archaeological-industrial heritage of the salento*, Rodi, 2003

121 International council on monuments and sites

122 Burke S., *Approaches to the conservation of twentieth-century cultural heritage. Madrid – New delhi document*, 2017

Principles: un sito, una struttura, un complesso, un'area, un paesaggio o macchinari, oggetti e documenti che narrano di un processo industriale passato, o ancora attivo, di produzione, estrazione di materiali e relativa trasformazione in beni e le relative infrastrutture per l'energia, il trasporto di acqua e gli spostamenti. Dal 1 maggio 2004 è entrato in vigore in Italia il Decreto Legislativo 42 del 22 gennaio dello stesso anno, il quale costituisce il *Codice dei beni culturali e del paesaggio*; in quanto codice riunisce ed unifica tutta la legislazione precedente inerente i beni culturali e il paesaggio e, in particolar modo, definisce in modo univoco il rapporto tra Stato, Regioni ed Enti Locali. Nel codice si intende col termine "area archeologica", "un sito caratterizzato dalla presenza di resti di natura fossile o di manufatti o strutture preistorici o di età antica¹²³", ciò implica quindi che nei beni culturali regolamentati dal codice rientrino anche i siti di archeologia industriale.

Il patrimonio culturale lasciato dal Novecento è principalmente fisico e ha ridisegnato interi paesaggi, oltre che aver guidato l'espansione di molte città, ciononostante è presente anche una significativa componente socio-culturale di attività, processi e stili di vita tipici di questo periodo storico e delle principali attività che vi si sono sviluppate¹²⁴. Per poterlo comprendere appieno è quindi necessario identificare e valutare gli elementi base associati con la cultura industriale e il relativo paesaggio urbano: il Novecento è caratterizzato dall'introduzione di processi produttivi innovativi, nuovi bisogni sociali e tecniche di costruzione che hanno modificato lo stile di vita della maggior parte della società, la quale non era più rappresentata dal mondo agricolo quanto da quello operaio. L'unione tra la componente dell'ambiente fisico e delle relazioni e interazioni dettate dalle innovazioni introdotte in questo secolo permettono di comprendere meglio il complesso sistema che rende un semplice luogo storico un sito di patrimonio culturale¹²⁵; nell'ambiente urbano ciò viene rappresentato da siti e paesaggi industriali, i quali hanno modificato i concetti, i metodi e le idee della pianificazione dalle tipologie razionaliste¹²⁶, tipiche di una città di fine Ottocento, a tipologie più formali-complesse che si andranno a sviluppare circa un secolo dopo.

123 D.Lgs. 22 gennaio 2004, n.42 in materia di "Codice dei beni culturali e del paesaggio", Titolo II, Capo I, Sezione I, Articolo 101 *Istituti e luoghi della cultura*

124 Burke S., *Approaches to the conservation of twentieth-century cultural heritage. Madrid – New delhi document*, 2017

125 Burke S., *Approaches to the conservation of twentieth-century cultural heritage. Madrid – New delhi document*, 2017

126 Vedi *Capitolo 1 RAPPORTO TRA URBANISTICA E SOCIOLOGIA*

Comprendere quanto un determinato sito sia significativo a livello culturale o come manifesto del patrimonio industriale è un elemento essenziale per attuare decisioni precise riguardo la manutenzione, la conservazione e il possibile

Illustrazione 44: Torino, ex stabilimento Lingotto

Illustrazione 45: Hangar Pirelli, quartiere Bicocca, Milano

inserimento di nuove attività. Ciò risulta particolarmente facile data l'elevata quantità di documenti e registri prodotti in questo periodo storico. Lo scopo dell'archeologia industriale è quello di ricostruire la storia della cultura e della società industriale, definendone i

Illustrazione 46: Città della scienza, Bagnoli, Napoli

momenti e i fattori formativi¹²⁷; le tracce fisiche dell'industrializzazione hanno lasciato dei veri e propri monumenti industriali tramite delle strutture dalle grandi dimensioni che, una volta smessa la loro funzione primaria, entrano a far parte del patrimonio culturale come simbolo di un passato ancora vicino. Le industrie non hanno però una tipologia architettonica univoca e hanno cambiato spesso forma architettonica, materiali utilizzati e dimensioni, per meglio adattarsi alle novità tecnologiche che venivano introdotte¹²⁸. Il principale criterio per definire cosa sia archeologia industriale o

meno è l'obsolescenza: *Illustrazione 47: Stabilimento Lingotto fine anni '20*

un determinato edificio, oggetto, o addirittura un intero sito industriale diventa archeologico se è stato dismesso, abbandonando quindi la sua originaria funzione, diventando un monumento, un elemento per ricordare il passato¹²⁹. Va però notato come le nuove tecnologie in molti casi possano convivere con le vecchie e così le strutture industriali già esistenti si vanno a modificare e ampliare creando una sovrapposizione architettonica e stilistica tipica degli edifici industriali storici¹³⁰. R.A. Buchanan definisce *monumento industriale* “tutto ciò che rimane di una fase obsoleta di un sistema industriale o di trasporto, dalle miniere di selce neolitiche ai modelli di aerei non più utilizzati.”; si può quindi dire che l'archeologia industriale è quella disciplina che studia ciò che rimane del lavoro umano, con particolare attenzione alla decifrazione del linguaggio industriale e analizzando i fenomeni a esso relativo tenendo in considerazione gli

127 Gabellone F., *Pilot project for a better awareness and exploitation of the archaeological-industrial heritage of the salento*, Rodi, 2003

128 Romeo E., Morezzi E., Rudiero R., *Industrial heritage: reflections on the use compatibility of cultural sustainability and energy efficiency*, Torino, 2015

129 Gabellone F., *Pilot project for a better awareness and exploitation of the archaeological-industrial heritage of the salento*, Rodi, 2003

130 Romeo E., Morezzi E., Rudiero R., *Industrial heritage: reflections on the use compatibility of cultural sustainability and energy efficiency*, Torino, 2015

aspetti antropologici, economici, sociali e storici. Si cerca quindi di raggiungere una sintesi culturale di ciò che fisicamente rimane del periodo dell'industrializzazione.

Quali sono i valori del patrimonio industriale? Il patrimonio industriale, “*residuo*” di attività che hanno influenzato e continuano a influenzare la società, deve essere salvaguardato non solo a livello puntuale, ma globale come testimonianza delle modifiche negli stili di vita e nella società avvenute con il progredire delle tecnologie. Assume quindi un valore sociale come monumento dello stile di vita tipico dell'*uomo comune* del Novecento, ovvero l'operaio¹³¹; rappresenta inoltre la storia dell'evoluzione tecnologica, ingegneristica e scientifica avvenuta nel secolo scorso, e come la produzione di beni di consumo sia cambiata, andando quindi a modificare anche gli stili di vita. I valori sociali e tecnico-scientifici risultano quindi intrinseci all'edificio o al paesaggio industriale stesso, e non un elemento unico dei documenti dell'epoca a noi pervenuti.

