

## Aree ed edifici industriali dismessi: approcci, problemi, soluzioni

Le aree dismesse dall'industria costituiscono un problema non più marginale per la maggior parte delle città del mondo occidentale; la loro acquisizione alla comunità e la loro redenzione dallo stato di relitto urbano sta causando sensibili ricadute politiche ed economiche e forti squilibri nella configurazione delle periferie e spesso anche di parte delle aree centrali di città medie e grandi che avevano consolidato, al termine del loro processo di urbanizzazione nel corso di questo secolo, solide armature sostenute da rapporti stabilizzati tra quartieri abitativi o terziari ed aree produttive, e che invece si sono sfaldati, spesso con rovinosa velocità, in due soli decenni.

L'interesse per l'archeologia industriale, divenuta negli ultimi anni addirittura un termine alla moda, è nato così, negli anni '60, dalla questione post-industriale e quindi dalla trasformazione dell'industria e dalla sua migrazione dal cuore delle città, prima in Gran Bretagna, patria della rivoluzione industriale, e poi via via negli altri paesi europei e nel nord-America. I processi di dismissione hanno infatti rapidamente spostato il centro dell'attenzione dalle aree da liberare e riutilizzare (le *friches industrielles* francesi, le *brown areas* britanniche) ai reperti fisici che le occupano, non inutili, ingombranti, spesso imbarazzanti.

Anche se le basi metodologiche dell'archeologia industriale affondano nel rinnovato clima culturale della storia totale e della cultura materiale, cresciuto con grande enfasi negli anni che precedettero e seguirono la rivolta culturale del '68, dall'esame della letteratura scientifica e dalla pubblicistica emergono i forti legami tra l'apertura della questione – urbana, sociale, economica, po-

litica – derivante dall'arretramento dell'industria e l'inizio della terziarizzazione delle maggiori città europee ed americane. Il fenomeno, coevo – non occorre dimenticarlo – anche alla nascita della questione ecologica e dei movimenti per il restyling igienico delle città, ha investito prima le aree industriali centrali delle città, in genere occupate dagli insediamenti industriali più antichi ed obsoleti (manifatture tessili o metalmeccaniche ottocentesche, ma spesso anche ferriere, mulini, cartiere, gualchiere, pastifici, ecc.), insediati in edifici fuori scala con la città circostante, antigienici, inadeguati, mal conservati, ma invece spesso dotati di pregi architettonici che non hanno tardato ad essere valorizzati dalla critica e dall'opinione pubblica, spesso al termine di aspri dibattiti e di lunghe campagne di stampa. Mentre salivano gli appetiti pubblici e privati sugli alti valori fondiari delle aree, in genere di alto valore strategico, che si andavano dismettendo, cresceva anche l'attenzione verso la memoria storica dell'industria ed il patrimonio architettonico, ma anche verso gli archivi cartacei, da sottrarre alla quotidiana fatica distruttiva delle aziende, verso i documenti fotografici, le macchine, le testimonianze orali degli operai, dei tecnici e le storie degli imprenditori e dei capitani d'industria.

Questi due temi, spesso in conflitto tra loro (le aree da liberare *versus* gli edifici ed i reperti da proteggere) hanno seminato una lunga teoria di vertenze, di vittorie o sconfitte da ambedue le parti.

Le velleità di innovazione, le battaglie in nome della modernizzazione della città hanno costituito un tema su cui si è dibattuto a lungo, fin dagli anni



'70. A Parigi la demolizione delle Halles Générales, i pittoreschi edifici dei mercati generali centrali con le belle architetture di ferro di Baltard, seguita a furibondi dibattiti, lasciò una delle prime, dolorose ferite sia nel tessuto urbano (non si è ancora sopita la forte critica al pessimo uso che si è fatto dell'area di risulta, occupata oggi confusamente da pessime architetture prive di organicità, che prospettano su una grande cavità (il cosiddetto *Trou des Halles*), sia nella coscienza degli intellettuali e poi dell'opinione pubblica. Nel caso successivo della Villette, il grande parco urbano nella periferia nord-est della città, si è trovato poi il compromesso della conservazione, nel vasto vuoto che è derivato da estese demolizioni di capannoni industriali vuoti, del bell'episodio degli *Abattoirs* e del tracciato del Canale dell'Ourq, che suggeriscono ancora suggestioni e brani significativi del paesaggio industriale storico parigino.

