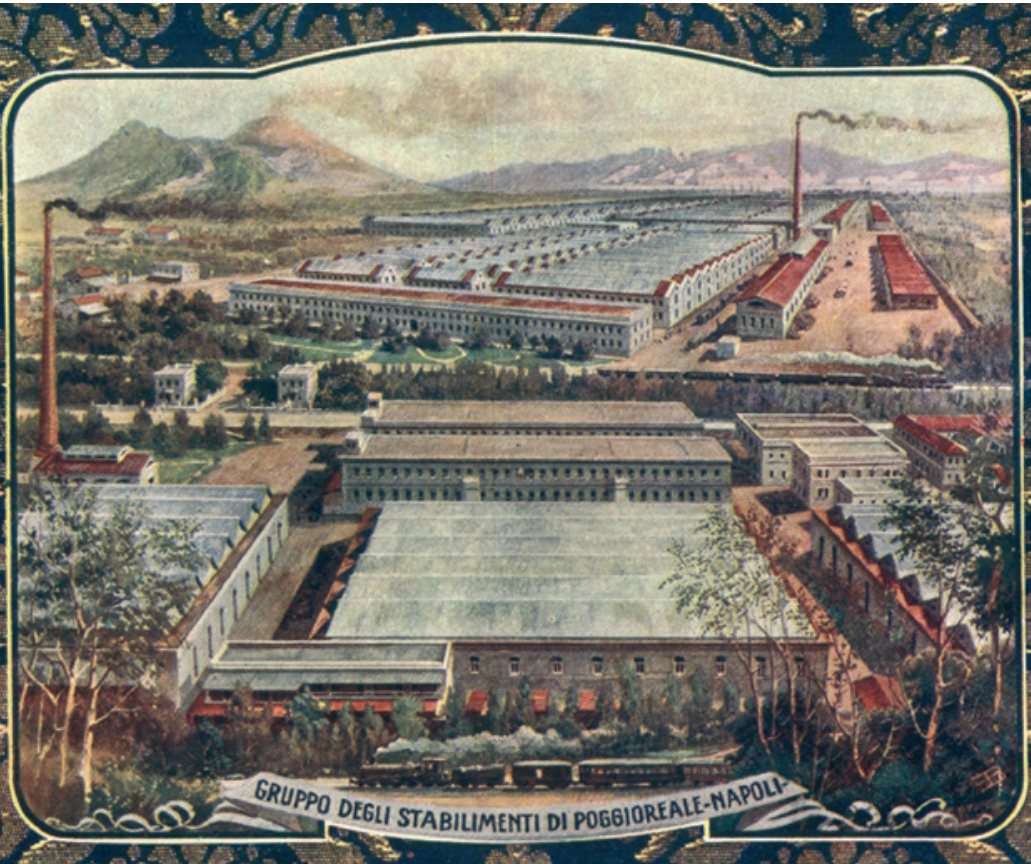


Stefania Palmentieri

Dinamiche industriali e nuovi assetti territoriali

Le periferie di Napoli tra vuoti urbani
e prospettive di valorizzazione



Geografia, Paesaggio
e Pianificazione territoriale -2



STEFANIA PALMENTIERI

**DINAMICHE INDUSTRIALI
E NUOVI ASSETTI TERRITORIALI**

**Le periferie di Napoli tra vuoti urbani
e prospettive di valorizzazione**

“Geografia, Paesaggio e Pianificazione territoriale”

– 2 –



UNIVERSITAS
STUDIORUM

Publicazione scientifica realizzata grazie al contributo del
Dipartimento di Studi Umanistici
Università degli Studi di Napoli “Federico II”

© 2018, Universitas Studiorum S.r.l. - Casa Editrice
via Sottoriva, 9 - 46100 Mantova (MN)
P. IVA 02346110204
www.universitas-studiorum.it

Grafica e copertina
Ilari Anderlini, Art director

Redazione e impaginazione
Luigi Diego Di Donna

Prima edizione nella Collana “Geografia, Paesaggio e Pianificazione territoriale”, dicembre 2018
I volumi della Collana sono sottoposti a processo di *peer review*

Finito di stampare nel dicembre 2018

ISBN 978-88-3369-042-1

Indice

<i>Prefazione</i>	5
<i>Introduzione</i>	7
CAPITOLO 1. L'INDUSTRIA. UN APPROCCIO GEOGRAFICO	
1. Il patrimonio industriale: <i>milieu</i> e riuso	11
2. I fattori di localizzazione	17
3. Alcuni modelli di localizzazione e di gestione	24
CAPITOLO 2. LA GEOGRAFIA DEL TERRITORIO E LA DINAMICA INDUSTRIALE NELLA PERIFERIA EST DI NAPOLI	
1. Il contesto territoriale della Piana Orientale	29
2. L'industria nel Napoletano dall' Età Borbonica all'Unità d'Italia	34
3. Le prime fasi dello sviluppo industriale nell'area orientale di Napoli	46
4. Territorio e industria a Napoli Est nel XIX e XX secolo	50
CAPITOLO 3. DALL'ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE AI PROGETTI DI RECUPERO E VALORIZZAZIONE NELL'AREA EST	
1. Riempire i vuoti	67
2. Pensare al riuso: la Manifattura Tabacchi, la Cirio e la Corradini	70
3. Ecomusei e archeologia industriale. Il caso di Pietrarsa	74
4. Il Piano per l'area industriale orientale	83
CAPITOLO 4. LA GEOGRAFIA DEL TERRITORIO E LA DINAMICA INDUSTRIALE NELLA PERIFERIA OVEST DI NAPOLI	
1. Geografia dell'Area Flegrea	87
2. Un contesto "a rischio"	89
3. Proto-industria e industria nella periferia occidentale	101
CAPITOLO 5. DALL'ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE AI PROGETTI DI RECUPERO E VALORIZZAZIONE NELL'AREA OVEST	
1. Dismissione e riuso. Il caso dell'Olivetti	109
2. L'area dell'Italsider di Bagnoli: le dinamiche storiche e le trasformazioni territoriali	116
3. Il Piano per Bagnoli	120
4. Il "vuoto permanente" dell'ex Preventorio di Pozzuoli	126
5. Considerazioni conclusive	132
<i>Bibliografia</i>	137
<i>Appendice</i>	143

Prefazione

A partire dagli anni Settanta, il cambiamento delle logiche e delle dinamiche localizzative intervenuto nei Paesi avanzati, ha inaugurato la stagione della dismissione e, conseguentemente, quella della formazione dei cosiddetti “vuoti urbani”. Il ridimensionamento delle attività produttive e le politiche di delocalizzazione e decentramento, hanno, infatti, stravolto gli assetti territoriali, per l’abbandono di molte aree ed edifici un tempo demandati alla funzione produttiva che, in molti casi, sono rimasti inutilizzati.

Questo processo non ha, tuttavia interessato solo le strutture industriali, ma anche numerosi complessi del terziario che hanno visto perdere progressivamente la propria funzionalità per la redistribuzione spaziale di molte attività.

Al fenomeno della dismissione, che ha interessato l’intero Paese, non potevano sfuggire la Campania e l’area metropolitana di Napoli, dove l’abbandono delle attività produttive e la conseguente formazione dei vuoti urbani, hanno portato al soffocamento del tessuto produttivo, nel quadro di un’economia già di per sé debole e non autonoma. In particolare, ad essere interessate da questi fenomeni, sono state soprattutto la periferia orientale ed occidentale di Napoli le quali, sin dall’età borbonica, per le favorevoli condizioni territoriali -morfologiche e di accessibilità- hanno rappresentato le aree preferenziali per la localizzazione di industrie -per lo più manifatturiere e belliche- che, nei decenni successivi, sono state affiancate da molte altri stabilimenti di diversi comparti.

Queste considerazioni hanno rappresentato un’occasione di riflessione per l’autrice che riporta in questo lavoro i risultati di una propria analisi sul fenomeno della dismissione e della conseguente formazione dei vuoti urbani nella periferia napoletana.

L’obiettivo del lavoro è quello di analizzare lo stato dei vuoti ed i piani di riuso eventualmente messi in atto, per dimostrare che, anche nell’area metropolitana di Napoli, i vuoti, in quanto occasioni di riprogettazione e di ridisegno dello spazio urbano in chiave innovativa e sostenibile, possono rappresentare delle reali occasioni di valorizzazione e sviluppo locale.

Per meglio comprendere le possibili prospettive di sviluppo, l'autrice ha ritenuto opportuno partire da un approccio geografico al tema dell'industrializzazione, sottolineando, in prima battuta, il valore patrimoniale degli insediamenti produttivi: sia dal punto di vista culturale, per cui essi possono essere visti come parte integrante di quel *milieu* che rappresenta l'insieme delle internalità che concorrono alla formazione di una identità da tutelare, sia dal punto di vista economico, che vede gli insediamenti e gli spazi industriali dismessi come occasioni per il rilancio di attività alternative all'industria, con cui perseguire l'obiettivo dello sviluppo locale.

Dopo una successiva trattazione generale dei fattori di localizzazione industriale e di alcuni modelli, il lavoro passa all'analisi dei contesti territoriali specifici e, di ciascuno di questi, vengono considerati i fattori che hanno determinato, nel corso della storia, il loro utilizzo a fini industriali e le dinamiche territoriali che, a partire da quel momento, hanno prodotto le profonde trasformazioni dell'assetto socio-economico ed ambientale, ancora oggi così evidenti.

Gli strumenti messi in atto per condurre l'analisi sono alcuni tra quelli tradizionali della disciplina geografica. In particolare, il confronto di rappresentazioni cartografiche e fotografiche di epoche diverse mette in evidenza i segni del cambiamento e l'eventuale riuso o dismissione degli spazi e degli edifici.

Il lavoro si conclude con l'analisi dei piani di riuso previsti per l'area in esame, per valutarne lo stato dell'opera e l'efficacia.

L'ottica è quella di considerare "vuoti" non solo come spazi ben definiti e riconoscibili, ma anche come *luoghi* che hanno perso la loro valenza di *spazio vissuto*, riconoscibile, riconosciuto e condiviso dalla comunità.

I casi analizzati sono, per lo più, rappresentati da edifici o spazi la cui dismissione ha generato degrado ambientale, inquinamento e, dunque, anche rischio per la salute stessa della popolazione. Eppure, come viene sottolineato, le operazioni di recupero messe in atto per le aree dismesse trovano ancora diversi ostacoli, per la mancanza di una progettualità costante, per gli alti costi delle opere di bonifica, per le infiltrazioni della malavita.

Vittorio Amato

Introduzione

La ricerca sui temi della dismissione industriale e del riuso in chiave sostenibile dei “vuoti” che, in molti casi, a quel processo si accompagnano, ha suscitato il mio interesse, soprattutto quando ho condotto delle analisi sulla periferia orientale e su quella occidentale di Napoli, ove i processi di deindustrializzazione hanno portato alla formazione di vaste aree dismesse che includono molti ex stabilimenti, ormai privati della loro originaria funzione. In assenza di una pianificazione illuminata e innovativa, queste aree hanno finito col trasformarsi in spazi degradati, avulsi dai loro contesti territoriali, abbandonati e, per questo, motivo di rischio per l'uomo e per l'ambiente.

La progressiva terziarizzazione dell'economia che, tra il 1970 e il 2000, ha interessato i paesi industrializzati, è stata accompagnata da un progressivo ridimensionamento dell'industria manifatturiera locale, dal parallelo sviluppo del settore dei servizi e da una redistribuzione delle infrastrutture. La dismissione di numerosi edifici, un tempo destinati all'attività industriale -ma anche di molti altri legati al loro indotto, aree portuali e discariche- è un fenomeno legato alle strategie localizzative di molte industrie che, sfruttando l'economicità, velocità ed affidabilità della moderna catena logistica, hanno preferito chiudere i propri vecchi impianti, trasferendo la produzione in paesi che offrivano condizioni più favorevoli per i minori costi di manodopera, per una più contenuta pressione fiscale e per una normativa più elastica o semplicemente meno attenta per gli aspetti di salvaguardia ambientale.

Un ruolo fondamentale nella dismissione è stato inoltre giocato dall'innovazione tecnologica che, con la realizzazione di macchinari ed impianti industriali di dimensioni sempre minori, ha reso non più necessaria l'occupazione di grandi aree. Questa tendenza è stata incoraggiata dai processi di neocentralismo che hanno portato a crescenti esigenze residenziali nelle aree urbane prossime a quelle industriali con conseguente innalzamento del valore dei terreni. Ciò ha spinto molte aziende proprietarie a fittare o vendere i propri fondi (Berry, Concking, 1976).

La dismissione, tuttavia, ha interessato, come si è detto, anche molte strutture non direttamente connesse alla produzione industriale -come dimostreranno i casi presi in esame in questo lavoro- ma al loro indotto o al terziario, che hanno perduto progressivamente la propria funzionalità a causa della redistribuzione territoriale di alcuni servizi. L'innovazione tecnologica ha generato, infatti, nelle economie industrializzate, profonde modificazioni nell'organizzazione e nei metodi produttivi di molte attività. Numerosi servizi, ad esempio quelli finanziari, che fino a qualche decennio fa erano legati a modelli distributivi territorialmente localizzati e che oggi, invece, vengono offerti sul web (Amato, 2004), non obbedendo più a quei modelli, hanno verosimilmente contribuito, anche se in misura minore rispetto alle attività produttive, alla formazione di spazi "vuoti" nei contesti urbani.

I vuoti possono, dunque, essere definiti come il risultato di questi processi di dismissione o della perdita di funzionalità di uno spazio o di una struttura. In molti casi, essi ospitano edifici pressoché privi di qualità estetica o impianti in disuso nei quali persistono inquinanti pericolosi che, come si è detto, espongono a seri rischi la salute della popolazione e dell'ecosistema (Arca Petrucci, Dansero, 2000). La presenza di queste aree degradate può innescare, inoltre, dei processi di dequalificazione e compromissione del valore stesso dei suoli e degli edifici circostanti, col conseguente calo degli investimenti e l'obsolescenza del tessuto urbano (Frallicciardi, D'Anna, 2008).

Eppure i vuoti, in quanto occasioni per riprogettare il territorio, rappresentano anche un'opportunità per lo sviluppo che non andrebbe sottovalutata, soprattutto nelle aree urbane prossime al centro, dove la persistenza dell'inutilizzo di questi spazi si può tradurre in una paralisi urbanistica (Spaziante, 2000).

Stabiliti tali principi, l'obiettivo di fondo delle politiche territoriali rivolte alla sostenibilità sarà quello di scegliere la destinazione da assegnare alle aree dismesse. Secondo alcuni (Gambino, 2000), le opzioni possibili si giocano tra un riuso in chiave culturale degli edifici dismessi, che potrebbero diventare dei "beni culturali" di elevato valore simbolico, o la conversione del vuoto in "risorsa ambientale", da valorizzare con la creazione, ad esempio, di parchi urbani o di aree a destinazione agricola. Aggiungerei che sarebbe opportuno anche prevedere un riuso dei vuoti

per quelle attività innovative alle quali si dovrebbero destinare nuove aree che, in seguito, potrebbero finire col costituire altri vuoti, dunque nuovi problemi per la pianificazione futura. D'altro canto, va tenuto presente che, secondo Roberto Gambino (2000), si possono individuare almeno sei tipi di aree dismesse sulla base dei processi che le hanno generate, e quindi sei differenti contesti in cui può essere inquadrato il patrimonio post-industriale -sulla cui definizione sarà dedicata parte del primo capitolo-: aree e impianti derivanti da antiche tradizioni culturali produttive o della proto-industrializzazione; aree e impianti derivanti dalla fase di industrializzazione matura (seconda industrializzazione o fase fordista); aree o manufatti relativi a grandi servizi o impianti urbani obsoleti, soprattutto ottocenteschi; aree e impianti legati ad insediamenti produttivi "mai nati" o "di breve durata"; aree o impianti interessati da processi diffusivi e pervasivi di rinnovo e riconversione economico-produttiva degli ultimi decenni; aree ed edifici non più utilizzati dall'agricoltura, situati in contesti periurbani.

Qualunque sia la tipologia o le scelte di piano, gli obiettivi irrinunciabili restano comunque: la riqualificazione dell'ambiente urbano, la modernizzazione dei centri ed il rilancio economico del territorio.

La periferia orientale ed occidentale napoletana, come si è detto, non è certo rimasta estranea a quel processo di dismissione industriale che ha interessato tutto il nostro Paese, ma che ha assunto connotazioni particolarmente critiche a causa di alcuni fattori e di alcune tendenze in atto nel sistema produttivo, soprattutto partenopeo. L'analisi di queste tendenze può, a mio avviso, aiutare ad individuare le strategie più appropriate al rilancio delle due zone produttive.

In primo luogo: è evidente che l'economia napoletana si trova in uno stato di crisi espresso dal saldo negativo tra natalità e mortalità delle aziende. Ma il dato rilevante ed allarmante è che tale saldo negativo, dovuto al maggior numero delle aziende che chiudono rispetto a quelle che aprono -come accade nel resto del Paese- si accompagna ad una natalità industriale pressoché inesistente. A parte, infatti, i settori tradizionali, basati sulla qualità del prodotto e su una domanda consolidata, come la cartotecnica o la moda -sebbene anche in questi comparti non nascano facilmente nuovi imprenditori- la situazione di crisi sembra investire tutti i comparti produttivi. Questo *trend* negativo, pare debba essere ricondotto (Di Leo,

2004) alla differente evoluzione economica, alla base delle trasformazioni territoriali, conosciuta dall'area napoletana rispetto al resto del nostro Paese e dell'Europa dove, con grande celerità, si è passati dalla fase della grande industria a quella della medio-piccola, con maggiori capacità di adattamento alle esigenze del mercato interno ed internazionale. A Napoli -dove, tra l'altro, continua ad imperare l'economia informale- tranne che per il già citato settore della moda, che esporta il 40% del fatturato, e dell'industria dei mezzi di trasporto, gli altri settori industriali si rivolgono solo al mercato interno, tanto che l'export della Campania riferito agli abitanti è molto più basso di quelli della Puglia, del Molise e dell'Abruzzo. Un'altra differenza pertiene all'aspetto territoriale. Nella gran parte del territorio italiano, il processo di decentramento industriale e residenziale si è orientato verso le aree periurbane, cui ha corrisposto uno sviluppo consistente del terziario nelle aree centrali e delle attività industriali nelle periferie. Queste ultime hanno assunto la fisionomia di conurbazioni, spesso di veri e propri distretti industriali, che hanno favorito quello sviluppo urbano "poli-centrico" tipico delle reti dell'Italia centro-settentrionale. In Campania, invece, si è assistito ad un ampliamento delle città medie, mentre a Napoli la delocalizzazione industriale non ha investito nemmeno le aree periferiche della città, soprattutto per mancanza di spazi e scarsa accessibilità, indirizzandosi verso le aree al di fuori del confine comunale. Qui, come vedremo, i rapporti centro-periferia sono spostati alla scala metropolitana; è questo il motivo principale della crescita zero che l'industria napoletana fa registrare: tendenza che permarrà in assenza di una adeguata pianificazione territoriale in grado di offrire all'industria favorevoli condizioni di localizzazione.

Né si può affermare che il terziario possa rappresentare la sola via alternativa allo sviluppo economico dell'area, dal momento che risulta che in tale settore, a prevalere in modo esorbitante è il ramo della Pubblica Amministrazione, non certo quello del quaternario, che rappresenterebbe, invece, un reale indicatore di sviluppo quali-quantitativo.

CAPITOLO 1 L'INDUSTRIA. UN APPROCCIO GEOGRAFICO

1. Il patrimonio industriale: *milieu* e riuso

L'approccio geografico allo studio del territorio, in un'ottica sistemica, non può che essere olistico: ciascun fenomeno non viene mai analizzato di per sé, ma sempre in relazione al contesto, prendendone in considerazione le dinamiche che ne hanno scandito l'origine, le modalità in cui questo fenomeno si manifesta e la localizzazione, le ripercussioni che esso esercita sul territorio, i possibili futuri scenari. E, forse, questo vale ancora di più per l'industria che, sin dai suoi albori, ha segnato profondamente ed indelebilmente la vita dell'uomo, condizionando il futuro sviluppo delle città, delle attività economiche, delle logiche produttive, dei fattori di localizzazione, degli assetti territoriali e paesaggistici, della qualità ambientale.

L'industria è fenomeno territoriale e, se esiste un legame tra il concetto di patrimonio e quello di territorio, (Bourdin, 1996), non possiamo trascurare il valore patrimoniale delle forme materiali e dello spazio industriale, in quanto depositari di diversi tipi di valore: il valore estetico, il valore scientifico-compositivo, il valore identitario, il valore economico, il valore simbolico. Ecco allora che possiamo parlare di patrimonio industriale e di industria come oggetto di studio anche della geografia del patrimonio culturale che si configura, pertanto, come ricostruzione dei "sistemi di relazioni sociali entro cui si formano i valori, nelle loro articolazioni spazio-ambientali, situandoli entro i contesti territoriali specifici, a diverse scale, cioè in un sistema di differenze e interdipendenze rappresentabili nello spazio" (Dematteis, 2003). Approfondendo ulteriormente questi concetti, alcuni studiosi (Dansero, Governa, 2003), partendo dal concetto di *milieu* come "insieme localizzato e specifico di condizioni naturali e socio-culturali che si sono stratificate in un luogo nel corso del tempo", definiscono le proprietà specifiche del luogo stesso, il patrimonio culturale e, più nello specifico, il patrimonio industriale come *milieu* appunto. Questo permette di chiarire due aspetti: in primo luogo

il patrimonio non è composto esclusivamente da componenti materiali, come edifici, manufatti o luoghi della produzione, ma anche da componenti immateriali come le conoscenze, le competenze, le abitudini imprenditoriali, l'atmosfera industriale, ecc. Le componenti socio-culturali del *milieu* forniscono, insomma, importanti vantaggi competitivi per lo sviluppo dei sistemi locali. Il patrimonio industriale sarà quindi composto contemporaneamente da oggetti e da valori.

Non va tuttavia trascurato il fatto che la genesi della patrimonializzazione ci mostra come il patrimonio industriale non sia dominato da una logica progettuale vincolistica. Se prendiamo, ad esempio, in esame le caratteristiche dei siti registrati dall'Unesco nel *Patrimonio Mondiale dell'Umanità*, nella sezione *Industrial Heritage*, dei 33 siti inclusi, la maggior parte attinge la propria legittimazione patrimoniale da una continuità insolita con l'età moderna, trattandosi prevalentemente di giacimenti già noti nel Medioevo o di antiche vestigia e di acquedotti romani o, addirittura, di siti preistorici, come le miniere neolitiche dell'Austria e del Belgio. Degli 11 siti direttamente connessi alla Rivoluzione Industriale, a parte i cinque della Gran Bretagna, si tratta per lo più di infrastrutture idriche o ferroviarie e solamente due (Crespi d'Adda in Italia e Engelsberg in Svezia), si caratterizzano per un esplicito riferimento alla produzione manifatturiera. Sembra poi esistere una sorta di sbarramento temporale, per cui nessun monumento posteriore al 1920 è annoverato nel Patrimonio Mondiale (Scarpocchi, 2012).

La ricostruzione dei patrimoni della storia industriale può essere letta nella successione delle diverse fasi proposte dal modello di Claude Raffestin (1984), sviluppato poi da Angelo Turco (1988) e poi riproposto da Alberto Magnaghi (1995-2000). Si tratta del modello T/D/R secondo il quale le trasformazioni territoriali vengono interpretate come una continua successione di tre fasi: 1) Territorializzazione, 2) Deterritorializzazione, 3) Riterritorializzazione. Nel passaggio da una fase all'altra, alcune permanenze vengono marginalizzate e dimenticate, altre vengono coinvolte in un nuovo ciclo T/D/R che rappresenta il passaggio da un modello ad un altro di organizzazione territoriale e sociale. In questa prospettiva, la costruzione dei patrimoni della storia industriale può essere letta come successione di diverse fasi di territorializzazione industriale da quella proto-industriale, a quella neo-industriale, a quella fordista, all'attuale fase

definita genericamente post-fordista. Ciascuna di queste fasi è stata caratterizzata da alcuni momenti di crisi e dunque di deterritorializzazione a cui sono seguiti dei processi di riterritorializzazione, che hanno in parte conservato le permanenze e in parte messo in discussione l'organizzazione territoriale precedente. Si tratta di un'ottica molto interessante, anche se calata nella prospettiva di quest'analisi, che mira a comprendere quanto accade nei processi di deterritorializzazione, che possono coincidere con la dismissione degli spazi industriali, e nei successivi processi di riterritorializzazione, che potrebbero essere assimilati alle fasi caratterizzate dai progetti di riuso dei vuoti prodotti dalla dismissione. Prima di un eventuale riuso, le aree dismesse possono attraversare anche un lungo periodo di abbandono, prima di diventare oggetto di una progettualità di riuso, che può avvenire attraverso una completa rottura con il passato, quindi in netta discontinuità, oppure attraverso una destinazione museale, oppure ancora utilizzando i sedimenti materiali ed i loro significati in chiave di innovazione territoriale.

Secondo alcuni studiosi (Arca Petrucci, 2003), il riconoscimento della eredità industriale ha comportato il superamento di una concezione puramente conservativa, a favore di una progettualità orientata ad associare tutela e reinterpretazione. Il patrimonio industriale, dunque, viene visto non solo come un insieme di valori da preservare in quanto memoria di una storia produttiva, spazio vissuto nel quale si è costruita una identità nel tempo, ma anche strumento di riqualificazione e di riorganizzazione dello spazio urbano, occasione di rinascita economica e fisica della città, strumento di promozione per le imprese, risorsa per il sistema territoriale, specialmente per quelli in crisi o marginali, capace di generare attività innovative e processi di sviluppo locale. Ruolo chiave nell'attivazione del *milieu* è svolto dalle politiche locali chiamate a coniugare istanze conservative ed interessi economici, proposte pubbliche ed iniziative private, interazione tra soggetti locali e sovralocali. Si tratta di considerare congiuntamente le valenze storiche, culturali, simboliche, identitarie, economiche e ambientali del patrimonio industriale in un progetto complessivo in scala locale per la società locale e, al tempo stesso, all'interno di una rete locale complessa. Intenso dovrà, infatti, essere lo scambio relazionale tra gli attori che sono chiamati ad ottimizzare le competenze sedimentate nei tempi lunghi della storia industriale, mantenere e riprodurre il capi-

tale patrimoniale attraverso la valorizzazione del patrimonio industriale come fondamento di una ricchezza durevole. Questi processi sembrano riguardare non solo le città fordiste, che hanno sperimentato in pieno il modello industrialista della crescita e che oggi sono alla ricerca della riqualificazione della propria identità attraverso la reinterpretazione dei valori locali, ma anche quelle aree industriali che hanno svolto un ruolo periferico nel vecchio modello di sviluppo metropolitano e che oggi mostrano un certo dinamismo nel conquistare una centralità culturale, economica e sociale, disegnando nuovi equilibri territoriali. La discriminante, perché sia generata innovazione e per non soccombere agli effetti della crisi che ha colpito le aree industriali, è rappresentata dallo spessore del *milieu* industriale e dalla capacità della rete locale di conservare e riproporre tale ricchezza.

Ne deriva il ruolo centrale svolto dalla archeologia industriale nel riconoscimento dei valori storico-culturali, che, verso la fine degli anni 50, ha cominciato ad affacciarsi sul panorama del sapere come studio dei manufatti della proto-industria e della Prima Rivoluzione Industriale ai quali si attribuisce il significato di monumenti, non nel senso generale che li definisce strumenti della memoria, edificati per commemorare fatti e periodi, quanto piuttosto nel senso di monumenti storici, manufatti del passato e oggetti di studio per il loro valore storico -perché testimoni di un'epoca anteriore all'industrializzazione-e simbolico oltre che estetico (Arca Petrucci, 2003).

Successivamente, l'orizzonte dell'archeologia industriale, abbandonata la dimensione puramente storica, che le imponeva di limitarsi a manufatti antichi, ha conosciuto un'estensione dei propri orizzonti temporali e spaziali, dalle manifatture alle fabbriche moderne, dai siti industriali all'intero territorio industriale, fino a considerare eventi e reperti risalenti alla "rivoluzione neolitica" e manufatti industriali del XX secolo (Hudson, 1979). Fu così che l'archeologia industriale cominciò a considerare le stratificazioni del passato e le trasformazioni recenti che avevano messo a rischio l'identità industriale. L'attenzione si spostava dal monumento, di cui si guardava il valore estetico, al concetto di patrimonio che porta a considerare il contesto in cui sono inseriti i manufatti industriali, le interrelazioni attivate dalla presenza industriale, per ricostruire la storia del lavoro e delle tecniche, per individuare le eventuali cancellazioni del

patrimonio tecnologico, in seguito alla forte discontinuità segnata dalle tecnologie elettroniche. Questo perché si era animati dalla convinzione che dare rilevanza alla cultura del produrre significa stimolare le capacità innovative locali depositate nel territorio: ciò comporta che la ricerca archeologico-industriale debba ricorrere a proficui interscambi, servendosi di metodi e strumenti che appartengono anche ad altre discipline quali l'etnografia, l'architettura e l'urbanistica, la storia e la storia dell'arte, l'ingegneria e l'economia. In particolare, quando negli anni 80 si sono formati i vuoti urbani, forte è stato il connubio con le discipline urbanistiche ed architettoniche perché si facevano presenti con forza la questione del riuso e la necessità di passare da una interpretazione del patrimonio esclusivamente a fini documentali ad una concezione patrimoniale connessa alla progettazione urbana (Arca Petrucci, Dansero, 1995).

Certo è che la pratica del riuso, se da un lato ha il merito di conservare le forme originarie, di mantenere i punti di riferimento dello spazio urbano storico, di salvaguardare architetture di valore storico-artistico e di conservare i segni materiali della memoria collettiva, dall'altro coincide quasi sempre con uno stravolgimento di senso che spesso porta ad una rescissione dei legami col territorio e, altrettanto spesso, ad una banalizzazione delle scelte (Bergeon, Dorel Ferrè, 1996). Quando, ad esempio, vengono attribuiti dei valori di uso immobiliare e fondiario da parte della progettazione urbana, si può assistere ad un indebolimento del senso di appartenenza perché si stenta a far comprendere l'idea che quel vuoto possa rappresentare una risorsa idonea ad essere inclusa all'interno di un progetto complessivo di riqualificazione urbana. Di qui il ruolo dell'archeologia industriale, chiamata a riproporre i valori storico-culturali per il rafforzamento dell'identità locale da conseguire attraverso, ad esempio, il turismo culturale, stimolando al contempo le capacità di innovazione depositate nel luogo e la promozione aziendale. In tal modo, i luoghi della memoria assumono il ruolo di tutela della storia della comunità industriale e delle sue capacità produttive, valorizzando il patrimonio di cui si riconosce il valore storico in una prospettiva di sviluppo locale. Uno strumento che ben risponde a queste esigenze è rappresentato dall'ecomuseo (Arca Petrucci, 2003). Nato all'interno della museografia ed etnografia francesi, esso si identifica con un territorio in cui tutelare i modi di vita e il lavoro delle civiltà rurali tradizionali, evitando di rico-

struirli artificialmente, come accade nell' *open air museum*. Esso rappresenta piuttosto una struttura complessa, nella quale vengono coordinati istituzioni e soggetti privati ed ha come fine la tutela dell'ambiente e delle tradizioni del paesaggio, delle forme economiche, delle architetture, dei saperi, del lavoro, delle conoscenze tecnologiche e di tutto ciò che rappresenta l'identità della popolazione. Negli anni 70 in Francia l'ecomuseo era utilizzato come strumento di interpretazione della eredità industriale, coinvolgendo la comunità locale nella gestione del patrimonio in esso incluso. L'ecomuseo opera nei campi della conoscenza, dell'educazione, della comunicazione per rafforzare il livello di auto-riconoscimento sociale e di presa di coscienza dell'identità dei luoghi, rafforzando il legame con lo spazio vissuto da parte della popolazione locale, in vista dell'obiettivo finale della formazione di regole condivise di trasformazione del territorio coerente con l'eredità del passato, entrando in una rete di relazioni con altri ecomusei (Gambino, 1998).

In particolare Fontana (2000) nota come, soprattutto in regioni fortemente industrializzate, l'apporto dell'ecomuseo si concretizzi nella ricostruzione del senso di appartenenza e nel rafforzamento della coesione sociale, facilitando il formarsi di una cultura basata su rapporti economici corporativi e sull'adozione di modelli innovativi e compatibili con capacità e risorse locali: l'identità civica, attraverso il riconoscimento dei valori storico-culturali, potrà quindi opporsi alla crisi e alla difficoltà di programmare la riconversione, impedendo nel contempo la negazione del passato industriale.