Le tipologie architettoniche e i paesaggi che si sono venuti a creare durante il XX Secolo aiutano a comprendere e spiegare i processi produttivi attuati nei diversi periodi storici¹³²: l'esponenziale crescita delle dimensioni degli stabilimenti meccanico-siderurgici nel momento in cui viene introdotta la catena di montaggio è diretta conseguenza del nuovo metodo produttivo introdotto, il quale richiedeva maggiori estensioni lineari per poter operare al meglio.

In passato la cultura della conservazione imponeva una salvaguardia musealizzata delle architetture, lasciandole come scheletri vuoti con l'unico scopo di monumento del passato storico e culturale lasciato dalle industrie, mentre oggi si opta maggiormente per una conservazione attiva tramite l'inserimento nei complessi di funzionalità scelte accuratamente, che permettano un uso di tali spazi per fornire un servizio alla società che vada oltre al semplice luogo di memoria¹³³. Il riuso degli spazi industriali dismessi porta a porsi un nuovo interrogativo ovvero come permettere la conservazione dei valori storici dei complessi industriali, raggiungendo una sostenibilità energetica, ambientale ed economica delle attività che vi si andranno a insediare. Quando si considera un sito di archeologia industriale non

131 International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), *The nizhny tagil charter for the industrial heritage*, Mosca, 2003

132 Idem

133 Romeo E., Morezzi E., Rudiero R., *Industrial heritage: reflections on the use compatibility of cultural sustainability and energy efficiency*, Torino, 2015

bisogna quindi dimenticare il contesto urbanistico, sociale ed economico in cui si è sviluppata e che a sua volta si è sviluppato gravitando attorno a tali elementi¹³⁴: esiste una stretta connessione tra l'archeologia industriale, il territorio e la società per cui tali evidenze architettoniche spesso diventano degli elementi di riconoscimento e che creano senso di appartenenza al territorio. Nel momento in cui si intende andare a valorizzare tale sito, ponderando se inserire o meno al suo interno nuove attività socio-culturali, non si può ignorare o dimenticare il contesto socio-urbanistico in cui sorge; risulta quindi necessario e indispensabile valutare i potenziali collegamenti esistenti tra l'area industriale dismessa e il contesto in cui è inserita, valorizzandoli e potenziandoli. Le aree industriali dismesse non vanno quindi mai considerate come vuoto urbano, ma come potenziale elemento di crescita su più fronti, socio-culturale, di innovazione urbana e storico; diventano lo spunto per rielaborare il patrimonio lasciato dall'importante passato industriale e fattore di innovazione, attraverso cui rispondere alle necessità delle moderne città. Il risultato delle trasformazioni apportate alle aree industriali risulta essere la parte visibile di una più ampia progettualità che tiene conto delle opportunità socio-economiche del quartiere e della città.

Verranno di seguito analizzati degli esempi di archeologia industriale a Torino, Milano e Napoli e i diversi approcci con cui sono state gestite tali aree.

134 Battaglia A., *Aree industriali dismesse: da patrimonio della storia industriale, a occasione di rinnovo urbano per le città odierne. Un viaggio attraverso importanti interventi di rilievo nazionale, fino alla realtà delle dismissioni nella città di Rivarolo Canavese*, Torino 2010

Illustrazione 48: Lingotto, come centro commerciale

Illustrazione 50: Lingotto, come centro fieristico

Illustrazione 49: Lingotto, come polo universitario

Illustrazione 51: Lingotto, come pinacoteca

3.1 ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE A TORINO, STABILIMENTO LINGOTTO

A seguito della crisi petrolifera del 1973, inizierà per l'industria-simbolo della città un periodo di decadimento che giungerà negli anni '80 a una fase di dismissione industriale, la quale interesserà una grande parte degli stabilimenti produttivi. Il primo a cessare la produzione, e a cui la città cercherà di dare fin da subito nuova vita, sarà lo stabilimento Lingotto: ne venne annunciata la chiusura nel 1982 e l'anno successivo la città di Torino indisse un concorso internazionale per definire un progetto di riuso dell'area, vinto da Renzo Piano. Il progetto prevedeva di effettuare un parallelismo con la storia dello stabilimento¹³⁵, ovvero come negli anni '20, alla sua apertura, lo stabilimento simboleggiò il vero inizio dell'era industriale torinese, la sua riapertura sessant'anni più tardi avrebbe dovuto simboleggiare l'inizio di una nuova era per la città, l'inizio di un'epoca terziaria che abbracciando il passato avrebbe permesso un nuovo inizio. Il progetto di Renzo Piano rivisitava lo stabilimento Lingotto in chiave terziaria proprio poiché era ormai indiscutibile il fatto che l'epoca industriale fosse finita.

Il termine di questo dualismo e la necessità di trovare una nuova identità per *la città della FIAT* è un elemento fondamentale anche del Piano Regolatore del 1995 Gregotti-Cagnardi, in cui possiamo trovare elementi di trasformazione molto complessi che si concentrano tanto sulla riqualificazione dei quartieri attraversati dalla ferrovia, quanto sul recupero delle aree industriali dismesse, che complessivamente avrebbero dato alla città nuove centralità¹³⁶. Un'ottima sintesi delle idee dietro al Piano Gregotti-Caganrdi è il progetto Spina, che va a riqualificare aree influenzate dalla presenza del passante ferroviario, da stabilimenti industriali dismessi, o da entrambe le problematiche; le riconversioni tanto delle aree industriali quanto delle zone critiche della città previste dal Piano, hanno tutte in comune la rielaborazione e il riassetto

135 Sito rottasutorino.blogspot.com, storia dello stabilimento Lingotto, rottasutorino.blogspot.com/2014/11/storia-del-lingotto-simbolo-di-torino.html

136 Battaglia A., *Aree industriali dismesse: da patrimonio della storia industriale, a occasione di rinnovo urbano per le città odierne. Un viaggio attraverso importanti interventi di rilievo nazionale, fino alla realtà delle dismissioni nella città di Rivarolo Canavese*, Torino 2010

infrastrutturale del disegno urbano, talvolta sacrificando le preesistenze. Un esempio su tutti è quello delle *Officine Grandi Riparazioni*: il piano Gregotti-Cagnardi ne prevedeva la demolizione, ma a seguito dell'acquisizione da parte della Fondazione CRT, esse sono state mantenute e riqualificate. Le *OGR* rappresentavano il miglior monumento della storia industriale di Torino poiché già da fine Ottocento sono state protagoniste dell'evoluzione industriale della città, risultando così essere un elemento molto importante per gli abitanti stessi di riconoscimento. Proprio per questo forte legame con Torino e con i Torinesi, la Fondazione CRT ha voluto salvare l'edificio dalla demolizione, creando nuovi spazi accessibili dall'elevato contenuto tecnologico e attenti alla sostenibilità ambientale, che salvaguardassero il valore storico intrinseco all'area.