In Inghilterra, intere aree centrali, già in decadenza nel secondo dopoguerra, si sono successivamente svuotate, provocando profonde lacerazioni in tessuti profondamente diversi da quelli propri alla tradizione latina, che cioè avevano incardinato le manifatture e le infrastrutture industriali (ferrovie e canali) fin nel centro delle città: è il caso di Manchester, con l'area ex tessile di Castlefield totalmente recuperata e riconvertita in studios televisivi e dedicata al tempo libero; di Liverpool, con i suoi chilometri di docks, privati dal dopoguerra degli attracchi marittimi d'oltreoceano; di Glasgow, con i suoi sterminati cantieri navali ed i suoi neri, allucinanti quartieri operai; di Newcastle, di Cardiff, di Bristol, di Birmingham. Per tutti questi casi, si è trattato di vaste, ma selettive demolizioni e di innovativi programmi urbani, pubblici e privati, di redenzione e recupero.

Se nelle grandi metropoli americane e del centro-nord europeo, dotate di centri decisionali adusi ad energiche e rapide iniziative di rinnovamento urbano, si è potuto discernere tra conservazione e svuotamento, ciò lo si deve ad un sostanziale equilibrio tra matrice innovativa e consapevolezza critica sul valore degli elementi tradizionali, in una società in cui la lunga consuetudine con la cultura industriale ha consentito di formare basi solide ad entrambe le posizioni. Per cui, accanto ad insediamenti direzionali ed a nuove realtà produttive a basso impatto realizzate nel cuore delle città, si possono osservare straordinarie operazioni di recupero di edifici industriali, anche a costi edilizi spesso rilevanti. E' il caso della nuova sede della Tate Gallery (la Tate Modern) a South Bank in pieno centro di Londra, insediata, con un singolare e coinvolgente intervento di recupero, in

una grande centrale termoelettrica costruita appena nel dopoguerra e dismessa dopo poco per la sua incompatibilità ambientale con il centro abitato. Mentre la questione dell'immensa area dei Docks londinesi, i più importanti, vasti ed attrezzati bacini d'Europa, sorta nel pieno degli anni ottanta e dell'era tatcheriana, costituisce una vastissima operazione fondiaria estesa su centinaia di ettari, che però ha cancellato dalla memoria della città quasi tutte le tracce del passato.

La dialettica tra conservatori e demolitori ha segnato più recentemente un punto a vantaggio dei primi con la nascita di alcuni organismi nazionali; in Italia la SIAI, Società Italiana per l'Archeologia Industriale era stata fondata nel 1978 a Milano, seguita da quella napoletana l'anno successivo, entrambi sciolti ma sostituiti, alla fine dello scorso decennio, da due nuovi organismi, l'AI-PAI, Associazione Italiana per il Patrimonio Industriale, e l'AUDIS, Associazione per le Aree Urbane Dismesse. La presenza di un'ormai numerosissimo esercito di cultori delle varie discipline che si occupano della materia si è consolidata intorno ad alcuni grandi enti internazionali, tra cui il TIC-CIH (The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage), che recentemente ha sancito la sostituzione definitiva del termine "archeologia", di stampo prettamente anglosassone e pionieristico, con il più maturo "patrimonio" peraltro in linea con la generalizzata crescita di interesse per la cultura del passato. Nel recente congresso di Londra TICCIH 2000 dell'estate scorsa, l'organizzazione ha firmato un accordo con l'ICOMOS ed ha potuto quindi dare inizio ad una vasta campagna a scala planetaria, che eccede ormai di molto i confini del mondo industrializzato, per l'individuazione di siti industriali di particolare valore storico e documentario da inserire nella World Heritage List, che ormai annovera diversi beni culturali industriali, tra cui il villaggio operaio di Crespi d'Adda presso Bergamo; il capostipite nell'elenco è stato fin dal 1979 il museoparco industriale "open-air" di Ironbridge Gorge sul fiume Severn nel cuore dei Midlands inglesi, in cui sono stati esemplarmente conservati, restaurati ed offerti al numero pubblico che lo affolla durante tutto l'anno, gli edifici e le macchine testimoni delle più antiche tecniche di lavorazione industriale degli albori del macchinismo (la fusione del ferro, la filatura del cotone e della lana e la manifattura della porcellana della fine del secolo XVIII) ancora superstiti.