Tuttavia, nella loro tradizione operativa, gli ecomusei hanno incontrato alcuni ostacoli come, ad esempio, la difficoltà di coniugare razionalità diverse, saperi contestuali e saperi codificati, l'esigenza della scienza storica e quella della memoria locale, visioni delle istituzioni sovralocali e visioni locali. Ciò ha comportato in molti casi, il ridimensionamento della componente partecipativa della popolazione locale, in altri quello dell'intervento degli esperti, mettendo in luce la evidente difficoltà di arrivare ad una convergenza tra ricercatori, istituzioni e popolazioni locali. A volte, poi, l'ecomuseo, per l'exasperazione dell'aspetto partecipativo, si è tradotto in una celebrazione nostalgica del passato, con una chiusura localistica, senza tener conto della necessità di coniugare le attivazioni che vengono dal basso e che scontano la dispersione degli interventi per

l'assenza di adeguati strumenti concettuali e metodologici, e le attivazioni provenienti dall'alto, che si basano su attribuzioni presunte oggettive, pertanto non sempre garanti della ricerca interdisciplinare che l'ecomuseo, come abbiamo visto, richiede (Sturani, 2000).

Alla luce di queste considerazioni, in questo lavoro verrà proposta un'ipotesi di realizzazione di un ecomuseo nell'area est di Napoli, nella quale il riuso del patrimonio industriale dismesso in chiave sostenibile e in direzione dell'innovazione e del turismo culturale, appare una delle strategie più funzionali allo sviluppo locale e alla valorizzazione dell'identità territoriale.

2. I fattori di localizzazione

Il cosiddetto valore aggiunto che acquistano i prodotti finiti come risultato della produzione industriale, deriva da una pluralità di fattori quali: la tecnica ed il capitale investito, il lavoro che vi è stato profuso, i costi di trasporto delle materie prime e delle fonti di energia, ecc. Inoltre, a differenza dell'artigianato, che ha precisi limiti, come il numero degli addetti per ogni laboratorio o la lavorazione pezzo per pezzo, l'industria implica il coinvolgimento di un sistema e di un'organizzazione sociale più complessi perché legati spesso a spostamenti in massa dei lavoratori e presuppone intensi scambi a monte, a *latere* e a valle della fase produttiva, il che implica delle ricadute in termini di impatti territoriali che rappresentano un oggetto di interesse della geografia.

Nella prima fase della sua evoluzione, l'attività industriale appare fortemente connessa a quella artigianale-tessile che vide nel Medioevo la sua età dell'oro. Fu allora, infatti, che le corporazioni di arti e mestieri segnarono la nascita di vere e proprie città artigiane, con quartieri specializzati nelle diverse produzioni. A parte gli opifici, la cui localizzazione era determinata dalla presenza di corsi d'acqua per lo sfruttamento della energia idraulica, il lavoro artigianale, in età medioevale, si caratterizzava per una certa dispersione geografica. La tessitura, in particolare, era distribuita nelle città e nelle campagne e dipendeva spesso da mercanti-imprenditori che fornivano i filati che dovevano essere lavorati. Tra il XVII ed il XVIII secolo cominciarono ad apparire in Europa le cosiddette proto-fabbriche, cellule primitive dell'attività industriale, che inaugurarono la divisione del lavoro, dal momento che ogni attività locale cominciò a specializzarsi in una particolare fase del processo produttivo. Nel XIX secolo, l'introdu-

zione della macchina a vapore inaugurò la cosiddetta Prima Rivoluzione Industriale che, utilizzando il carbon fossile per alimentare le macchine, liberò gli opifici dai vincoli della localizzazione cui erano state sottoposte le proto-fabbriche dell'era precedente. Gli apparati produttivi cominciarono a localizzarsi anche nelle grandi città, a contatto con i serbatoi della manodopera e del mercato, dando il via alla formazione di zone industriali con la presenza di grandi masse operaie concentrate attorno alle ciminiere. Si moltiplicarono gli investimenti, i mezzi di produzione e i beni di consumo e le strutture sociali tradizionali vennero stravolte con la nascita della nuova classe operaia, mentre si intensificavano i ritmi produttivi, incoraggiati dalle accresciute possibilità di trasporto offerte dalle navi a vapore. In questa fase, l'industria tendeva a concentrarsi in corrispondenza dei bacini carboniferi e dei porti fluviali e marittimi che venivano utilizzati per i carichi di carbone. Un gran numero di lavoratori proveniva dalle campagne; i rapporti commerciali si intensificavano e l'organizzazione burocratica diventava sempre più complessa per poter sopperire alle crescenti necessità finanziarie di impresa. Tutto il XIX secolo è caratterizzato da uno sviluppo industriale che ha condizionato quello demografico e dell'urbanizzazione, soprattutto in quei Paesi, come l'Inghilterra, la Francia, la Germania e gli Stati Uniti, ricchi di carbon fossile.

Si formarono delle vere proprie città nuove nei distretti carboniferi, mentre la classe degli industriali e dei banchieri gestiva il nerbo dell'attività produttiva e del potere politico: la ricchezza di censo si sostituiva alla nobiltà di sangue nella gerarchia dei valori sociali.

La metà del XIX secolo segna l'inizio della Seconda Rivoluzione Industriale, detta anche "Era neo-tecnica" caratterizzata dall'utilizzo della elettricità quale fonte di energia, che contribuisce a liberare ulteriormente l'industria dai vincoli della localizzazione e di generalizzare la divisione del lavoro. Si fa più stretto il binomio capitale-lavoro, dal momento che le industrie vengono impiantate essenzialmente in base alle capacità imprenditoriali e alla disponibilità di manodopera. Anche l'Italia, fino ad allora tagliata fuori dal processo di sviluppo industriale perché pressoché priva di carbone, riesce, in questo momento, ad inserirsi nel nuovo corso dell'economia, anche se, per assistere al pieno sviluppo di questa fase, bisognerà attendere il XX secolo, quando ormai l'elettricità sarà utilizzata in tutte le fabbriche, incrementando i rendimenti e mi-

gliorando i metodi. Nel 1860 viene brevettato il primo motore a scoppio e l'industria diventa protagonista del progresso tecnologico e della complessificazione del sistema finanziario, dal momento che l'impegno a mantenere il passo costringe molte fabbriche a rivolgersi al credito bancario: nascono le società per azioni, incoraggiate da una legislazione che limita le responsabilità dell'azionista all'importo delle azioni possedute. Il capitalismo entra così in una nuova fase in cui le maggiori industrie e le banche più potenti assumono carattere di monopolio. In questa fase, il metodo di produzione prevalente è rappresentato dalla cosiddetta "catena di montaggio": ogni reparto di fabbricazione meccanica produce migliaia di esemplari identici di un determinato componente del prodotto finito, questo viene assegnato ad un operaio assemblatore in una specifica postazione della "catena di montaggio" dove viene installato sul prodotto semi-montato, seguendo sempre lo stesso ordine in modo quasi automatico. Tale sistema, definito anche *fordismo*, perché adottato da Henry Ford degli stabilimenti di Detroit, rappresentava l'evoluzione estrema del *taylorismo* teorizzato nel 1911 dal sociologo americano Frederic Taylor, comportava la separazione del lavoro intellettuale da quello manuale che diventava specializzato ma estremamente limitato tanto da comportare una sorta di alienazione da parte dell'operaio, costretto a ripetere centinaia di volte sempre gli stessi gesti, in cambio di un forte incremento di produttività. Per diminuire i costi si inizia a diminuire il numero dei modelli e a fabbricare invece un gran numero di esemplari di uno stesso tipo. Grandi quantità di materiali vengono acquistate ed immagazzinate, per essere sempre in grado di fornire alla produzione quanto necessario, con conseguenti costi elevati di magazzino. Il sistema fordista, inoltre, si basa sulla necessità di garantire una pronta assistenza e manutenzione dei macchinari per prevenirne guasti, dal momento che, nell'ottica della catena di montaggio, se si guasta una macchina, si blocca l'intero processo produttivo. Viene inaugurato, poi, un sistema basato sulla cosiddetta "integrazione verticale dell'impresa", ovvero il controllo da parte della stessa di due o più passaggi nella produzione o nella distribuzione del bene, in maniera diretta o per mezzo di accordi contrattuali. Grazie a questa strategia, un'impresa estende il proprio possesso e controllo sulla catena di fornitura o sulla catena di distribuzione del bene o servizio, riducendo al minimo i rischi.

La crisi del fordismo, intorno agli anni '70 del '900, segna anche la fine del boom produttivo degli anni precedenti ed è legata soprattutto al calo della competitività tra le imprese, alla crisi energetica che fa aumentare i costi di produzione e di trasporto, alle diseconomie di agglomerazione, ai nuovi gusti dei consumatori moderni, che preferivano avere possibilità di scegliere tra molti modelli di uno stesso articolo, e soprattutto ai mutamenti nel campo dell'economia e dell'informatica che modificarono il modo di organizzare la produzione industriale e la distribuzione dei prodotti. Il fordismo, infatti, si rivela un sistema di produzione che non si adatta facilmente alle variazioni delle condizioni del mercato. Si afferma, allora, il modello della *produzione flessibile* che utilizza le tecnologie informatiche, come i computer di rete, l'automazione e i sensori ad alta tecnologia, per rendere la produzione dei beni più varia e adattabile ai mutamenti del mercato. Contrariamente al fordismo, essa si basa su una catena produttiva orientata al consumatore, la cui domanda determina la quantità ed il tipo di prodotti da realizzare, risparmiando i costi di magazzino e aumentando la gamma di modelli.

Alla concentrazione verticale del fordismo, si sostituisce poi la cosiddetta *esternalizzazione* del post-fordismo, attraverso la quale un'impresa subappalta un'attività che precedentemente veniva realizzata interamente al suo interno, come la contabilità, l'inserimento dei dati ed altre operazioni amministrative, legali ed informatiche. Un'altra strategia messa in atto è stata quella della delocalizzazione, che consiste nel trasferimento di un'attività dell'impresa dal territorio dello Stato in cui si trova la sede aziendale in un altro Stato: questa politica ha influito sensibilmente sulla distribuzione della forza lavoro, incrementando l'occupazione dei Paesi di ricollocazione e ha contribuito alla globalizzazione dell'industria (Dagradi, Cencini, 2003).

A ben guardare, uno dei fattori fondamentali nei processi di localizzazione industriale è rappresentato dalle materie prime, dal momento che, come affermano Estall e Buchanan (1985): *Il grado di attrazione esercitato dalla materia prima varia ampiamente a seconda della materia prima stessa, dei processi di trasformazione e delle tecniche di distribuzione e di utilizzazione in uso*. La materia prima, dunque, esercita innanzitutto una spinta attrattiva di localizzazione a seconda del peso e volume, al crescere dei quali aumentano i costi di trasporto dalla fonte al luogo di lavorazione. Per cui,

se parte del peso e volume non vengono perduti durante il processo di lavorazione, l'industria tenderà ad insediarsi nei pressi della fonte di approvvigionamento per diminuire le spese di trasporto. Anche la deperibilità del prodotto, come nel caso delle industrie alimentari, può indurre scelte localizzative più orientate al mercato. Tuttavia, è necessario sottolineare che il numero delle materie prime e della loro efficacia può influire sulla forza localizzatrice di ciascuna di esse: più esse sono numerose e diversificate nel processo produttivo, più la loro singola influenza diminuisce, inoltre il ruolo primario di una può neutralizzare quello delle altre.

I processi di estrazione, trasformazione e di comunicazione, in continua evoluzione, modificano la spinta attrattiva delle materie prime e le logiche localizzative.

Un altro fattore fondamentale nei processi di localizzazione industriale è rappresentato dal mercato, punto di vendita del prodotto, rivolto non solo al "consumatore finale" ma anche ad altre industrie che vi acquistano il semi-lavorato per trasformarlo in prodotto finito. La posizione del mercato ha determinato, in passato, anche la nascita di vere e proprie città industriali ed è stata, a sua volta, condizionata da una pluralità di fattori quali: il rapporto tra produttore e consumatore, la capacità dell'area di mercato stessa, i livelli di domanda e infine la tipologia di mercato. Al crescere, infatti, del peso, del volume e della deperibilità dei prodotti, corrisponde un aumento dei costi di trasporto dal luogo di produzione verso l'area di utilizzo, di conseguenza l'industria sceglierà una localizzazione più vicina a quest'ultima. Tale è la tendenza, ad esempio, dei produttori di alimentari o di editoriali che traggono maggiore vantaggio da una localizzazione centrale, a contatto con il consumatore.

Un altro aspetto che influenza la localizzazione industriale è la tipologia dell'area di mercato. A seconda della specializzazione e della loro portata, tali aree si suddividono in: locale, regionale, nazionale ed internazionale. L'industria dei macchinari tessili, ad esempio, la cui produzione si basa sulla concentrazione e sulla specializzazione e si espleta su scala locale, sarà ubicata in prossimità di un centro tessile e del mercato interno più vicino o nei pressi di punti di snodo, nel caso in cui la produzione sia indirizzata anche verso paesi esteri.

Riguardo alla capacità di mercato, essa consiste nella sua possibilità di assorbimento di una data produzione. Secondo una norma di mercato, la

portata di una attività deve essere sempre in grado di soddisfare la soglia. Per “portata” si intende il raggio dell’area di mercato, per “soglia” si intende la quantità minima di utenza di cui il gestore di un’attività necessita per ottenere un utile. Le industrie, per sussistere, hanno dunque bisogno di superare un livello minimo di domanda, al di sotto della quale la produzione non sarebbe economicamente vantaggiosa. Quindi: più l’area di mercato sarà ampia, disponendo di una elevata quota demografica, di reddito pro-capite e servizi (ci riferiamo in questo caso, soprattutto all’industria di beni di consumo) maggiore sarà la sua forza di attrazione.

Altro aspetto fondamentale che influenza la localizzazione di una industria è rappresentato dai costi di trasferimento, sia delle materie prime, sia del prodotto finito, che variano da industria a industria ed hanno la capacità di influire sui costi di produzione. La localizzazione industriale, dunque, dovrebbe orientarsi verso quelle aree che presentano vantaggiose condizioni economiche di trasporto delle merci: accessibilità e agevolazioni delle comunicazioni diventano, infatti, rilevanti fattori ubicativi. A sua volta, sui costi di trasferimento influiscono, anche se indirettamente, sicurezza, velocità e affidabilità del mezzo di trasporto. Questi tre elementi sono determinanti a seconda del tipo di merce trasportata: qualora si tratti di prodotti deperibili, avrà maggior importanza la velocità del trasporto e, di conseguenza, l’industria dovrebbe insediarsi nei pressi di punti dotati di un buon livello di accessibilità. Se poi il prodotto è voluminoso, preferibile sarà l’ubicazione nei pressi di snodi fluviali e servizi costieri.

Un fattore di localizzazione è rappresentato dalle opportunità di attivare le cosiddette “economie di scala”, basate sulla relazione tra dimensione dell’impianto e costo medio unitario di produzione. Alla base di tali economie possono essere fattori tecnici, statistici, organizzativi o connessi al grado di controllo del mercato. Questa strategia economica può rappresentare -a seconda dei casi e specificando che non si tratta di una regola permanente- una spinta localizzativa verso la concentrazione o verso la dispersione.

Attuando un’economia di scala, le piccole imprese, come quella tessile, potrebbero trarre guadagno dalla concentrazione geografica; a differenza dei grossi stabilimenti, come quelli edilizi, i quali raggiungerebbero lo stesso obiettivo attraverso la dispersione industriale.

Anche il costo del lavoro, e tutto ciò che esso comporta, ha rappresentato da sempre un rilevante fattore localizzativo: la forza attrattiva è esercitata nel momento in cui si verificano notevoli differenze di costo, per lo stesso tipo di lavoro e su aree geografiche diverse, siano esse locali o interregionali.

Non va poi trascurato il ruolo delle fonti di energia che, sin dalla fase della Prima Rivoluzione Industriale, come si è detto, hanno rappresentato una forte discriminante nelle scelte localizzative. Nel XVIII secolo fu il carbone a rappresentare la principale fonte di energia, soprattutto a partire dal 1776, anno in cui James Watt, avendo modificato l'invenzione di New Comen, dava vita alla prima macchina a vapore, utilizzata per lo più dagli stabilimenti siderurgici, chimici, tessili e in seguito dalle centrali termoelettriche di tutta la Gran Bretagna e Stati Uniti. Il carbone esercitò da subito, in quanto bene di notevole volume e di non facile estrazione, una potente forza attrattiva, la quale avrebbe determinato la formazione di numerosi distretti industriali. Si assisteva dunque al passaggio dalla dispersione, tipica della fase preindustriale, alla concentrazione territoriale.

Il processo di industrializzazione conosce nuovi impulsi nel XIX secolo grazie all'utilizzo dell'energia idroelettrica che, facilmente trasportabile, libera ulteriormente le fabbriche dai vincoli localizzativi e permette che il processo di industrializzazione si estenda anche a quei paesi, come l'Italia che, ricchi di corsi d'acqua ma non di carbone, fino a quel momento erano rimasti tagliati fuori dal processo di sviluppo industriale. Nel 1869, sulle Alpi francesi viene installata la prima centrale elettrica ad alta caduta (200m). In seguito, nel 1870 viene perfezionato, partendo dalla macchina di Pacinotti del '63, il motore elettrico. Quest'ultimo, a sua volta, si servirà, nel 1883, dell'energia idraulica, per poi esser seguito dall'invenzione del forno elettrico, il quale dà vita alle industrie elettrochimiche ed elettrometallurgiche. Va sottolineato che l'energia elettrica, o "carbone bianco", presenta vantaggi di inesauribilità, di prezzo e, fungendo solo da fonte di energia, al contrario del carbone, non necessita di continua sostituzione

L'invenzione del motore a scoppio, alla fine del secolo, alimentato con combustibile derivato dal petrolio, segna una vera e propria inversione di tendenza per tre motivi fondamentali: innanzitutto il petrolio è facilmente trasportabile grazie alla sua fluidità, poi, dopo la raffinazione,

esso diventa un prodotto leggero e universalmente utilizzabile e, infine, i motori a combustione interna, rispetto alla macchina a vapore, sono più agevoli, soprattutto per la piccola industria.

Oggi, anche alla luce degli obiettivi della sostenibilità ambientale, si cerca di utilizzare le fonti di energia “alternativa” come quella solare, eolica, nucleare, considerate a basso impatto ambientale.

Anche il livello del sistema dei trasporti rappresenta un fattore localizzativo decisivo, come è avvenuto nel caso delle linee transcontinentali della Transiberiana, Transcandinava, e Trasamericana, le quali hanno favorito la formazione di numerosi poli industriali. Strettamente connesso a questo discorso sulla connettività è quello che riguarda il livello dei servizi offerti dal territorio in cui si impianta un'industria, come una burocrazia veloce e disposta a concedere agevolazioni territoriali, come la possibilità di realizzare ampliamenti per ottimizzare la rendita di posizione e i costi del suolo, di concedere contributi alla mobilità dei lavoratori, ecc. Si pensi anche ai servizi di manutenzione stradale, l'efficienza dei vigili del fuoco, delle forze dell'ordine, dei mezzi di trasporto pubblico e così via.

3. Alcuni modelli di localizzazione e di gestione

Quando, tra la fine del XIX secolo e l'inizio del XX, si assiste al passaggio da un'economia prevalentemente agricola, con mezzi di trasporto a trazione animale, all'industrializzazione, alla ferrovia, all'urbanizzazione, cominciano a farsi strada nelle scuole di pensiero geografico ed economico, teorie per elaborare modelli che possano essere considerati, sul piano teorico, idealmente validi per la localizzazione ottimale di una industria. Sono essenzialmente due le scuole che in questo periodo portano avanti delle argomentazioni in tal senso: da un lato gli anglosassoni che conducono discussioni di carattere prevalentemente sistematico, enumerativo e descrittivo dei fenomeni di localizzazione; dall'altro, la scuola tedesca, che cerca di procedere a delle analisi deduttive di alcuni problemi spaziali. Americani ed inglesi, così, elaborano studi in cui i processi cumulativi di concentrazione industriale sono separati dai fattori di localizzazione. Si analizzano le prossimità tra mercati e materie prime e l'incidenza del costo del trasporto ma, in generale, si tende ad analizzare casi che sono condizionati da un solo fattore come il costo del trasporto. Solo Alfred Marshall (1890), osserva sistematicamente alcuni aspetti del fattore spaziale, aprendo la possibilità di stimare in valore monetario i vantaggi della

posizione e la relazione tra costi di trasporto e distanza rispetto al mercato. Successivamente, nel 1919, Marshall lega la sua teoria della localizzazione all'analisi dei "rendimenti crescenti", sottolineando l'attrazione esercitata sulle imprese dalle materie prime, dal clima e dai mercati del prodotto, inaugurando il concetto classico del "distretto industriale".

Sarà, tuttavia, solo con la scuola tedesca che si approderà al ragionamento propriamente spaziale e, in particolare con Alfred Weber (1929), al tentativo di giungere ad una spiegazione rigorosa della localizzazione industriale. Il modello ricorda quello che Von Thunen aveva elaborato per le attività agricole: la scelta della localizzazione deve consentire di minimizzare i costi di trasporto che sono funzione lineare della distanza. Egli parte da alcuni postulati che hanno lo scopo di mantenere invariati i fattori legati alla distanza:

1. Lo spazio è isotopico, eccezion fatta per le materie prime ed i mercati, la cui localizzazione è data;
2. Vi è un unico mezzo di trasporto, il cui costo è uguale in tutto il territorio e per tutte le direzioni;
3. Il costo di trasporto è una funzione lineare rispetto alla distanza da coprire;
4. I produttori operano in un regime di concorrenza perfetta;
5. L'imprenditore che compie la scelta di localizzazione ha una perfetta conoscenza dell'ambiente localizzativo;
6. Il suo comportamento è perfettamente razionale in materia di localizzazione;
7. Si ha una funzione di produzione a coefficienti fissi.

Weber immagina che il settore industriale sia costituito da piccoli imprenditori indipendenti che, senza rischi, possono vendere a un dato prezzo tutte le unità di prodotto. Ciò significa che, riducendo il prezzo, non possono vendere di più, così come, aumentandolo, non determinano una riduzione della domanda. Essi produrranno, dunque, al minor costo possibile per massimizzare i profitti. Con tali presupposti, il modello di Weber auspica una applicabilità ad ogni tipo di industria e si articola su tre tipi di "forze": il punto minimo di costo di trasporto, l'attrazione della manodopera e il principio di agglomerazione. Il problema consiste, quindi, nel trovare in uno spazio isotopico il punto nel quale l'impresa deve localizzarsi al fine di minimizzare i costi di trasporto totali, cioè i

costi per estrarre, trasportare e trasformare le materie prime, e i costi della distribuzione del prodotto finito che crescono in relazione alla distanza. Tuttavia, la ricerca del punto minimo rispetto ai costi di trasporto viene influenzata, oltre che dalla localizzazione, dal peso delle materie prime e della loro natura (se sono lorde, cioè se perderanno peso nel processo di trasformazione in prodotto finito, oppure no). Idealmente, nella teoria di Weber, questi elementi danno il “peso della localizzazione” di ogni impresa. Il rapporto tra il numero di unità di peso delle materie prime localizzate e il numero di unità di peso di prodotto finale determina la localizzazione. Questo rapporto darà un indice che dirà in che misura i costi localizzativi sono più o meno influenzati dal trasporto, delle materie prime o del prodotto finito.

Volendo notevolmente semplificare, la soluzione del problema localizzativo consiste nella ricerca del punto in cui questi fattori si situano ad un costo minimo di trasporto.

Nel modello di Weber vengono introdotte ulteriori distorsioni legate in particolare alla presenza di bacini (o centri) di manodopera, che pure esercita una attrazione decisiva sulla localizzazione industriale. Weber considera, infatti, la presenza di un bacino di manodopera come una alternativa alla localizzazione in prossimità delle materie prime, e distingue perciò i centri di manodopera in funzione del costo relativo di essa, secondo un indice di costo del lavoro (in pratica per livelli salariali) e secondo la densità residenziale. Si suppone, cioè, che la manodopera non sia distribuita in modo uniforme, ma si concentri in alcuni punti ed il suo costo sia tanto più basso quanto più vicina essa si trovi al punto di produzione. Il modello di localizzazione viene in tal modo geometricamente risolto introducendo dei bacini di manodopera che sono classificati in funzione dell'indice del costo del lavoro e del peso, che esercitano la loro influenza sulla localizzazione. Weber esprime così un concetto che gli economisti classici avevano già identificato, ossia l'importanza delle economie di scala nella riduzione dei costi di produzione, di cui si è parlato nel paragrafo precedente. La crescita in dimensione dell'impianto produttivo, portando con sé divisione del lavoro e specializzazione della manodopera, condurrebbe a una più efficiente ripartizione dei costi totali fra costi fissi e costi variabili. Questa riduzione dei costi può realizzarsi anche al di fuori della stessa impresa, in particolare allorquando diverse

unità produttive, di un medesimo settore, sono concentrate in aree geografiche delimitate, quali i distretti industriali.

La terza “forza localizzativa” della teoria weberiana, è rappresentata dalle economie di agglomerazione, che risultano dalla concentrazione dei fattori produttivi e che, secondo Weber, costituiscono un fattore in grado di modificare la localizzazione ottimale: in base al numero delle unità prodotte, determinate industrie tenderanno ad agglomerarsi tenendo conto del raggiungimento del miglior coefficiente di trasformazione, ossia il rapporto fra tutti i pesi in movimento ed il peso del prodotto. (Mori, 1968; Conti, 1966; Scott, 1998; Ponsard, 1958).

Un dato certo è che il progresso tecnologico, seguito da una ricerca sempre più avanzata, ha progressivamente liberato l'industria dai vincoli localizzativi. Estall e Buchanan (1985) riportano vari esempi: negli Stati Uniti, l'industria del coke, dal momento in cui sviluppa tecniche di produzione e riciclaggio di gas, non sente più l'esigenza di esser insediata nei pressi dei grandi bacini carboniferi, trasferendosi verso quegli stessi centri siderurgici, bisognosi del suo prodotto. In questo modo, il progresso dà luogo alla nascita di impianti di indotto a breve distanza, prima impossibili. Un altro esempio è rappresentato dall'industria dell'ammoniaca: prima del 1939 essa risultava più concentrata, poiché era strettamente legata alla materia prima del carbone e al coke; dal momento in cui la tecnologia riesce a svincolare la produzione di ammoniaca da questi due elementi, si assiste ad un'altra deconcentrazione.

La distribuzione geografica dell'industria, comunque, non è mai indipendente da scelte di natura politica, a loro volta spesso strettamente connesse ai sistemi economici. In un sistema economico di tipo liberista-capitalistico, basato sul principio della libera concorrenza e a favore dell'iniziativa personale, vengono favorite le industrie di maggior peso economico, scoraggiato lo sfruttamento delle risorse naturali a basso costo ed incoraggiata la diversificazione dei settori. Il sistema liberista si fonda sul principio del capitalismo, una forma economica, nata in Inghilterra a partire dalla metà del XVIII secolo, che si propone di ottenere il massimo del profitto rispetto ai capitali investiti, limitando il più possibile i costi della manodopera, ottimizzando la meccanizzazione, la specializzazione, l'integrazione ed il controllo dei prezzi. Si gettano così le basi per la nascita delle grandi società per azioni, degli accordi tra imprese, come

trust e cartelli che, grazie alle possibilità offerte dalla libera concorrenza, raggiungono accordi per il controllo dei prezzi delle merci sul mercato.

In altri sistemi economici, invece, vige un maggiore controllo governativo, come nel caso dell'economia pianificata-statalista, nella quale lo Stato assume il ruolo di proprietario industriale. Questo sistema nasce in Russia nel 1917, all'indomani della Rivoluzione d'ottobre: lo Stato possiede l'esclusiva sulla proprietà industriale, lasciando nulla o poco alla libera concorrenza e detenendo, tramite funzionari inviati dall'ente pubblico, il potere decisionale sulla produzione, il consumo, la vendita e, di conseguenza, sulla stessa localizzazione. Simile a questa, è la visione dello stato come "regolatore della produzione", come avviene nel sistema economico di stampo dirigista, spesso nato in conseguenza di una crisi di sovrapproduzione, come strumento di controllo economico da parte di una politica dittatoriale, oppure come un atteggiamento reazionario alla guerra e alle crisi postbelliche. In tutti e tre i casi, appena citati, lo Stato non riveste il ruolo di proprietario, bensì di ente che modula e dirige la produzione e i prezzi, determinando così la localizzazione industriale di quei settori avvantaggiati proprio da questa politica, come nel caso delle industrie pesanti di guerra che, durante il Secondo Conflitto Mondiale, furono favorite rispetto alle industrie leggere.

Nel sistema "legislatore", infine, lo Stato si pone come ente che, anziché essere proprietario o un invasivo regolatore, interviene nella vita industriale per dare sostegno e incoraggiarne lo sviluppo, anche attraverso sovvenzioni, politiche monetarie e doganali mirate alla protezione di industrie esportatrici, eventuali vittime di una concorrenza sempre più spietata, oppure di attività emergenti, bisognose di piani di rinnovamento e sviluppo (Mori, 1968).

Gli interventi del governo, in materia di industria ed economia, si distinguono, dunque, in indiretti e diretti: i primi riguardano quella serie di politiche le quali, per raggiungere determinati traguardi, attuano una serie di provvedimenti per salvaguardare lo sviluppo industriale; i secondi, invece, fanno riferimento a quelle strategie che, sin dal principio e in via esplicita, hanno come obiettivo la tutela e la promozione delle industrie del Paese. Ne fu un esempio in Italia l'istituzione della Cassa del Mezzogiorno (1950) e la legge del 29 luglio 1957 n° 634 ("Provvedimenti per il Mezzogiorno"), che avevano l'obiettivo di agevolare lo sviluppo sociale, economico ed industriale nel Meridione.

CAPITOLO 2

LA GEOGRAFIA DEL TERRITORIO E LA DINAMICA INDUSTRIALE NELLA PERIFERIA EST DI NAPOLI

1. Il contesto territoriale della Piana Orientale

A differenza delle periferie ad occidente e settentrione di Napoli che, presentano una peculiarità dovuta alla coincidenza con particolari sistemi orografici (i Campi Flegrei e l'Agro Campano), la piana che accoglie la periferia orientale appare caratterizzata come luogo di confluenza di più sistemi. Ci troviamo di fronte ad una sorta di cerniera territoriale a forma di imbuto, un tempo conosciuta come la Valle del Sebeto che, in senso nord-sud, segna l'apertura al mare della piana interna. Aldilà di questa, si sviluppa la Pianura Circumvesuviana, in assoluta continuità con l'Agro Campano, oltre quella che era la palude di Acerra. Un territorio caratterizzato da un'accentuata centralità che ne ha segnato nei secoli l'organizzazione agricola e insediativa. Anche l'area posta a nord-ovest, costituita dall'Agro Nolano, rappresenta un territorio dotato di caratteri di maggiore omogeneità rispetto all'Agro Campano, di cui rappresenta la prosecuzione verso sud-est: una regione dalle antichissime tradizioni agricole, mercantili ed urbane, grazie alla fertilità del suolo, testimoniata dalla ricchezza dei suoi campi coltivati alle pendici inferiori del Vesuvio, a ridosso del quale sorgono gli antichi casali agricoli di Somma e Ottaviano. A sud si trova la valle del Sarno, una entità geografica a sé stante, e a sud-ovest, la fascia litorale del Miglio d'oro, delineata dal degradare del vulcano verso il mare. Famosa sin dall'antichità per le eccezionali bellezze paesistiche, e per le sue ville nobiliari, sin dall'epoca romana, essa rappresentò un asse fondamentale tra Ercolano e Napoli, parallelo alla linea di costa, nel corso dei secoli più volte cancellato dalle eruzioni vulcaniche del Vesuvio e più volte ricostruito, il quale rappresenta la travagliata storia di quella fascia costiera, diretta prosecuzione del litorale napoletano. Questa fascia può distinguersi in due realtà, in base ai fattori che ne hanno condizionato l'urbanizzazione: la prima, che comprende le aree di Gianturco e Poggioreale, si trova immediatamente a ridosso della struttura urbana e racchiu-

de la zona industriale nella sua interezza. Nell'antichità, come si è detto, essa era nota come la Valle del Sebeto, paludosa ed esterna alla città; oggi appare particolarmente caotica e frammentaria nella sua strutturazione, nodo di reti ferroviarie e autostradali. La seconda, più esterna verso il cono vesuviano, coincide con i nuclei sviluppatasi intorno agli impianti storici di Barra, San Giovanni a Teduccio e Ponticelli. Entrambe, a partire dal dopoguerra, hanno rappresentato le aree di espansione periferica, dove gli antichi casali, dilatandosi verso l'entroterra, hanno finito con il delineare una sorta di corona continua intorno alla città. Si tratta, è vero, di realtà diverse che dipendono da specifici processi di urbanizzazione, ma appare chiaro che un'operazione di ristrutturazione urbana di tutta l'area periferica, debba stabilire dei rapporti reciproci e di integrazione tra città e territorio vesuviano (Pagani, 2012).