Ad affiancare i progetti di riqualificazione e ricerca di una nuova identità per la città proposti dal P.R.G.C. del 1995, si avrà nel 2000 l'elaborazione del primo Piano Strategico di Torino con vision al 2010. L'interesse e la partecipazione del mondo politico, economico e sociale alle scelte per il futuro della città permise di individuare quale fosse il futuro più desiderabile, lungo sei linee strategiche generali, articolate in 84 azioni:

1. integrare l'area metropolitana torinese nel sistema internazionale
2. costituire il governo metropolitano
3. sviluppare formazione e ricerca come risorse strategiche
4. promuovere imprenditorialità e occupazione
5. promuovere Torino come città di cultura, turismo, commercio e sport
6. migliorare la qualità urbana

Illustrazione 52: Modellino progetto di interrimento dell'asse ferroviario e autostradale lungo il nuovo viale alberato di Corso Marche

Il principale punto di debolezza del piano era la mancata gerarchizzazione delle strategie e delle azioni e un mancato monitoraggio dei progetti¹³⁷.

Nel 2006, con i XX Giochi Olimpici Invernali, la forza dell'ex-stabilimento Lingotto come nuova centralità della città viene ulteriormente accresciuta: viene creata la pista di pattinaggio Oval all'interno dell'area del complesso, che verrà in seguito utilizzata come spazio per fiere e congressi, e vengono localizzate in questa zona strutture sportive e centri operativi. Alcune di queste strutture, come per esempio il villaggio olimpico stesso, non sono però riuscite a creare un legame col territorio e con il contesto socio-demografico che avevano intorno, e oggi risultano essere aree fortemente degradate¹³⁸. L'avventura olimpica di Torino venne utilizzata come occasione per rielaborare il processo strategico e così nel 2006 venne redatto il secondo Piano Strategico, il quale sostanzialmente consiste in una revisione del piano precedente, aggiornando le previsioni con le modifiche apportate per le Olimpiadi Invernali, con le nuove risorse in arrivo grazie ai fondi comunitari e con la prospettiva degli eventi di commemorazione dei 150 anni di unità d'Italia.

Ad oggi lo stabilimento Lingotto risulta essere un importante centro per la città nel settore terziario e culturale: il recupero dei suoi spazi ha dato modo di creare un polo multifunzionale che mantenesse un forte legame con la storia passata della città, e che ne diventasse un attore principale nella scrittura della nuova storia verso cui la città si sta dirigendo. Lingotto risulta essere quindi il capostipite, nonché l'esempio più brillante, di altri progetti di recupero dei resti di archeologia industriale che contraddistinguono il territorio torinese; la sfida che la città ha intrapreso in maniera vincente è stata quella di mantenere vivo il ricordo del passato industriale, evitando la demolizione di quelli che alla loro dismissione risultavano essere dei semplici vuoti urbani, o la loro musealizzazione.

137 Piaia E., Pignatelli M., *L'eredità della città fordista: riflessione sulle dismissioni industriali e sul riuso*, Torino 2018

138 Battaglia A., *Aree industriali dismesse: da patrimonio della storia industriale, a occasione di rinnovo urbano per le città odierne. Un viaggio attraverso importanti interventi di rilievo nazionale, fino alla realtà delle dismissioni nella città di Rivarolo Canavese*, Torino 2010

3.2 LE NUOVE TRASFORMAZIONI URBANE NELLE AREE INDUSTRIALI DISMESSE A TORINO

In agosto 2018 il Comune di Torino ha pubblicato una previsione per le trasformazioni future che andranno a influenzare la città negli anni a venire. Il nuovo sviluppo, allacciandosi a quanto già fatto negli anni precedenti, si basa su tre assi tanto fisici quanto simbolici¹³⁹:

- 1. Asse del Po;** per quest'asse non sono previste trasformazioni radicali, quanto più una valorizzazione e tutela delle valenze paesaggistico-ambientali ivi presenti. Al centro dei progetti inerenti questo asse, vi è quello per la navigabilità del Po considerata come una risorsa pressoché unica. Collegato a questo progetto vi è quello relativo al restauro del Parco del Valentino, con l'obiettivo di valorizzarne l'impianto storico ed accrescerne attrattività, fruibilità e qualità tanto ambientale quanto fruitiva. Altri importanti progetti che prenderanno luogo lungo quest'asse sono la ristrutturazione del Museo Nazionale dell'Automobile, la rifunzionalizzazione dell'ex-Manifattura Tabacchi inserendovi il nuovo polo Universitario delle Facoltà Umanistiche e il nuovo Centro di Immatricolazione dell'Università di Torino¹⁴⁰.

139 Sito Comune di Torino, www.comune.torino.it/torinoplus/trasformazioneinnovazione/trasformazioni/

140 Idem

2. Asse della Spina

Centrale; il progetto, ormai in fase di conclusione, ha permesso di ricucire e riprogettare da zero aree della città tagliate dal passante ferroviario, creando una nuova viabilità

Illustrazione 53: Campus universitario di Bicocca

che desse una migliore divisione dei flussi di traffico, introducendo elementi come la pista ciclabile che rendessero più appetibile la mobilità dolce in città. Lungo quest'asse si sono localizzati importanti progetti di trasformazione urbana: la nuova stazione di Porta Susa, la riqualificazione e rifunzionalizzazione delle Officine Grandi Riparazioni e delle Carceri Nuove, l'edificazione del nuovo centro direzionale Intesa San Paolo e il recupero di diverse aree industriali dismesse come la Cittadella Politecnica o il Parco Dora.

3. **Asse di Corso Marche;** questo asse simboleggerà il completamento del processo di trasformazione urbana iniziata nel 1995 con il P.R.G. Gregotti-Cagnardi. Esso risulterà essere una ideale connessione tra il parco naturale di Venaria e quello di Stupinigi, nonché punto di riferimento per la pianificazione urbanistica dell'area metropolitana torinese¹⁴¹. Elemento centrale sarà la realizzazione di un lungo viale alberato, circa 6 km, che

141 Sito Comune di Torino, www.comune.torino.it/torinoplus/trasformazioneinnovazione/trasformazioni/

connetta il belvedere sulla Dora e piazza Mirafiori; si attesterà sopra i binari ferroviari, interrati di due livelli, e a un asse di scorrimento autostradale che risulterà essere a mezza altezza tra il nuovo viale alberato e la ferrovia, come nell'*Illustrazione 52*. Il nuovo viale intersecherà infrastrutture esistenti o in progetto (dalla tangenziale alle linee 1 e 2 della metropolitana); tali intersezioni avverranno nei pressi di aree industriali dismesse e i progetti futuri della città prevedono un loro recupero rendendoli poli attrattori multifunzionali.

