

**PARTE IL VIAGGIO NELL'IMMAGINARIO INDUSTRIALE****La modernità  
della fabbrica  
che costruì  
il nostro Paese**

**P**arte oggi un viaggio in 11 settimane nei luoghi simbolici dell'Italia industriale. Un viaggio che passerà, per citare solo alcune località, da Settimo Torinese e Pozzuoli, Arese e Sesto San Giovanni. Luoghi che sono

stati protagonisti del grande sviluppo dell'Italia degli anni Cinquanta e Sessanta. Con un obiettivo: cercare cosa sia rimasto di un momento cardine della nostra storia.

**Giuseppe Lupo**

— a pagina 7

**PERCORSO IN DIECI TAPPE****Prologo**

Dall'acciaio all'autogrill, dall'arte di Eugenio Carmi per l'Italsider ai romanzi della letteratura industriale: lavoro, diritti, lotte che hanno forgiato gli italiani e il loro immaginario. Una riscoperta necessaria in tempi smemorati

**Così la modernità della fabbrica costruì l'Italia**di **Giuseppe Lupo**

**N**arrare un mondo non implica constatarne la dismissione o manifestarne il rimpianto, piuttosto obbedisce al progetto che fa della memoria la religione necessaria al nostro tempo. Il fatto stesso che ci troviamo a vivere in un presente apparentemente senza vie d'uscita, obbliga a ripensare alle esperienze che ci hanno preceduto, se non altro perché in esse continuiamo a fondare i caratteri della nostra identità e a sperare di trovare soluzioni ai problemi da cui stentiamo a uscire. Non sapremmo più riconoscerci, come nazione, come popolo, se dimenticassimo che appena cinquant'anni fa eravamo un Paese in grado di compiere quel miracolo che non fu soltanto economico, ma un salto storico, culturale, antropologico.

**Una storia collettiva**

Il punto non è solo verificare come e dove sia finita l'Italia degli anni 50/60, ma cercare le eventuali tracce rimaste, mettere insieme i frammenti di una modernità che ci ha accomunati tutti, senza distinzione di ceto o livello d'istruzione, e in cui probabilmente, magari anche senza saperlo, ci siamo ritrovati uniti nel percorrere l'avventura del progresso, nel guardare ciascuno dalla stessa parte e con i medesimi obiettivi, come mai era capitato dai tempi che precedettero e seguirono il 1861. Chiamiamo in tanti modi il pe-

riodo del boom - esplosione tecnologica, società di massa, miracolo economico - ma non ci sono dubbi sugli effetti unificanti che ha provocato non solo nei caratteri e nei comportamenti, ma nella formazione di una lingua nazionale. Tullio De Mauro riteneva che la pubblicità avesse contribuito a unificare il Paese e lo affermava in un convegno organizzato a Milano dalla Olivetti, nel 1968. Domandarsi se il passaggio alla civiltà industriale sia stato il vero collante di un'Italia che invece per tradizione era abituata a mantenere viva la logica del separatismo e delle particolarità è un esercizio privo di senso. Sarebbe come cadere nella trappola in cui finirono molti intellettuali che dissentirono nei confronti dei fenomeni di massa e si ritrovarono in un'anomala posizione di antimodernità.

Assai più necessario invece è compiere un viaggio nell'immaginario di quell'Italia industriale muovendo da un bisogno non secondario: cercare cosa sia rimasto di quell'epoca che non fu soltanto fortunata e felice, ma un momento cardine della nostra Storia, una stagione in cui la fabbrica, con le sue liturgie e la sua sacralità, nutriva le speranze di un popolo destinato a subire, l'*humilemque Italiam* che solo in quel periodo è stata capace di accantonare per sempre l'abito contadino e vestire la tuta da operaio.