La versione italiana della vicenda è segnata da alcune peculiarità che la distinguono da altri paesi europei e che comportano inoltre alcune sostan-

ziali differenze tra il nord e il sud della penisola. La questione delle aree dismesse è partita infatti in ritardo in Italia rispetto ai paesi europei di più antica impronta storica (Gran Bretagna, Francia, Belgio, Germania) per ovvie ragioni, ma ha assunto ben presto non solo delle dimensioni ragguardevoli (da valutazioni recenti l'ammontare delle aree investite da processi di dismissione industriale ammonterebbe a ben 46.000 ettari sparsi da nord a sud nella penisola), ma soprattutto alcune connotazioni specifiche che ne fanno un caso a parte nella vicenda europea: si tratta infatti prevalentemente della maggiore quantità di vincoli gravanti sulle città, in cui spesso le aree industriali sono a stretto contatto con emergenze storiche o con interi brani urbani di rilevante interesse storico e ambientale. L'esempio più evidente è costituito da Venezia che, anche se con modalità poco note e nascoste ai suoi visitatori, fu trasformata in vera e propria città industriale tra la fine del secolo XIX ed i primi decenni del XX. Le aree del Tronchetto e della Giudecca, oggetto di estesi abbandoni negli ultimi anni, hanno segnato già dei risultati confortanti, con la riconversione già completata o in corso di magazzini, docks e manifatture: due esempi per tutti, il prezioso e monumentale Mulino Stucky e la riconversione ad usi universitari del Cotonificio Veneziano.

Nel suo complesso la "questione italiana" del patrimonio industriale è segnata dalla più lenta dinamica di trasformazione impressa dagli enti locali che ha rallentato sensibilmente la fase delle scelte urbanistiche, segnando in taluni casi fortemente il passo e contribuendo non poco alla paralisi ed alla mancanza di progettualità che affliggono le politiche urbane nel nostro Paese.

Alcuni fenomeni concomitanti, il declino dell'industria siderurgica, la chiusura della grande industria di Stato e la riconversione di gran parte dell'industria metalmeccanica privata hanno caratterizzato profondamente la vicenda italiana, investendo aree strategiche. Si può certamente affermare che la spinta di tali tre fattori è stato l'elemento determinante dei grandi sconvolgimenti che si sono verificati in alcune medie e grandi aree urbane italiane.

Il caso di Sesto S. Giovanni è esemplare: nato come un borgo agricolo, dai primi anni del Novecento, in appena due decenni si è trasformato in uno dei poli industriali più significativi d'Europa, tanto da essere definito la "Città delle fabbriche" e "piccola Manchester". Una realtà che ha qualificato con le sue grandi e medie industrie, appartenenti a tutte le tipologie produttive, l'intera area metropolitana milanese. A partire dal periodo del

suo massimo sviluppo negli anni del "boom economico", la città ha cambiato rapidamente al principio degli anni '80, divenendo uno degli scenari emblematici del complesso passaggio dal fordismo all'economia post-industriale; in questa ottica si prepara attualmente a divenire un grande museo all'aperto esteso per centinaia di ettari ed intersecato con le realtà ancora produttive, sulla base di un piano che coniuga i provvedimenti legislativi e finanziari per la bonifica dei siti industriali urbani più inquinati d'Italia (la recente legge per Bagnoli e Sesto) con l'azione del locale ed attivo Assessorato alla Cultura.