L'elemento Comune di tali trasformazioni è la fruibilità umana dei luoghi, in modo da creare nuove realtà urbane con elevata presenza di spazi pubblici che incrementino la qualità della vita in zone più o meno degradate.

Elemento fondamentale per questi tre assi urbanistici è la linea 2 della metropolitana, che in un certo senso costituisce un quarto asse urbanistico che unisce e collega quelli sopra presentati. La nuova linea metropolitana permetterà la trasformazione e riqualificazione degli spazi pubblici che attraverserà, realizzando nuove possibilità di sviluppo.

3.3 ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE A MILANO, QUARTIERE BICOCCA

Le politiche di recupero delle aree industriali dismesse nel territorio milanese sono necessarie per andare a controllare, indirizzare e regolamentare i processi di riuso nati spontaneamente dalla popolazione¹⁴². Tali aree, a seguito delle politiche operate dai P.R.G. storici della città, risultano situate

Illustrazione 54: Rielaborazione del Documento di Piano del PGT milanese del 2016; in blu gli Ambiti di Trasformazione Urbana caratterizzati da ferrovie o aree industriali dismesse

142 Battaglia A., Aree industriali dismesse: da patrimonio della storia industriale, a occasione di rinnovo urbano per le città odierne. Un viaggio attraverso importanti interventi di rilievo nazionale, fino alla realtà delle dismissioni nella città di Rivarolo Canavese, Torino 2010

principalmente nelle zone periferiche, che ne delineano le caratteristiche e la necessità di recuperi funzionali. Dell’eredità industriale sono ancora oggi presenti a Milano molti esempi, spesso identificati da luoghi abbandonati, che dopo decenni sono stati riconosciuti come esempi di archeologia industriale. Quando si prendono in considerazione i vuoti industriali, si parla “di isole funzionali dai confini rigidi, di delimitazioni fisiche recintate materialmente con muri, grate e cancelli che hanno favorito, per molto tempo, gli spazi e i ritmi della produttività piuttosto che quelli della società, del tempo libero e del verde¹⁴³”.

Nella rifunzionalizzazione delle due aree milanesi maggiormente interessate dalla dismissione industriale, Bovisia e Bicocca¹⁴⁴, è stato previsto per entrambe l’insediamento di poli universitari; entrambe le aree erano caratterizzate da una copertura industriale di circa 1’000’000 m² tutte dismesse entro gli anni ‘80. I progetti per tali aree mirano a trasformare Milano da città industriale a città dei servizi e delle attività terziarie. Effettuare una trasformazione del genere risulta essere un lavoro delicato di comprensione e previsione delle esigenze dell’economia post-industriale e del mondo moderno¹⁴⁵.

La trasformazione del quartiere Bicocca prende avvio con la dismissione dello stabilimento Pirelli sull’asse stradale che, in direzione nord-ovest, collegava gli impianti Ansaldo, Breda, Flack e Marelli, anch’essi già dismessi. Il programma di trasformazione dell’area viene presentato nel 1985 dalla stessa Società Pirelli, la quale in questo quartiere possedeva circa 700’000 m²; il progetto, chiamato Tecnocity, prevedeva la realizzazione di un polo tecnologico che avrebbe permesso alla città di Milano di raggiungere i livelli di innovazione e ricerca delle altre grandi metropoli europee. Il concorso fu vinto dallo Studio Gregotti e prevedeva uno schema morfologico che andava a riprendere i tracciati storici dell’impianto insediativo, rendendoli la matrice

143 Gavinelli D., *Eredità industriali, nuove identità urbane e potenzialità turistiche a Sesto San Giovanni*, Milano, 2012

144 Area nei cui terreni si sono insediati anche alcuni capannoni Breda e Pirelli, analizzati nel capitolo precedente

145 Gavinelli D., *Eredità industriali, nuove identità urbane e potenzialità turistiche a Sesto San Giovanni*, Milano, 2012

fondamentale su cui sviluppare il polo tecnologico. Quando negli anni '90 è ormai chiaro che tale polo tecnologico non avrebbe avuto modo di svilupparsi, si modificherà il progetto dello Studio Gregotti andando a insediare nel quartiere Bicocca il polo universitario statale. Dopo una complessa trattativa tra la Società Pirelli e il Comune di Milano, verrà realizzata una seconda sede per il Teatro alla Scala.

Poiché le aree industriali del quartiere Bicocca arrivano fino al Comune di Sesto San Giovanni, coprendone metà del territorio, nel 2000 il Comune approverà un PRG basato principalmente sul riuso e sulla trasformazione delle aree industriali. All'interno di tale piano viene richiesta la progettazione di un parco urbano di 450'000 m² e la tutela e la valorizzazione di alcuni edifici che vengono a tutti gli effetti considerati e trattati dal Comune come archeologia industriale.

3.4 LE NUOVE TRASFORMAZIONI URBANE NELLE AREE INDUSTRIALI DISMESSE A MILANO

In ottobre 2018 la giunta comunale ha approvato la proposta di revisione del Piano di Governo del Territorio del 2016. Tale revisione è stata effettuata a

Illustrazione 55: Progetto preliminare per il parco urbano di Bagnoli, estratto del Piano Urbanistico Attuativo 2007

seguito di contributi e osservazioni presentati da cittadini, associazioni ed enti in merito alla Valutazione Ambientale Strategica. Essa si sviluppa in cinque obiettivi principali, a loro volta sviluppati in strategie, tutti con vision al 2030:

- 1. Una città connessa, metropolitana e globale;** questo obiettivo stabilisce come pianificazione urbana e delle infrastrutture nei prossimi saranno fortemente connesse tra loro; verrà realizzata la quinta linea metropolitana, M4, verranno prolungate la linea M1 verso Settimo Milanese e la linea M5 verso Monza, e verrà potenziata la linea ferroviaria. Tale obiettivo mira a spostare la mobilità dall'utilizzo dell'auto privata a quello del mezzo pubblico, tramite il potenziamento delle linee di trasporto pubblico ad alta capacità come metropolitana e ferrovia¹⁴⁶.

- 2. Una città di opportunità, attrattività e inclusiva;** viene previsto l'insediamento di *Grandi Funzioni Urbane*¹⁴⁷ che portino nuovi servizi in sei aree periferiche. Viene previsto inoltre un cambio di destinazione d'uso per le aree produttive e terziarie in modo da permettere l'inserimento di attività legate all'economia 4.0.