Riguardo alla Piana Orientale, non possiamo trascurare il fatto che, essendo un tempo occupata da paludi, essa rappresentava il naturale limite a oriente di Napoli. Una situazione che sembra abbia segnato il destino di questa vasta area, che avrebbe potuto espandersi con maggiore continuità e che, invece, si configurò, sin da allora, come una cesura a livello territoriale tra la città e il suburbio; condizione che è persistita nei secoli, nonostante la chiara vocazione di questo territorio a configurarsi come parte integrante del tessuto urbano partenopeo. E non bastò a sottrarlo da questo triste destino la presenza di eccezionali manufatti quali l'Albergo dei Poveri e i Granili, testimonianza di un progetto urbano comunque di ampio respiro; l'area si presenta oggi come un sistema caotico di infrastrutture autostradali e ferroviarie, dove domina l'alternanza di quartieri residenziali, insediamenti industriali, vuoti derivati dalla dismissione, cui si affiancano il carcere, il cimitero, il centro per autodemolizioni o "scasso", il macello, il mercato ortofrutticolo ed il Centro Direzionale, realtà estremamente frammentaria, che rappresenta una vera e propria cesura tra Napoli e i comuni vesuviani. Le case di edilizia popolare realizzate in questa periferia orientale a partire dalla fine dell'Ottocento, mostrano che gli sforzi di espansione della struttura urbana non sono mancati, ma che tale espansione è stata inesorabilmente frenata dall'ubicazione della stazione ferroviaria e dai fasci dei binari, che la suddividono in tre parti, e dalla destinazione industriale di gran parte della superficie. Eppure, sin dall'Ottocento e fino al dopoguerra, ci si è posti il problema del rapporto

tra zona industriale e città: lo stesso assetto frammentario del sistema infrastrutturale lascia trasparire lo storico conflitto tra una concezione urbanistica della zona industriale come parte integrante della città e la sua radicale separazione, nella realtà, dovuta alla crescita forte delle raffinerie e degli stabilimenti industriali. Ecco perché la ricostruzione delle dinamiche territoriali della periferia orientale di Napoli, appare il punto di partenza necessario per spiegare il disordine che oggi vi regna, in quanto risultato delle esigenze di una particolare fase produttiva.

Già con il Piano del 1887, questa periferia veniva prevista come area di ampliamento ad oriente di Napoli, un rione a vocazione industriale, laddove i quartieri Arenaccia e Pendino, con la realizzazione di case economiche, dovevano piuttosto assolvere la funzione residenziale per gli abitanti sfrattati dalle aree di svuotamento. Già da allora l'area si presentava con una struttura piuttosto complessa, suddivisa in tre parti, in quanto condizionata dal suo svilupparsi a cavallo della ferrovia, e doveva accogliere impianti industriali, produttivi e le residenze operaie. Era anche previsto un canale navigabile che doveva attraversare il rione da nord a sud per sfociare in prossimità dei Granili, soddisfacendo in tal modo anche le esigenze di comunicazione e di trasporto delle merci e la bonifica delle paludi. Sarà tuttavia con il Piano di Risanamento ed Ampliamento del 1910 che lo spostamento verso oriente della ferrovia, riporterà tutta questa zona industriale nel perimetro urbano, guadagnando ulteriori terreni alle paludi e suddividendo definitivamente l'area nei due quartieri industriali di Gianturco e Poggioreale. Nel 1918 vengono inclusi nell'area industriale anche i quartieri di San Giovanni a Teduccio, Barra e Ponticelli, che connettono direttamente la periferia orientale di Napoli alla realtà portuale, tanto che la gestione della nuova zona industriale viene affidata all'Ente Autonomo per il Porto. Nel corso di tutto il Novecento, la superficie industriale viene notevolmente ampliata, assumendo sempre di più l'aspetto di un reticolo territoriale che, attraverso strade e collegamenti, si salda con le aree circostanti. Nonostante le linee programmatiche del Risanamento, che avrebbero voluto fare dell'area industriale, con la realizzazione di rioni di edilizia popolare, unno strumento di ridefinizione dell'immagine urbana lungo i principali assi di accesso alla città, non si è potuta evitare la scissione tra quest'area ed il resto della città, a causa della realizzazione degli impianti di grande dimensione per la raffinazione dei

petroli che occupano longitudinalmente l'intera estensione della piana nella sua parte centrale (figura 1): anche l'alto livello inquinante di questi impianti, segna inesorabilmente quella chiusura e quell'isolamento che rappresenteranno da quel momento e per gli anni a seguire, il carattere predominante della zona industriale di Napoli (Pagani, 2012).

Figura 1: Le raffinerie nella periferia orientale



Nel resto della Piana Orientale è forte la caratterizzazione agricola, come dimostra la presenza di piccoli campi e serre che, nei pressi della città, confinano con l'area su cui fu realizzata la prima ferrovia Napoli-Portici nel 1839 la prima autostrada Napoli-Pompei negli anni '30 del Novecento: questo conferisce alla piana quel carattere di cui si è parlato all'inizio, di confluenza e sovrapposizione di sistemi e livelli infrastrutturali diversi, da cui deriva quella frammentarietà che dovrebbe essere superata da un progetto di riqualificazione urbana che miri a innovare il ruolo dell'area produttiva in quanto parte della città e del territorio, coinvolgendo quei contesti più vicini alla struttura urbana storica, come il Centro Direzionale e l'area di Gianturco, tagliati fuori dalla città, come si è detto, dopo la realizzazione della ferrovia.

Pensare all'ampliamento del Centro Direzionale o alla riconversione di impianti storici, come la Manifattura Tabacchi, di cui parleremo più avanti, offrirebbe la possibilità di riscoprire quelle originarie linee che

hanno strutturato la piana e che oggi permangono negli insediamenti più antichi, determinate dai corsi d'acqua ormai sotterranei, linee che hanno disegnato i luoghi della centralità del quartiere e che hanno costruito l'archeologia del paesaggio industriale. I quartieri oggi presenti nell'area orientale, sono infatti il risultato della fusione di più nuclei originari, un tempo gravitanti intorno alla città, che poi hanno finito con il fondersi con tessuti ottocenteschi di edilizia popolare, ai complessi produttivi industriali e commerciali ed alle recenti lottizzazioni residenziali. Ridefinire le relazioni tra la città storica e il suo territorio produttivo aiuterebbe anche a comprendere quali nuove destinazioni debbano essere attribuite a molte aree industriali dismesse, per favorire il reinsediamento di attività produttive, commerciali e terziarie dalle caratteristiche dimensionali e qualitative profondamente diverse rispetto al passato, tali da configurarsi quali potenzialità di sviluppo e di rilancio dell'area, soprattutto di fronte agli attuali processi di sviluppo del porto immediatamente a ridosso della zona industriale.

La periferia orientale di Napoli risulta, dunque, un'area chiave per la ridefinizione dell'assetto urbanistico dell'intera città, che necessita chiaramente di un grande progetto con il quale ridisegnare innanzitutto la rete infrastrutturale e abbattere le barriere determinate nel passato sia dalle esigenze produttive che da quelle di trasporto. Per dare il via ad una nuova concezione di città produttiva, è necessario, dunque, un progetto che risolva lo storico contrasto tra una matrice urbana che cerca di imporsi, ed una matrice rurale che resiste; contrasto di cui rimane un segno evidente nell'incompiutezza della griglia industriale, tracciata a partire dall'epoca fascista, in continuità con l'impianto ottocentesco della città storica (Pagani, 2012).

Nel corso degli anni, questo territorio è stato segnato da una storia infrastrutturale di grosso impatto fisico. Pensiamo al sistema autostradale, che include sia le autostrade che gli svincoli, gli attacchi, le bretelle e le circonvallazioni, indifferente rispetto alle caratteristiche paesaggistiche di questo territorio. In rapporto poi al tipo di sviluppo delle realtà insediative nelle quali sono calati, i diversi tratti stradali possono essere origine di barriere e di degrado o, come nel caso del tratto autostradale Barra-Ponticelli, elementi ordinatori con una certa valenza geografica coerente con la logica policentrica del territorio. Ancora più di impatto paesaggistico è il

sistema delle linee ferroviarie, che per lunghi tratti corre rilevato, a causa della natura idrogeologica della piana. La linea storica Napoli-Portici, ha inaugurato il rapporto della ferrovia con quest'area della città, anche se le linee ferroviarie, subiranno continui spostamenti a causa della natura acquitrinosa della piana, anche perché non sono mai stati realizzati quei canali navigabili di cui molti progetti nella storia hanno parlato, a supporto delle attività produttive ed in continuità con le funzioni portuali.

2. L'industria nel Napoletano dall'Età Borbonica all'Unità d'Italia

La Prima Rivoluzione Industriale ha avuto un andamento quasi secolare, sviluppandosi tra il 1780 ed il 1870. L'Inghilterra fu il Paese che diede il via a questo processo che avrebbe cambiato definitivamente la vita ed il panorama geografico del mondo. Qui, infatti, esistevano tutte le condizioni favorevoli affinché un processo così innovativo potesse vedere la luce e muovere i primi passi: in primo luogo, la disponibilità di quelle materie prime, come il carbon fossile, che avrebbero rappresentato il principale input all'industrializzazione, poi una posizione geografica estremamente favorevole per il commercio, aperta verso l'Atlantico, dove l'Inghilterra già praticava intensi traffici con le colonie d'oltremare. In terzo luogo, un bilancio statale attivo ed una vita sociale ed economica molto più viva rispetto agli altri Paesi europei: in Inghilterra il ceto della borghesia mercantile aveva conquistato i posti più alti nella società, avendo costituito una nuova nobiltà, non in base alla nascita ma in base al censo. Si trattava di una borghesia mercantile, che già aveva investito nelle campagne dove il movimento delle *enclosures* aveva contribuito a rivoluzionare la gestione delle attività agricole e a svincolare i contadini dalla terra. Quella stessa borghesia, insieme ad una nobiltà animata dalla medesima mentalità imprenditoriale, aveva incrementato l'attività tessile e manifatturiera, incoraggiando la creazione di piccole fabbriche a conduzione familiare dove potessero essere lavorate le stoffe acquistate dai mercati d'oltremare.

Molto differente era la situazione nella nostra Italia, soprattutto nel Meridione, dove permaneva una nobiltà di censo che si disinteressava completamente delle campagne di cui era proprietaria, nelle quali persisteva l'istituto feudale e dove i contadini rimanevano in una condizione di vera e propria servitù. Nello stesso periodo, nell'Italia centro-settentrionale, la vita sociale ed economica si presentava molto più vivace, gra-

zie alla presenza di una classe di artigiani che, riuniti in corporazioni, potevano essere considerati una vera e propria classe imprenditoriale.

Il Sud, dunque, appariva ancora fortemente segnato dal suo passato feudale basato sul rapporto di fedeltà tra signore e vassallo, per mezzo della concessione del cosiddetto feudo.

Le prime dinastie del Mezzogiorno, del resto, dagli Svevi agli Aragonesi, fondarono il successo del loro casato su tutta una serie di privilegi i quali, sia direttamente che indirettamente, venivano concessi alla nobiltà feudale. In questo modo i conti, i duchi e soprattutto i baroni, a Napoli, esercitavano un abuso di potere nei confronti della comunità di appartenenza, ormai loro assoggettata. Alle cronache risultano noti quei casi in cui determinati personaggi (spesso di nobile sangue e dalla condizione economica abbastanza agiata) obbligavano, seguendo modalità assolutamente criminali, i depositi annonari comunali ad acquistare notevoli quantità di grano avariato a prezzi molto elevati. Le cronache, già nel 1622, raccontano che, a causa della pessima qualità del pane distribuito al popolo, fu a stento evitata una vera e propria rivolta (Coniglio, 1995). Non è un caso, infatti, che tutti questi abusi da parte dell'élite al potere, creassero un clima di omertà e sottomissione presso gli strati sociali più umili. Il popolino, infatti, temeva di osteggiare gli interessi della casta baronale, ben conoscendo l'impossibilità di appellarsi ad una giustizia veritiera ed equa. Le cronache riportano moltissimi casi di brogli giudiziari e processi pilotati per tutto il periodo che va dal Basso Medioevo sino all'Unità d'Italia. Tutto ciò comportava la preminenza dei privilegi da parte della classe dirigente ed un clima di sfiducia nei confronti dell'iniziativa imprenditoriale del singolo. L'assenza della priorità del bene collettivo ed un individualismo sempre più marcato, andavano compromettendo buona parte del territorio meridionale, da un punto di vista sia fisico che economico; la maggior parte delle aree pianeggianti rimaneva, così, destinata al pascolo e all'allevamento; basti ricordare che la sola Dogana della Pecora di Foggia occupava buona parte del Tavoliere della Puglia.

Il Regno di Napoli, tuttavia, conobbe, tra la fine del XVIII secolo e la prima metà del XIX, un periodo di rinascita culturale, artistica ed architettonica. Fu Ferdinando IV di Borbone a far costruire il Museo

Archeologico di Napoli, il Museo di Capodimonte, il cosiddetto Albergo dei Poveri, progettato dall'architetto Ferdinando Fuga, solo per citarne alcuni. Ma la monarchia borbonica, lungimirante e intuitiva rispetto alle potenzialità del regno, seppe sfruttarne le risorse, dando vita ad una grande nazione competitiva di fronte alle altre economie d' Europa.

Nella Costiera Amalfitana, ad esempio, già ricchissima di risorse territoriali, nel Settecento esisteva lo Stato di Amalfi, “un *quadrilatero delimitato, sulla costa, dalla linea che corre dal capo d'Orso al “promontorium Minervae” e, sul crinale, da Tramonti ad Agerola.*” (Assante, 1984). Questo territorio era abitato da comunità cittadine, la cui autonomia era garantita dalla monarchia, a difesa dai soprusi legati ancora al mondo feudale. Già da allora la costiera si presentava come un territorio che offriva buone opportunità alla localizzazione delle prime fabbriche siderurgiche, cartarie, tessili, della molitoria e del legno: l'alto tasso demografico, l'abbondanza di corsi d'acqua e di boschi interni, la posizione geografica favorevole all'approdo per popolazioni e merci provenienti dal Mediterraneo, la tradizione artigiana e la cantieristica navale, ecc.

La “Ferriera”, importando le risorse minerarie dell'isola d'Elba, si occupava sia della lavorazione di utensili destinati al lavoro sui campi, sia di prodotti in ferro destinati all'edilizia sia, in particolar modo, della “verzella”, ossia fili metallici utilizzati nella fabbricazione dei chiodi. Nel 1734 la Regia Corte, per volere di re Carlo III di Borbone, prese in affitto quest'area, per poi affidarla ad alcuni imprenditori del posto, assicurando, così, il soddisfacimento di tutta la domanda locale. La fabbrica avrebbe prosperato finché, sul finire del Settecento, i costi di produzione aumentarono notevolmente, a causa del graduale esaurimento del carbone a legna, della persistenza di arretrate tecniche di produzione e delle difficoltà delle comunicazioni.

C'erano poi le cartiere che, in tutta la Penisola Sorrentina erano circa una decina e la loro tradizione vantava, già dal Cinquecento, un prestigio e un primato riconosciuti in tutto il mondo. A metà del XVIII secolo, la richiesta di carta aumentò progressivamente, ma gli imprenditori, anziché migliorare e adeguare le tecniche di produzione, aumentarono il numero degli stabilimenti. Fu così che la diminuzione della disponibilità

della materia prima e il difficile rifornimento dell'energia idrica portarono, alla fine del secolo, al tramonto della produzione della cosiddetta carta azzurra a favore della sola produzione di carta ruvida o da straccio.

Anche quello tessile rappresentava un comparto abbastanza prospero, che poi cadde in declino. Ad Agerola e Praiano si lavorava la seta, Tramonti e Ravello erano specializzate nella produzione cotoniera, mentre tutti gli altri centri si dedicavano alla filatura della lana. Si trattava di una produzione di stampo artigianale, a domicilio che, nel corso del tempo, non si adeguò alle tecniche del resto d'Europa, sempre più all'avanguardia, per cui, a fine Settecento, i ducati investiti non ammontavano ormai che a un migliaio e pochi erano diventati anche gli investitori.

Più fiorente era l'industria molitoria nella quale investì molto la maggior parte dei nobili e del clero, probabilmente grazie alla esclusività riconosciuta all'arte dei "Maccaronari", tanto che un viaggiatore inglese del XIX secolo riporta che "Amalfi in its present state is far from deficient in industry and a certain degree of affluence. Its inhabitants are good mariners but its principal resource is in the composition of macaroni which employs at least half the population" (Assante, 1984). I "macaroni" o "paste della Costa" erano prodotti di portata internazionale, la cui lavorazione impegnava grossi centri come Maiori, Amalfi, Minori ed Atrani.

Anche il settore del legno fu, in quegli anni, piuttosto competitivo e produttivo, grazie alla presenza di numerosissimi castagni, soprattutto a Tramonti ed Agerola. La produzione era bipartita: da un lato la fabbricazione di utensili richiesti dalle cartiere -una sorta di indotto- dall'altro, prodotti di esportazione verso le coste della Catalogna. Anche i cesti e tini, una volta inviati ai mercati di Gallipoli e Taranto, venivano esportati all'estero.

Con la fine del Settecento, dunque, molta della produzione industriale della Costiera Amalfitana era andata scomparendo, probabilmente anche a causa di una crescita demografica cui non corrispose un'adeguata crescita produttiva e del reddito.

Dopo il 1799, la Controrivoluzione avrebbe portato ad un blocco dei traffici commerciali e ad un conseguente aumento delle gabelle, impoverendo moltissimi centri, tra cui Scala e Cetara: quest'ultima pro-

motrice della rivolta. Infine, la mancanza di moderne vie di comunicazione, l'inadeguatezza dell'energia idraulica, delle fonti di legno e la conseguente necessità di approvvigionamenti provenienti dall'esterno, decretarono la crescita dei prezzi di produzione e l'abbandono del settore siderurgico: il tutto aggravato dalla mancanza, come si è detto, di moderne tecnologie capaci di reggere la concorrenza internazionale e il fabbisogno interno.

Risalenti all'epoca borbonica sono anche la Real Fabbrica di Capodimonte e le Seterie di San Leucio.

La prima, situata all'interno della Reggia di Capodimonte, fu inaugurata nel 1743 per volere del re Carlo III di Borbone e di sua moglie Maria Amalia di Sassonia, prendendo a modello le porcellane che venivano prodotte dal Paese che diede i natali proprio alla sovrana. All'epoca del re Carlo, la tecnica a impasto fu affidata al chimico fiorentino Livio Vittorio Schepers, le decorazioni al maestro Giovanni Caselli, mentre la plastica allo scultore Giuseppe Ricci. I tre artisti disponevano di una serie di dipendenti, i quali vivevano all'interno della stessa fabbrica -ai piani superiori- senza possibilità, a quanto pare, di condurre una vita esterna, per non tradire i segreti di una lavorazione, all'epoca come oggi, famosa in tutto il mondo. Nonostante la maestria con cui venivano creati dei veri e propri capolavori, la Real Fabbrica non riuscì mai ad essere competitiva a livello internazionale, lavorando esclusivamente su committenza reale e non avviando un'autentica produzione in serie, tanto che la produzione cessò nel 1806, con il dominio napoleonico.

Le Seterie del borgo di San Leucio ebbero, invece, un più ampio raggio di diffusione: basti pensare che, ancora oggi, le stoffe prodotte dai De Negri, affittuari della sede borbonica dal 1920, sino agli anni 70, producono i tendaggi per la Casa Bianca.

L'opificio fu istituito nel 1778 da Ferdinando di Borbone e fu seguito dalla formazione della colonia degli operai, comprendente inizialmente 17 famiglie e in tutto 214 abitanti. Essa avrebbe dato vita ad una piccola città industriale, tanto che nel 1786, fu iniziata la costruzione dei quartieri operai: una serie di case a schiera, terminate nel 1794 su progetto dell'architetto Collecini, che, suddivise in due quartieri, ospitavano 37 unità familiari (Figura 2).

Figura 2: Le case operaie a schiera delle Seterie di San Leucio



Fonte: www.sanleucio.it

Nel 1797 il borgo crebbe con la costruzione della fabbrica di maccheroni vicino al forno, al macello e all'albergo del Giglio. Nel 1789 la colonia dispose, inoltre, di una fabbrica per la concia delle pelli, di due ospedali (1794), di cui uno per le malattie infettive, e infine, di tre industrie cotoniere progettate dall'architetto Giovanni Patturelli. Nonostante la politica dei dazi, l'opificio realizzò una produzione tessile in serie, capace di soddisfare non solo la domanda locale ma soprattutto quella internazionale. Il tenore di vita della comunità che gravitava intorno all'opificio, crebbe, mentre l'opificio stesso si adeguava, nella produzione, alle tecniche più moderne allora in voga in Europa: nel 1822 il già menzionato Patturelli sostituì la forza motrice delle braccia con quella idraulica. Un indicatore del processo di ammodernamento dei mezzi di produzione, fu l'introduzione della macchina Jacquard.

A far da tramite del processo industriale verificatosi a cavallo tra il XVIII secolo e l'Unità d'Italia, fu l'attuale sede del Museo Ferroviario Nazionale di Pietrarsa, inaugurato nel 1989, testimonianza di uno dei

primi opifici realizzati nell'area orientale di Napoli e primo stabilimento ferroviario di tutta la penisola italiana. Esso vede la luce nel 1840 per volere di Ferdinando II di Borbone, con il nome di *Real Opificio Borbonico di Pietrarsa*, nell'odierno quartiere di San Giovanni a Teduccio, al confine con il comune di Portici, all'epoca dei fatti comune autonomo. L'opificio nasce come stabilimento siderurgico a scopo bellico e civile, che si riforniva della materia prima proveniente dall'altoforno del polo siderurgico della Mongiana, in Calabria, e per volontà di affrancamento rispetto all'industria straniera. In seguito, nello stesso anno dell'inaugurazione della tratta ferroviaria Napoli-Capua, attraverso il Real Decreto datato 22 maggio 1843, il complesso si trasformò in una serie di officine per la fabbricazione e la riparazione delle locomotive che percorrevano la tratta Napoli-Nocera e la prima tratta ferroviaria italiana, Napoli-Portici, e venne così a costituire un punto di snodo per i vagoni che arrivavano dai due percorsi, mentre la localizzazione prospiciente il mare creava una serie di vantaggi sia per lo smaltimento di rifiuti, che per il carico dei prodotti e delle materie prime che arrivavano via mare.

Figura 3: Ex stazione Napoli-Portici



Fonte: Ciro Donisio

La figura 3 riporta ciò che rimane dell'antica stazione ferroviaria della tratta Napoli-Nocera dalla quale, nel 1861, lo stesso Giuseppe Garibaldi scese una volta giunto a Napoli. Essa è situata accanto alla stazione attuale

della Circumvesuviana e rappresenta un vuoto urbano che, nonostante il degrado e l'incuria totale in cui versa, rimane una testimonianza del progresso tecnologico avviato dal Regno delle Due Sicilie, nel quale ben si percepiva la necessità di incrementare il sistema dei trasporti in vista di una nascente industrializzazione. Furono costruite ben 7 locomotive: la *Pietrarsa*, la *Corsi*, la *Robertson*, la *Vesuvio*, la *Maria Teresa*, la *Etna* e la *Partenope*: alcune parti erano importate dall'Inghilterra e assemblate nell'officina, altre invece venivano direttamente costruite *in loco*, come lo stesso materiale rotabile.

A testimonianza delle abilità tecniche raggiunte dagli operai, lo stesso zar Nicola I di Russia, dopo la visita a Napoli il 10 dicembre del 1845, sembra che avesse preso Pietrarsa come modello per la costruzione dell'opificio a Kronstadt. Del resto, lo stabilimento occupava ben 1125 unità già nel 1860.

Tuttavia, con l'Unità d'Italia, iniziò un lento e graduale declino per il Mezzogiorno e anche per l'opificio di Pietrarsa: tra il 1861 e il 1863 una relazione dell'ingegnere Grandis, voluta dal Governo, sulla base di ovvie forzature nei dati, dipingeva negativamente l'attività e la redditività dell'opificio, consigliandone addirittura la vendita o la demolizione. Il 10 gennaio 1863 esso venne concesso in affitto per 30 anni, alla somma di 45.000 lire dell'epoca, su iniziativa del Ministro delle Finanze del Governo Manghetti, alla ditta di Jacopo Bozza. La gestione privata portò alla drastica riduzione dei posti di lavoro, conseguenti scioperi e gravi disordini repressi duramente, culminati nel tragico episodio ricordato come *Eccidio di Pietrarsa*: il 6 agosto di quell'anno, una carica dei bersaglieri, inviati su richiesta del prefetto di Napoli Nicola Amore, causò 4 morti e circa 20 feriti tra i manifestanti. Nel 1877 lo Stato finalmente intervenne e ne assunse direttamente la gestione, sotto la direzione dell'ingegnere Passerini, risollevandone le sorti e migliorandone la ormai ridotta capacità produttiva. Da allora e fino al 1885, vennero prodotte circa 110 locomotive, oltre 800 carri merci e quasi 300 carrozze viaggiatori, oltre a numerosi pezzi di ricambio per rotabili.

Con l'inizio del nuovo secolo, in seguito alla statalizzazione delle Ferrovie, lo stabilimento di Pietrarsa, nel 1905, entrò a far parte delle infrastrutture delle nuove Ferrovie dello Stato, divenendo una delle officine di grandi riparazioni, specializzata in particolare nel settore delle locomotive a vapore.

L'avvento dei nuovi sistemi di trazione ferroviaria, come la trazione elettrica, segnò il lento e progressivo accantonamento delle locomotive a vapore, che comportò inevitabilmente la chiusura dell'impianto il 15 novembre del 1975; l'ultima locomotiva a vapore riparata a Pietrarsa usciva dalle officine il 2 dicembre dello stesso anno.

Figura 4: Il complesso di Pietrarsa. Vialone principale con gli edifici completati, 1843



“L’*Industria Italiana*”, periodico pubblicato dall’11 agosto 1863 sino a metà gennaio del 1865, testimonia la volontà, da parte degli imprenditori e proprietari terrieri del meridione, di avviare un processo industriale per essere in grado di competere con l’Italia settentrionale e con le altre nazioni. In una delle pagine si leggeva: “l’industria è una leva potentissima del benessere sociale e l’officina e la fabbrica sono i centri attorno a cui si raggruppano migliaia di uomini, sottratti all’ozio e all’inerzia, i quali apprendono con la pratica la realtà del principio della sociabilità che anima e sostiene la nazione.” (De Rosa, 1985). Nonostante i buoni propositi, l’industria stentò a decollare al Sud; molteplici i motivi: la mancanza di un catasto ben organizzato, lo scarso commercio di derrate, la cospicua

estensione di terre palustri, la mancanza di una disciplina delle acque, la molteplicità di canoni gravanti su fondi pubblici, la mancanza di una identità operaia e soprattutto l'assenza di quelle infrastrutture che sono alla base di qualsiasi processo industriale. Non è un caso che si richiedeva allo Stato Italiano tutta una serie di bonifiche, la costituzione di un credito fondiario, la realizzazione di porti e fari e l'inaugurazione di nuovi processi industriali imperniati sull'uso di moderni macchinari, l'adozione di acqua potabile a Napoli, l'ampliamento dei centri urbani, la costruzione di vie di comunicazione sia su rotaia che su gomma, ecc.

Certamente, la politica protezionistica, applicata soprattutto nel triennio 1881-1883, rappresentava un vantaggio per l'economia interna e, in particolar modo per il settentrione. Lo stesso non si può dire per il Sud, le cui officine erano state dimezzate, a favore di quelle del Nord e private del tutto di quel commercio internazionale di cui, anche se in minima parte, avevano goduto prima dell'Unità.

Gli anni che vanno dal 1860 al 1890, sono proprio quelli che hanno segnato l'inizio del divario economico e sociale tra Nord e Sud Italia: nel meridione permaneva l'assoggettamento dei piccoli proprietari terrieri e degli agricoltori alla classe dei grandi proprietari, anche a causa di un sistema per il quale le banche di emissione, quali il Banco di Napoli, di Sicilia e Nazionale, preferivano finanziare, per le maggiori garanzie, i grandi proprietari, escludendo i piccoli che, in tal modo, erano costretti a chiedere prestiti, rimanendo, così, indebitati per gli altissimi interessi. Franchetti¹ scriveva nel 1874: "parti delle sedi e succursali di banche stabilite in quelle provincie sono o erano recentemente in mano di camorre che ne accaparrano i fondi e l'usura a danno dei produttori di olio" (De Rosa, 1985). Raramente il Governo centrale riusciva ad arginare il fenomeno di corruzione, come quando, nel 1885, impose alle banche di emissione di effettuare sconti alle cooperative: quello fu uno dei rari anni di prosperità agraria ed industriale che conobbe il Sud d'Italia nel XIX secolo.

Durante il periodo bellico, lo sviluppo industriale investì soprattutto il comparto della produzione di materiale da guerra, con la conseguente riconversione di molti stabilimenti industriali. Ciò avvenne, come si dirà in seguito, anche in occasione della Guerra di Eritrea, quando, nel 1884, fu stretto l'accordo tra lo Stato Italiano, il Comune di Pozzuoli e le im-

1. Leopoldo Franchetti, meridionalista e senatore del Regno d'Italia.

prese Armstrong, per il rifornimento del materiale bellico, su richiesta del Ministero della Marina. Ciò nonostante, non si attenuò mai il divario tra Nord e Sud, ma, anzi, si assistette al progressivo trasferimento della produzione al settentrione, in particolar modo a Genova e Livorno. Divario che, nel periodo a cavallo tra i due conflitti mondiali, si aggravò sempre più. Dopo il 1918 l'Italia, come altre nazioni, usciva dalla guerra in una condizione devastata sotto più punti di vista; tutte le vie di comunicazione, dalle strade ferrate ai porti e alle vie provinciali, furono gravemente danneggiate; le risorse agricole risultavano completamente insufficienti, mentre l'industria cosiddetta "di pace" non riusciva né a sostituire né a riconvertire quella bellica, né a far leva su risorse e capitali ormai totalmente inesistenti. Per reagire alla crisi, il Governo ricorse all'emissione, che generò una crisi inflazionistica che, però, andò a colpire proprio l'economia del Sud, più arretrata e provata dalla guerra.

Per promuovere e rilanciare l'economia meridionale, erano già state emanate delle "leggi speciali" (Barbato, 1968), come quella del 15 gennaio 1885 o "Del Risanamento", con cui nasceva l'Istituto per lo Sviluppo del Mezzogiorno (la cui attività non ebbe mai luogo, per lo scoppio del Secondo Conflitto Mondiale) ed altre; tutte, comunque, di natura straordinaria e miranti alla riqualificazione ed all'istituzione di vere e proprie aree industriali. Queste iniziative si rivelarono, tuttavia, inefficaci dal momento che adottavano criteri di localizzazione basati, quasi esclusivamente, su logiche politiche, senza una progettazione che prevedesse la formazione di veri e propri distretti industriali.

Il 10 agosto 1950, veniva istituita la Cassa per il Mezzogiorno, mentre il 29 luglio 1957 entrava in vigore la Legge Pastore. L'obiettivo dei due provvedimenti era quello di promuovere investimenti statali per lo sviluppo del Sud Italia, per poi individuare, attraverso valutazioni di carattere economico, tecnico e sociale, le aree più adatte alla localizzazione industriale. Di fondamentale rilevanza fu, in quegli anni, la creazione di consorzi: associazioni di comuni, province e camere di commercio, costituenti varie commissioni tecniche "per le Aree di Sviluppo Industriale". Nel 1965 venne varato il Piano Preliminare per l'area industriale di Napoli che, pure, mostra una serie di carenze: mancavano uno studio sullo sviluppo demografico e sulla mobilità, sanità e commercio, sulle strutture portuali, ferroviarie ed aeroportuali, sulla rete idrica e fognaria; sul tasso

di occupazione e disoccupazione, sull'individuazione delle aree specializzate in una determinata produzione, sul reddito pro-capite e sui fattori di attrazione e repulsione di un determinato comprensorio.

Tra il 1973 e il 1982, l'Italia si adegua alle direttive della Comunità Economica Europea, avviando un processo di terziarizzazione a completo svantaggio del settore secondario. Questo processo, soprattutto nel meridione, non accompagnato da un'adeguata redistribuzione delle attività e dei servizi, ha generato in molti casi, conurbazioni disordinate e prive di una funzionale gerarchia tra i vari centri, dove domina anche un rapporto sbilanciato tra città e campagna. Uno dei principali risvolti territoriali di queste dinamiche, è stato rappresentato dalla dismissione di grandi aree industriali e da un massiccio incremento edilizio nel territorio urbano.

Molto diversa era la situazione nel Nord Italia, dove la nascita dei comuni, una nuova forma di organizzazione sociale, basata sulla città e sul suo collegio comunale in quanto realtà autonoma locale, fu il principale indicatore di quel graduale processo di emancipazione rispetto al potere imperiale che aveva reso più viva e dinamica l'economia del centro-nord Italia sin dal XIV secolo.

