

Giuseppe Lupo
Le fabbriche che costruirono l'Italia
Il Sole 24 Ore, Milano, 2020

recensione a cura di Luisa Piccinno*

“Le fabbriche che costruirono l'Italia” è un libro che trae origine da una serie di articoli pubblicati nell'estate del 2019 nell'edizione domenicale dei Commenti del “Sole 24 Ore” aventi ad oggetto un viaggio attraverso l'Italia industriale e ciò che ne resta oggi. L'autore è Giuseppe Lupo, docente di letteratura italiana all'Università Cattolica di Milano e uno dei massimi esponenti della cosiddetta Letteratura Industriale. È lui stesso il protagonista di questo viaggio ed è attraverso i suoi occhi e le sue parole che il lettore è in grado di rivivere la sua esperienza e di percepirne le sensazioni più profonde. Il linguaggio usato è a tratti crudo, disincantato ma ricco di descrizioni colorite e di riferimenti al mondo dell'arte che rendono la lettura piacevole. Il volume è ricco di spunti e, sebbene nato come una sorta di collage di singoli resoconti di viaggio, ciascuno condotto in una realtà industriale con tradizioni e caratteristiche differenti, è chiaramente identificabile il filo rosso che ha guidato l'autore nello scrivere ciascun articolo e nell'assemblarli successivamente al fine di trasformarli in una sorta di racconto.

“Narrare 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” (p.1). Con queste parole Lupo esordisce esplicitando al lettore il suo obiettivo: analizzare cosa resta oggi del patrimonio industriale italiano. non con nostalgia ma con occhi disincantati e con lo sguardo proiettato al futuro. Sotto il profilo cronologico, il suo racconto ha per oggetto fabbriche e distretti industriali nati o affermatasi negli anni Cinquanta e Sessanta, ovvero in un'epoca nella quale il nostro Paese fu protagonista di un boom economico senza precedenti e di mutamenti sotto il profilo sia sociale che culturale meritevoli di essere indagati. L'analisi storica si unisce così a quella più prettamente sociologica, al fine di comprendere quali furono le dinamiche che caratterizzarono un periodo cruciale, nel quale si registrò il definitivo passaggio da un'economia contadina ad un'economia con al centro il sistema di fabbrica.

Il viaggio, che tocca complessivamente una ventina di tappe, inizia nel torinese, ovvero all'interno di quello che era conosciuto come il Triangolo Industriale italiano, l'unica regione che all'inizio del Novecento aveva già registrato l'avvio di un significativo processo di industrializzazione. Prosegue poi scendendo verso il centro e il sud della penisola in regioni caratterizzate invece da un'industrializzazione

* **Luisa Piccinno**, professore associato di Storia economica, Dipartimento di Economia, Università degli Studi di Genova; e-mail: piccinno@economia.unige.it

tardiva, per poi risalire verso nord e concludersi a Milano, città simbolo di un'Italia che negli anni Cinquanta – Sessanta era ormai entrata a pieno titolo nel novero dei paesi più industrializzati al mondo.

Al fine descrivere al meglio le peculiarità di questo volume, cercando, da un lato, di rispettare lo spirito che ha guidato l'autore e, dall'altro, di trasmettere le sensazioni personali percepite dalla lettura dello stesso, si è optato per selezionare alcune delle tappe ritenute maggiormente significative di questo viaggio lungo e pittoresco.

Giuseppe Lupo inizia il suo percorso dagli stabilimenti Pirelli di Settimo Torinese, e in particolare da un edificio chiamato "spina", progettato da Renzo Piano all'inizio del nuovo millennio. Effettua la visita in primavera, quando gli oltre 400 alberi piantati ai suoi lati sono in fiore, quando il contrasto fra la bellezza della natura, la modernità del palazzo e gli stabilimenti produttivi che lo circondano, dove pulsa il cuore della ricerca dell'azienda, è più evidente.