146 Sito Comune di Milano,
www.comune.milano.it/wps/portal/ist/it/servizi/territorio/Piano_Governo_Territorio_Vigente

147 Il Comune di Milano intende per Grandi Funzioni Urbane ospedali di grandi dimensioni, impianti sportivi, parchi urbani e sedi amministrative

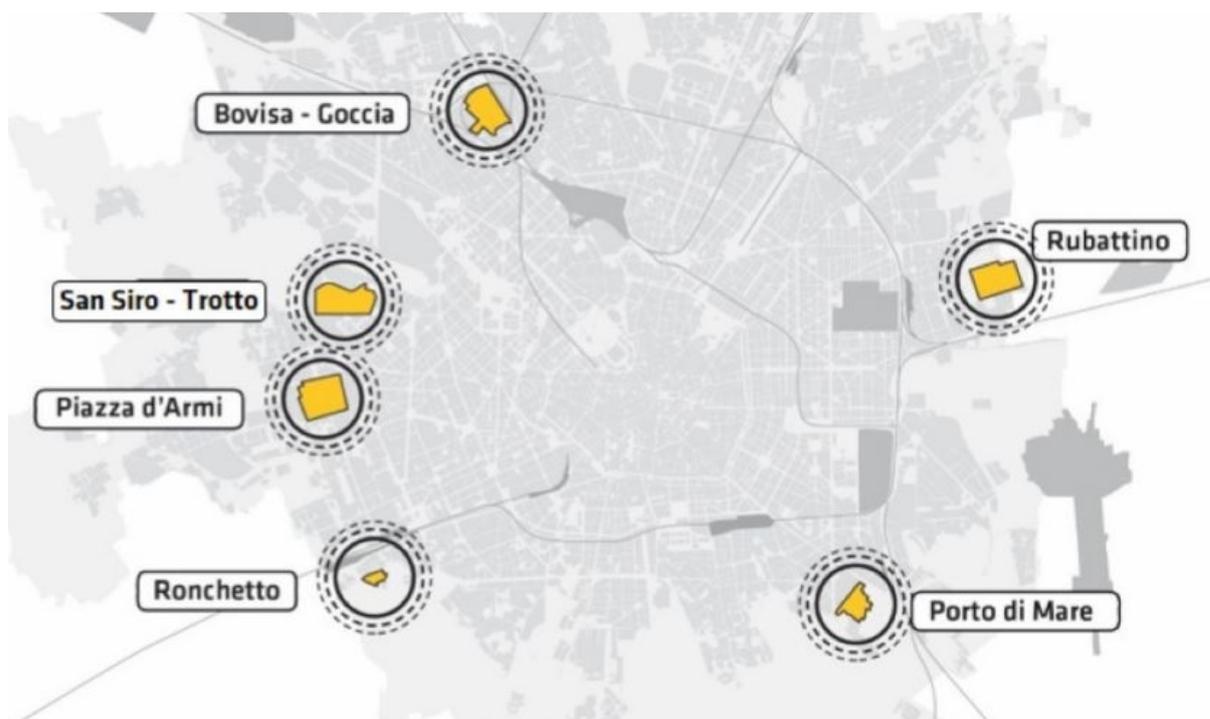


Illustrazione 56: Aree di insediamento delle Grandi Funzioni Urbane

3. **Una città green, vivibile e resiliente**; con questa revisione di piano si prevede una riduzione di suolo del 4% rispetto al Piano di Governo del Territorio attualmente vigente, grazie all'introduzione di oltre 3'000'000 m² di aree a vincolo di uso agricolo, all'ampliamento del parco sud di circa 1'500'00 m², alla realizzazione del Parco Metropolitano, e alla nascita di altri venti parchi urbani minori. Per l'edificato viene richiesto il miglioramento delle prestazioni energetiche.

4. **Una città, 88 quartieri da chiamare per nome**; questo obiettivo pone al centro i quartieri milanesi e la valorizzazione dei rispettivi spazi pubblici, cercando di colmare il divario territoriale, sociale e di servizi presente tra il centro cittadino e la periferia¹⁴⁸. Viene qui prevista la riapertura dei navigli, la riqualificazione degli scali ferroviari e la rigenerazione di sei piazze attualmente in stato più o meno grave di degrado.

148 Sito Comune di Milano,
www.comune.milano.it/wps/portal/ist/it/servizi/territorio/Piano_Governo_Territorio_Vigente

5. Una città che si rigenera; per evitare un'ulteriore consumo di suolo pubblico, viene previsto il riuso e la riqualificazione degli edifici già esistenti. Vengono individuati degli Ambiti di Rigenerazione Urbana che necessitano la valorizzazione tramite interventi mirati di recupero del patrimonio edilizio. Viene inoltre previsto il recupero di 3mila alloggi di edilizia residenziale pubblica e la sperimentazione di 10 aree pubbliche di edilizia popolare.

Illustrazione 57: Ambiti di Rigenerazione Urbana previsti dalla revisione del P.G.T. del 2018

Complessivamente la revisione del piano si concentra maggiormente sulle zone periferiche della città, andando a rifinire e completare il lavoro di riqualificazione urbana e delle aree industriali dismesse già iniziato nel 1980.

3.5 ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE A NAPOLI, QUARTIERE BAGNOLI

A seguito di numerose vicende riguardanti lo stabilimento Ilva di Bagnoli, presentate anche nel *Paragrafo 2.3.3*, esso cesserà definitivamente la produzione nel 1988. Tale avvenimento manderà in crisi tutto il settore produttivo di questo quartiere napoletano, le cui attività gravitavano attorno alla grande industria Ilva; il quartiere di Bagnoli infatti era un'ottima rappresentazione dello sviluppo delle *industrie satellite* presentato nel *Paragrafo 1.1*, e la sua dismissione ha generato un effetto domino che ha portato alla chiusura di altre attività generando un elevato numero di edifici abbandonati nel quartiere.