Questo dinamismo si protrarrà per tutta l'età moderna e contemporanea. Non a caso, all'indomani dell'Unità d'Italia, nel Nord, che rappresentava il 30% del territorio nazionale, si registravano il 68% degli addetti all'industria e la presenza di ben quattro zone a carattere industriale:

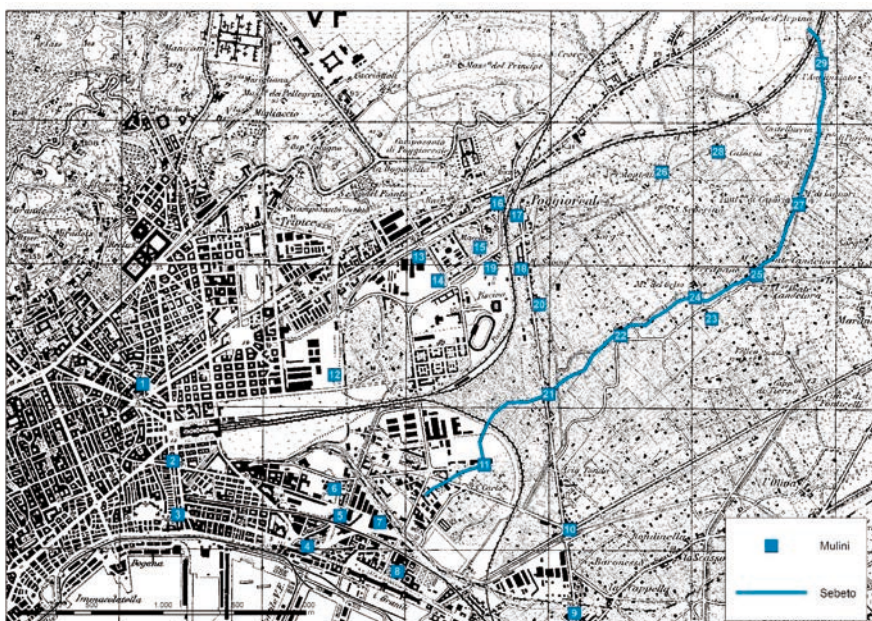
1. la zona pedemontana Alpina: media e alta pianura a sinistra del Po;
2. la zona Alpina interna;
3. la zona Padana meridionale: la piana tra Torino e Cuneo, la bassa pianura tra Vercelli e Mantova;
4. la regione Liguria.

Esse erano caratterizzate dalla presenza di tre settori industriali: l'industria tessile, la sola a contare ben 53,6% degli occupati ed a localizzazione diffusa; l'industria meccanica, a localizzazione concentrata nei pressi delle aree urbane e infine l'industria dei materiali da costruzione, a localizzazione dispersa nelle aree rurali. Nel corso del XX secolo si assiste al graduale passaggio dall'industria tessile -legata ancora a fattori di localizzazione economica, come la materia prima; sociale, come la forza lavoro nelle campagne; ambientale, come le risorse idriche- all'industria metalmeccanica, con la sua economia di agglomerazione (Dematteis et al., 1979).

3. Le prime fasi dello sviluppo industriale nell'area orientale di Napoli

La Piana Orientale di Napoli, sin dal Seicento, ha rappresentato un nevralgico polo di attrazione per gli insediamenti produttivi, per la presenza di alcuni fattori favorevoli quali: la possibilità di sistematico sfruttamento agricolo dei poderi adiacenti le antiche ville suburbane; la parziale bonifica dei terreni paludosi; la presenza di fonti idriche, come il fiume Sebeto ed i suoi numerosi affluenti, la costa ed il porto; la presenza di operai di varie nazionalità, specializzati in diversi settori. Come mostra la figura 5, sin dal Seicento erano attivi sul territorio diversi mulini ad acqua che, nel 1831, raggiungevano già le 53 unità, delle quali molte lungo il fiume Sebeto, evidenziato nella carta, e ben 23 collocate nei quartieri Mercato e Vicaria.

Figura 5: I mulini a forza idraulica attivi nell'area Est di Napoli nei secoli XVII-XIX²



Fonte: Elaborazione su IGM, 1992, F 184, I SO-SE

2. 1 mulino di Porta Capuana; 2 mulino di Porta Nolana; 3 mulino del Carmine; 4 mulino della Ruota; 5 mulino delle Carcioffole; 6 mulino della Farfara; 7 mulino dell'Inferno; 8 mulino Prodi; 9 mulino Bizzarro; 10 mulino Petriccione; 11 mulino del Salice; 12 mulino Caracciolo; 13 mulino Jannazzo; 14 mulino Jannazziello; 15 mulino della Ferriera; 16 mulino Bonaventura; 17 mulino Pagliaro; 18 mulino Savino ; 19 mulino dell'Arma; 20 mulino Russo; 21 mulino Spadaro ; 22 mulino San Martino ;23 mulino

Con la Ristrutturazione Idrogeologica di fine Ottocento, voluta dall'Amministrazione Generale delle Bonifiche, e la Legge 1904 sul Risorgimento Economico della città, l'industria molitoria subisce un processo di dismissione a favore delle grandi industrie metalmeccanica, chimica ed elettrica: fu così che, tra il 1872 ed il 1939 il numero di mulini calò drasticamente a 12 unità.

Ancora oggi, il paesaggio dell'archeologia industriale reca in sé i segni dei tre mulini municipali maggiormente produttivi a Napoli: quello di Porta Nolana, quello del Carmine e il mulino di Porta Capuana, operanti sino al 1890, per poi divenire anch'essi oggetto del processo di disfunzione e di riuso: il mulino di Porta Nolana, nel 1927, fu dato in concessione, da parte del Ministero delle Comunicazioni, alla SET, la Società di Esercizio Telecomunicazioni, la quale gestiva, in quegli anni, la rete telefonica in tutto il Mezzogiorno.

Nella figura 6 è riportato il mulino di Porta Nolana che, insieme al mulino del Carmine, in seguito ai lavori di ristrutturazione di via dei Fossi e dell'acquedotto del Carmigliano tra gli anni Cinquanta e Sessanta, fu restaurato, elevato a livello stradale e rialzati di due piani.

Figura 6: Ex mulino di Porta Nolana



Foto: Ciro Donisio

Selce ;24 mulino del Gelso ;25 mulino Abate Candelora; 26 mulino San Severino; 27 mulino (di) Liguori; 28 mulino Casoria ; 29 mulino dell'Annunziata (Parisi, 1988).

Un altro settore di antica origine è rappresentato dall'industria ceramica che, sin dal periodo che va dal XIII al XIV secolo, fu presente nell'area compresa tra Porta Capuana, San Lorenzo Maggiore e Porta Reale (l'ex foro romano), con artigiani specializzati che provenivano dalla colonia federiciana di Lucerna e si stanziarono, nel 1301, presso il ponte della Maddalena.

Tra il Seicento e il Settecento, l'area destinata alla produzione della ceramica si estendeva sino a comprendere il Lavinaio, il Borgo Loreto e la Marinarella (l'attuale area che dal Corso Arnaldo Lucci si estende a ovest di via Marina). I motivi di questa espansione erano diversi: in primo luogo, la necessità di decongestionare il centro della città da tutte quelle sostanze nocive, dovute alle combustioni e agli ossidi di stagno e piombo, legate alla stessa lavorazione della ceramica; la facilità, poi, di approvvigionamento della materia prima, dal momento che l'argilla proveniva dall'isola di Ischia e quest'area era vicina al porto; in terzo luogo, la vicinanza dei corsi d'acqua, quindi dei mulini atti alla produzione degli smalti.

Queste fabbriche prendevano il nome di *faenzere*, in virtù della famosa ceramica proveniente dal sito di Faenza. Una delle principali "faenzere" del XVII secolo si trovava vicino alla chiesa della Maddalena: essa apparteneva al monastero dei S.S. Pietro e Sebastiano e fu affidata, nel 1632, a Zerbino Cappelletti, ceramista abruzzese. La destinazione della fabbrica sarebbe mutata nel 1835, quando i conciatori di pelle si insediarono nella zona della Maddalena e dei Granili.

Le prime manifatture tessili di stampo industriale, invece, cominciarono a proliferare nella periferia napoletana intorno alla metà del XVIII secolo, segnando così, il futuro della storia economica e l'urbanistica del quartiere Mercato e dei casali di Barra e San Giovanni a Teduccio. In quest'area, infatti, si localizzarono i primi impianti, realizzati con l'apporto delle moderne tecnologie grazie ai contatti con l'Italia settentrionale.

Nel 1767 la Giunta degli Abusi, espulse i Gesuiti dal conservatorio del Carminiello e istituì una vera e propria scuola specialistica in cui le cittadine, tra le più povere del regno, potessero apprendere l'arte della seta e divenire future operaie. A questo scopo, furono convocati i più esperti maestri e macchinisti provenienti dalla Liguria e dal Piemonte, i quali istruivano le giovani apprendiste e rifornivano i locali industriali dei macchinari e di strumenti all'avanguardia, tra cui il cosiddetto filatoio ad acqua.

Dunque, tre sono i principali fattori di localizzazione in questo settore:

1. le tecnologie e mezzi di produzione all'avanguardia;
2. la disponibilità di manodopera;
3. la presenza di maestranza altamente qualificata.

Dal Real Convitto del Carminiello sino ai casali di Barra e San Giovanni a Teduccio si viene, così, a costituire un'area punteggiata da veri e propri centri industriali specializzati nella produzione di seta, canapa e cotone. Nel 1787, infatti, uno dei direttori del Carminiello, Giacomo Bulzone, collaborando assieme al negoziante di tessuti Paolo Finizio e al macchinista Giuseppe Brovida, istituisce una filanda in San Giovanni e, nel 1801, ristrutturata una semplice casa, riconvertendola in stabilimento industriale, nei pressi di Barra.

Il settore chimico, invece, ebbe uno sviluppo maggiore nell'area di Poggioreale, nei pressi della villa quattrocentesca voluta da Re Ferdinando d'Aragona, dove sorgerà la Real Ferriera di Poggioreale, la cui attività iniziata nel 1778, sarebbe perdurata sino al 1874, anno in cui il mulino fu ceduto agli imprenditori Giuseppe Guida e Demanio Mariano, produttori di stoviglie, mentre i locali della ferriera sarebbero stati convertiti in sale atte alla lavorazione della ceramica.

A sud di Poggioreale, presso la cosiddetta Arenaccia sorsero sia la salnitriera che la polveriera: la loro attività iniziò nel XVII secolo: la prima era situata nei pressi dell'attuale vico Polveriera, mentre la seconda in un lotto squadrato al confine tra l'Arenaccia e il ponte Casanova. La loro produzione era specializzata nella polvere da sparo e nel nitrato di potassio e toccò il culmine durante la conquista francese.

Nel XVIII secolo, a Piazza Carlo III, per volere di Re Carlo III di Borbone, su progetto dell'architetto Ferdinando Fuga, sorge il palazzo monumentale più grande d'Europa: l'Albergo dei Poveri che, lungi dall'esser ormai considerato come ideale ed utopistico strumento di carità, esprime al meglio lo scopo di fare dell'umanità una risorsa razionale, finalizzata ad un profitto sistematico. L'albergo, infatti, rappresentava un vero e proprio complesso industriale: al primo piano, duemila persone lavoravano le stoffe, i panni, i nastri, il vetro, le lime, le raspe e produzioni tipografiche. Certamente non è un caso che la struttura fosse stata situata nei pressi dell'attuale via Foria, considerata il prolungamento urbano della Real Strada delle Puglie, principale arteria di collegamento tra Napoli e le aree interne della Campania.

Per lo stesso scopo utilitaristico dovevano essere stati realizzati i Pubblici Granai, su progetto dello stesso Fuga, nell'area oltre il borgo Loreto. I depositi furono inaugurati nel 1791, ma saranno demoliti nel 1953. La funzione dei granai fu di delocalizzare la produzione e la conservazione cerealicola, non solo per assicurare il decongestionamento urbano, ma soprattutto, per creare un'area di sviluppo ai margini dell'ex capitale. Vennero, dunque, dismessi i depositi tufacei di piazza Dante e creati degli edifici ad hoc in un'area già ricca di mulini: questo avrebbe consentito di agevolare il traffico del grano e la produzione di pane e pasta.

Figura 7: Il quartiere dei Granili visto dalla spiaggia (Sant'Erasmo)



Fonte: Piattaforma internet del sistema archivistico nazionale

4. Territorio e industria a Napoli Est nel XIX e XX secolo

Come abbiamo visto, è soprattutto nel XIX secolo che si fissano e si consolidano le condizioni per l'industrializzazione dell'area orientale di Napoli e per la futura evoluzione dei suoi assetti territoriali.

Nel 1855, infatti, l'Amministrazione Generale delle Bonifiche intraprese la bonifica delle paludi, la cui area era delimitata a oriente dall'altopiano delle falde del Vesuvio, a Sud dal mare, a occidente da Napoli e, a settentrione dai colli di S. Maria Del Pianto e di Casoria.³

Tra il 1839 ed il 1890, inoltre, a Napoli furono realizzate ben 6 linee ferroviarie: la Napoli-Portici; la Napoli-Castellammare; la Napo-

3. Verrà analizzata in questa sede l'area compresa tra il quartiere Sant'Erasmo, il comune di Volla e le vie di Poggioreale e Gianturco.

li-Capua; la Napoli-Nola-Baiano; la Napoli-Ottaviano e la Napoli-Piedimonte D'Alife.

Fu, inoltre nel 1853 che, su denuncia del direttore dell'Amministrazione della Navigazione Augusto Vioiller riguardo alle dimensioni del porto, ormai eccessivamente ridotte rispetto all'incremento dei traffici marittimi, tutto il sistema portuale fu oggetto di un piano di ristrutturazione che si sarebbe prolungato sino agli anni Settanta del Novecento.

Durante il XX secolo, due sono i principali interventi statali che hanno definitivamente sancito il destino industriale della periferia orientale partenopea: la Legge per il Risorgimento Economico della città, 8 luglio 1904, n.351 -che sancisce lo spazio, aperto alle dogane, da finalizzare agli insediamenti produttivi e all'edificazione delle opere residenziali popolari- e l'istituzione, con la legge 29 luglio 1957 n.634, dell'ASI, ossia una serie di consorzi per la redazione di un Piano Regolatore per la "Napoli Industriale".

I due piani, del '64 e del '69, sancirono la localizzazione industriale verso l'area interna del Napoletano, con il fine di decongestionare la periferia orientale, destinandola però ad un processo di terziarizzazione e di eccessiva cementificazione.

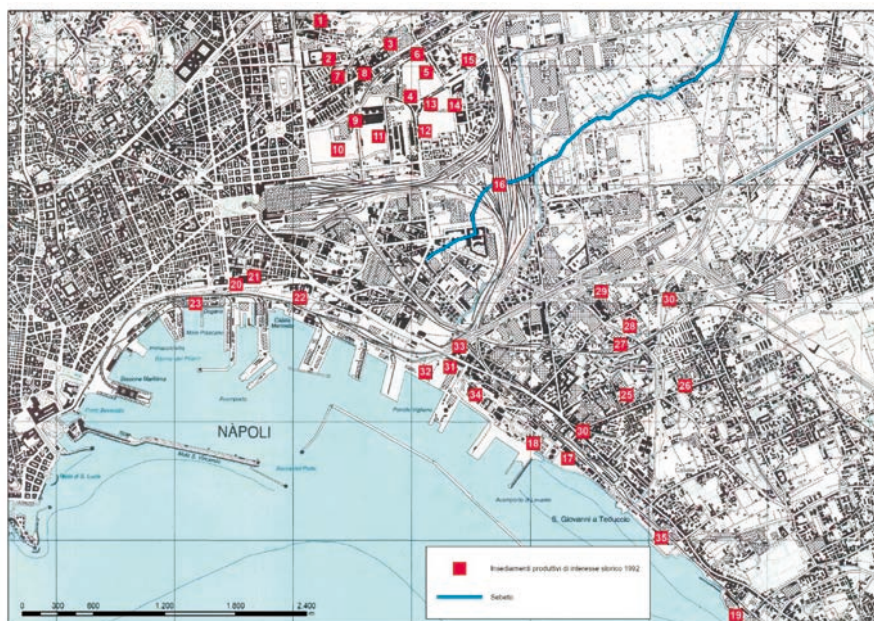
Riassumendo, si può, dunque, affermare che tre sono le fasi del percorso storico-industriale di Napoli Est:

1. 1840-1904: graduale trasferimento degli insediamenti dal centro storico verso l'immediata periferia;
2. 1904-1960: processo di espansione dell'area industriale con pianificazione morfologica del tessuto insediativo esistente;
3. 1960-1990: dismissione dei fabbricati obsoleti e congestionamento residenziale.

L'ultima fase è quella che ha portato alla formazione dei cosiddetti "vuoti urbani", al congestionamento ed al degrado di questa periferia che, per esigenze di ordine analitico ed espositivo, in questa sede verrà analizzata per municipalità.

Nella figura 7 è riportato un quadro di insieme di tutte le municipalità analizzate con l'indicazione degli stabilimenti con valore storico.

Figura 7: Insedimenti industriali di valore storico nella periferia orientale di Napoli



Fonte: Elaborazione su IGM, 1992, F.5, 1:100.000

Le immagini che seguono rappresentano degli stralci che consentono una più particolareggiata contestualizzazione delle singole municipalità.

La IV municipalità (figura 8), che copre una superficie di 9,27 km², comprende i quartieri San Lorenzo, Vicaria, Zona Industriale, Poggioreale.

In essa sono inclusi molti degli stabilimenti industriali di cui abbiamo parlato e ai quali vanno aggiunti, tra gli altri: la Manifattura Tessile Cotoniere Meridionali, l'ex Macello Comunale e l'ex Centrale del Latte.

Figura 8: La IV Municipalità: San Lorenzo, Vicaria, Zona Industriale, Poggioreale

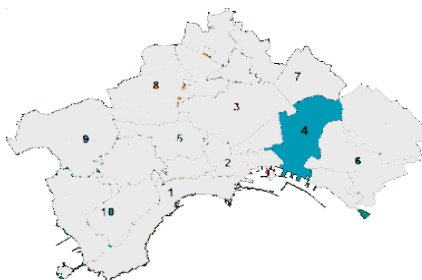
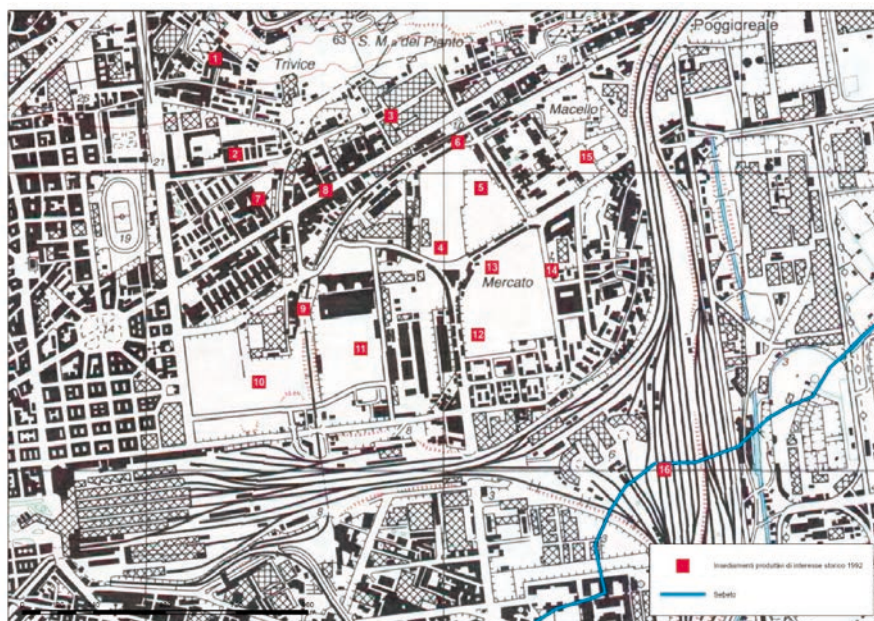


Figura 9: Edifici industriali di interesse storico. Stralcio della IV municipalità⁴



Fonte: Elaborazione su IGM, 1992, F.5, 1:100.000, particolare

Figura 10: Ingresso MCM in via Caramanico



Foto: Ciro Donisio

4. 1) Centrale del Latte; 2) Arsenale di Artiglieria; 3) MCM (Poggio Alto); 4) MCM (Poggio Basso); 5) MCM (Poggio Basso); 6) Fiat; 7) Stazione Napoli-Piedimonte; 8) Mulino Pontenuovo; 9) Carcere Centrale; 12) Sava, lanificio (1823); 13) Morgue (ex mulino Porta Capuana); 15) Macello comunale; 16) Saim.(Parisi, 1988).

Nel 1904 la Legge sul Risorgimento Economico permise la localizzazione, nel quartiere di Poggioreale, di due importanti aziende tessili: a sud della stessa via, si insediò la società Ligure Napoletana (zona Poggio Basso), mentre sul versante opposto, presso la salita che conduceva alla chiesa di Santa Maria del Pianto, furono ubicate le ex-Industrie Tessili Napoletane. Il primo complesso era orientato su una direttiva obliqua, mentre il secondo era orientato su una pianta di stampo a scacchiera. Essi, il 15 maggio 1918, entrarono a fare parte della società industriale di proprietà del magnate svizzero Roberto Wenner, confluendo in quello che sarebbe diventato il più grande complesso manifatturiero tessile di Italia. Basti pensare che la struttura ricopriva una superficie di 150.000 mq, nella quale lavoravano ogni giorno circa 3000 operai.

Dopo la catastrofe del Secondo Conflitto Mondiale, le Manifatture Cotoniere Meridionali continuarono la produzione sino alla fine degli anni Sessanta, per poi chiudere definitivamente. Fino al 1974 il complesso di Poggioreale ospitava ancora gli archivi aziendali, sino a quando, il 23 febbraio 1983, essi furono sottoposti a vincolo di tutela e trasferiti nello stabilimento di Fratte.

Il degrado della struttura architettonica (figura 10) mostra, tuttavia, che il vincolo non bastò a salvaguardarla dal decadimento formale. Essa è inclusa nel Centro Direzionale di Napoli, realizzato negli anni Settanta, quando la Commissione per il Nuovo Piano Regolatore individuò, nel quartiere di Poggioreale, un'area per la localizzazione di un complesso finalizzato ad ospitare locali e uffici afferenti al settore terziario, residenziale e commerciale. Il progetto, affidato all'architetto Kenzo Tange, fu presentato nel 1983, anche se il complesso fu inaugurato solo nel 1998. L'obiettivo era quello di decongestionare il centro storico della città, attraverso la realizzazione di un polo per il terziario avanzato di più facile accessibilità e che offrisse le condizioni per ottimizzare le economie di agglomerazione.

Sulla collina di Poggioreale si trova anche l'ex Dogana che fu realizzata, per Decreto Reale del 1820 di Francesco I, su progetto di Stefano Galasso tra il 1828 ed il 1830. La nuova cinta doganale della città avrebbe esteso il nucleo storico urbano di Napoli, sostituendo l'antica perimetrazione orientale di età aragonese e proiettandolo nella nuova dimensione territoriale della città, sancita ufficialmente nel 1906 con la perimetrazione della zona industriale di Napoli. Ancora oggi è visibile la barriera doganale (1829) posta di fronte l'ingresso del cimitero.

Figura 11: Ex Dogana di Poggioreale (prima dell'inizio dei lavori)



Fonte: www.cityopensource.net

La costruzione del muro finanziere e della Dogana di Poggioreale e l'inaugurazione della tratta ferroviaria Napoli-Capua (1844)⁵ aprono le porte dell'urbanizzazione del quartiere. Da questo momento vi verranno localizzati molti altri stabilimenti produttivi con la relativa crescita della funzione residenziale.

Nel 1819, per motivi socio-sanitari, il Regio Rescritto proibisce la localizzazione urbana delle attività industriali legate alla macellazione. Un primo macello, dunque, viene costruito a Vigliena nel 1835 ma, considerando l'epidemia di colera scoppiata nell'anno precedente, si decide di trasferire la struttura altrove. Il 16 aprile 1862 l'Amministrazione Municipale bandisce un concorso, vinto nello stesso anno dall'architetto Cesare Smitti, per la realizzazione del nuovo Macello che viene posto proprio nel quartiere di Poggioreale. I lavori iniziano nel 1869 e terminano quattro anni dopo. Situato a ridosso della ferrovia, esso si estende su una superficie di 57.600

5. La stazione principale era situata al borgo Loreto: la linea ferroviaria percorreva un tracciato che, attraversando l'Arenaccia tramite galleria, si allineava alla parallela del carcere provinciale in via Nuova Poggioreale, per poi prolungarsi in trasversale per tutto il quartiere.

mq, di cui 16.000 coperti. Nel 1930 viene parzialmente ristrutturato e collegato alla rete ferroviaria. Ormai non più rispondente alle esigenze della città, per deficienze di locali e redistribuzione di servizi, nel 1955 viene dismesso. Oggi le strutture perimetrali in stato di abbandono rappresentano un altro esempio di “vuoto” inutilizzato e causa di degrado (figure 12 e 13).

Figura 12: Ex Macello tra piazza Arabia (sinistra) e via del Macello (destra)



Foto: Ciro Donisio

Figura 13: Ingresso Principale dell'Ex Macello



Foto: Ciro Donisio

Poi c'è il “vuoto” rappresentato dalla struttura dell' ex Centrale del latte di Napoli, fondata nel '28 e, per motivi giudiziari chiusa nel 1993. La figura 14 mostra lo stato di abbandono in cui versa anche questo spazio in Corso Malta.

Figura 14: ex Centrale del latte in Corso Malta



Foto: Ciro Donisio

L'ex distilleria Petriccione, anch'essa oggi in stato di abbandono (figura 15), invece, è il risultato della riconversione dell'ex mulino di Diego Petriccione, noto commerciante di farina e avena che, nel 1894 trasforma la sua attività in una distilleria, corredata di alambicchi perfezionati e moderni macchinari tedeschi. Essa è situata sull'attuale via F. Imparato, ex via dello Sperone, voluta da Ferdinando II per creare un collegamento tra la via di Poggioreale e la zona dei granili. Non è un caso, infatti, che lungo quest'asse, vicino ai depositi di grano e agli affluenti del fiume Sebeto, fossero localizzati altri mulini, come il mulino Spadaro.

Figura 15: ex Distilleria Petriccione



Foto: Ciro Donisio

L'Agip e la Mobil Oil (figura 16), presenti nell'area della stessa Municipalità, aziende specializzate nel settore petrolifero, vengono localizzate a Napoli, in seguito al RD n. 556 del 1926, quando viene istituita l'Azienda Generale Italiana Petroli per avviare l'industria dei prodotti petroliferi.

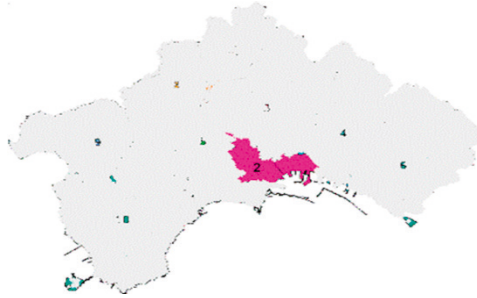
Figura 16: ex complesso Mobil Oil



L'Agip era collocata a Nord della ferrovia Circumvesuviana, a Sud-Ovest da via delle Breccie e ad Est dal collettore di bonifica, occupando una superficie di 50.000 mq, con 17 serbatoi e un capannone.

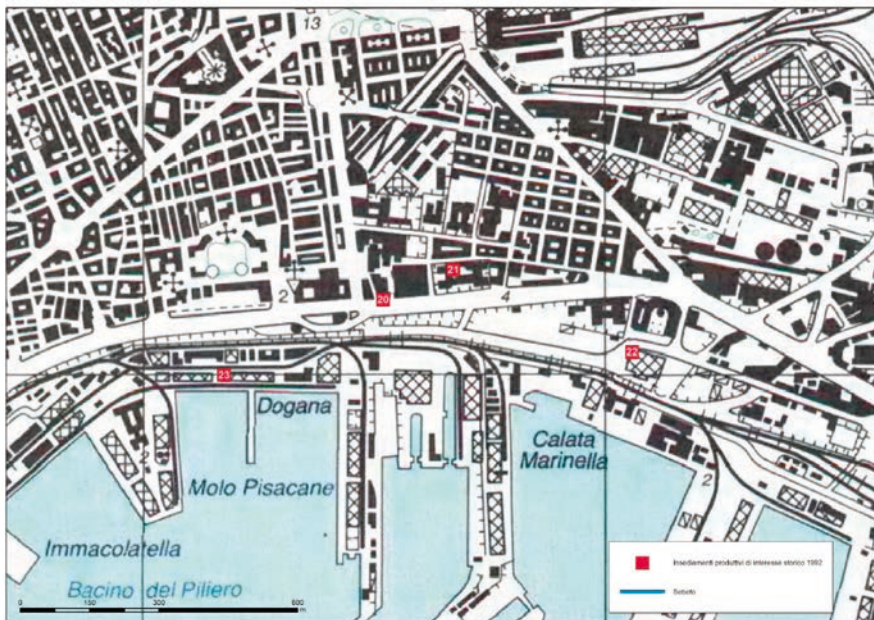
La Mobil Oil, localizzatasi a Napoli dopo aver assorbito la Socony nel 1968, contava una produzione di ben 6 milioni di tonnellate di petrolio grezzo all'anno ed occupava una superficie di 600.000 mq. Negli anni Settanta, la produzione addirittura aumentò a sino a 7 milioni di tonnellate annui.

Figura 17: La II Municipalità: Mercato, Pendino, Montecalvario, Avvocata, San Giuseppe



La vicinanza del porto ha fatto della II Municipalità (figura 17) un polo di forte attrazione per tutte le attività economiche, ivi comprese quelle industriali, rendendola nel tempo oggetto di piani urbanistici di intervento edilizio e di espansione.

Figura 18: Alcuni edifici industriali di valore storico nella II Municipalità: in particolare il Mercato Ittico e i Silos⁶



Fonte: Elaborazione su IGM, 1992, Foglio 3, 1:100.000, particolare

6. 22) Mercato Ittico; 23) SILOS (Parisi, 1998).

Nella II Municipalità, è incluso anche il borgo Loreto sorto tra i secoli XVI e XVII, nell'area dei monasteri di S.S. Cosma e Damiano, S. Maria delle Grazie, S. Maria di Loreto e S. Michele Arcangelo. Polo di produzione per i più noti ceramisti dell'epoca, tra i quali i Giustiniani, il borgo deve la sua importanza alla sua posizione che lo rendeva nodo in cui confluivano la via Marinella -che dal Carmine portava a piazza duca degli Abruzzi- via Reggia di Portici e la Via Vecchia che portava a Poggioreale attuale via Brin. Oggi, i resti del dismesso Mercato ittico (figura 19), sorto nel 1932 su progetto dell'architetto Luigi Cosenza, di matrice razionalista, sono testimonianza di un piano di riqualificazione dell'area, in seguito alla costruzione di via Marina che, fungendo da asse principale della fascia costiera, porterà all'isolamento sia di piazza duca degli Abruzzi che della via Marinella, ormai stradina secondaria posta alle spalle di via Amerigo Vespucci.

Figura 19: Il Mercato ittico



Foto: Ciro Donisio

Figura 20: La VI Municipalità: Barra, Ponticelli e San Giovanni a Teduccio

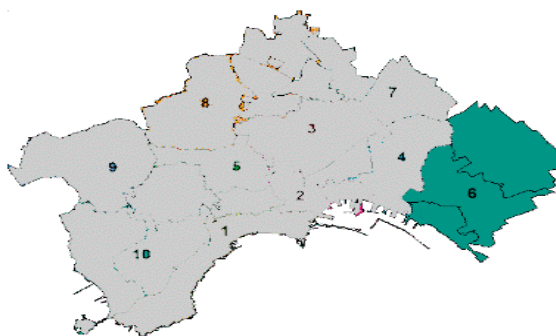
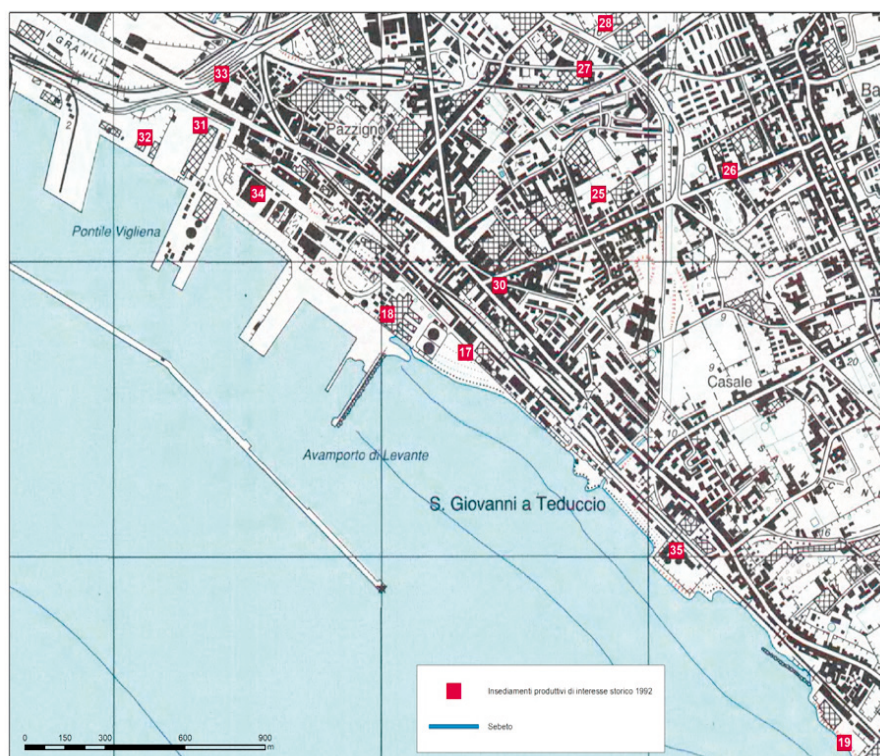


Figura 21: Alcuni edifici industriali di valore storico della VI Municipalità⁷



Fonte: Elaborazione su IGM, 1992, Foglio 3, 1:100.000, particolare

Il complesso Corradini, in San Giovanni a Teduccio (figure 22 e 23), fu fondato nel 1872 ed è in disuso dal 1949. Esso è formato da 54 unità, distribuito su un'area di 5 ettari e, nonostante sia stato sottoposto, ai sensi della legge 1089/39, con Decreto del Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, a vincolo e tutela, la ex Corradini versa in un totale stato di abbandono.