**Il senso di un viaggio**

È scontato affermare che alcune realtà imprenditoriali si sono radical-

mente modificate negli ultimi decenni o sono state cancellate dalle conseguenze della globalizzazione o dalla scelta di delocalizzare. Altre invece hanno saputo affrontare i cambiamenti e beneficiano ancora adesso di una lungimirante capacità produttiva. Ciò spiega perché nel reticolato geografico di questo viaggio è opportuno operare scelte. Mancano per esempio i luoghi talmente acclarati da diventare oggetto di ripetute narrazioni: penso agli stabilimenti Olivetti di Ivrea, città industriale dichiarata Patrimonio dell'Unesco, o agli stabilimenti Fiat di Torino Mirafiori, che rimandano alla fase storica delle lotte sindacali. Al contrario, non possono essere trascurati nomi ampiamente noti del capitalismo italiano, ma osservati da prospettive collaterali: la Pirelli di Settimo Torinese, dalla quale partirà il nostro viaggio, per esempio, il cui edificio porta la firma di Renzo Piano ed è espressione di una strategia aziendale, o l'industria tessile Bassetti, nella zona nord-ovest di Milano, che ha rappresentato un modello di organizzazione studiata da sociologi nei primi anni Sessanta.



Da tale orizzonte non possono restare esclusi Pozzuoli con la Olivetti disegnata da Luigi Cosenza (che è stato uno degli esempi più all'avanguardia nel sogno di industrializzazione meridionale), Arese che oggi si divide tra la tramontata vocazione meccanica dell'Alfa Romeo e un presente consumato intorno al più grande centro commerciale d'Europa, Bagnoli dov'era l'Ilva che ha segnato l'inizio e la fine della cosiddetta letteratura industriale, Cornigliano con l'Italsider contrassegnata dalla pittura di Eugenio Carmi che fu il responsabile della comunicazione e poi Sesto San Giovanni con i suoi altiforni e i suoi villaggi operai. Il miracolo economico non ha riguardato soltanto la produzione di oggetti e la loro immissione sui mercati.

### Una dimensione morale

È stato un rito di iniziazione al moderno che non erano le lavatrici, i frigoriferi, le Vespe o le Cinquecento, ma che in quegli oggetti trovava l'occasione per manifestarsi a tutti. Ripensarne gli esiti anche nei suoi aspetti eterodossi, significa guardare a questo fenomeno da posizioni periferiche, per esempio da una zona del Materano, in Lucania, dove l'Eni al tempo di Mattei cominciò la produzione di sostanze chimiche e

costruì una pista d'atterraggio. Significa comprendere come perfino un settore apparentemente lontano quale il mercato editoriale, di cui il Palazzo Mondadori a Segrate costituisce forse l'emblema, abbia modificato le sue rotte e le sue strategie.

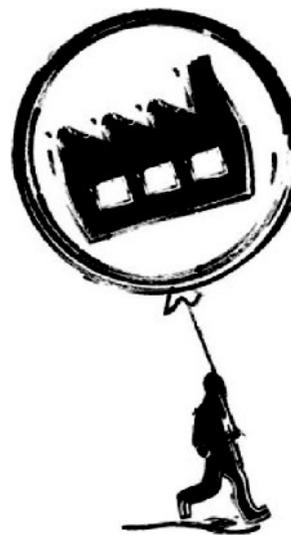
Gli italiani scoprirono improvvisamente che anche il paesaggio subiva trasformazioni, che i condomini avrebbero divorato l'erba, come cantava Adriano Celentano nel «Ragazzo della via Gluck» (di Milano), e che sui nastri d'asfalto delle nuove strade si stavano affacciando le insegne delle pompe di benzina e le luci degli autogrill.