Il viaggio prosegue poi verso la Genova degli anni Trenta e le acciaierie Italsider di Cornigliano, di cui oggi troviamo tracce importanti nella Villa Durazzo Bombrini e in un albergo di lusso del centro cittadino (l'attuale Hotel Mélia), un tempo prestigiose sedi di rappresentanza dell'azienda. Queste due costruzioni ancora oggi conservano al loro interno molti simboli utili a conservare la memoria storica di quella che Umberto Eco nel 1973 aveva definito "utopia siderurgica". È la villa settecentesca che in questo caso attira maggiormente l'attenzione dell'autore, in quanto si discosta totalmente dalla realtà del quartiere di Cornigliano ove è situata. Non ha infatti nulla in comune con gli edifici che la circondano e nulla che rimanda in maniera diretta al mondo siderurgico al quale apparteneva. A pochi metri dall'ingresso, però, è collocata una statua dedicata alla memoria di Guido Rossa, delegato sindacale ucciso dalle Brigate Rosse nel 1973, che lavorava proprio in una delle officine Italsider. Rappresentato seduto su una roccia e con uno zaino in spalla, rappresenta secondo l'autore la possibilità, o forse l'opportunità, anche per gli operai di godere della bellezza della natura.

Un'altra tappa ricca di significati è rappresentata da quelli che erano gli stabilimenti Alfa Romeo di Arese, oggi trasformati in un moderno centro commerciale. La memoria storica di un passato importante per il sistema industriale italiano sopravvive in questo caso grazie alla presenza di un museo, nato quando l'azienda era ancora in piena attività per volontà del suo presidente più rappresentativo, Giuseppe Luraghi, che la guidò tra il 1960 e il 1974. L'edificio che lo ospita ha una struttura che ricorda un'auto da corsa, con linee aerodinamiche, deflettori e specchietti retrovisori e i visitatori sono guidati all'interno di un percorso dove sono esposti prototipi, modelli di automobili che hanno segnato le varie epoche, fino ad arrivare, appunto alle vetture da corsa. Al fine di fare percepire al lettore l'atmosfera del mondo Alfa Romeo e lo *status symbol* che rappresentò il suo marchio, sia in Italia che all'estero, Giuseppe Lupo ricorda come alcune auto prodotte dall'azienda fossero state utilizzate da prestigiosi registi all'interno dei loro film. Cita perciò Federico Fellini, che nella *Dolce Vita* per rappresentare un'Italia spensierata e benestante utilizzò una Gulietta Spider del 1955, seguito da Mike Nichols nel 1968 con *Il Laureato* ed un giovane Dustin Hoffman che guida una Giulia 1600 Spider,

meglio conosciuta come Duetto. Si trattava di auto che sembravano disegnate dal vento ed erano i simboli della gioventù dell'epoca.

L'autore si allontana poi dal triangolo industriale per descrivere alcune realtà territoriali nelle quali il processo di industrializzazione ha convissuto per lungo tempo con l'economia contadina. Tra queste figura Rescaldina, località nella pianura a nord di Milano ai piedi delle Alpi, sede della nota azienda tessile Bassetti. Questa azienda vanta una storia molto lunga in quanto è nata alla fine dell'Ottocento, in un territorio dove industria e mondo contadino hanno convissuto pacificamente per molto tempo. Ancora nel secondo dopoguerra, infatti, metà della popolazione viveva di agricoltura: "i segni del moderno – officine, fonderie, telerie – confinavano con boschi di acacie, campi di grano e granturco, fienili e canali" (p. 28). Una presenza sul territorio così radicata ed il forte legame tra direzione aziendale, amministrazione e popolazione locale hanno infatti scongiurato conflitti e tensione sociale.