7. 31) Dogana di Vigliena; 32) Cantiere navale Pattinson; 33) Centrale elettrica EAV; 34) Cirio, Vigliena, ind. conserviera; 17) Corradini, opificio meccanico; 35) Delsa, ind. conserviera; 18) Centrale elettrica ENEL; 19) Opificio meccanico di Pietrarsa (Paarisi, 1998).

Figura 22: Ex complesso Corradini

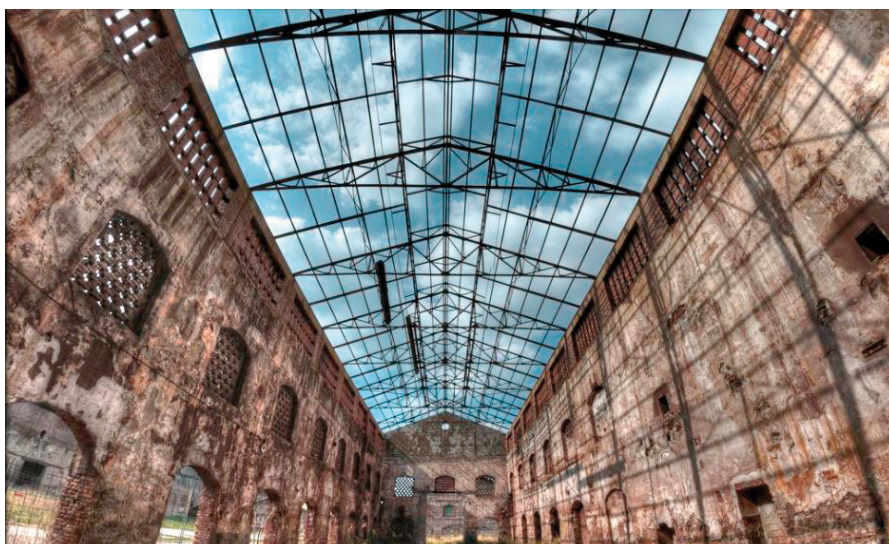


Foto: Ciro Donisio

Figura 23: Ex complesso Corradini



Foto: Ciro Donisio

Infine, la figura 24 riporta il complesso industriale della conserviera Cirio, progettato nel 1928 dall'architetto Angelo Trevisan, e completato, dal figlio Alessandro, in occasione della risistemazione della via Vigliena, prolungamento della statale per Ottaviano.

L'edificio, esteso su una superficie di 40.000mq, è costituito da un corpo centrale di quattro piani, strutturato su una maglia di pilastri a fungo in cemento armato e da una torre montacarichi alta sette piani. Data

l'articolazione degli esterni -caratterizzati da un reticolo geometrico di pareti finestrate e da lesene che, prolungandosi oltre la copertura, vanno a formare un coronamento merlettato- rappresenta uno dei più suggestivi casi di archeologia industriale presenti nel territorio orientale di Napoli.

Figura 24: Complesso Cirio a Vigliena



Fonte: Parisi (2008)

Il complesso di Vigliena fa parte di una storia produttiva risalente al 1836, anno della nascita del fondatore Francesco Cirio, a Nizza Monferrato (Asti). Egli si dedica dall'infanzia al commercio dei prodotti ortofrutticoli e, cogliendone la larghissima domanda da parte del mercato londinese e parigino, all'età di soli vent'anni, nel 1856, apre il primo stabilimento a Torino, utilizzando la tecnica di conservazione della cosiddetta "appertizzazione"⁸ (ideata da Francois Nicolas Apper). In seguito all'Unità di Italia, decide di aprire alcuni stabilimenti nel Mezzogiorno e, dopo la sua morte, avvenuta nel 1900, il timone della Cirio è preso dal socio Pietro Signorini e, dopo la morte di costui nel 1916, dal fratello Paolo. Per più di quattro decenni, la Cirio conquista il mercato internazionale, specializzandosi nella conservazione del pomodoro, pesce, pasta, caffè e latte: basti pensare che nella sola Campania la produzione impiegava 10'000 persone assieme all'indotto.

L'analisi dei dati statistici dei quartieri nelle municipalità prese in esame, conferma quanto la dinamica demografica sia strettamente connessa al processo di industrializzazione prima e di deindustrializzazione poi.

8. Appertizzazione o sterilizzazione, processo per la conservazione degli alimenti che consiste nel porre l'elemento da conservare in un recipiente ermetico che poi viene portato a temperatura elevata in modo da distruggere i microrganismi presenti.

Come mostra la tabella seguente, Ponticelli che aveva in origine una vocazione essenzialmente agricola, poi stravolta dalla ricostruzione del secondo dopoguerra, quando furono edificate numerose case popolari (come il Rione De Gasperi, tristemente famoso per essere una sorta di roccaforte della camorra), conosce un notevole incremento demografico (+155% tra il 1951 ed il 2001, crescita che si arresta tra il 2001 ed il 2011 (-3,5), probabilmente a causa di problemi di saturazione e di scarsa vivibilità.

Diversa la dinamica nei quartieri di Barra e San Giovanni a Teduccio, nella misura in cui diversa è stata la loro storia industriale. Ex quartieri operai, diventarono, come si è detto, sedi di importanti industrie, come la Cirio e la Corradini, che ne hanno segnato l'assetto territoriale e la crescita demografica. Solo a partire dagli anni Ottanta, si assiste ad un notevole calo demografico, direttamente connesso al processo di deindustrializzazione. San Giovanni a Teduccio, in particolare, perde il 34% della popolazione dal 1971 al 2011.

La popolazione del quartiere Porto ha subito le conseguenze dell'evoluzione tecnologica del settore dello shipping e della logistica in generale, con un repentino abbandono, nel 1970 circa, della modalità di trasporto merci in colli o sacchi, a vantaggio del confezionamento con bancali (o *pallets*) o in *containers* da movimentare meccanicamente e quindi con un crollo della domanda di lavoro manuale e la conseguente crisi del lavoro degli scaricatori di porto.

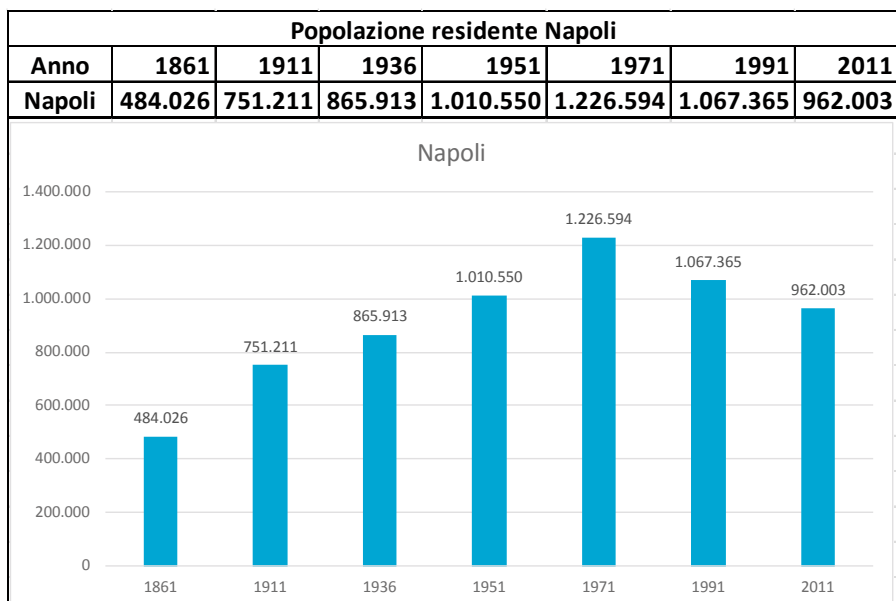
Tabella: Popolazione residente nelle municipalità II, IV e VI. Serie storica 1951-2011

Popolazione residente Municipalità 2, 4 e 6						
Quartiere e Municipalità	1951	1971	1991	2011	1951/2011	1971/2011
Avvocata	59.892	49.080	36.954	33.000	-44,90%	-32,76%
Montecalvario	52.492	35.975	24.116	23.049	-56,09%	-35,93%
San Giuseppe	17.290	8.926	5.931	5.189	-69,99%	-41,87%
Mercato	24.966	14.745	10.577	9.355	-62,53%	-36,55%
Pendino	46.522	28.125	16.760	16.843	-63,80%	-40,11%
Porto	20.009	9.577	4.943	4.830	-75,86%	-49,57%
Municipalità 2	221.171	146.428	99.281	92.266	-58,28%	-36,99%
San Lorenzo	121.270	78.068	52.862	48.081	-60,35%	-38,41%
Vicaria	31.090	23.852	16.625	15.062	-51,55%	-36,85%
Poggioreale	36.289	30.580	23.537	29.898	-17,61%	-2,23%
Municipalità 4	188.649	132.500	93.024	93.041	-50,68%	-29,78%
Ponticelli	21.200	37.697	51.770	52.288	146,64%	38,71%
Barra	30.450	42.817	41.491	36.649	20,36%	-14,41%
San Giovanni a Teduccio	35.406	36.169	27.314	23.832	-32,69%	-34,11%
Municipalità 6	87.056	116.683	120.575	112.769	29,54%	-3,35%
Municipalità 2+4+6	496.876	395.611	312.880	298.076	-40,01%	-24,65%

Fonte: Elaborazione su dati del Comune di Napoli

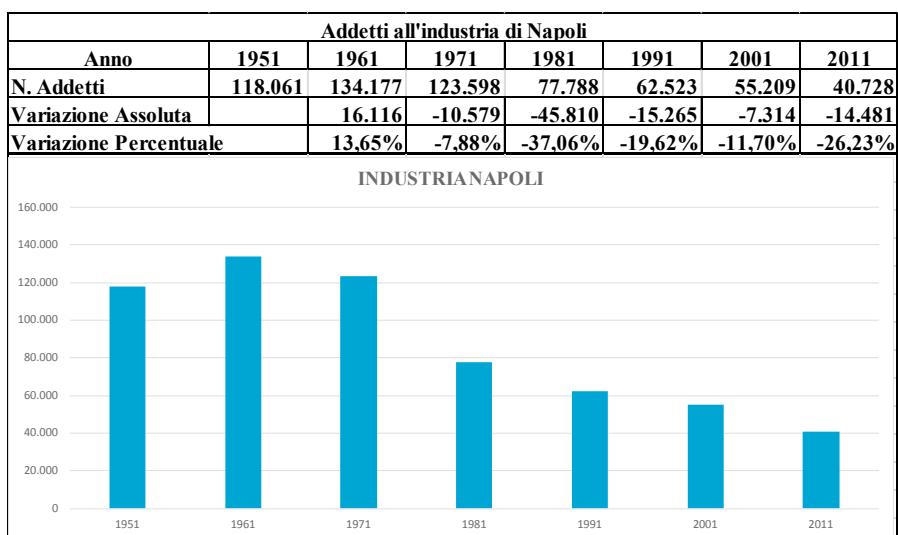
Gli effetti sulla popolazione delle municipalità prese in esame, in quanto direttamente colpite dalle dismissioni industriali a partire dagli anni Settanta, si sono avvertiti, sebbene in misura meno rilevante per il contemporaneo processo di terziarizzazione dell'economia, anche sul resto della città di Napoli che, accanto al calo demografico come indicato nella tabella seguente, ha visto diminuire notevolmente il numero degli addetti all'industria:

Tabella: Popolazione residente nel Comune di Napoli. Serie storica 1951-2011



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

Tabella: Addetti all'industria, Comune di Napoli. Serie storica 1951-2011



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

CAPITOLO 3

DALL'ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE AI PROGETTI DI RECUPERO E VALORIZZAZIONE NELL'AREA EST

1. Riempire i vuoti

Le tendenze localizzative degli ultimi decenni, che obbediscono alla logica della contro-urbanizzazione e della deconcentrazione delle aree metropolitane, hanno innescato un processo di sviluppo di aree urbane di minori dimensioni, nelle quali, soprattutto la piccola e media impresa, ha trovato più vantaggiose condizioni di sviluppo, dati i costi minori dei suoli e dei salari.

La città, tuttavia, non ha perso la propria centralità, mantenendo al suo interno le funzioni avanzate e di controllo; si è piuttosto assistito a modificazioni della struttura urbana in nome di un neocentralismo dove domina la connotazione immobiliare. La polarizzazione e la conseguente conflittualità sociale da un lato, e la maggiore capacità di generare innovazione da parte dei centri urbani dall'altro, rappresentano gli aspetti negativi e positivi di questa tendenza centralista, con cui deve fare i conti una pianificazione che miri a superare il particolarismo, a recuperare i valori storici ed ambientali e ad affermare il principio della complessità territoriale e della "democraticizzazione dello spazio".

È in questo contesto che il vuoto si presenta come risorsa, in quanto spazio da riprogettare, per correggere le vecchie dinamiche territoriali, in nome di una nuova centralità che rispetti la complessità, nella quale accogliere quelle attività che promuovano lo sviluppo e l'innovazione.

Sebbene, infatti, nel linguaggio della fisica, il termine "vuoto" stia ad indicare l'assenza di materia, nel caso dei vuoti urbani ciò che è assente non è la materia, il costruito, quanto piuttosto la dimensione funzionale, l'uso dello spazio. Accanto, dunque, ai vuoti urbani ben definiti e riconoscibili, si possono identificare i cosiddetti "vuoti generici", definiti da Secchi (1993) "spazi tra le cose, tra oggetti e soggetti tra loro prossimi, tra la mia casa e quella dei miei vicini, tra la loro e la mia scuola, tra il loro ed il mio ufficio", diventati "vuoti" perché privati di un ruolo riconoscibile

e riconosciuto. Si tratta spesso di spazi informi, per riconfigurare i quali è necessaria una progettazione che restituisca loro forma e significato, per reinserirli nel dinamismo dell'organizzazione territoriale. Aree verdi in disuso o piazzali hanno, in molte città, conosciuto un graduale affievolirsi della propria vocazione funzionale e, con essa, il rapporto diretto con la popolazione, che ha finito col percepirli come spazi anonimi, avulsi dal proprio quotidiano. Un'opportuna pianificazione che, dunque, restituisca a questi vuoti funzionalità innovative, ne ricostruirebbe la relazione diretta con la popolazione che, fruendone direttamente, li percepirebbe come luoghi di aggregazione, veicoli di identità, strumenti di sostenibilità. I vuoti, infatti, prendendo parte alla storia della città, contribuiscono, insieme agli altri elementi del paesaggio, a costituirne l'unicità. Alcuni studiosi (Dardi, 1992) hanno sottolineato il forte legame che persiste tra questi spazi vuoti e la collettività, perché in essi gli individui - o i gruppi - "riconoscono un monumento della storia della comunità e della memoria collettiva". Confrontando le immagini di una città nel tempo, infatti, emerge quanto questi vuoti ne scandiscano lo stesso sviluppo topografico e rappresentino, in tal modo, anche una formalizzazione del rapporto uomo-città in quanto in essi la collettività si rispecchia. Il vuoto, quindi, va inteso anche come un bene culturale perché esso custodisce l'identità locale. Recuperare un vuoto, allora, significa anche ricostruirne una tradizione dell'uso, comprendendo le modificazioni di viali, strade, parchi, edifici che hanno perduto la propria conformazione originaria e, con essa, il loro ruolo di testimoni della storia del paesaggio urbano, a causa di un processo di trasformazione spesso disattento alla forma e alle relazioni urbane.

Le progettualità messe in atto devono, allora, puntare anche ad infondere nella popolazione la percezione del vuoto come un potenziale spazio pubblico e aggregativo, dove possa svolgersi la vita sociale, attraverso, ad esempio, l'introduzione di elementi di richiamo, come l'acqua o infrastrutture ludiche, che ne riattivino l'uso e la percezione quali veicoli di identità e riferimenti del senso di appartenenza al "luogo".

Una corretta pianificazione, allora, dovrà integrare le esigenze della funzionalità e dell'architettura del paesaggio urbano con quelle dello sviluppo del territorio e del rafforzamento identitario.

Le operazioni di recupero delle aree dismesse, sebbene oggi più consapevoli delle problematiche legate alla dismissione rispetto a quelle di

trent'anni fa, trovano diversi ostacoli, non solo per la scarsa partecipazione della popolazione, ma anche per gli alti costi di bonifica e la debolezza del mercato immobiliare. In genere, infatti, gli strumenti urbanistici straordinari, come i Programmi di Riqualificazione Urbana e quelli di Recupero Urbano, promossi a ridosso dei Piani Regolatori, prevedono un riuso di aree per lo più di vaste dimensioni nelle grandi città che, per gli elevatissimi costi delle operazioni, viene realizzato da enti pubblici o da grandi soggetti privati. Nei piccoli centri, invece, solo i grandi fondi dismessi attraggono i finanziamenti pubblici. Proprio sulla necessità di valorizzare aree periferiche urbane, nelle quali, tra l'altro, è presente un cospicuo numero di vuoti, il 24 gennaio 2015, a Bergamo, si è tenuto un convegno promosso dalla Fondazione Italcementi sul "Rammendo e rigenerazione della periferia urbana per il nuovo Rinascimento" durante il quale Renzo Piano ha presentato una sorta di Manifesto in cui, data la fragilità del paesaggio e delle periferie urbane, egli ne auspica una trasformazione in chiave sostenibile. Dal momento, infatti, che nelle città italiane solo il 10% della popolazione vive nei centri storici, urge una rigenerazione delle periferie che tenda a "ricucirle" al contesto cittadino per accrescere il senso di coesione, appartenenza e partecipazione di una popolazione che si trova spesso a vivere in anonimi agglomerati di cemento di scarsa qualità. La pianificazione deve, allora, fondarsi su conoscenze specifiche delle dinamiche ambientali, indispensabili per affrontare qualsiasi ipotesi sul riuso di un ecosistema, quale è quello urbano e periurbano, caratterizzato da uno sviluppo discontinuo e disordinato e del quale è necessario valutare costantemente la capacità di carico e misurare gli effetti delle attività umane sull'atmosfera e sul sottosuolo. Questo aspetto assume, poi, una rilevanza maggiore quando ci si trova di fronte ad aree dismesse, contaminate da scarichi industriali inquinanti ad elevato rischio sanitario e ambientale, da bonificare con operazioni molto costose che spesso tendono a ritardare gli interventi.

Il rallentamento dei progetti del riuso, tuttavia, è legato anche alla difficoltà di interpretare le attuali esigenze del mercato. Le città hanno subito, negli ultimi decenni, un arresto della crescita demografica, soprattutto a causa della delocalizzazione industriale e della specializzazione funzionale delle aree centrali, cui si è accompagnato un drastico calo della domanda residenziale. Grazie all'informatizzazione, inoltre, i servizi del terziario strutturato riducono sempre di più le proprie esigenze spaziali

che, invece, rimangono per il terziario non strutturato, il quale tende ad una diffusione territoriale più capillare.

Molte operazioni di recupero, inoltre, sono state animate dalla diffidenza verso ipotesi di riuso troppo specialistiche, soprattutto di tipo terziario, e dalla consapevolezza di non poter sottovalutare un riuso finalizzato all'innovazione produttiva.

2. Pensare al riuso: la Manifattura Tabacchi, la Cirio e la Corradini

Riuso, rivitalizzazione sociale e funzionale e riqualificazione formale sono, dunque, i punti di partenza per una corretta pianificazione in termini di vuoti urbani.

Nel 1998, la Manifattura Tabacchi di via Galileo Ferraris passa dall'Amministrazione Autonoma dei Monopoli di Stato all'Ente Tabacchi Italiano, avviando l'opera di smantellamento dei vari comparti.

A questo punto si verifica una contingente collaborazione tra l'Associazione Meridionale di Archeologia Industriale e l'Ufficio Piani del Comune di Napoli e viene redatta una lista di circa 90 siti, divisi in due macro-categorie: la prima comprende 50 siti di particolare pregio architettonico ed elevato interesse storico-documentario, mentre nella seconda vi sono compresi 40 siti di interesse minore ma, ciò nonostante, suscettibili di tutela ed opere di riuso. È così che a Napoli inizia un vero e proprio movimento -un esempio è lo slogan *Naplest-* che tende alla riscoperta delle radici produttive della periferia di Napoli e ad una riqualificazione dell'intera area da un punto di vista storico, sociale, ambientale ed economico. In questo quadro, si inserisce la riscoperta della Manifattura del Tabacco. Il progetto viene fatto su spinta dell'Alto Commissario della Città e Provincia di Napoli, il quale, nel 1932, si era prefissato lo scopo di decongestionare il centro storico dai tabacchifici del monastero di San Pietro Martire e dal monastero dei Santi Apostoli, per trasferirli, assieme ai depositi dei granili, dei Ponti Rossi e di via Flavio Gioia, in un unico grande complesso che sarebbe sorto nel 1956.

Oggi, il complesso attende ancora i lavori di riqualificazione sul progetto della Fintecna del 2011, rintracciabile sul sito del Comune di Napoli, nel quale è prevista una ri-funzionalizzazione dell'area con finalità ludiche, residenziali e commerciali, non trascurando la possibilità del recupero della tradizione storico-produttiva.

Figura 25: Ingresso Manifattura Tabacchi



Foto: Ciro Donisio

Al 1828 risale, come si è detto, il primo edificio del complesso dell'ex Corradini, appartenente alla azienda tessile "Dent Allcroft". Nel 1872 sorge lo stabilimento metallurgico Deluy-Granier: Granier, dopo aver fatto esperienza presso alcune aziende metallurgiche, decide di aprire una propria attività, avvalendosi della collaborazione di Carafa di Noja e Stefano Cas, con i quali costituì la "Carafa, Cas & C.", finanziata dalla ditta "Iuppy, Mathieu & C." e dal Banco di Genova. In quegli anni, l'attività produttiva copriva un suolo di ben 300mq e contava all'incirca 200 operai. Alla morte del Carafa, la società entrò in crisi e fu dichiarata in liquidazione dal Tribunale del Commercio. Nel 1882 la Commissione di Stralcio del Banco Coloniali di Genova, aggiudicataria dello stabilimento, cedette l'intero complesso all'imprenditore svizzero Giacomo Corradini il quale, nel 1906, fondò la "G. Corradini s.p.a.". Da questo momento l'impresa crebbe sempre più, sia a livello produttivo che spaziale, contando sui benefici localizzativi dati dalla vicinanza alla rete ferroviaria ed al porto e della manodopera locale. Dopo un periodo di intensa produzione bellica, durante il Secondo Conflitto Mondiale, per l'azienda iniziò il declino. Nel 1949 infatti, passò alla Federconsorzi e, nel 1999 divenne proprietà del Comune di Napoli. Oggi, le tredici strutture che compongono il complesso sono considerati beni di interesse storico e architettonico.

Attualmente, è in corso il progetto di recupero e restauro del complesso. Con Decreto del Presidente della Giunta Regionale della Campania n.323/2004 sul BURC n.29 del 14 giugno 2004, è stata approvata la Variante al PRG -centro storico, zona orientale, zona nord-occidentale-. L'area oggetto di intervento ricade per la maggior parte nella sottozona "insediamenti per la produzione di beni e servizi-riqualificazione" che identifica gli insediamenti e i manufatti industriali che rivestono valore architettonico o tipologico-testimoniale, e per la parte rimanente nelle sottozone "espansione recente", "linee ferroviarie e nodi d'interscambio modale", "insediamenti di interesse storico". Tra le utilizzazioni, purché compatibili con la tipologia dei manufatti, sono ammesse: attività per la produzione di servizi (ad esempio direzionali, ricettive, culturali, per l'istruzione universitaria). Il progetto si inquadra nella scelta strategica, operata con la Variante Generale al PRG (1999-2004), della riconquista del rapporto fra il quartiere e il mare, mediante il miglioramento dell'accessibilità, compromessa dalla barriera ferroviaria, e la tutela e rivitalizzazione della costa, particolarmente ricca della funzione culturale e ricreativa

Moccia (2013) sottolinea la particolare rilevanza di un progetto che si colloca in un'area in trasformazione, dove sono già in corso lavori di ampia scala e di rilevante impatto sulle condizioni socio-economiche. Si pensi alla riconversione della ex Cirio in una sede dell'Università Federico II o a quella della stazione di S.Giovanni, in seguito alla quale, si sono rese disponibili ampie aree. Tuttavia, la naturale tendenza dei progetti di procedere in maniera autonoma, ognuno rivolto entro i confini del proprio spazio e dei propri interessi, contribuirà ad accentuare quella frammentazione e moltiplicazione di barriere di cui si è fatto cenno nei paragrafi precedenti. Ecco perché si auspica la destinazione della Corradini a spazio aperto pubblico, come è avvenuto a Torino con il Parco della Dora, in cui l'archeologia industriale è recuperata e riutilizzata in un disegno di verde.

La figura 26 mostra il rilievo del nuovo complesso dell'Università di Napoli Federico II, il quale ospita i dipartimenti di fisica, ingegneria, chimica e biologia, il CNR ed il CESMA. Il progetto, che si sviluppa nelle Programmazioni Regionali tra il 2000-2006, 2007-2013, 2014-2020, nasce con l'obiettivo di riqualificare la zona adiacente il corso Protopisani in San Giovanni a Teduccio, attraverso il riuso proprio dell'ex stabilimento industriale della Cirio, per accogliere un numero consistente di studenti, docenti, ricercatori ed il personale di indotto. Il progetto è particolarmente esteso e prevede un

complesso di 200.000 mq di aule, laboratori, biblioteche, studi dipartimentali e un centro congressi, il tutto per 18.000 studenti e 250 docenti. Inoltre, saranno realizzati un parco pubblico e parcheggi per 28.000 mq, di cui 20.000 riservati all'università. Nella struttura il Comune di Napoli ha avviato alcuni progetti tra i quali il CESMA – Centro Servizi Metrologici Avanzati che avrebbe 30 grandi laboratori per servizi all'industria, con 20.000 mq di spazi interrati, tra locali tecnici e parcheggio con 400 posti auto. Il CESMA, dunque, si pone come nodo di collegamento fra l'Ateneo Federico II e il settore industriale e imprenditoriale che necessita di servizi di qualità, per un adeguato sviluppo della propria attività. Si presenta sul mercato con una rete di laboratori in grado di offrire attività di consulenza per l'esecuzione, in *outsourcing*, di specifiche misurazioni. Oltre che nei propri laboratori, il CESMA può operare direttamente presso il committente, grazie all'impiego di tecnologie innovative di rete. Si tratta, dunque, di un progetto all'insegna del recupero e riuso dell'ex stabilimento industriale, laddove, il recupero architettonico, perseguirebbe l'obiettivo della valorizzazione identitaria locale, quello funzionale perseguirebbe l'obiettivo di sviluppo economico, dal momento che il centro di ricerca all'avanguardia sarebbe in grado di supportare le attività industriali in un raggio d'azione che supera il territorio circostante.

Figura 26: Prospetto del complesso universitario Federico II a San Giovanni a Teduccio



Fonte: www.elevateur.it

Figura 27: Complesso universitario Federico II a San Giovanni a Teduccio. L'ingresso e, alle spalle, la ciminiera dell'ex stabilimento Cirio



Fonte: www.napoli-post.it

3. Ecomusei e archeologia industriale. Il caso di Pietrarsa

Il ridisegno degli spazi urbani in chiave innovativa e sostenibile, presuppone innanzitutto una approfondita analisi, meglio se animata da approccio interdisciplinare, della documentazione funzionale alla ricostruzione del cambiamento morfologico, sociale, economico e culturale di un'area, mettendone in luce i legami tra gli spazi che la compongono, in un'ottica di recupero funzionale.

Nel caso della metropoli partenopea, lo spazio urbano è stato suddiviso in tre aree: a Nord-Est l'area coltivata e di dismissione industriale, nella quale il ridisegno dello spazio dovrebbe partire proprio dai vuoti urbani e dalle testimonianze di origine storica, sociale e demografica; a Sud l'area costiera, nella quale recuperare una struttura urbana più compatta e ammodernata, laddove esistono quartieri residenziali alternati a disomogenei spazi coltivati e, infine, a Ovest, l'area confinante con la rete autostradale e ferroviaria, nella quale potrebbero essere attuati piani in chiave eco-sostenibile per migliorare la qualità di vita degli abitanti.

Una valida opportunità per il recupero della memoria e dell'identità e al tempo stesso, della funzionalità di molti vuoti urbani, è rappresen-

tato dei cosiddetti “ecomusei”, la cui idea comincia a farsi strada negli anni Settanta del XX secolo, quando gli esperti francesi, spinti dal movimento studentesco-operario del famoso “68”, tendono ad applicare al concetto di museo tutta una serie di nozioni tratte dalle scienze umane e sociali. A gettare le basi di questo filone era già stato, nel 1930, George Henri Rivière, promotore del Museo Nazionale delle Arti e delle Tradizioni Popolari di Parigi, nonché esponente di spicco dell’ICOM (Consiglio Internazionale dei Musei - Unesco). Il termine specifico di ecomuseo, d’altra parte, fu coniato per la prima volta nel 1971 da Hougues de Varine Bohan, segretario dell’ICOM, in occasione della Nona Conferenza tenutasi a Grenoble. Dieci anni più tardi, lo stesso Rivière riuscì a dare una definizione esaustiva di “ecomuseo”, esulando dai vaghi concetti di “logica comunitaria del progetto” e “compartecipazione attiva della popolazione”: Un ecomuseo è uno strumento che un potere e una popolazione concertano, costruiscono ed utilizzano insieme. [...]. Uno specchio dove la popolazione si guarda per riconoscersi, dove cerca la spiegazione del territorio al quale appartiene, insieme a quella delle popolazioni che l’hanno preceduta, nella discontinuità o nella continuità delle generazioni. Uno specchio che la popolazione offre ai suoi ospiti, per farsi meglio comprendere, nel rispetto del suo lavoro, dei suoi comportamenti, della sua intimità. Una espressione dell’uomo e della natura. L’uomo visto nel suo ambiente. La natura nella sua selvatichezza, ma così come la società tradizionale e la società industriale l’hanno adottata a loro immagine. Una espressione del tempo, quando le spiegazioni risalgono al di là del tempo in cui l’uomo è apparso, si stendono attraverso i tempi preistorici e storici che ha vissuto, fino al tempo che sta vivendo. Con un’apertura sul futuro, senza tuttavia che l’ecomuseo si ponga un ruolo decisionale, ma all’occorrenza, assolva ad un ruolo di informazione e analisi critica [...] Una interpretazione dello spazio. Di spazi privilegiati, ove arrestarsi, o procedere. Un laboratorio, nella misura in cui contribuisce allo studio della popolazione e del suo ambiente e favorisce la formazione di esperti, in cooperazione con le organizzazioni esterne di ricerca. Un museo, nella misura in cui aiuta alla tutela e alla valorizzazione del patrimonio naturale e culturale della popolazione. Una scuola, nella misura in cui associa la popolazione alle sue azioni di studio e di protezione e l’esorta a meglio approfondire i

problemi del suo futuro [...] Questo laboratorio, questo museo, questa scuola si ispirano a dei principi comuni. La cultura cui si riferiscono è da intendere nel senso più ampio ed essi si applicano a farne conoscere la dignità e l'espressione artistica. La diversità è senza limite, tanto i dati differiscono da una parte all'altra. Essi non si chiudono in se stessi, ricevono e donano" (Rubino, 2001).

L'ecomuseo, dunque, va inteso come un polo di natura ambientale, culturale e sociale a cielo aperto; un grande contenitore in cui la popolazione è soggetto attivo, ossia si riconosce nei segni della storia e nelle particolarità architettoniche e paesaggistiche tra le quali essa stessa vive, tramite cui può migliorarsi e soprattutto dare testimonianza della propria identità a se stessa, ai visitatori ed alle generazioni postume.

A Pietrarsa è stato recuperato l'opificio metalmeccanico della cui storia già si è trattato nei capitoli precedenti, che è divenuto un Museo ferroviario di matrice industriale, con un progetto approvato nel 1977 dal Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato. I lavori per l'adeguamento della struttura alla nuova destinazione iniziarono nel 1980 e il 7 ottobre 1989, in occasione del 150° anniversario della Napoli-Portici, il Museo venne aperto al pubblico.