Negli anni '90 il Comune di Napoli predispone il Piano di Recupero Ambientale per il quartiere Bagnoli, di cui l'IRI dovrà essere l'ente attuatore del piano. Il Piano di Recupero Ambientale verrà inglobato nella variante per la Zona Occidentale di Napoli, parte del ridisegno del P.R.G. del Comune, riguardando un territorio complessivo di 13'000'000 m² di cui solo 3'300'000 m² sono aree industriali dismesse¹⁴⁹. L'obiettivo strategico generale della variante è quello di creare una *città verde* tramite la rinaturalizzazione delle aree dismesse e la bonifica di quelle inquinate. Lo scopo è quello di ricreare le condizioni paesaggistico-ambientali precedenti al periodo dell'industrializzazione e restituire la città del suo paesaggio naturale. In una prima fase di progettazione era stata pensata la completa demolizione delle strutture industriali rimaste sul territorio, effettuando una completa rottura con il passato di quella parte di città, ma tali idee sono state ben presto abbandonate, scegliendo di mantenere e conservare alcune delle strutture come esempi di archeologia industriale¹⁵⁰. Nell'ottica di

149 Battaglia A., *Aree industriali dismesse: da patrimonio della storia industriale, a occasione di rinnovo urbano per le città odierne. Un viaggio attraverso importanti interventi di rilievo nazionale, fino alla realtà delle dismissioni nella città di Rivarolo Canavese*, Torino 2010

150 Idem

rifunzionalizzare gli edifici individuati come archeologia industriale, l'istituto per la diffusione e valorizzazione della cultura e della scienza (IDIS) commissiona il progetto per la creazione della *Città della scienza* allo studio Pica Ciamarra Associati e uno dei tre lotti che la costituiranno viene pensato proprio all'interno dell'ex-area industriale Ilva. La *Città della scienza* rimarrà operativa per 66 anni¹⁵¹, dopodiché verrà dismessa e inglobata nel grande parco urbano di cui a breve si parlerà, permettendo così la bonifica degli edifici attualmente occupati.

Per la restante area dismessa compresa tra Bagnoli, Posillipo e Fuorigrotta, non interessata dall'attività della *Città della Scienza*, il Piano Urbanistico Attuativo prevede la riqualificazione e la bonifica a seguito delle quali viene previsto l'insediamento di edifici a bassa densità dedicati al settore turistico-ricettivo e della ricerca, nonché la creazione di un grande parco urbano di 1'200'000 m², un parco per lo sport di 350'000 m² e la riqualificazione di linea di costa e spiaggia il cui scopo sarà quello di ridare al quartiere l'elevata qualità ambientale di cui godeva prima dell'insediarsi dello stabilimento Ilva.

Nella pagina successiva viene presentata una tavola dell'accordo del piano di bonifica dell'area di Bagnoli firmato da Governo, Regione e Comune il 19 luglio 2017. Nella tavola sono evidenziate gli stabilimenti ritenuti di archeologia industriale.

151 Battaglia A., *Ilva: il piano urbano per le aree delle dismissioni*

Illustrazione 58: Parco per lo sport



LEGENDA

- Architetture edilizie
- Produzione sport e servizi (turisticco, sportivo, commerciale, attrezzature, ricerca, etc.)
- Produzione sport e servizi - volumi rifugiati
- Resilienze
- Parco
- Spazi verde
- Parcheggi
- Colonnato e linea di costa attuale
- Linea su ferro: stazioni esistenti
- Linea su ferro: stazioni di progetto consultive
- New Science Center
- Porto Turistico
- Linea su ferro: alternativa 1 e alternativa 2
- Linea su ferro: alternativa 3
- Linea su ferro: alternativa 4

La planimetria delle fondarie verrà definita successivamente nell'ambito del dimensionamento

Accordo Interistituzionale
 Governo Italiano
 Regione Campania
 Comune di Napoli

Programma di Risanamento Ambientale e Rigenerazione Urbana
 Area di Rilevante Interesse Nazionale Bagnoli-Coroglio

Allegato 1 - Planimetria generale
 18 luglio 2017

3.6 LE NUOVE TRASFORMAZIONI URBANE NELLE AREE INDUSTRIALI DISMESSE A NAPOLI

I progetti di recupero industriale della città di Napoli si concentrano ancora oggi sulla difficile area di Bagnoli. Il 19 luglio 2017 Governo, Regione e Comune hanno firmato l'accordo per il piano di bonifica dell'area in questione con annessa rigenerazione urbana per l'area di Bagnoli-Coroglio. Da tale accordo è presa la cartografia presentata nella pagina precedente.

Come già spiegato, l'area diventerà un grande polo multifunzionale alla cui base vi è una importante scelta di recupero naturalistico e paesaggistico. Tale recupero si sviluppa secondo tre ambiti tematici, a loro volta sviluppati in obiettivi e strategie:

- 1. Il paesaggio marino e costiero;** tale area tematica si sviluppa a sua volta in quattro progetti principali che evidenziano e incrementano la futura valenza turistico-ricettiva tramite la salvaguardia e la rifunzionalizzazione degli edifici considerati bene archeologico o di grande rilevanza socio-culturale. Accanto a tali progetti vi è inoltre quello inerente il recupero della valenza paesaggistico-naturalistica della spiaggia e della linea di costa.
- 2. Il paesaggio del parco urbano e la valorizzazione delle archeologie industriali;** viene previsto il recupero e la rifunzionalizzazione da parte di privati delle archeologie industriali, con l'obbligo di utilizzo di tutte le relative consistenze volumetriche. I progetti che verranno realizzati nell'area avranno altresì la possibilità, nonché il compito, di valorizzare le valenze del paesaggio archeologico industriale. Neli esempi portati per lo sviluppo di tale punto, tra casi celebri come la Tate Gallery di Londra o il

Park Spoor Noord di Anversa, si ritrova anche il caso di Parco Dora di Torino visto come utilizzo creativo delle archeologie industriali.

- 3. Il paesaggio dei nuovi insediamenti;** l'edilizia prevista in quest'area è un'edilizia residenziale sociale, in modo da poter rispondere al problema della casa, molto sentito dal Comune. Per tale tipo di edilizia viene imposta la garanzia di una elevata qualità architettonica e di un discreto grado di mix funzionale.

*Illustrazione 59: Livello di istruzione in Campania, dal dopoguerra a oggi.
Dati ISTAT*

4 CONCLUSIONI

Dalle analisi effettuate fin'ora del passato, del presente e delle pianificazioni future delle città, si può notare come esse abbiano una sorta di *personalità* dettata dai differenti bagagli socio-culturali che la popolazione e i ceti dirigenti hanno.

Si può infatti notare come Torino abbia una certa difficoltà ad abbandonare il processo economico precedente, entrato nella fase della stagnazione¹⁵², per cogliere le possibilità dei nuovi processi in via di sviluppo che avrebbero permesso una fioritura tanto dell'economia, quanto della città stessa. Come viene detto da Pier Luigi Bassignana "L'immagine del Piemonte alla Restaurazione è dunque quella di un paese tecnicamente arretrato, che assiste rassegnato alla fine del ciclo che lo aveva visto primeggiare nella produzione di sete greggie ed organzini. l'incapacità di cogliere appieno il significato delle trasformazioni tecnologiche intervenute a cavallo del secolo aveva fatto sì che la produzione serica, pur rimanendo la voce di gran lunga più importante della produzione manifatturiera piemontese, perdesse progressivamente terreno a vantaggio di altre regioni, come la Lombardia, più pronte a cogliere tutte le implicazioni tecniche ed organizzative derivanti dalle nuove tecnologie.¹⁵³". Una situazione analoga si verificherà con la crisi industriale e, in particolar modo, della FIAT: la città ha aspettato il suo completo declino prima di pensare a come evolversi e a una nuova vocazione.