Sotto questa aspetto, è possibile riscontrare molte analogie con il caso Olivetti ed il legame stretto dall'azienda, anch'essa non a caso con una storia secolare, e il territorio di Ivrea nel Canavese. Fu la lungimiranza di Adriano Olivetti a creare negli anni Trenta una fabbrica a misura d'uomo, la "fabbrica di vetro", dove ciò che accadeva fuori poteva essere visto all'interno e viceversa. Questa nuova concezione del sistema di fabbrica rappresentava, come afferma Lupo, una vera e propria sfida al capitalismo tradizionale, una terza via tra il libero mercato e la pianificazione marxista, e aveva l'obiettivo di integrare la produzione in un più ampio progetto di comunità. Con il medesimo obiettivo la fabbrica venne circondata di quartieri residenziali, spazi verdi, aree comuni e per il tempo libero ed oggi, grazie all'impegno della Fondazione Olivetti, è diventata patrimonio dell'Unesco. Sebbene geograficamente distante, l'idea della "fabbrica a misura d'uomo" la si ritrova anche a Pozzuoli, nel napoletano, ad opera sempre di Adriano Olivetti, il quale negli anni Cinquanta decise di investire nel Mezzogiorno, in controtendenza quindi rispetto ai flussi migratori diretti verso il nord della penisola.

Una sorte ben diversa riguardò invece altre realtà per le quali il passaggio verso l'industrializzazione fu più traumatico e non privo di conseguenze. "Nella pianura infiammata abitata dai draghi" (p. 102): così l'Autore intitola il capitolo dedicato al suo viaggio a Cortemaggiore, nel Piacentino, per raccontare cosa accadde quando nel 1948 l'Eni iniziò ad estrarre il petrolio. Fu così che un piccolo borgo agricolo nel giro di poco tempo venne trasformato nella terra del cane a sei zampe, in un'epoca nella quale non esisteva ancora una coscienza ecologica. Altrettanto rapidamente, però, i pozzi si ridussero drasticamente e poi si esaurirono: "i tralicci furono smontati. In piedi rimasero solo i campanili", il paesaggio era ormai devastato (p. 106). Una vicenda analoga è quella di Ottana, nell'interno della Sardegna, una terra di pastori trasformata in polo industriale alla fine degli anni Sessanta a seguito dell'installazione di un colosso petrolchimico da parte dell'Eni rimasto attivo fino al 2014. Come afferma l'Autore, con una certa amarezza, "quando l'Eni ha deciso di chiudere gli impianti, è come se improvvisamente qualcuno avesse reciso i fili dell'elettricità che alimentava la favola di un paese a proprio agio nella fenomenologia del moderno ..." (p. 76). Oggi, però, è ormai tardi per recuperare le tradizioni: il popolo ha dimenticato di essere stato pastore e l'unica via possibile è l'emigrazione verso altre regioni.

Il viaggio di Lupo attraverso l'Italia industriale, dopo molte tappe utili al lettore per cogliere l'essenza del suo lavoro, si conclude a Milano, in quella che diventerà poi la cosiddetta Milano da bere. Il capitolo finale non a caso è dedicato al famoso spot pubblicitario della Cynar, che l'autore utilizza per effettuare alcune considerazioni e per tirare le fila della sua narrazione. La nota *réclame*, trasmessa in televisione a partire dal 1966, quindi nel pieno del boom economico, raccomandava il consumo dell'aperitivo a base di carciofo "contro il logorio della vita moderna": sembrava infatti precorrere i tempi, diventando, secondo Lupo, il manifesto di una nazione che forse faticava a digerire le grandi trasformazioni avvenute in quegli anni.

In conclusione, la lettura del libro può risultare a tratti poco scorrevole per la sua forse eccessiva frammentarietà ma è sicuramente suggerita. L'approccio dell'autore, grazie ad una combinazione dell'indagine storica con citazioni che si rifanno alla letteratura, all'arte, al cinema, risulta originale e stimolante, suscitando nel lettore la curiosità di visitare i luoghi citati e di approfondire la storia dello sviluppo industriale del nostro Paese.