Figura 28: Il Museo di Pietrarsa



Fonte: www.museopietrarsa.it

Il 31 marzo 2017 il Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, ha inaugurato il completamento del restauro architettonico dell'intero complesso del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa. Con un investimento economico complessivo di circa 15 milioni di euro, il vasto progetto ha interessato sia le imponenti architetture ottocentesche dei padiglioni, sia gli ampi spazi aperti affacciati sul mare del Golfo di Napoli. Gli interventi hanno incluso anche il rifacimento e l'implementazione di tutti gli impianti tecnologici, la funzionalità degli ambienti, la fruibilità interna di alcuni rotabili storici. Le operazioni sono state estese al contesto, con numerosi interventi a livello urbano e ambientale promossi dalle Istituzioni locali. Tra i principali interventi realizzati dalla Fondazione FS ci sono: il restauro completo dei padiglioni espositivi, la realizzazione di nuovi impianti di illuminazione, la revisione della pavimentazione in pietra degli spazi esterni, l'installazione del nuovo parapetto in vetro sul lungomare per la migliore fruibilità visiva del panorama sul Golfo di Napoli, il restauro della pensilina ottocentesca in ghisa "Fiorenzuola", la sistemazione del giardino con la piantumazione di nuove essenze su progetto dell'Orto Botanico di Portici e del Museo delle Scienze Agrarie dell'Università Federico II di Napoli. Sono stati effettuati anche i restauri dell'edificio e della pensilina d'epoca della fermata ferroviaria di Pietrarsa, il restauro della statua di Ferdinando II, la riqualificazione dell'area convegni con il *restyling* di tutti gli ambienti interni che ospitano gli eventi. Dopo 20 anni di degrado causato dalla salsedine e dalla mancata manutenzione, si è passato al vasto progetto di restauro estetico dei rotabili storici. Con la Fondazione FS Italiane, il Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa ha visto una vera e propria rinascita, tanto che, nel 2016, il numero dei visitatori ha raggiunto le 65.000 unità.

Tra i padiglioni espositivi, si trova uno spazio chiamato anche "Salone delle vaporiere" (Padiglione A) dedicato all'esposizione delle più importanti locomotive a vapore delle FS; un ambiente che, con i suoi 5.000 mq, è sicuramente il più grande del Museo. L'intera struttura è sostenuta da plinti di ferro, con tetto a capriate metalliche. Il padiglione, originariamente, era destinato al montaggio/smontaggio e riparazione delle locomotive a vapore. La fossa di visita, presente al centro della sala, è una testimonianza di queste attività un tempo svolte da decine e decine di operai. All'ingresso si trova uno dei pezzi più famosi, la riproduzione

(1939) della locomotiva Bayard, gemella della Vesuvio che il 3 ottobre del 1839 trainò il convoglio inaugurale della Napoli-Portici. Ai due lati del salone, allineate su due fronti contrapposti, le locomotive a vapore che hanno fatto la storia della trazione a vapore in Italia. Tra le macchine è possibile ammirare la locomotiva 290, una delle più antiche, il cui prototipo risale al 1889 e, tra le altre, quella che trasportò la salma del Milite Ignoto da Aquileia a Roma nel 1921, o quella che, nel 1907, stabilì un primato, raggiungendo con un treno di 210 tonnellate, la velocità di 118 km/h e, infine, la 625, soprannominata dai ferrovieri “la signorina”, per le sue forme aggraziate.

Figura 29: Il Salone delle vaporiere

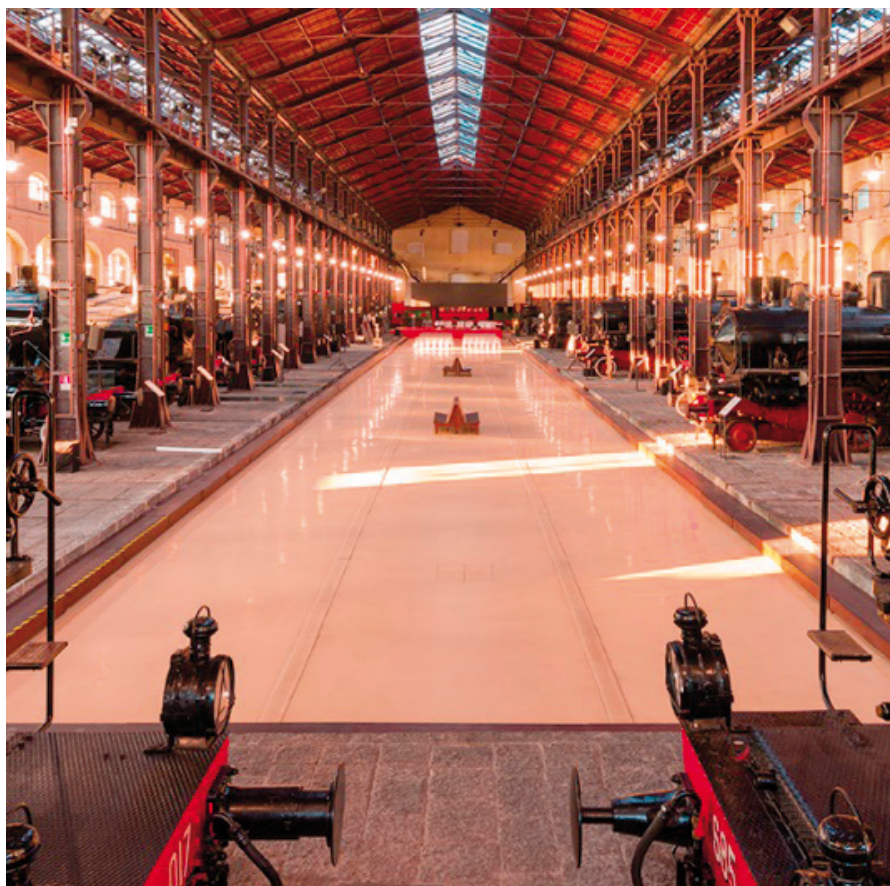


Foto: Ciro Donisio

Il Padiglione B un tempo era lo spazio dell'opificio nel quale trovavano posto gli impianti per la lavorazione della caldaia e i forni per la fusione del metallo. Sulla parete che confina con il Padiglione C si trova una rara testimonianza della profonda devozione delle maestranze operaie dell'Opificio di Pietrarsa: un'edicola votiva dedicata a San Ciro e San Gennaro, realizzata nei primi anni del Novecento in sostituzione dell'antica cappella ottocentesca. Oggi, in questo ambiente, sono esposte automotrici diesel ed elettriche, carrozze ed alcune locomotive elettriche in corrente continua. E' in questo spazio che trovano posto anche alcuni dei pezzi più pregiati del Museo, tra cui la "Carrozza Reale S10", che si distingue per la preziosità dei decori e degli arredi. Il treno, costruito dalla FIAT nel 1929 su progetto dell'Architetto Giulio Casanova, fu commissionato dalla casa reale per le nozze del Principe Umberto di Savoia con la Principessa Maria José del Belgio. Spiccano nella serie dei mezzi esposti alcune Automotrici diesel "Littorine" dalla classica livrea "castano" e "castano-isabella" degli anni '30. Nel Padiglione C, quasi a sottolineare il profondo legame di Pietrarsa con la storia d'Italia, hanno trovato posto anche due busti ottocenteschi raffiguranti Papa Pio IX e Giuseppe Garibaldi.

Figura 30: Locomotive elettriche nel Museo di Pietrarsa



Fonte: www.museopietrarsa.it

Il Padiglione D occupa gli spazi un tempo dedicati alla lavorazione dei tubi bollitori delle caldaie a vapore. Nel capannone erano presenti le fucine per la lavorazione a caldo dei metalli. La costruzione presenta una notevole copertura, realizzata con capriate lignee, risalente al 1846. Qui trovano oggi posto alcuni esemplari di locomotive diesel da manovra destinate, cioè, alla movimentazione dei veicoli negli scali e negli impianti ferroviari.

Il Padiglione F “ex centro molle” è dedicato alla storia produttiva dell’Opificio di Pietrarsa e alle sue attrezzature. Sono presenti enormi magli per la forgiatura del ferro, inizialmente alimentati a vapore e poi ad aria compressa; una grande “calandra” di fabbricazione americana per la piegatura delle lamiere; una imponente gru e un’alesatrice verticale doppia, utilizzata per forare le bielle delle locomotive”.

Il Padiglione G costituiva un tempo il reparto dell’officina nel quale erano installati i torni per la lavorazione “fine” dei meccanismi. Si tratta anche dell’edificio più antico ed architettonicamente più affascinante del complesso museale di Pietrarsa. Denominato “la cattedrale” per i possenti archi a sesto acuto che scandiscono le sue navate, vi sono esposti arredi d’epoca, oggettistica ferroviaria, vecchie macchine per l’emissione dei biglietti e modellini ferroviari. Tra le curiosità, eleganti sedili in legno della vecchia sala d’attesa provenienti dalla stazione di Roma Trastevere, un esempio di vecchio “armamento ferroviario napoletano”, con rotaie a doppio fungo su blocchi di pietra lavica e numerosi modellini ferroviari che riproducono stazioni e impianti ferroviari di tutta la rete nazionale. Di particolare rilievo il grande plastico “trecento treni” della sorprendente estensione di 40 mq, un tempo installato nella stazione di Roma Termini e ora, recuperato e restaurato, perfettamente funzionante per la gioia di adulti e bambini. Al centro delle due navate, magnificamente illuminate dai finestrini laterali, è esposta anche la prima motrice verticale a vapore, costruita nel 1846 con un basamento di ghisa in stile neoclassico: una sorta di tempio greco, consacrato al culto della tecnologia a vapore.

Figura 31: Padiglione G o “Sala del modellismo”



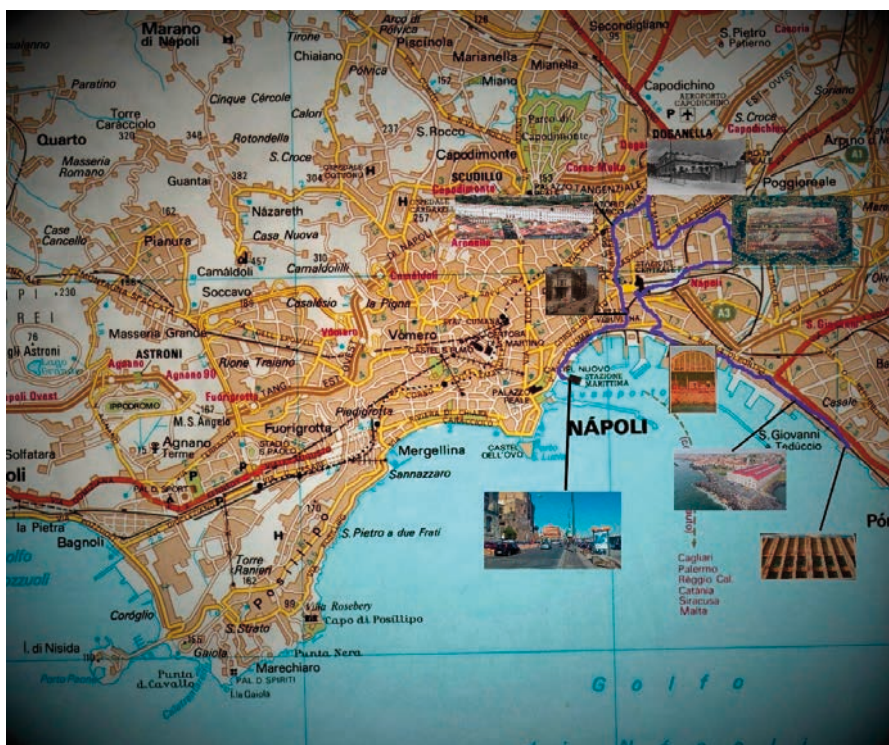
Foto: Ciro Donisio

Il museo, esprimendo un perfetto connubio tra storia ed innovazione, si pone, dunque, come occasione di recupero di quella dignità storica, economica e produttiva di uno dei quartieri più emarginati della periferia orientale di Napoli. Il gran numero di visitatori induce infatti a considerare l'opportunità offerta dal museo ai quartieri di Barra e S. Giovanni e Ponticelli di rilanciare la propria immagine, fino ad oggi, legata al degrado e all'emarginazione sociale. Ne trarrebbe vantaggio anche l'identità locale che, nella cultura materiale, trova la propria forza ed affermazione. Una cultura materiale che affonda le sue radici in una antica tradizione agricola e manifatturiera che contribuì alla grandezza del Regno delle Due Sicilie e, successivamente, dell'Italia unita.

L'area orientale di Napoli non presenta quelle caratteristiche di omogeneità territoriale e paesaggistica tali da rendere possibile la creazione di un vero e proprio ecomuseo. Tuttavia, alla luce dell'analisi appena condotta, emergono sufficienti condizioni per sviluppare degli itinerari che aiutino a scoprire e a valorizzare risorse, identità e memoria locale, caratteristiche di una realtà industriale polifunzionale di eccellenza. È nata così l'idea di un iter tematico che aiuti a ricostruire la dinamica territoriale di Napoli industriale, spesso celata agli stessi napoletani che non apprezzano un'area dall'immagine poco rassicurante, affatto attrattiva.

Il percorso dovrebbe partire dall'area attinente piazza Municipio, accessibile sia per chi arriva dal molo Beverello, sia per chi giunge in aeroporto o alla stazione ferroviaria. A piazza Municipio, si possono visitare i resti archeologici dell'antico porto di Napoli, testimonianza del passato di centro nevralgico economico e commerciale assunto dalla città. Proseguendo lungo via Marina, sino ad arrivare all'incrocio con il corso Garibaldi, saranno evidenti i punti in cui erano insediate le attività molitorie tra il XVI ed il XVIII secolo. Si giungerà poi in piazza Carlo III, dove c'è il Real Albergo dei Poveri, segno della politica industriale e sociale di età borbonica. Di qui, passando per il Corso Malta, si arriverà alla ex Centrale del Latte e poi, a Poggioreale, dove si trovano le ex Cottoniere. Attraversando via Gianturco, ci si ritroverà e via Marina lungo la quale sorgono molti dei monumenti industriali nei quartieri di San Giovanni a Teduccio e Barra di cui si è parlato.

Figura 32: Una ipotesi di itinerario di archeologia industriale a Napoli Est⁹



4. Il Piano per l'area industriale orientale¹⁰

L'area orientale di Napoli ha sempre rappresentato la direttrice naturale di espansione della città. Territorio sub-urbano, utilizzato per le attività produttive e di servizio, la zona orientale ha acquistato, così, nel tempo, sempre più marcati caratteri di periferia urbana-industriale, e ha finito col separarsi sempre di più dal centro urbano di Napoli. Ne è derivato un processo di degrado, che oggi appare tanto più accentuato, a causa della crisi delle attività industriali che, come si è detto, ha portato alla creazione, dei cosiddetti “vuoti”. Riconfigurare il paesaggio urbano di quest'area,

9. In senso orario: Piazza Municipio; Porta Nolana; Real Albergo dei Poveri; Centrale del Latte; MCM; Mercato Ittico; Museo Nazionale di Pietrarsa; ex Cirio a Vigliena.

10. Variante al PDG di Napoli, Di Leo L. (2004), “Le scelte per l'area industriale orientale”, *Relazione Variante Generale, PRG 2004*, Comune di Napoli, pp. 357-403

significa integrarlo con il resto della città e con il suo contesto naturale, attraverso la ricostruzione di quella frammentarietà e anche di quella separazione tra centro e periferia, di cui si è parlato. Ma per far questo è necessario che la zona orientale si riavvicini alla città in termini spaziali, fisici e anche psicologici. La dismissione dei grandi stabilimenti industriali e la realizzazione di un parco sull'area dismessa dell'industria petrolchimica, prevista dalla Variante al PRG, rappresenta, dunque un'opportunità di restituire a quella piana la continuità del paesaggio agricolo che un tempo si trovava tra l'entroterra e la linea di costa. Un ruolo importante assume, in tal senso, la vicinanza del Parco Nazionale del Vesuvio, dal momento che il vulcano rappresenta il principale fattore di identità di quest'area.

In particolare la riconfigurazione del paesaggio litoraneo corrispondente al quartiere di San Giovanni, dal ponte dei Granili a Pietrarsa, dovrebbe prevedere la costituzione di un sistema di attrezzature con le quali recuperare il rapporto tra il quartiere ed il mare, interrotto dalla realizzazione della linea ferroviaria costiera. Punto essenziale è la riunificazione della città verso Est, cioè il ricongiungimento dell'area orientale con il centro storico al di là della ferrovia della zona industriale. Oggi Ponticelli, per esempio, risulta separato dal centro urbano sia dalla vasta area industriale, che dallo scalo ferroviario. È per questo motivo che il piano prevede un nuovo percorso per Ponticelli, di circa 5 km, di alta qualità urbana e che possa accogliere piste ciclabili, dove sia privilegiata la pedonalità e assicurato il trasporto pubblico tranviario. La strada dovrebbe partire proprio dalla nuova piazza del terminal dell'alta velocità e dovrebbe attraversare la zona di Gianturco, dove comincia la trasformazione del paesaggio da urbano a industriale. Tutta questa zona è oggetto della variante di riqualificazione urbanistica che prevede anche nuove destinazioni per insediamenti produttivi di beni e servizi. L'obiettivo è quello di conservare gli esempi dell'archeologia industriale, recuperando le nuove funzioni anche di servizio. Questo per restituire all'area quel carattere urbano di cui è testimonianza il numero stesso dei residenti che rappresenta circa la metà di quello complessivo dell'intera area metropolitana. L'area sulla quale è prevista la più grande opera di ristrutturazione urbana è, tuttavia, quella che si estende per circa 400 ha ed è delimitata ad Ovest e a Nord dai binari ferroviari, a Est dall'area agricola delle serre e a Sud dalla bretella autostradale che costeggia un'area dove l'attività

agricola si mischia a quella industriale. Gran parte di questo territorio, circa 120 ha, è occupato dagli impianti petroliferi, il resto comprende impianti industriali di varia dimensione come Ansaldo, Fiat, Whirlpool e ed altri in disuso. Il primo passo da compiere è quello di delocalizzare gli impianti petroliferi, riconvertire quelli dismessi e realizzare, al loro posto, un grande parco verde che si ricolleggi direttamente, come si diceva, con la città di Ponticelli. L'obiettivo della pianificazione è anche quello di rifondare la zona orientale, per esaltare il suo ruolo e valore geografico di cerniera, sia rispetto alla collina di Poggioreale, al Centro Direzionale e ai quartieri di Gianturco, San Giovanni, Barra e Ponticelli, che rispetto a tutta la pianura Circumvesuviana che da Volla arriva fino a Cercola. Dal punto di vista geografico, l'area si ricollocherà, infatti, nel suo contesto naturale: il bacino idrografico del Sebeto; anche il grande parco, che si svilupperà in senso diagonale rispetto alla griglia ortogonale degli insediamenti, recupererebbe la topografia originale: il percorso delle acque dalle sorgenti del Volla al ponte dei Granili. In tal modo verrà esaltato il *genius loci* degli orti e delle valli e sarà ricostituita l'unità territoriale, con aree ancora coltivate, visibili dall'asse autostradale. Il piano prevede, dunque, l'integrazione tra il sistema produttivo di beni e servizi e quello delle funzioni urbane e residenziali: due sistemi complementari che trovano nella qualità ambientale l'elemento fondativo. Il parco vuole, dunque, riassumere e raccontare la stratificazione tra caratteri agricoli e industriali che connota la storia di questa piana, ma che rappresenta anche il simbolo di una nuova fase produttiva e, di una nuova condizione urbana e ambientale. Le attività produttive alle quali si pensa sono quelle delle piccole industrie o delle attività artigianali delocalizzate dal centro storico e che con esso sono interessate a conservare un rapporto funzionale; si pensa anche alle industrie delle tecnologie avanzate, dell'informatica, fino ad arrivare a quelle legate alla valorizzazione della tradizione anche agricola, che continua a sussistere nelle aree di corona, che potrebbero riqualificarsi nel settore biologico e agriturismo. Così tutti quegli spazi che un tempo erano occupati dai capannoni, dai piazzali, dai depositi e dalle ciminiere, saranno archeologia industriale, alla quale farà riscontro la più compatta dimensione dei nuovi insediamenti ormai destinati al terziario ed all'industria HiTech. La qualità ambientale è, dunque, condizione imprescindibile per la riqualificazione del paesaggio, da conseguire

attraverso l'affermazione di un'industria pulita che produrrà beni e servizi di alto livello, compatibili con l'ambiente ed in sinergia con altre funzioni urbane. Verranno così riqualificate le vecchie e degradate aree industriali attraverso nuove funzioni produttive, riorganizzandone gli spazi e recuperando nuove superfici per la creazione di nuovi servizi.

Per completare questo processo di ri-urbanizzazione, è necessario l'adeguamento della rete infrastrutturale stradale alla localizzazione dei nuovi insediamenti produttivi e, al contempo, alla qualità ambientale. Il modello prescelto per la nuova griglia è quello della *rambla*, ossia di una fascia centrale a verde, contenente piste ciclabili e luoghi destinati a funzioni varie, e due strade laterali, nell'ottica di mantenere stretta la relazione tra la strada e gli insediamenti privati. In particolare, si ritiene che, in analogia ai campi chiusi del paesaggio mediterraneo, sarà importante sistemare i parcheggi pubblici o di pertinenza, delimitandoli con filari di alberi di altezza superiore ai sistemi di recinzione.

Per le strade di attraversamento veloce, invece, che svolgono anche la funzione di collegare quest'area alla periferia e al centro urbano, il modello prescelto è quello del *boulevard*, con strada a due corsie per ogni senso di marcia e con strade laterali ad una corsia, più una per la sosta, separate da una fascia a verde e contenente piste ciclabili e luoghi destinati a funzioni varie come chioschi, edicole, fermate dei trasporti pubblici, insegne pubblicitarie eccetera.

Non va trascurata di certo la qualità ambientale dei nuovi stabilimenti produttivi: non ci si limiterà solo all'allontanamento delle industrie inquinanti o a rischio, alla bonifica dei suoli inquinati, alla realizzazione di un grande parco, alla riqualificazione dell'agricoltura degli orti: i nuovi stabilimenti produttivi stessi vengono considerati l'espressione di una nuova sensibilità verso l'ambiente, non più considerata un limite allo sviluppo, ma piuttosto una delle variabili competitive imprenditoriali.

CAPITOLO 4

LA GEOGRAFIA DEL TERRITORIO E LA DINAMICA INDUSTRIALE NELLA PERIFERIA OVEST DI NAPOLI

1. Geografia dell'area Flegrea

A differenza della Piana Orientale, il sistema dei campi Flegrei risulta autonomo, dal punto di vista orografico, da quello napoletano e si configura come una sommatoria di parti distinte, conche crateriche e pianori cinti da diversi rilievi collinari. Ne deriva, come si vedrà più avanti, un paesaggio eccezionale dal punto di vista naturale ma, purtroppo, segnato profondamente da una antropizzazione che ne ha determinato la frammentarietà. Una frammentarietà, tuttavia, che è territoriale più che geografica, dal momento che, dal punto di vista naturale, tutte le forme che costituiscono il paesaggio Flegreo sono profondamente simili l'una all'altra: nella morfologia, nella consistenza materica, nel predominante colore giallo del tufo che fa da sfondo alla vegetazione mediterranea, nella comune natura vulcanica, nella presenza del mare che lambisce tutta la costa, nelle numerose sorgenti. Il territorio appare definito entro confini ben distinti, costituiti dalle pareti nord-occidentali delle colline di Posillipo e del Vomero, dei Camaldoli, dai bordi litorali a Sud ed Ovest, dai versanti del Campiglione degradanti a settentrione verso quella porzione dell'entroterra campano che costituiva l'antica Liberia. A questi possono aggiungersi, come parti integranti del sistema, le propaggini insulari e peninsulari: Ischia, Procida e Vivara che chiudono il golfo a settentrione, e Posillipo, Pozzuoli, Miseno, Monte di Procida e Nisida.

La periferia occidentale di Napoli si considera a partire anche dalle conche dei quartieri di Soccavo e Pianura che, sormontate dalla collina dei Camaldoli, gravitano intorno al cratere di Agnano e alla piana di Fuorigrotta e Bagnoli, aperta verso il mare. Fin dall'antichità, porzione iniziale del tratto Flegreo, l'area ha rappresentato un territorio di transito tra Napoli e i comuni Flegrei, strutturandosi su percorsi territoriali che conducevano a Pozzuoli e proseguivano verso Roma. Sin dall'epoca

romana, infatti, risulta collegata al contesto urbano napoletano dalla Neapolim-Puteoli per colles (via Antiniana) che discendeva dalle colline del Vomero e dalla Crypta Neapolitana, diretta comunicazione tra il casale di Fuorigrotta e Mergellina. C'era poi un altro antico collegamento in galleria: la grotta di Seiano che, partendo dalla villa di Pausylipon, arriva fino a Coroglio, sul litorale. Come si vede, la morfologia ha condizionato fortemente sia i tracciati dei percorsi di attraversamento che le forme dell'insediamento, costituite dagli antichi casali.

Laddove a settentrione e ad oriente la morfologia si fa meno accidentata, prevale l'organizzazione centuriale e l'uso agricolo del suolo.

Nell'Ottocento la piana di Fuorigrotta e Bagnoli diventa l'area privilegiata per la costruzione di un nuovo quartiere di espansione che portò, nel 1885, alla realizzazione della galleria di Piedigrotta, per attraversare la collina di Posillipo e consentire il collegamento di questi quartieri a Napoli (Pagano, 2012).

Negli anni successivi si chiariscono le due vocazioni principali dell'area: quella residenziale, con la realizzazione di diversi rioni, e quella produttiva. In particolare, con la legge speciale per il Risorgimento Economico della città di Napoli del 1904, viene individuato il quadrante litorale sud occidentale per la localizzazione di una delle due grandi aree industriali della città. A definire l'ossatura infrastrutturale, vennero allora realizzate le linee ferrate della Cumana nel 1886 e della direttissima nel 1925, che andarono ad affiancare la strada Bisettrice della piana, un tempo via de Ribera, condizionando i successivi processi di urbanizzazione.

Il PRG, redatto nel 1936, segna poi la svolta nazionalista nella pianificazione dell'area occidentale, ponendosi come principale obiettivo quello di definire la fisionomia urbanistica di questo nuovo quartiere di espansione, puntando sull'inserimento nell'area compresa tra Fuorigrotta e Bagnoli, di un grande complesso fieristico-espositivo che, realizzato sul grande asse a Nord della piana, lo trasforma in asse monumentale. Il progetto viene realizzato tra il 1937 e il 1940, in occasione della Mostra Triennale delle Terre Italiane d'Oltremare, ed il complesso diventa il nuovo baricentro urbano del quartiere Flegreo, espressione di una Napoli rinnovata, testa di ponte dell'impero fascista, mercato dei prodotti d'oltremare, motore trainante dell'espansione della città e veicolo di rilancio turistico. L'area individuata per la realizzazione di questa grande struttura

era quella del piazzale antistante la stazione dei Campi Flegrei, delimitata dalla via Domitiana, oggi Viale Kennedy, e dalla statale Miano-Agnano, oggi via Terracina, su una superficie di circa 1.100.000 m².

Il quartiere di Fuorigrotta, che costituiva il naturale accesso alla struttura, venne interessato anche dall'adeguamento della struttura viaria con la costruzione di due grandi arterie che, in prosecuzione con le gallerie provenienti da Mergellina, andavano ad affiancare via Leopardi: l'una destinata al traffico pesante che conduceva a Pozzuoli, l'altra, il viale Augusto, di carattere monumentale, con il suo doppio filare centrale di palme, costituiva il centro del rione di Fuorigrotta e introduceva al grandioso piazzale della Mostra. Una suggestiva funivia, che collegava quest'area con Possillipo, sottolineava la funzione di nuovo riferimento che ormai la Mostra d'Oltremare aveva assunto per tutta la struttura urbana nord-occidentale.

Negli anni Ottanta, comincia la regressione di questo grande spazio, con le requisizioni post-terremoto, la cattiva gestione e la dismissione di molti spazi, che hanno portato alla demolizione di diverse architetture, come le serre tropicali o l'Arena Flegrea, di cui ora rimane solo lo scheletro in cemento che fu ricostruito nel 1990, con il pretesto di perseguire più adeguati canoni acustici. In quegli stessi anni vengono anche realizzati nuovi padiglioni completamente avulsi, nelle proporzioni e nei rapporti compositivi, dall'impianto. Soltanto alla fine degli anni Novanta, questo inarrestabile processo di degrado è stato arrestato con il PUA, firmato nel 2005, che prevede la realizzazione di un parco congressuale, culturale, fieristico e del tempo libero.

Si trattava di colmare dei vuoti derivati soprattutto dalla dismissione di alcune aree e dall'abbandono delle strutture architettoniche, riconfigurando ad esempio la grande area ai lati del Viale Giochi del Mediterraneo, retrostante il complesso fieristico, da utilizzare per nuove destinazioni. Tutta l'area compresa intorno alla Mostra, del resto, è, ancora oggi, caratterizzata da un'edilizia recente, inframmezzata da vuoti ed infrastrutture (Pagani, 2012).

2. Un contesto “a rischio”

Sin dall'età classica l'area Flegrea, soprattutto per le sue caratteristiche climatiche e le risorse termali, ha esercitato una forte attrazione nei confronti di nobili e patrizi romani che la elessero come luogo ideale non solo

di svago ma, in molti casi, di abituale residenza. Fu da allora che iniziò una lenta urbanizzazione del territorio, ancora rispettosa dell'ambiente, sostenibile e "proficua" che arricchì l'area di una serie di elementi che ancora oggi rappresentano le principali risorse culturali dei Campi Flegrei (Figura 33).

Figura 33: Le risorse dell'area Flegrea



Fonte: Elaborazione su ESRI

Nonostante l'antichità dell'insediamento, l'articolazione delle strutture urbane dell'area Flegrea presenta i caratteri tipici di uno sviluppo discontinuo, avvenuto in occasione di eventi repentini come l'industrializzazione, il boom demografico o il bradisismo, ma al di fuori di una pianificazione ordinata e perseguito con uno spirito di rapina nei confronti del territorio e delle sue straordinarie risorse. Le cause di tutto questo non sono da imputare esclusivamente all'industria, quanto piuttosto alla mancanza di un disegno strategico complessivo già a partire dall'Ottocento, capace di dare coerenza agli interventi di modifica del territorio. Anche la frammentazione amministrativa dei comuni flegrei, dovuta all'accorpamento della parte orientale all'area di competenza della città di Napoli, ha interrotto la percezione di continuità del territorio da un punto di vista geologico, storico e culturale, contribuendo, in tal modo, alla diffusione di un'ottica di intervento di scarso respiro.

L'evento che maggiormente ha influito sulla qualità e sulla modalità dello sviluppo urbanistico dell'area resta, comunque, l'insediamento della grande industria, avvenuto in assenza di un piano regolatore, nonostante, nel 1885 fosse stato bandito, a tal fine, un apposito concorso. Inoltre, come appare evidente nei progetti di piano presentati in quell'occasione, mancava del tutto una visione organica della finalità e degli obiettivi degli interventi, diretta essenzialmente al miglioramento dell'estetica urbana, ma priva del tutto di una valutazione del ruolo dei territori non urbanizzati, ai quali non veniva rivolto alcun tipo di considerazione (Bruno, 1996). La scelta di insediare la fabbrica su una delle più belle spiagge del litorale Flegreo, sarà dettata esclusivamente dalle esigenze della promozione che modificheranno il territorio in totale indipendenza dalle preesistenze, come quando, per l'installazione degli impianti e dei capannoni Armstrong a Pozzuoli, fu spostata la via Miliscola e si dovette procedere alla costruzione di un lungo pontile ed al drenaggio delle acque circostanti (ricche di reperti archeologici) per consentire l'attracco di navi di grande stazza. Dopo il 1886, altre industrie sceglieranno le coste flegree, come l'Ilva, che occuperà la piana di Coroglio, il silurificio che sorgerà a Baia nel 1936 la cui struttura sarà occupata, dopo la guerra, dalla Microlambda (oggi Alenia) e dalla Pirelli.

A partire dagli anni Sessanta del Novecento, legato all'industrializzazione e non solo, il processo di urbanizzazione è andato intensificandosi fino a raggiungere dimensioni assolutamente inaspettate e devastanti, innescando una sequenza di manomissione degli equilibri ambientali che oggi si rivelano gravemente compromessi. Vengono realizzate le linee ferroviarie della Cumana e gli altri tracciati per collegare l'area al centro di Napoli. L'incremento demografico legato allo sviluppo industriale porta alla costruzione di interi quartieri operai, come le case realizzate all'interno del perimetro dell'Armstrong e di un vero e proprio quartiere che prenderà il nome della fabbrica stessa e che rappresenterà l'inizio dell'espansione urbana di Pozzuoli lungo l'asse della Via Domitiana e verso la collina della Solfatarà. Da allora, il tessuto urbano ha continuato ad ampliarsi senza alcuna pianificazione. Le immagini di seguito riportate, mostrano le profonde trasformazioni subite dall'assetto urbano dell'area che, nel 1907, appariva sgombra da industrie e

residenze connesse, che, invece, compaiono nella carta del 1957, dove campeggia lo stabilimento costiero e le residenze operaie alle sue spalle. Nella carta del 1997, il quartiere operaio risulta notevolmente più esteso, così come gli insediamenti sulla collina di Posillipo, verso Est. Negli anni Settanta, infatti, l'edificato si espande fino al cratere della Solfatara, mentre il centro di Arco Felice perde definitivamente il suo connotato di località turistica, trasformandosi via via in area residenziale primaria per molti napoletani o per gli stessi puteolani trasferitisi qui dai quartieri troppo densamente abitati del centro storico (Sommella, Stanzone, 1991).