La città di Milano risulta invece essere maggiormente aperta alle novità, elemento in parte dovuto al fatto di non essere mai stata una città monosettoriale come è

152 Vedi *Capitolo 1 RAPPORTO TRA URBANISTICA E SOCIOLOGIA*

153 Bassignana P.L., *Industria*, in *Torino. Il grande libro della città*, Torino, 2004

invece successo a Torino con l'avventura industriale. Questa sua multisetorialità ha permesso alla città di operare delle scelte con rischi maggiori, che però le permettessero di sfruttare al meglio le novità dei cicli economici che stavano nascendo. Inoltre, a differenza di Torino, la classe dirigente milanese ha sempre osservato con interesse le novità e gli avvenimenti delle grandi capitali europee, così da individuare quali fossero le criticità, in questo caso specifico, derivate dal settore industriale e rispondervi anticipatamente. Essendo lo sviluppo della città industriale milanese a cavallo tra Ottocento e Novecento in quello che, nel *Capitolo I*, viene definito *momento del dialogo distante* tra il ramo dell'architettura-urbanistica e quello della sociologia, la pianificazione urbanistico-territoriale risulta essere effettuata senza tenere conto delle possibili implementazioni derivate da un'analisi sociologica del fenomeno. Nonostante ciò la città riesce a optare per uno sviluppo ottimale rispetto alla collocazione degli stabilimenti industriali.

Questo carattere fortemente propenso all'innovazione della città lo si può notare anche dagli strumenti di pianificazione territoriale: a differenza di Torino che, in linea con il suo carattere tipicamente conservativo, utilizza tutt'oggi lo strumento del P.R.G., Milano ha iniziato a utilizzare già dal 2005 uno strumento di governo del territorio suddiviso in parte strategica e parte attuativo-operativa.

Per la città di Napoli il discorso si concentra maggiormente sulla difficoltà di tradurre in operazioni pratiche le pianificazioni effettuate. Ciò avviene già a partire dal piano di risanamento del 1885 che, a seguito di una scorretta gestione dell'opera da parte dell'amministrazione cittadina, non venne eseguito completamente. La situazione si ripercuote in modo simile nel corso degli anni portando, nel secondo dopoguerra, a una forte speculazione edilizia. Secondo la tesi proposta dallo scrittore Cesare De Seta nello scritto *Napoli*, dietro alla problematica di attuare le previsioni dei piani vi è una preparazione non ottimale della classe dirigente napoletana.

Questa situazione porta inoltre a una incapacità di innovare il sistema di pianificazione urbana: Napoli come Torino si affida ancora al vecchio strumento del P.R.G., la cui approvazione risale al 2004, un anno prima rispetto l'adozione a Milano dello strumento strategico del Piano di Governo del Territorio.

Nonostante le forti differenze “caratteriali” delle città, tutte e tre quando affrontano il tema della rifunzionalizzazione delle aree industriali dismesse optano per la localizzazione di attività legate allo studio e alla cultura: Torino e Milano hanno inserito poli universitari all'interno di tali aree, mentre Napoli ha rifunzionalizzato gli stabilimenti Ilva con l'apertura di un polo culturale come la Città della Scienza.

La scelta operata da tutte e tre le città di puntare sull'istruzione e, in particolar modo, sul livello universitario è dettato principalmente da due fattori, uno più strettamente legato alla composizione della popolazione e un altro legato a una questione logistica.

Illustrazione 60: Livello di istruzione in Piemonte, dal dopoguerra a oggi. Dati ISTAT

Partendo da questo secondo fattore, di più facile analisi, le sedi universitarie hanno bisogno di ampi spazi per aule in grado di accogliere l'elevato numero di studenti. Gli ex-stabilimenti industriali, essendo costruiti nell'ottica della catena di montaggio, hanno ampi spazi che possono essere modificati e riconvertiti in aule universitarie con il minimo sforzo.

Come si può notare dalle illustrazioni qui a lato, dal 1951 al 2011 il numero di laureati e di conseguenza di persone che fruiscono degli ambienti universitari è considerevolmente

aumentato. Ciò ha generato una nuova domanda, la cui risposta poteva essere quella di andare a creare da zero

degli spazi in grado di

Illustrazione 61: Livello di istruzione in Lombardia, dal dopoguerra a oggi. Dati ISTAT

accogliere il numero di persone sempre crescente che richiedevano tale servizio, oppure quella di saper sfruttare al meglio le risorse già esistenti sul territorio. Come appena spiegato nel paragrafo precedente, gli stabilimenti industriali potevano essere facilmente convertiti in modo da rispondere a tale necessità. Le scelte operate da Torino e Milano risultano quindi essere positive sia nell'ottica di recupero delle archeologie industriali, sia nell'ottica di ridurre il consumo di suolo.

Non va però considerata la scelta di Napoli come negativa: strutture come la Città della Scienza o musei in generale richiedono spesso ampie aree da occupare e, come per i locali universitari, la scelta di inserire tali funzioni all'interno di siti industriali dismessi permette da un lato di evitare un ulteriore consumo di suolo, e dall'altro di recuperare elementi architettonici riconosciuti come archeologia industriale.

Oltre a poli universitari e culturali, le aree industriali dismesse sono state rifunzionalizzate

come poli multifunzionali, al cui interno troviamo anche zone lavorative, di svago e dedicate al commercio. La scelta di rendere le aree industriali dismesse come dei fulcri multifunzionali che permettano di creare uno schema policentrico della città, viene ritrovata anche nella pianificazione futura. Tale scelta risulta essere vincente poiché va incontro alle modifiche che la società e il mondo del lavoro sta affrontando.

Come si può notare dalle illustrazioni qui a lato, il numero di persone che lavorano nei servizi ha superato all'incirca verso l'inizio del nuovo secolo il numero di addetti impiegati nel settore industriale. Il mondo del lavoro richiede quindi aree più simili a uffici

Illustrazione 63: Suddivisione addetti in Campania, fonte dati ISTAT

piuttosto che grandi stabilimenti industriali.

I grossi stabilimenti industriali dismessi, da salvaguardare in quanto archeologia industriale, risultano essere facilmente riconvertibili in uffici e attività commerciali.