A Torino, la dismissione del grande stabilimento del Lingotto, sede storica della Fiat insistente su un'area complessiva pari a circa un quinto dell'intera area urbana, ha segnato una pietra miliare nelle politiche di recupero selettivo, costituendo forse il più vasto e noto esempio di recupero di un grandissimo complesso dismesso. Genova ha seguito vie analoghe, sebbene in un contesto totalmente differente, con il recupero delle strutture portuali per le Colombiadi del 1992 affidato allo stesso team di progettisti impegnato a Torino, quello di Renzo Piano.

Un altro caso emblematico è costituito da Napoli. La città, come è noto, è stretta dall'assedio di due grandi aree industriali costiere che le hanno consentito, con il loro potenziale produttivo, di occupare per lungo tempo il terzo posto tra le città industriali italiane, ma che ne hanno soffocato lo sviluppo e ne hanno condizionato le condizioni di abitabilità e di accessibilità. Ad est, un vastissimo comprensorio (oltre 700 ettari) disseminato di impianti industriali di ogni dimensione, dalla grande raffineria alla piccolissima bottega artigianale, comprende anche tutti gli altri servizi a scala urbana (il cimitero, il carcere, i mercati generali, i nodi ferroviari ed autostradali, l'aeroporto e gran parte del porto) e risale, nel suo impianto, ad epoche pionieristiche per l'industria in Italia (primi decenni del secolo XIX); ad ovest un primo nucleo ottocentesco di insediamenti produttivi costieri (chimici e vetrari) fu affiancato all'alba del XX secolo da uno dei più grandi complessi siderurgici italiani, l'Ilva, oltre che da altri impianti per la produzione del cemento e dei manufatti in cemento-amianto, su un'area complessiva di circa 220 ettari. Pur avendo tenacemente combattuto negli anni '70 e '80 i progetti di smantellamento dell'industria pesante (siderurgica, chimica e metalmeccanica) nonostante i drammatici segnali dei pericoli per l'ambiente e la salute di migliaia di cittadini, la comunità locale si è dovuta piegare al processo di dismissione, che si è consumato in



un arco fatale di tempo incredibilmente breve: tra la metà degli anni '80 e l'inizio degli anni '90 hanno smesso di funzionare l'Ilva, l'Eternit e la Montecatini ad ovest, mentre ad est alle falde del Vesuvio, vaste aree hanno aumentato il loro tumultuoso disordine ed il loro squallore di periferia per il repentino, incontrollato e selvaggio processo di abbandono di cui sono state oggetto.

Così l'intera conurbazione costiera napoletana è divenuta un enorme laboratorio per le iniziative di bonifica e recupero, che hanno avuto il loro coronamento politico e tecnico sulla base di una nuova attenzione ai luoghi ed alla loro storia, considerata la scelta principale per ridare identità al suo anonimo paesaggio e reintegrarla con la

città, le cui propaggini le sono strettamente integrate, riconsiderandone al tempo stesso le potenzialità di reinsediamento di nuovi servizi di cui la città necessita. Una complessa normativa per il recupero ad usi terziari e produttivi dei contenitori industriali, elaborata per l'area orientale, ha fatto da contrappunto all'individuazione di alcuni edifici-simbolo (l'altoforno, un pontile, la cokeria, l'acciaieria, l'officina meccanica e la centrale termica, oltre ad alcune ciminiere), per la grande area dell'Ilva, di cui è prossimo l'inizio della bonifica dei suoli, da preservare nel futuro parco urbano che riempirà di verde l'area svuotata, a diretto contatto con uno degli archi costieri più belli e preziosi del nostro paese.