Figura 34: Bagnoli nel 1907



Fonte: IGM, Carta Topografica d'Italia, 1907, F:184, III NE, Pozzuoli, scala 1:25.000

Figura 35: Il litorale di Coroglio prima dell'insediamento dell'Italsider

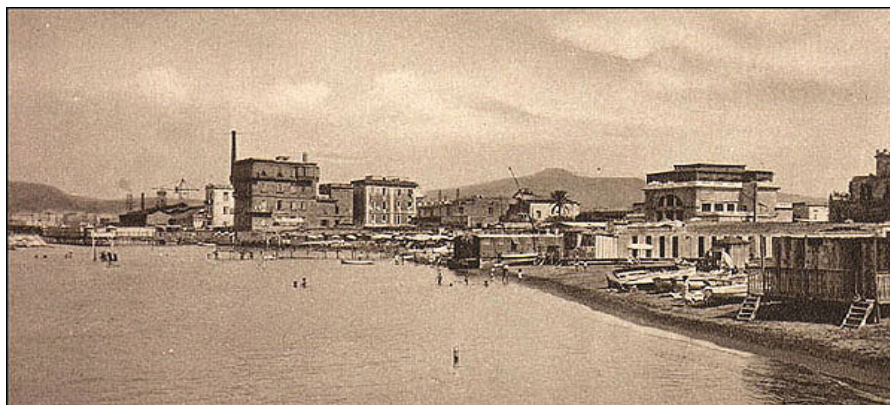
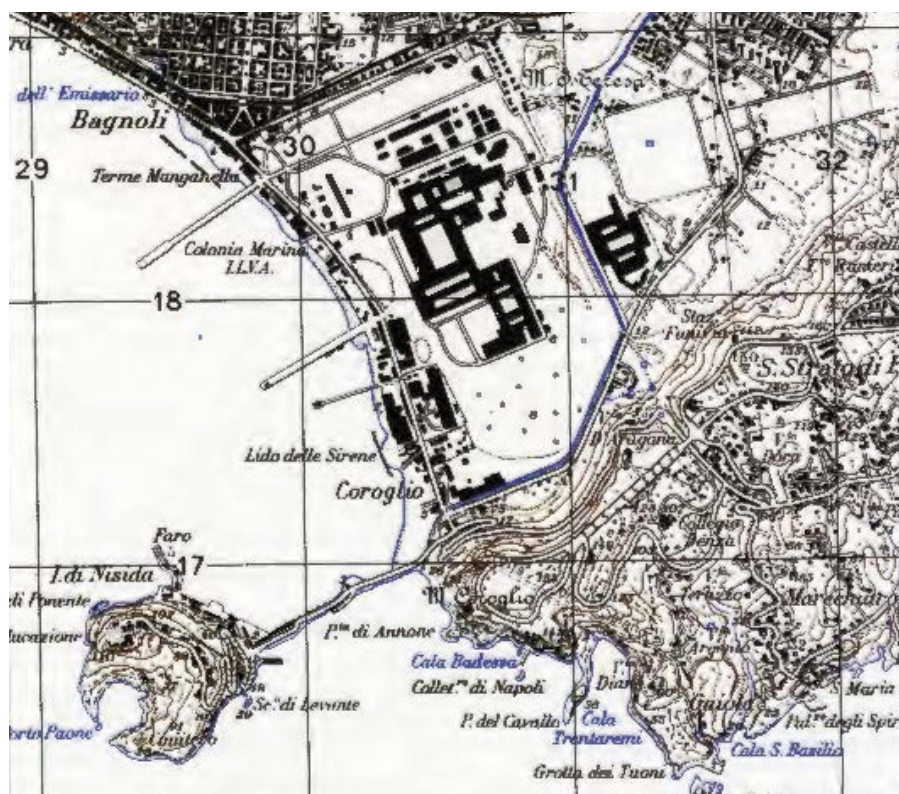


Figura 36: Bagnoli nel 1957



Fonte: IGM, Carta Topografica d'Italia, 1957, F:184, III NE, Pozzuoli, scala 1:25.000

Figura 37: Bagnoli nel 1997



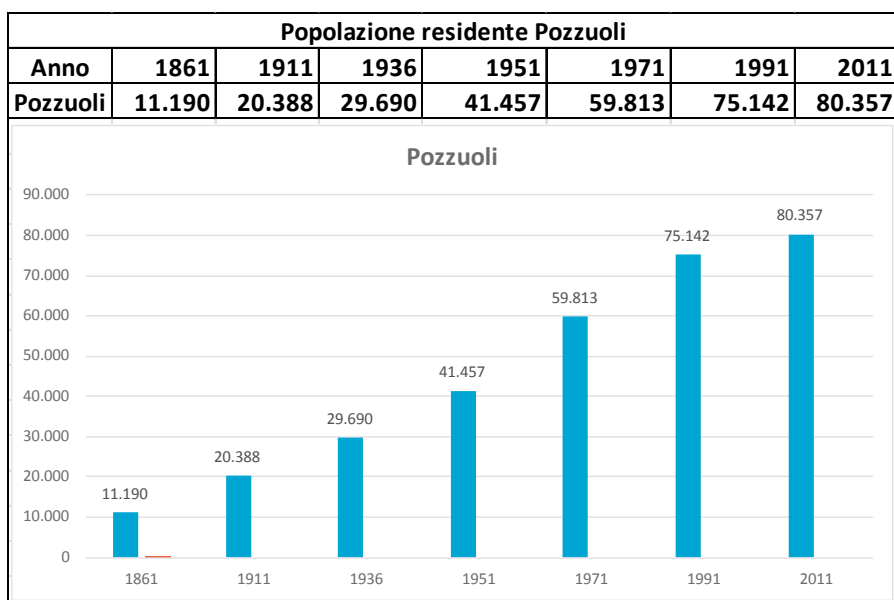
Fonte: IGM, Carta Topografica d'Italia, 1997, F:184, III NE, Pozzuoli, scala 1:25.000

Altri quartieri sorgono a ridosso del nucleo centrale di Pozzuoli: il Rione Toiano, che verrà in parte utilizzato anche per accogliere i 3.000 abitanti costretti ad abbandonare il Rione Terra, in seguito alla crisi bradisismica del 1970. Un'ulteriore direttrice di sviluppo è rappresentata, in questi anni, dalla Via Campana, soprattutto per la funzione produttiva e commerciale (Frallicciardi, D'Anna, 2008).

Si arriva così agli anni Settanta del Novecento: quelli delle “mani sulla città”, nei quali la speculazione edilizia travolse Napoli e dintorni; l'area Flegrea non rimase estranea a questo fenomeno che, anzi, fu incoraggiato dalle “occasioni” offerte dalle crisi bradisismiche degli anni Settanta e Ottanta.

A partire dal secondo dopoguerra, con un trend invariato sino ad oggi, si assiste ad un forte incremento demografico dell'area Flegrea, in particolare nel comune di Pozzuoli, anche in risposta alle esigenze abitative di molti napoletani che trovavano in quest'area migliori condizioni di vita.

Tabella: Popolazione residente nel Comune di Pozzuoli. Serie storica 1861-2011



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

Fu da allora che il paesaggio flegreo cominciò a raccontare, con i segni che l'uomo andava imprimendovi, una storia fatta di cementificazione, abusivismo, inquinamento e degrado: fattori tutti che hanno contribuito all'innalzamento del livello di rischio ambientale nell'area.

Nel Golfo di Pozzuoli ad esempio, dove crateri vulcanici, grotte e segni di antiche attività agrarie si alternavano a templi, anfiteatri e ville romane, il paesaggio ha mostrato nel corso del tempo, quando l'uso del territorio è entrato in contrasto con le esigenze dell'ambiente naturale, un ribaltamento del rapporto natura-uomo. Ne sono derivate stridenti contraddizioni: l'abusivismo edilizio in un parco regionale, l'elevata densità abitativa in un'area a elevato rischio sismico e vulcanico, il tentativo di proteggere la natura in un territorio non privo di numerose discariche abusive, la ricerca di un turismo *sostenibile* in un ambiente degradato (Frallicciardi, 1999). Se l'eccessiva cementificazione, specie sulla fascia costiera, rappresenta un primo segno di degrado e di rischio ambientale dovuto alla pressione antropica, un secondo aspetto è rappresentato dall'inquinamento dei laghi costieri, sia di quelli di origine

vulcanica, come il Lago D'Averno, sia di quelli lagunari, formatisi cioè per il progressivo accumulo di sabbie che li ha separati dal mare, come il Miseno, il Lucrino e il Fusaro. Tutti i laghi flegrei sono caratterizzati da un equilibrio molto fragile, sia per gli intensi e svariati usi cui sono stati sottoposti dall'uomo nel corso della storia, sia per le loro caratteristiche naturali e morfologiche. Sin dall'antichità infatti, le loro acque hanno ospitato cantieri navali, vivai di pesci e molluschi e la loro morfologia è stata modificata con la realizzazione di foci e canali artificiali. La scarsa profondità e la modesta ampiezza dei loro invasi, hanno inoltre, esposto questi specchi lacustri ad un più elevato rischio di inquinamento e ad una crescente incapacità ad adattarsi alle modifiche loro imposte. Questi "usi del territorio, spesso in contrasto tra loro, hanno portato ad un generale deterioramento dello stato dell'ambiente e a rischi considerevoli per la salute dei cittadini compromettendone pesantemente la qualità di vita" (Barilaro, 1992).

In base a due indicatori sulla qualità delle acque, lo stato trofico misurato con la concentrazione di fosforo e il carico potenziale inquinante connesso con la densità demografica e delle attività economiche, le acque del Miseno risultano le più compromesse, anche se il loro carico inquinante deriva, in massima parte, dagli scarichi domestici, in minima dalle attività agricole, ormai piuttosto marginali. Nel Fusaro si riscontra una concentrazione di cloro sette volte più alta di quella considerata "pericolosa", dovuta anche qui, in massima parte, alla pressione demografica e agli scarichi dell'Alenia, che ha versato nel lago, per molti anni, una media di 400 mc di acque reflue al giorno. La situazione dell'Averno è simile, anche se diverse sono le condizioni che l'hanno generata. Qui, infatti, è modesta l'attività agricola come scarso è il numero delle attività economiche e quello dei residenti che insistono su una superficie che intorno al lago è di poco più di 1 kmq. La compromissione dell'equilibrio eco-sistemico dell'Averno va, piuttosto, ricondotta ad un disastro avvenuto nel 1976 quando, in seguito ad una frana, il collettore di Cuma, che costeggiava la parte settentrionale del lago, si ruppe versando per sei mesi liquami grezzi nel bacino. Una gran quantità di rifiuti e solidi organici andarono così accumulandosi sul fondo, innescando un processo di eutrofizzazione che, come accade anche nel lago Lucrino, dà luogo a frequenti esplosioni algali e morie di pesci (Frallicciardi, Sbordone, 1992).

Ma il segno più evidente del degrado e del rischio ambientale flegreo, ancora oggi impresso nel paesaggio, è quello che descrive il passato industriale del territorio, causa principale dell'inquinamento dei suoli e del depauperamento della flora e della fauna marine. Sul litorale tra Bagnoli ed Arco Felice si trovano numerosi impianti industriali dismessi, come quello dell'Italsider, che occupava lo spazio che oggi costituisce il più vasto vuoto urbano d'Europa (Figura 38), alla bonifica del quale si auspica che si provveda quanto prima. Non solo il paesaggio ne è stato stravolto ma, dato assai più grave, la qualità stessa del mare è stata compromessa in modo quasi irreversibile, tanto che ancora oggi, su tutto il tratto di costa compreso tra Nisida e Baia e da Cuma verso Nord, vige il divieto di balneazione.

Figura 38: Gli stabilimenti dismessi dell'Italsider a Bagnoli



Il discorso sul rischio ambientale flegreo diventa più complesso quando si valuta tutto quanto concerne le ripetute crisi dovute alla impossibilità di smaltire i rifiuti regionali, come testimonia la presenza di discariche

autorizzate ma contaminate da scarichi illegali e di molte altre che, realizzate un tempo in aree non urbanizzate, si sono venute a trovare, con la progressiva moltiplicazione dei fulcri dell'urbanizzazione flegrea, a stretto contatto con le abitazioni, divenendo anch'esse un rischio per la salute della popolazione (Figura 39).

Ad una più approfondita analisi sembra che ad accomunare i territori di tutto il tratto costiero flegreo, sia anche una sorta di *frammentazione* del paesaggio che potrebbe a sua volta rimandare ad una "frammentazione identitaria", cioè di un'assenza di valori fondativi dell'identità locale, che nascerebbe da una frammentazione degli "usi" del territorio da parte di gruppi umani con provenienza, istanze e aspettative diverse.

Figura 39: La discarica del cratere Senga



Accanto ai residenti "storici" che occupano alcuni rioni di Pozzuoli, Bacoli, Monte di Procida e alcuni tratti della fascia litoranea più a Nord, i quali sono meglio integrati nel territorio, utilizzandone servizi e infrastrutture e godendo dunque di un più elevato grado di identità con i luoghi, ci sono, infatti, quelli di più recente insediamento e di più scarso livello di identità. Questi abitanti, che nascono come

outsiders, usano il territorio prevalentemente come “città dormitorio”, risiedendo in abitazioni nate spesso come “seconde case per le vacanze” e trasformate poi in residenze “fisse”. La terza tipologia di abitanti è rappresentata dagli agricoltori, che un tempo occupavano le masserie e i loro successivi ampliamenti operati, ad esempio, in seguito alla bonifica della Pianura Campana; essi “usano” il territorio agricolo come “mezzo di produzione”, senza alcuna attenzione particolare per le risorse naturali, come dimostra l’inquinamento dei corsi d’acqua, in molti casi modificati con tecniche desuete di canalizzazioni sotterranee e delle falde idriche. Accanto agli agricoltori, ci sono i proprietari delle cave, diffuse in tutto il territorio della pianura, realizzate prima delle nuove normative, dunque di forte impatto paesaggistico-ambientale. A tutte queste categorie di “fruitori” del territorio flegreo, si aggiungono i turisti, sia “balneari” che “culturali”. In entrambi i casi si può parlare di un tipo di turismo che “consuma” lo spazio, non apportando in nessun modo vantaggi economici alla popolazione locale. I primi, infatti, usufruiscono solo di infrastrutture balneari di scarsa qualità, che si dispiegano su tutta la costa, gestite da soggetti che, per il degrado sociale ed ambientale del territorio in cui operano, non sembrano troppo interessati ad investire per migliorarne la qualità. I turisti di tipo culturale, invece, che si concentrano a Cuma e dintorni, rappresentano un tipo di turismo “di transito”, di scarsa entità rispetto alle potenzialità dei luoghi, soprattutto a causa della difficile accessibilità e della mancanza di servizi idonei per l’ospitalità (Fratlicelli, 2010).

Fatte queste premesse, possiamo ora immaginare un percorso costiero che parte da Pozzuoli e prosegue verso Nord, per soffermarci sui principali “segni” del degrado paesaggistico che, come vedremo, riflettono soprattutto attività umane e forme di insediamento sviluppatesi al di fuori di ogni regolamentazione, dunque dall’impatto visivo, in alcuni tratti, estremamente negativo.

La costa di Pozzuoli continua con il Rione Terra (Figura 40), sotto sul promontorio di un’acropoli romana e abbandonato nel corso dei secoli per alterne vicende, in particolare negli anni Settanta, per i continui fenomeni sismici. Esso ha così assunto, progressivamente, il carattere prima di rione popolare, poi di “città fantasma” e degradata (Frallicardi, 1999).

Figura 40: Pozzuoli, Rione Terra



Da questo punto, per tutta la costa oltre Lucrino, il paesaggio è segnato in modo evidente dalla ferrovia Cumana, parallela al litorale, che collega i comuni puteolani col centro partenopeo. Su questo tratto domina la collina che circonda la conca di Agnano, risultato di una intensa attività vulcanica, sulla quale si scorge l'edificio dell'Accademia Aeronautica di Pozzuoli, abbastanza "invadente" dal punto di vista paesaggistico, perché poco integrato, con la sua struttura in cemento grigio, nel contesto naturale.

Su questi versanti sono inoltre evidenti i fenomeni di denudazione e di frana dovuti agli agenti esogeni che portarono alla formazione dell'antico lago di Agnano, utilizzato un tempo per la macerazione della canapa e del lino e prosciugato in seguito alla bonifica del 1870. Nella conca, durante gli ultimi decenni, si sono moltiplicate le attività umane, con la creazione di impianti sportivi (l'ippodromo), residenziali e militari (fino a qualche anno fa vi era una sede NATO).

Nonostante il divieto di balneazione, la costa, sulla quale si susseguono diversi porti ed insenature, come quella dominata dal Castello di Baia, appare punteggiata da numerose infrastrutture balneari che si alternano a vigneti, case rurali e complessi residenziali più o meno ampi.

3. Proto-industria e industria nella periferia occidentale

L'Ottocento si apre con alcuni eventi storici che hanno segnato l'inizio di una svolta per l'assetto territoriale del Mezzogiorno e anche per i Campi Flegrei. L'ampliamento del Regno Borbonico e di quelli di Giuseppe Buonaparte e Gioacchino Murat portò alla soppressione della grande proprietà religiosa e laica ed alla privatizzazione di molti beni, un tempo appartenenti agli ordini religiosi. Nel 1806, inoltre, venne modificata la ripartizione amministrativa del territorio napoletano che fu suddiviso in tre distretti: Napoli, Pozzuoli e Castellammare (De Martino, 1979).

Pozzuoli, tuttavia, non aveva ancora raggiunto uno sviluppo economico al livello di un capoluogo distrettuale. L'economia era, dunque, rappresentata in massima parte da una attività agricola consistente, grazie alla fertilità dei suoli vulcanici, dal turismo idrotermale e da quello legato al *Grand Tour*, per la presenza delle antichità greco-romane. Dal punto di vista industriale, non mancano alcuni esempi di proto-fabbriche: nel 1853, sulla spiaggia di Coroglio, sorse lo stabilimento di prodotti chimici Ernesto Lefebvre, conte di Belsorano, poi le vetrerie Damiani e Bournique e, nel 1885, l'Armstrong Pozzuoli Ltd, sul litorale tra Pozzuoli e Arco Felice. Fu quello il momento in cui si crearono, con la realizzazione di un molo e dell'acquedotto, i presupposti del futuro industriale dell'area Flegrea dove, peraltro, la facile accessibilità dal mare costituiva il principale fattore di localizzazione. Nel 1904 Francesco Saverio Nitti affermava che la promozione socio-economica di Napoli si sarebbe potuta raggiungere soltanto attraverso un piano specifico di intervento nei settori nevralgici dello sviluppo economico; in quell'anno veniva approvata, così, la Legge per il Risanamento Economico della città di Napoli, che prevedeva, come si è detto nei capitoli precedenti, la creazione di un polo industriale nell'area orientale di Napoli. Tuttavia, i ritardi burocratici rallentavano l'iter dei provvedimenti, per cui a decollare fu la periferia occidentale che vedrà, nel 1905, l'implementazione dell'Ilva a Bagnoli (Lipardi, 1999).

Le aspirazioni coloniali dell'Italia unitaria e la necessità di potenziare la Marina Militare si erano, infatti, scontrate con la mancanza, sul suolo italiano, di una industria bellica moderna ed attrezzata. Era sempre stato necessario rivolgersi ad imprese estere per acquistare quanto necessario all'ammodernamento degli armamenti. Fu così che il Ministro della Marina Militare Benedetto Brin, chiese alla Armstrong di installare uno

stabilimento nella Penisola e, per incoraggiare gli imprenditori stranieri, rese la proposta più allettante, promettendo una ingente commessa e notevoli vantaggi sia in relazione agli oneri dell'installazione, sia per quanto riguardava i compensi che sarebbero stati maggiorati del 10% per il materiale prodotto in Italia e del 20 se fossero state utilizzate materie prime italiane. La Armstrong si mostrò subito interessata, soprattutto per la funzione strategica che la collocazione di uno stabilimento nel Mediterraneo le avrebbe conferito, in vista dell'espansione del proprio mercato in oriente. La scelta della località per l'implementazione era caduta in un primo momento su La Spezia, ma poi si preferì Pozzuoli, data la sua posizione geografica particolarmente favorevole, così vicina al porto di Napoli e alla ferrovia Cumana, allora in fase di progettazione.

L'Armstrong avrebbe poi potuto trarre ulteriore vantaggio economico dall'impiego della manodopera locale a basso costo. La collocazione della fabbrica a Pozzuoli fu anche incoraggiata dall'ingegnere inglese Lamont Young, secondo il quale questa localizzazione avrebbe conferito a Napoli il ruolo centrale che non aveva e non avrebbe mai potuto avere neanche in futuro (Alisio, 1978) e, inoltre, avrebbe, secondo l'ingegnere inglese, reso ancora più attuale il suo progetto, elaborato già nel 1880, di dotare Napoli di una linea ferroviaria metropolitana che collegasse il centro della città all'area Flegrea per agevolare lo spostamento degli operai e dei materiali verso l'aria occidentale (Young, 1885 in Alisio, 1978). Fu così stipulato un contratto tra il Comune di Pozzuoli e l'Armstrong Mitchell Co. Ltd nel 1885, che prevedeva l'impegno, da parte della società inglese, di impiantare uno stabilimento per la costruzione di cannoni e congegni ed un cantiere per l'armamento delle navi (Alosco, 1996). Il Comune si assumeva l'onere di acquisire, a proprio carico, i suoli necessari all'ampiamiento, di spostare a Nord la via Miliscola, la fornitura garantita dell'acqua potabile finché non fosse stato attivato l'acquedotto del Serino, di potenziare le strutture portuali e consolidare le scogliere antistanti la fabbrica. I lavori per la costruzione dell'impianto e delle attrezzature furono, in massima parte, di produzione britannica ed iniziarono nella primavera del 1886. Nello stesso anno, fu avviata la produzione in un'officina provvisoria e nel 1888 lo stabilimento fu messo in opera e iniziò ufficialmente la produzione a pieno regime di corazze e cannoni di grosso calibro per le navi da guerra.

Ai primi del Novecento, lo stabilimento cominciò a fabbricare anche impianti corazzati da costa per cannoni da 305 mm, impianti per la difesa delle frontiere, per i parchi d'assedio e pezzi di artiglieria terrestre (Arbia, 1993).

Alla fine del Novecento, alcuni cambiamenti sia negli obiettivi, sia nell'assetto societario dell'Armstrong, dopo il fallimento di numerosi tentativi intesi a trovare una adeguata collocazione per il cantiere navale previsto dal contratto con il Comune di Pozzuoli, la casa inglese stipulò un accordo con l'Ansaldo di Genova, società all'avanguardia nel settore cantieristico, che le consentiva un'espansione rilevante, sia in termini di produzione che di occupazione.

Nel 1906 i cantieri Armstrong occupavano, ormai, un'area di 28 ha e possedevano una propria acciaieria, fonderia, fucine dotate di presse idrauliche e potentissimi magli a vapore, un'officina meccanica, che nel 1911 raggiunse i 17.400 ha quadri, una propria centrale elettrica ed un balipedio, ossia uno spazio per eseguire prove atte a determinare il comportamento di un'arma da fuoco.

Il patto Ansaldo-Armstrong ebbe, tuttavia, vita breve: nel 1912 le due società si scissero, continuando le produzioni in maniera autonoma; intanto, la fine della guerra libica aveva provocato una crisi del comparto bellico, a causa della drastica riduzione delle commesse statali e delle difficoltà di reperimento dei materiali. La produzione ricominciò a crescere solo nel 1915, quando l'Italia entrò in guerra. L'Armstrong incrementò sia la produzione, che si estese anche alle armi di medio e piccolo taglio per l'esercito, sia il numero del personale che raggiunse le 10.000 unità. Avvalendosi, inoltre, del riconoscimento di industria ausiliaria, poté ottenere l'esonero dal servizio militare per gli operai, evitando così, i costi aggiuntivi per il rimpiazzo dei lavoratori chiamati alle armi (Frallicciardi, D'Anna, 2008). Al termine del conflitto, fu difficile la riconversione, sia per la Armstrong di Pozzuoli che per l'Ilva di Bagnoli, di cui parleremo in seguito, tanto che le due imprese, nel 1919, si unirono per ampliare la gamma produttiva oltre al tradizionale settore bellico, in direzione di mezzi di trasporto marittimi e terrestri, di macchinari e impianti in generale e di tutte le produzioni metallurgiche e meccaniche. L'Ilva, tuttavia, non riuscì ad evitare la crisi, tanto che chiuse, nel 1921, mentre l'Armstrong resisteva, nonostante le continue riduzioni di organico, grazie ad

una gestione particolarmente attenta. Ciò nonostante, le difficoltà della casa madre, che fu costretta alla fusione con la Vickers, e quindi impossibilitata a fornire un supporto economico alla filiale di Pozzuoli, fu costretta a chiudere i cantieri nel 1927, dopo gravissime perdite registrate nei bilanci del biennio 1925-1926. In seguito alla chiusura di questi stabilimenti, gli impianti furono acquisiti dall'amministrazione militare e ceduti in affitto alla società Ansaldo, in cambio di 500.000 lire annue. La fabbrica riprese così la propria attività di costruzione e riparazione di artiglieria fino al 1933 quando, nell'ambito di un progetto di concentrazione e ristrutturazione dell'industria pesante elaborato dal regime fascista, l'Ansaldo e l'Ilva passarono sotto il controllo dell'IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale). Tutto il periodo precedente alla conquista dell'Etiopia (1935-1936), i progetti autarchici di Mussolini e la volontà del regime di trasformare Napoli e l'area Flegrea in uno dei principali porti coloniali e militari del futuro impero, diedero grande impulso all'industrializzazione e permisero a Pozzuoli di tornare ad essere un polo industriale di primo piano dopo la crisi degli anni 20. Nel 1937 l'Ansaldo presentò così un progetto di ampliamento e, l'anno dopo, ottenne la proprietà degli impianti dall'amministrazione militare, oltre ad entrare a far parte dell'OCERN (Officina Costruzione Riparazioni Elettromeccanica Napoletana). L'Ansaldo di Pozzuoli si distinse per l'innovazione tecnologica e l'avanguardia dei suoi impianti industriali costruendo il primo cannone a 16 colpi consecutivi a tamburo (Iaccarino, 1996).

Nel 1943 l'azienda diede inizio alla produzione di carri armati che, tuttavia, ebbe vita breve, anche dal momento che gli impianti furono distrutti dai bombardamenti degli anglo-americani e, successivamente, dai tedeschi in ritirata. Quando gli Alleati giunsero a Pozzuoli, requisirono gli impianti per la riparazione del materiale bellico di cui necessitavano, ma non consentirono la ripresa della produzione, ormai entrata in crisi irreversibile dal momento che, quando nel 1945 la guerra terminò, l'improvvisa interruzione delle commesse di riparazione determinò un drastico calo della produzione. Nel 1947 all'Ansaldo subentrarono gli stabilimenti meccanici di Pozzuoli che abbandonarono la fabbricazione bellica per dedicarsi alla produzione di meccanica media, opere di filettatura, e carpenteria. L'anno successivo, nell'ambito del piano di riconversione di tutta l'industria metalmeccanica napoletana, ormai in gravi difficoltà,

gli stabilimenti meccanici passarono sotto il controllo della Finmeccanica, filiazione dell'IRI, con funzioni di coordinamento delle industrie meccaniche e delle costruzioni navali. Gli anni successivi furono segnati da una continua riduzione di organico, fino al 1958, quando una nuova crisi strutturale provocò la chiusura degli stabilimenti meccanici di Pozzuoli che furono rilevati dalla IMAM-Aerfer che li adoperò come centri di produzione di materiale rotabile ferroviario. Alla fine degli anni Sessanta, IMAM-Aerfer cedette gli stabilimenti alla Sofer, specializzata nella produzione di materiale rotabile ferroviario trainante (locomotori ed elettrotreni), di carrelli ferroviari e di carrozzeria per autobus e vetture ferroviarie (Arbia, 1993). La produzione era ormai indirizzata soprattutto a soddisfare le richieste delle Ferrovie dello Stato e delle aziende di trasporto pubblico locale, anche se non mancavano le commesse dal Sud Africa e dall'America Latina. Dopo l'espansione della produzione, in occasione del boom ferroviario degli anni Settanta, la Sofer, in seguito ad una forte crisi strutturale e finanziaria, nel 1985 vendette i suoi impianti alla Breda Costruzioni che si specializzò nella fabbricazione di carrelli e locomotive e nelle produzioni legate all'alta velocità. Anche se gli elevati livelli qualitativi di tali produzioni consentirono alla Breda-Sofer di inserirsi nei mercati internazionali (costruendo, addirittura, i treni per le metropoli di Atlanta, Washington, Los Angeles, Roma e Napoli) l'azienda conobbe una progressiva riduzione del numero degli addetti che, nel 1996, raggiunsero le 351 unità, tanto che nel 1998 si pensò di spostare la produzione della Breda-Sofer di Pozzuoli all'Ansaldo nell'area Est di Napoli, dove sarebbero stati prodotti solo impianti elettrici per i treni. Tuttavia poco dopo la fabbrica chiuse definitivamente.

Mentre gli stabilimenti meccanici di Pozzuoli attraversavano quelle vicende di cui abbiamo appena parlato, un'occasione di rilancio dell'area fu rappresentata nel 1951, dai lavori per la costruzione della fabbrica di calcolatrici e macchine da scrivere di Adriano Olivetti. La scelta di implementare l'attività al Sud era in controtendenza con le logiche localizzative degli anni Cinquanta, in cui si privilegiava l'immagine della grande industria che, radicata nel territorio di origine, rappresentava un polo di attrazione per l'immigrazione che si spostava dalle aree dell'Italia povera del Mezzogiorno verso il Nord del Paese. Adriano Olivetti, imprenditore illuminato, ebbe il merito di comprendere l'importanza del decentramen-

to produttivo esaltando, nel contempo, il fattore umano e agevolando il naturale sviluppo locale, piuttosto che inducendo l'allontanamento dalle terre delle proprie radici (Dioguardi, 2001). La fabbrica, impiantata lungo la via Domitiana, in una posizione dominante sulla terrazza della Starza, fu progettata da Luigi Cosenza che Olivetti vide come il naturale interprete della sua avveniristica concezione industriale. L'architettura risulta di scarso impatto paesaggistico, grazie alla scelta di limitare l'altezza delle strutture che la compongono e di circondar le con ampi spazi verdi (Sommella, Stanzone, 1991). L'attività dell'Olivetti di Pozzuoli iniziò nel 1951 in alcuni capannoni concessi dall'Ansaldo, nei quali si dette inizio all'addestramento professionale del personale, con una produzione sperimentale di macchinari da calcolo. L'inaugurazione ufficiale del nuovo stabilimento si ebbe nel 1955 e, a partire da quella data, cominciarono ad essere prodotte le famose calcolatrici e macchine da scrivere. L'Olivetti occupò un gran numero di persone, tanto che nel 1965, si raggiunsero i 1200 addetti e, nel 1968, il numero arrivò a 2000. Alla fine degli anni Settanta la fabbrica affrontò un delicato passaggio dalla produzione di macchine meccaniche a quella di strumenti elettronici (telescriventi, calcolatrici e macchine da scrivere elettroniche, registratori di cassa) e alla metà degli anni Ottanta agli strumenti informatici (elaboratori elettronici ed accessori correlati), per lo sviluppo dei quali, fu eretta una specifica unità di ricerca: l'Olivetti Ricerca. Nei primi decenni degli anni Ottanta, conobbe un periodo di crisi, per le crescenti difficoltà finanziarie, dovute all'aspra concorrenza sui mercati internazionali: si ebbe un drastico calo della produzione, finché le attività furono trasferite a Marcianise dove, nel 1970, era stato aperto un altro stabilimento Olivetti: in via Domitiana rimase attivo solo lo stabilimento di ricerca ma, nel 1997, anche questo fu smantellato. Tra il 1950 il 1960 si erano insediati nell'area dell'ex Armstrong alcuni nuovi stabilimenti: la Sunbeam di Chicago, attratta dal prezzo di acquisto del terreno e dalle future opportunità di sviluppo del polo industriale di Pozzuoli, vi impiantò un piccolo stabilimento di rasoi, ferri da stiro, utensili per la casa, impiegando per lo più manodopera femminile. Anche se i primi anni furono segnati dalla buona collocazione dei prodotti dell'industria su gran parte del mercato mondiale, la crisi del settore e la cattiva riuscita di alcune iniziative imprenditoriali, portarono l'azienda, nel 1969, alla chiusura. Intanto, nel 1954, lo stabilimento

Pirelli di La Spezia, dopo la fusione con la Fabbrica Italiana Conduttori Elettrici, installò ad Arco Felice, un centro di produzione, con l'obiettivo di aprire una filiale nel meridione come occasione di crescita economica sia per l'impresa che per il territorio. La scelta di Pozzuoli derivava dalla tradizione storica del suo polo industriale e dalle caratteristiche morfologiche della costa, con le acque calme del Golfo, la protezione dai venti: fattori indispensabili alla funzionalità degli attracchi di cui l'industria si sarebbe dotata per effettuare il carico delle navi posa-cavi. La fabbrica sorse ad Arco Felice, sui terreni occupati dal balipedio della Armstrong e aveva un carattere innovativo, dal momento che fu posta molta attenzione alla realizzazione di un ambiente di lavoro ideale, sull'esempio dell'Olivetti (Iaccarino, 1996). Nei 70.000 mq dello stabilimento, furono realizzati il cavo di collegamento di Ischia, quello del Giglio-Monte Argentario e quello di Lipari-Milazzo. In seguito all'apertura di un polo produttivo a Bari, la fabbrica subì un calo della produzione, per cui l'offerta fu estesa anche ai cavi di gomma per il trasporto dell'energia a bassa tensione ed ai cavi di segnalamento per le ferrovie.