In conclusione, i cambiamenti socio-

Illustrazione 64: Suddivisione addetti in Lombardia, fonte dati ISTAT

demografici e i nuovi bisogni che nascono dall'evoluzione tecnologica influiscono fortemente sulle scelte di pianificazione la quale, supportando la naturale

evoluzione della storia delle città, deve cercare di evitare delle brusche rotture con il passato. Il caso delle industrie e dell'archeologia industriale risulta essere un buon esempio: dando una nuova vita, una nuova funzione, e una nuova importanza a quegli elementi che alla loro dismissione sembravano destinati a essere solamente dei vuoti urbani, si risponde alle nuove necessità che la comunità richiede.

BIBLIOGRAFIA

- Alisio G., Buccaro A. (2003), *Napoli millenovecento. Dai catasti del XIX secolo ad oggi: le città, il suburbio, le presenze architettoniche*, Electa Napoli editore, Napoli
- Baldrighi L. (1997), *Luca Beltrami architetto. Milano tra Ottocento e Novecento*, Mondadori Electa editore, Milano
- Battaglia A. (2010), *Aree industriali dismesse: da patrimonio della storia industriale, a occasione di rinnovo urbano per le città odierne. Un viaggio attraverso importanti interventi di rilievo nazionale, fino alla realtà delle dismissioni nella città di Rivarolo Canavese*, Politecnico di Torino, Torino
- Boatti A. (2007), *Urbanistica a Milano. Sviluppo urbano, pianificazione e ambiente tra passato e futuro*, Città Studi edizioni, Novara
- Bracco G. (1989), *Torino e Don Bosco*, Archivio storico della città di Torino, Torino
- Burke S. (2017), *Approaches to the conservation of twentieth-century cultural heritage*, Madrid – New delhi document
- Cardoza A.L., Symcox G.W. (2006), *Storia di Torino*, Einaudi editore, Torino
- De Seta C. (2016), *Napoli*, Arte'm editore, Napoli

- Gabellone F. (2003), *Pilot project for a better awareness and exploitation of the archaeological-industrial heritage of the salento*, 7th International Symposium of World Heritage Cities, Rodi
- Gambarotta B., Ortona S., Roccia R., Tesio G. (2004), *Torino. Il grande libro della città*, Edizioni del capricorno, Torino
- Gavinelli D. (2012), *Eredità industriali, nuove identità urbane e potenzialità turistiche a Sesto San Giovanni*, Università degli studi di Milano, Milano
- Gravagnuolo B. (2008), *Napoli dal Novecento al futuro. Architettura, design e urbanistica*, Electa Napoli editore, Napoli
- Indovina F., De Matteis G., Magnaghi A., Scandurra E., Secchi B., Piroddi E. (1999), *I futuri delle città*, Angeli editore, Napoli
- International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) (2003), *The nizhny tagil charter for the industrial heritage*, Mosca
- Macionis J.J., Parrillo V.N. (2014), *Prospettive urbane. Un approccio sociologico e multidisciplinare*, Pearson editore, Milano
- Magnier A., Russo P. (2002), *Sociologia dei sistemi urbani*, Il Mulino editori, Bologna
- Mela A. (2006), *Sociologia delle città*, Carocci editore, Roma
- Mela A., Belloni M.C., Davico L. (2000), *Sociologia e progettazione del territorio*, Carocci editore, Roma

- Mumford L. (1997), *La città nella storia. Dalla corte alla città invisibile, terzo volume*, Bompiani editore, Milano
- Munda D. (2004), *Milano*, Mondadori Electa editore, Milano
- Piaia E., Pignatelli M. (2018), *L'eredità della città fordista: riflessione sulle dismissioni industriali e sul riuso*, Politecnico di Torino, Torino
- Punzio M. (2004), *Milano, la fabbrica del futuro. Il rinnovamento di una metropoli del Novecento*, Skira editore, Napoli
- Romeo E., Morezzi E., Rudiero R. (2015), *Industrial heritage: reflections on the use compatibility of cultural sustainability and energy efficiency*, 6th International Building Conference, Torino
- Rossi P. (1998), *Antonio e Pasquale Francesconi: architetti e urbanisti della Napoli dell'Ottocento*, Electa Napoli editore, Napoli
- Signorelli B., Uscello P. (2002), *Torino 1863-1963. Architettura, arte, urbanistica*, edizioni Società piemontese di archeologia e belle arti, Torino
- Tozzi F. (2011), *Strategia e finanza della Sme nella prima del Novecento*, Università degli studi di Napoli Federico II, Napoli

SITOGRAFIA

- Archivi d'impresa

www.impresesanculturali.it

(ultima consultazione il 15/11/2018)

- Centro online di storia e cultura dell'industria, il Nord Ovest dal 1850.
Torino e le fabbriche

www.storiaindustria.it

(ultima consultazione il 15/11/2018)

- Comune di Milano

www.comune.milano.it

(ultima consultazione il 15/11/2018)

- Comune di Napoli

www.comune.napoli.it

(ultima consultazione il 15/11/2018)

- Comune di Torino

www.comune.torino.it

(ultima consultazione il 15/11/2018)

- Enciclopedia Treccani
www.treccani.it

(ultima consultazione il 15/11/2018)

- Fondazione Pirelli
www.fondazionepirelli.org

(ultima consultazione il 15/11/2018)

- Museo Milano. La storia della nostra città
www.museomilano.it

(ultima consultazione il 15/11/2018)

- Museo Torino
www.museotorino.it

(ultima consultazione il 15/11/2018)

- Novecento.org
www.novecento.org

(ultima consultazione il 15/11/2018)

- Per una storia delle città nell'Italia contemporanea, Società Italiana per lo studio della storia contemporanea
www.sissco.it

(ultima consultazione il 15/11/2018)

- Qualcosa di Napoli
www.qdnapoli.it

(ultima consultazione il 15/11/2018)

- Repertorio di Milano
reperteriodimilano.wordpress.com

(ultima consultazione il 15/11/2018)

- Rotta su Torino
rottasutorino.blogspot.com

(ultima consultazione il 15/11/2018)

- Sapere.it
www.sapere.it

(ultima consultazione il 15/11/2018)

- Serie storiche Istat
seriestoriche.istat.it

(ultima consultazione il 15/11/2018)

- Sito dei beni culturali, sistema informativo unificato per le soprintendenze archivistiche
siusa.archivi.beniculturali.it

(ultima consultazione il 15/11/2018)

- Sito Ilva
www.gruppoilva.com

(ultima consultazione il 15/11/2018)

- Storia di Milano

www.storiadimilano.it

(ultima consultazione il 15/11/2018)

- Storia di Pirelli

corporate.pirelli.com

(ultima consultazione il 15/11/2018)

- Storia e futuro

www.storiaefuturo.eu

(ultima consultazione il 15/11/2018)