Tutti questi luoghi non soltanto hanno assunto un valore simbolico, ma acquisito una dimensione morale, perciò sono da considerarsi patrimonio condiviso di una nazione per quelle stesse ragioni che Marc Augé puntualizzava in un saggio di una ventina di anni fa: «Il luogo antropologico è simultaneamente principio di senso per coloro che l'abitano e principio di intelligibilità per colui che l'osserva». La citazione è tratta da «Non luoghi. Introduzione a una antropologia della submodernità» (1999) ed è la chiave di accesso per ripensare ai caratteri che hanno determinato l'identità del nostro Paese, fornendo quella profondità nello sguardo, quell'ac-

celerazione nel tempo che invece mancavano nella immutabile ripetitività della civiltà legata alla terra.

Senso e intelligibilità esprimono esattamente il paradigma dei luoghi sperimentati cinquant'anni fa e ora analizzati a posteriori, quasi fosse necessario l'occhio della distanza per capire meglio la stagione del miracolo economico. Diventando patrimonio condiviso di una nazione, è facile che arrivino alle nuove generazioni, spesso ignare di quel Novecento che appartiene ai loro genitori e di cui essi sono inevitabilmente figli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



politecnico (Franco Angeli 2011), *La letteratura al tempo di Adriano Olivetti* (Edizioni di Comunità 2016), le antologie *I secoli dei manifesti* (Aragno 2006), *L'anima meccanica. Le 'visite in fabbrica' in "Civiltà delle Macchine" (1953-1957)* (Avagliano 2008) e *Fabbrica di carta. I libri che raccontano l'Italia industriale* (con G. Bigatti, Laterza 2013).

#### L'autore

Giuseppe Lupo, scrittore e docente di Letteratura italiana alla Cattolica, è tra i massimi studiosi della Letteratura Industriale. Tra i suoi libri sull'argomento: il romanzo *Gli anni del nostro incanto* (Marsilio, 2017 - Premio Viareggio Repaci), i saggi *Vittorini*

### LE TAPPE

- 1** **Pirelli, Settimo Torinese**  
Dove la vecchia fabbrica è stata sostituita dal nuovo corpo, progettato da Renzo Piano, chiamato la "fabbrica dei ciliegi"
- 2** **Autogrill Villoresi Ovest**  
Progettato dall'architetto Angelo Bianchetti e inaugurato nel 1958, secondo le forme di un immaginario lunare
- 3** **Bassetti di Rescaldina**  
La fabbrica tessile che negli anni Sessanta sperimentò un tipo di organizzazione diventata oggetto di studio da parte di alcuni sociologi

- 4** **Anic di Pisticcio (Mt)**  
Dove sorsero gli insediamenti chimici ed Enrico Mattei fece costruire una pista per aerei
- 5** **Stabilimento Cornigliano**  
Sede dell'acciaieria Italsider la cui comunicazione fu affidata all'artista Eugenio Carmi, che dirigeva l'omonimo periodico aziendale

6

**Olivetti Pozzuoli**

Una delle fabbriche di maggiore armonia tra architettura e paesaggio, progettata dall'architetto Luigi Cosenza ed entrata in funzione nel 1955

9

**Sesto San Giovanni**

La città definita "la Stalingrado d'Italia" osservata attraverso alcuni suoi simboli, come il Villaggio Falck e il carroponte Breda

7

**Mondadori Segrate**

Il palazzo sede del più importante gruppo editoriale italiano, realizzata dall'architetto Oscar Niemeyer, come simbolo dell'industria editoriale

10

**Alfa Romeo Arese**

Il luogo dove aveva sede una delle più importanti aziende automobilistiche italiane e dove oggi c'è uno dei più grandi centri commerciali d'Europa

8

**Stabilimento Ilva Bagnoli**

L'area in cui aveva sede l'azienda siderurgica in cui comincia e finisce la letteratura industriale



**I molti volti dell'industria**

Sopra, un'immagine del parcheggio Pirelli alla Fiera del Levante del 1955 (il pneumatico gigante è un Tractor Agricolo); a sinistra segnaletica

visuale realizzata dall'artista Eugenio Carmi per l'Italisider di Cornigliano; sotto una veduta del Palazzo Mondadori di Segrate disegnato da Oscar Niemeyer