L'unica fabbrica, tuttavia, ad aver creato nell'area Flegrea, un indotto industriale di qualità, è stata la Pirelli: infatti, grazie alla produzione che si portava avanti ad Arco Felice, nacque, nel 1963, la fabbrica della ditta Schiano, specializzata nella produzione di bobine per l'avvolgimento dei cavi (Frallicciardi, D'Anna, 2008).

CAPITOLO 5

DALL'ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE AI PROGETTI DI RECUPERO E VALORIZZAZIONE NELL'AREA OVEST

1. Dismissione e riuso. Il caso dell'Olivetti

La crisi industriale degli anni Ottanta e Novanta, che ha provocato fenomeni di deindustrializzazione in tutto il Paese, ha fatto sentire i propri effetti anche a Pozzuoli, dove, tra il 1971 e il 2000, già si registrava un sensibile calo degli addetti nel settore (-28,4%). La chiusura dei grandi impianti industriali ha prodotto anche qui, com'era prevedibile, la dismissione che, in molti casi, si è trasformata in degrado di edifici e spazi un tempo destinati al processo industriale. L'intera spiaggia di Starza, oggi occupata per un'estensione di 244.285 m² da impianti e capannoni dismessi (figura 41), manifesta i segni di questo forte degrado connesso a un lungo uso industriale che ne ha alterato, in primo luogo, l'ecosistema marino, a causa degli scarichi industriali, in secondo luogo, la struttura morfologica, con l'estesa cementificazione, la costruzione di scogliere artificiali e di pontili per l'attracco delle navi da carico.

Figura 41: Installazioni industriali sul litorale di Starza



All'estremità orientale dell'area occupata un tempo dall'Armstrong, oggi ci sono i capannoni della Sud Cantieri, industria nata nel 1971 e tuttora attiva, specializzata nel settore della nautica da diporto. L'industria è anche proprietaria della darsena dove ora c'è il mercato ittico e dei pontili utilizzati per imbarcazioni da diporto. Una parte di capannone è utilizzata anche per le attività del cantiere e per il rimessaggio delle barche. All'estremità opposta, verso Arco Felice, attualmente si trovano la Pirelli cavi, che occupa una superficie di circa 70.000 m², mentre gli stabilimenti della Sofer risultano parzialmente disattivi (Figura 42).

Figura 42: Area ex stabilimenti Sofer



Gli impianti localizzati lungo via Campana, nell'area di Agnano, non presentano invece, situazioni di vera e propria dismissione, quanto piuttosto di temporanea inutilizzazione di strutture interessate dalla riconversione o adeguamento ad un altro tipo di produzione o di attività. Qui, infatti, è forte la richiesta di spazi per attività commerciali di grandi dimensioni. Inutilizzati sono, invece, alcuni edifici di Pozzuoli, come l'ex macello e l'ospedale militare, nei pressi della Solfatara, che fiancheggia l'Accademia Aeronautica, così come l'ex Preventorio Umberto di Savoia,

di cui parleremo in seguito. In disuso sono anche molti edifici nel centro storico: a testimonianza del fatto che la dismissione a Pozzuoli non è esclusivamente legata alle trasformazioni territoriali dovute alla modificazione dell'organizzazione produttiva e dei servizi, ma anche, in buona misura, all'attività vulcanica e sismica dell'area su cui insiste il comune. Il Rione Terra, ad esempio, è il nucleo antico della città ed oggi è completamente disattivato e i suoi cittadini sono stati trasferiti nel Rione Toiano.

Figura 43: Il Rione Toiano



È evidente, anche in questo contesto, la necessità di piani che mirino alla riutilizzazione degli spazi e degli edifici dismessi, per recuperare la qualità ambientale e di vita dei cittadini. Nell'area flegrea è presente, del resto, un immenso patrimonio lacustre che rappresenta una delle componenti paesaggistiche più particolare dei Campi Flegrei e che, per le sue caratteristiche dimensionali e di profondità risulta particolarmente esposto al rischio ambientale, come è stato detto nei paragrafi precedenti.

La dismissione, anche parziale, di molti edifici di grandi dimensioni nell'area Flegrea, dunque, impone l'attuazione di una pianificazione per il riuso, che consenta al territorio di riorganizzare i suoi spazi e le sue funzioni, in un'ottica di sostenibilità. Una tale progettazione non può, tuttavia, prescindere né da una ricostruzione delle dinamiche che sono state alla base

della trasformazione di quello che era un territorio a carattere prevalentemente agricolo e in parte turistico, in un'area industriale, né tantomeno, dalla comprensione del ruolo che quegli edifici e quegli spazi che oggi vengono abbandonati, hanno avuto nella formazione dell'identità locale.

Fu proprio l'amministrazione comunale a sostenere fortemente la scelta industriale, spinta dalla necessità di trovare nuovi sbocchi occupazionali dopo i gravi dissesti prodotti nel Mezzogiorno dalle scelte economiche dell'Italia unitaria, con l'obiettivo di creare occupazione; del resto, allora, era ampiamente diffusa la convinzione che lo sviluppo fosse legato all'industrializzazione. Alla base della scelta vi fu anche il forte legame di dipendenza dell'area Flegrea nei confronti di Napoli che, verosimilmente, impedì alle amministrazioni locali di intraprendere un percorso di sviluppo autonomo ed originale, spingendole ad appiattire la propria progettualità, che invece avrebbe potuto contare su risorse eccezionali, non compromesse, a differenza della grande città dove l'eccesso di popolazione non lasciava ormai alternativa all'industrializzazione (D'Ambrosio, Giamminelli, 1997). D'altro canto, l'agricoltura e la pesca non rappresentavano risorse sufficienti alla comunità locale e lo stesso turismo, culturale -per la concorrenza di Pompei ed Ercolano- o balneare, non era ancora affermato come accadeva, invece, nelle più rinomate località della penisola sorrentina e delle isole del golfo (Race, 1996). In tale contesto, lo sviluppo industriale si presentò come un'occasione da non perdere, soprattutto per creare occupazione: una delle richieste dell'amministrazione ai primi stabilimenti industriali quali l'Armstrong fu, come si è detto, quella di impiegare, in via preferenziale, la manodopera locale sia nei lavori di costruzione, sia in quelli di produzione della fabbrica (Alosco, 1996). In un primo momento, si pensava di poter conciliare l'attività turistica con quella industriale, ma poi, l'implementazione delle fabbriche lungo la costa dell'area Flegrea provocò l'inquinamento dei litorali e la definitiva scomparsa di ogni vocazione turistico-balneare. Con la decadenza delle attività tradizionali, si è verificata anche la cancellazione dell'identità collettiva, ancora così viva a Pozzuoli alla fine dell'Ottocento, legata proprio alle attività locali. La trasformazione di pescatori e contadini in operai, generò un sostanziale sconvolgimento sociale, determinato dalla novità del lavoro di fabbrica organizzato, collettivo, non subordinato ai fenomeni naturali e con una paga certa (Bruno, Giampaolo, 2002).

La fabbrica, tuttavia, ha avuto il merito di innescare un processo di sviluppo economico, sociale, politico e culturale che permise alla comunità locale di uscire da un quadro di arretratezza ed acquisire una nuova coscienza. Inoltre, essa favorì la formazione di un clima professionale di altissimo livello, che influì positivamente sulla capacità innovativa delle aziende le quali, grazie alla fitta rete delle loro relazioni internazionali, restituirono alla città una posizione di prestigio nel panorama internazionale, che Pozzuoli conobbe solo in epoca romana, quando rappresentava uno dei porti militari e commerciali più importanti dell'impero. Bisogna anche considerare che, con buona probabilità, la presenza di un forte ceto operaio, con i suoi valori di solidarietà e la sua fede nell'etica del lavoro, sia stata una ragione della relativa impossibilità dell'area di sottomettersi alla criminalità organizzata (Sommella, Stanzione, 1991). Eppure la cultura imprenditoriale non ha conosciuto la stessa diffusione di quella operaia: nonostante la presenza dell'industria, a Pozzuoli non si è mai verificato lo sviluppo di un indotto capace di rendersi progressivamente autonomo dalle grandi industrie, conquistando i propri spazi produttivi di mercato. Le piccole aziende locali, nate in risposta alla esternalizzazione di alcune produzioni da parte delle fabbriche principali, non sono sopravvissute alla crisi dei loro committenti. L'indotto creato dalle grandi fabbriche è stato quindi debole, come debole è stato tutto il loro contributo alla diffusione di una mentalità imprenditoriale. Resta dunque da chiedersi come recuperare rispetto ad una parentesi industriale che ha prodotto nel territorio tanti danni all'ambiente naturale e alla città, e che, una volta esauritasi definitivamente, ha lasciato dietro di sé il peso della dismissione e della disoccupazione.

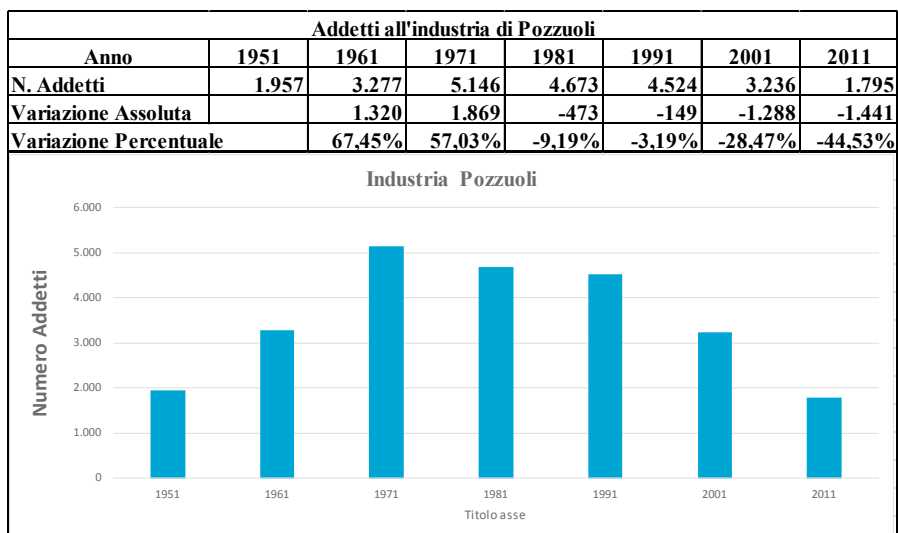
Un aspetto particolare, è rappresentato dal fatto che, avendo Pozzuoli e l'area Flegrea avuto, sin dall'antichità classica, funzioni prevalentemente strategico-militare e ricettiva, tali vocazioni non sono scomparse ma, in qualche misura, si sono mantenute anche durante il processo industriale. Le prime fabbriche ad essere impiantate, come la Armstrong, producevano, infatti, materiale bellico; l'Ilva e l'Alenia si specializzeranno nella missilistica ed in altre produzioni belliche (Sommella, Stanzione, 1991). Il perpetuarsi dell'uso strategico del territorio è, poi, dimostrato dalla presenza militare dell'Accademia Aeronautica e di alcune basi NATO. Anche la vocazione turistica si è conservata fino ai giorni nostri, seppure con i dovuti limiti cui si è già accennato. Prima dell'avvento della fabbrica, i Campi Flegrei rappresentavano un'importante stazione idrotermale, tanto che, già a partire

dall'Ottocento, si era creato un interessante circuito ricettivo e ricreativo che avrebbe potuto svilupparsi in seguito, ma che tuttavia, conobbe una battuta di arresto a causa dell'industrializzazione. Attualmente le tre componenti principali dell'offerta turistica flegrea, ovvero quella idrotermale, quella balneare e quella culturale di tipo archeologico-naturalistico, manifestano i segni di una pesante flessione, non solo per l'occupazione industriale della costa, ma anche per la considerevole crescita urbana, che ha cancellato molti di quei segni nel paesaggio che hanno rappresentato la forza attrattiva di questi luoghi per molti anni. Oggi, nell'area Flegrea, prevale un turismo escursionistico-gastronomico dei fine settimana, alimentato soprattutto dai flussi provenienti dalla vicina metropoli napoletana. Di fronte alla crisi, dunque, delle attività legate al primario e al secondario, anche a Pozzuoli, come accade anche nella maggior parte delle grandi città ex industriali, va rafforzandosi una nuova vocazione per le attività di servizio avanzato e di ricerca tecnologica, che ha tratto linfa proprio dalla chiusura dell'Olivetti. Dopo il trasferimento della produzione a Marcianise, il cosiddetto "comprensorio Olivetti", grazie alla pregevole qualità architettonica ed alla particolare vivibilità, per la presenza di giardini e di un laghetto artificiale, è stato eletto a sede di un moderno parco tecnologico: il Centro Tecnologie e Servizi di Impresa "Adriano Olivetti". Si tratta di uno dei pochi esempi in cui la progettualità che è stata a monte della realizzazione dell'impianto industriale, che già voleva degli spazi "a misura d'uomo", ha lasciato in eredità un contesto dove il riuso non ha incontrato difficoltà, perché non ci si è trovati di fronte ai tipici spazi ex industriali, angusti perché organizzati quasi esclusivamente in funzione della produzione e quindi occupati da enormi magazzini inutilizzabili, se non a patto di ampie e costose modifiche (Gerundo, 2002). In effetti, il comprensorio Olivetti, dopo la fine dell'attività di fabbrica, ha continuato ad ospitare la direzione commerciale per l'Italia della casa madre fino al luglio del 2003, quando un cambiamento nella composizione del capitale azionario della società Olivetti-Telecom, ha di fatto portato la gestione del comprensorio sotto il controllo della Pirelli Facility, Società controllata dal gruppo Pirelli, operante nel settore della "facility management". Oggi, nel comprensorio, sono presenti uffici e call-center, istituti di alta formazione ed enti per la progettazione e la produzione di aerei civili e militari, come la Piaggio-Aero Industries e il Consiglio Nazionale di Ricerca (CNR) con quattro istituti: cibernetica, chimica biomolecolare, chimica

e tecnologia dei polimeri, ottica applicata. C'è anche un centro integrato per lo sviluppo dell'imprenditorialità (CISI Campania), un vero e proprio incubatore di imprese, con competenza territoriale e regionale, che offre ai neo-imprenditori spazi e attrezzature per l'avvio delle attività, assistenza e consulenza tecnica, organizzativa, commerciale e finanziaria. Il CISI si occupa anche di attivare i collegamenti di natura commerciale, finanziaria e industriale tra le nuove imprese e quelle di altre regioni o altri paesi europei, per creare opportunità di collaborazione. Nel comprensorio c'è anche la sede di un consorzio per la promozione e la gestione del parco scientifico e tecnologico (PST) dell'area metropolitana di Napoli, il cui obiettivo è lo sviluppo e la diffusione dell'innovazione tecnologica dei processi produttivi avanzati e dei servizi innovativi correlati, attraverso la valorizzazione delle reti di cooperazione tra i soggetti operanti sul territorio.

La dinamica del settore industriale dell'area Flegrea è descritta chiaramente nella tabella seguente: ad una forte crescita del numero degli addetti negli anni dell'industrializzazione fa seguito una riduzione altrettanto repentina a causa dei processi di dismissione. Quanto avvenuto riveste una rilevanza ancora maggiore se si considera il contemporaneo forte incremento demografico nell'area che ne conferma la crescente vocazione residenziale.

Tabella: Addetti all'industria nel Comune di Pozzuoli. Serie storica 1951-2011



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

2. L'area dell'Italsider di Bagnoli: le dinamiche storiche e le trasformazioni territoriali

In un territorio estremamente complesso, afflitto da grandi problemi, ma al tempo stesso, ricco di risorse a lungo trascurate, com'è quello flegreo, il riuso delle aree dismesse può realmente costituire una occasione di sviluppo, a patto che sia inserito in un più ampio progetto di riorganizzazione territoriale, fondato sul principio della sostenibilità che, superando la dimensione strettamente comunale, miri al rilancio dell'intero territorio. Non si tratta di un percorso semplice, poiché bisognerebbe restituire ai Campi Flegrei la loro capacità attrattiva, attraverso il recupero del paesaggio, la bonifica delle coste, la riduzione del carico antropico e della densità edilizia, la creazione di un efficiente sistema di tutela e fruibilità dei beni archeologici, compresi quelli sottomarini, l'accrescimento del numero delle oasi naturalistiche, lo sviluppo di un sistema di piccoli porti turistici, la rinascita delle attività idrotermali e la riqualificazione della ricettività in genere. In un tale progetto, anche le attività tradizionali, che, con l'industrializzazione, hanno conosciuto un periodo di crisi profonda, potrebbero trarne dei vantaggi: l'agricoltura, ad esempio, potrebbe beneficiare dell'immane saldatore turismo-gastronomia, per valorizzare le produzioni tipiche locali e per dare vita ad un sistema agriturismo. Anche l'antica attività cantieristica sarebbe favorita dall'incremento del turismo nautico, mentre la valorizzazione dei beni archeologici darebbe impulso ad attività correlate, come il restauro, la conservazione, la promozione la manutenzione delle antichità e l'organizzazione di eventi che potrebbero rilanciare anche l'immagine dell'area (La Foresta, Pollice, 1999).

Le aree dismesse si pongono come occasioni per promuovere lo sviluppo di servizi di cui il territorio è carente, come parchi pubblici o servizi al cittadino.

Nel comune di Pozzuoli, in particolare, la recente dismissione dei grandi impianti della Sofer sulla fascia costiera, ne imporrebbe una riconversione che dovrebbe partire innanzitutto dalla bonifica del litorale e che dovrebbe orientarsi ad un riuso per ospitare uffici e funzioni amministrative e un polo scientifico-tecnologico, come è accaduto negli spazi che un tempo erano occupati dalla Olivetti. Quello che si riscontra, invece, è un'estrema lentezza dei lavori di recupero, dovuta all'intermittenza dei finanziamenti e alla scarsa attenzione rivolta ai vuoti delle aree periferiche,

per i quali si preferisce una rifunzionalizzazione concepita come mera operazione immobiliare, finalizzata all'utile immediato, anziché come investimento proiettato in un futuro sviluppo. A ciò si aggiunge il pericolo di una crisi bradisismica, sempre in agguato, che complica ulteriormente il quadro, scoraggiando verosimilmente molti potenziali investitori (Frallicciardi, D'Anna, 2008).

Alcuni studiosi (Lanzani 1992), individuano tre tipologie di approccio al tema del riuso: c'è un riuso "flessibile", il quale si riferisce a spazi che, per caratteristiche e dimensioni, vengono considerati dei "pieni da riutilizzare" subito dopo la dismissione, attraverso un cambiamento di uso; c'è poi il riuso di ciò che viene considerato un vero e proprio "vuoto", il quale si riferisce ad aree o manufatti che, per diverse motivazioni, non attirano interessi o capitali e quindi vengono lasciati in abbandono; infine il riuso dei "monumentali", spazi a cui viene attribuito un valore economico e simbolico, attirando progetti per nuove destinazioni d'uso.

Nonostante che, nel caso di Bagnoli, abbia prevalso la tendenza a considerare i vuoti come risultato della dismissione, quindi come spazi da riutilizzare senza cancellare del tutto la passata vocazione industriale e i segni dell'archeologia del paesaggio - che rappresentano un veicolo di memoria e di identità locale- i progetti elaborati, tuttavia, hanno aperto conflitti tra i soggetti più interessati: gli imprenditori edili, la malavita organizzata -pronta ad entrare nel grande giro degli appalti-, i soggetti pubblici locali, le istituzioni, che hanno bloccato per lungo tempo i fondi per la bonifica del suolo. Eppure, a ben guardare, gli stabilimenti dell'area siderurgica, con le loro ciminiere e i loro profili, rappresentano degli elementi dell'archeologia industriale che andrebbero conservati, per mantenere traccia di una memoria e di una identità che si è consolidata nel tempo attorno alla funzione industriale. Un'industria che ha segnato in maniera profonda il vissuto di un quartiere e che ha assunto un profondo significato nel contesto urbano. Va anche considerato che, a differenza di quanto avviene in molti altri territori con spazi industriali dismessi, nel caso di Bagnoli, ci troviamo di fronte ad una area ex industriale ad elevato valore paesaggistico che, interrotta la produzione, ha recuperato molta della sua valenza abitativa: la chiusura delle ciminiere ha portato ad un incremento di valore della rendita fondiaria, come dimostra l'ascesa dei prezzi di quelle residenze che furono realizzate quando, già nel 1886,

il conte Giusso diede inizio a Bagnoli ad una grande lottizzazione del latifondo di sua proprietà, avviando un processo di urbanizzazione destinata alla funzione turistica. Su una trama ortogonale, infatti, vennero costruiti villini bassi con giardino; gli stessi contratti di enfiteusi che il conte stipulava con gli affittuari dei terreni, erano vincolati a regolamenti che controllavano l'edilizia da realizzare, i criteri di potatura, l'altezza degli alberi. Un quartiere di villeggiatura, insomma, che in seguito sarà destinato all'uso industriale e che, nel primo quindicennio del Novecento, rappresentò il prototipo ordinatore dell'area metropolitana di Napoli (De Benedetti, 1990). Quel borgo, in origine prevalentemente rurale, una campagna coltivata con seminativo arboreo, mutò profondamente all'inizio del Novecento, quando, per volere della Reale Commissione, si incrementò quel processo di industrializzazione già iniziato dai Borbone, che avrebbe fatto di Napoli una città industriale, attraverso l'emanazione della Legge Speciale per Napoli del 1904 cui contribuì Francesco Saverio Nitti. Nacque così l'industria siderurgica dell'Ilva e la metalmeccanica, cui si accompagnò la formazione di una nuova classe operaia: Napoli diventò la quarta città industriale italiana (Brancaccio, 1987). Non tutti condividevano questo programma: certo la borghesia napoletana temeva la nascita di una forte classe operaia che avrebbe alterato gli assetti sociali ed economici, così come i gruppi dei capitalisti locali, che sostenevano piuttosto la piccola industria e le attività commerciali e portuali. Nonostante queste opposizioni, la grande industria finì per rappresentare la modernizzazione per una città che usciva da una profonda crisi economica post-unitaria e che aveva visto un forte ridimensionamento delle funzioni burocratiche e amministrative, alle quali non erano subentrate funzioni alternative per recuperare l'importanza di un tempo.

Il centro siderurgico di Bagnoli rappresentò dunque, al suo sorgere, un modello e un simbolo della nuova Napoli industriale, un input allo sviluppo locale endogeno, della capacità imprenditoriale e della diffusione di nuove tecnologie. In realtà, la localizzazione dell'Ilva avrebbe dovuto essere, nelle prime intenzioni, nell'isola d'Elba -da qui il nome Ilva, toponimo latino dell'isola- da cui arriverà principalmente la materia prima. Ma le agevolazioni concesse dalla legge del 1904 e l'opportunità del sito, fecero decidere per Bagnoli. Da quel momento comincia la trasformazione del territorio proprio intorno al primo nucleo di questa fabbrica che,

nel 1920, conosce una forte espansione, con la costruzione del primo pontile collegato allo stabilimento con binari ferroviari. Sarà, tuttavia, negli anni '30/'40 che lo sviluppo topografico del quartiere, con la realizzazione dei vari insediamenti operai attorno all'Ilva, assumerà proporzioni maggiori (Comune di Napoli, 1999).

La fabbrica non entrò a pieno regime sin dall'inizio della sua attività, a causa di una serie di difficoltà che ne compromise la produzione ed il completamento degli impianti: la crisi che la siderurgia italiana in quel periodo attraversava, gli scioperi per il salario e l'orario di lavoro, i processi di concentrazione sia verticali che orizzontali che costrinsero lo stabilimento alla chiusura tra il 1920 e il 1924 (Brancaccio, 1987; De Benedetti, 1990).

Intanto, nel 1927, accanto all'Ilva era sorta la prima fabbrica italiana di cemento, la società Cementiere Litoranee e, tra il 1936 ed il 1938, la società genovese Eternit per la produzione di manufatti in cemento.

All'ormai avviato processo di industrializzazione dell'area si accompagnò inevitabilmente un parallelo processo di espansione urbana, attraverso l'aggregazione, nel 1926, al Comune di Napoli degli ex comuni autonomi di Pianura e Soccavo, dove sorgerà il quartiere operaio Italsider. Nel 1936, cominciò a farsi strada l'idea di una delocalizzazione della fabbrica nell'aria orientale di Napoli, ma poi si preferì potenziarla nell'ambito di un ampio programma di ammodernamento della siderurgia nazionale. Anche se nel periodo della Seconda Guerra Mondiale, Bagnoli, sede di strutture militari, subì ingenti danni a seguito dei bombardamenti, la sua produzione non si arrestò, tanto che, ancor prima della fine della guerra, l'Ilva si fece promotrice della ricostruzione industriale, alla quale si accompagnerà anche quella residenziale cui farà riscontro un consistente incremento demografico: tra il 1936 e il 1951 la popolazione di Bagnoli, malgrado la guerra, passò da circa 14.000 a quasi 20.000 abitanti. Erano stati acquisiti, tra la fine del secondo conflitto mondiale ed il 1961, nuovi terreni per l'ampliamento dell'Ilva che arrivò a coprire l'81% di tutta la superficie industriale locale. La svolta avvenne proprio nel 1961, quando la fabbrica si trasformò, attraverso la fusione con la Cornigliano e altre imprese minori, in una società per azioni, l'Italsider, che porterà ad un ampliamento ulteriore degli impianti, anche in altre città come Torino, e ad un incremento degli investimenti per l'adeguamento delle strutture

produttive: 70 miliardi con la creazione di 800 nuovi posti di lavoro, in aggiunta ai 4600 esistenti.

Dal 1964, tuttavia, inizia un periodo di declino inarrestabile, anche per la sfavorevole congiuntura che mette in moto un processo di deindustrializzazione e di ridimensionamento della produzione. Nel 1993 la fabbrica chiude definitivamente, anche perché la delocalizzazione di cui pure si era discusso per risolvere i problemi dell'improduttività e le questioni ambientali, trova ferme opposizioni sindacali ed operaie. A ciò va aggiunto che, nel 1972, viene approvato un nuovo piano regolatore della città, che prevedeva la redistribuzione della popolazione su un'area più vasta rispetto a quella comunale. Le grandi industrie che opprimono Napoli sia ad oriente che ad occidente, non possono sfuggire all'attenzione di queste politiche di piano che prevedono che circa il 30% delle aree occupate venga destinato a verde attrezzato e le restanti ad attività non inquinanti (Frallicciardi, D'Anna, 2008).

3. Il Piano per Bagnoli¹¹

La chiusura dell'impianto siderurgico di Bagnoli nel 1993 ha rappresentato un evento che ha chiuso un'epoca e, con essa, l'idea di uno sviluppo economico e sociale legato alla fabbrica. Dopo quasi 100 anni di attività industriale, che ha profondamente segnato la vita del quartiere e della città, nel 1998, con la Variante per la zona occidentale, si sono poste le basi per il riordino urbanistico di quest'area. Lo smaltimento dell'impianto siderurgico, la bonifica dei suoli, il recupero ambientale del sito, rappresentano le premesse per qualsiasi ipotesi di valorizzazione, eppure, cento anni di attività industriale non sembra che abbiano compromesso in modo irreversibile la natura di un luogo nel quale il paesaggio mantiene una grande forza evocatoria e testimonia l'esistenza di un *genius loci* ritrovato e di una forte identità territoriale. Il progetto per una nuova città modifica l'assetto urbanistico della precedente re interpretandone la forma, integrando le funzioni già esistenti, puntando sulla qualità e sulla molteplicità delle relazioni fisiche, spaziali, funzionali ed economiche con il contesto urbano e con la scala territoriale. La nuova città prevede l'inclusione, la coesistenza e l'integrazione attraverso l'insediamento di attività produttive che rispettino i valori dell'ambiente e del paesaggio.

11. Variante al PDG di Napoli, Di Leo L. (2004), "Le scelte per l'area industriale orientale", *Relazione Variante Generale, PRG 2004*, Comune di Napoli, pp. 357-403.

Per essere competitiva e attirare attività di valore, la nuova città deve possedere requisiti ambientali ed economici di qualità. Coroglio, in effetti, gioca la partita del suo sviluppo scommettendo sulla bellezza, sull'esclusività, sull'unicità del sito la cui rigenerazione non deve cancellare le vestigia del passato, così tangibile, del paesaggio flegreo, segnato dall'archeologia industriale. Un paesaggio, espressione di un territorio che rappresenta un palinsesto, dove inserire nuove parti, conservando e in parte cancellando quelle precedenti. L'area deve dunque, essere rifondata a partire dalla linea di costa, sulle ceneri dello stabilimento siderurgico e poi dal parco che, per la sua localizzazione, assuma un ruolo strategico nella riconfigurazione del paesaggio naturale e urbano del sito. La Variante pensa ad un parco di 157 ettari che si estende sulla spiaggia e si apre sul golfo e sulle isole, fino al quartiere di Bagnoli a Sud-Ovest e al quartiere di Cavalleggeri a Nord-Ovest.

Uno degli obiettivi principali del piano è quello di riscattare l'area dalla sua attuale condizione di scarsa accessibilità, dovuta sia a motivi geografici (la barriera del versante occidentale di Posillipo, il confine marino) ma anche a motivi urbanistici, come abbiamo visto accadere anche nella periferia orientale di Napoli (il tracciato attuale della Cumana, lo scalo ferroviario di Campi Flegrei e i binari FS che separano il quartiere di Cavalleggeri da Fuorigrotta). Ma l'accessibilità dell'area è stata fortemente condizionata anche dagli stabilimenti industriali (Italsider, Cementir, Eternit) e militari (Caserma Battisti, arsenale militare, base militare e carcere minorile di Nisida).

La scomposizione, la demolizione, la rimozione, il riciclaggio e il riutilizzo dell'apparato industriale, la bonifica dei suoli, sono dunque parte integrante del futuro dell'area e del progetto che non può trascurare senza reinterpretarle, le tracce delle numerose stratificazioni, segni dei diversi processi di antropizzazione e di uso del suolo, compresenti in un paesaggio che si configura, in modo sempre più chiaro, come un sistema ed un bene culturale complesso. Prende sempre più corpo l'idea di un parco in cui i *city users* (cittadini, turisti, ospiti, curiosi e visitatori) abbiano un ruolo attivo, paragonabile a quello dei residenti, partecipe degli eventi di un luogo che produce cultura. A rendere unico il parco di Coroglio, concorrerebbe anche la sua dimensione urbana e sovracomunale, per cui esso dovrà diventare il principale luogo pubblico nella zona occidentale della città. Questo spazio dovrà avere principalmente una valenza sociale, sia per le funzioni assolute, che per il valore simbolico ad esso attribuito. Un luogo privilegiato del tempo libero,

inteso non più solo come riposo o pausa dal lavoro, ma anche come occasione di arricchimento e socializzazione, in un ambiente di pregiata qualità. Al di fuori dei suoi confini, il parco è in continuità con la linea di costa e con la spiaggia che dovrà essere oggetto di un intervento di riconfigurazione e di ripascimento. Del resto, la riqualificazione ambientale di Coroglio ha tra i suoi punti di forza, il recupero del rapporto tra la città e il mare. Il parco urbano dovrà collegare gli abitati vecchi e nuovi di Bagnoli e di Cavalleggeri con la spiaggia dove sarà ripresa la balneazione e la funzione ricreativa, già del resto riattivata, come attesta il successo che hanno avuto molte iniziative collegate al riuso dell'arenile di Bagnoli, che, tra l'altro, rappresenta l'unico tratto di tutto il litorale napoletano accessibile perché sabbioso.

Sulla costa è prevista anche la rimozione della colmata e la bonifica dei fondali. La prima rappresenta una scelta importante ai fini della riconfigurazione della linea di costa, anche perché oggetto di numerose discussioni in passato da parte di molti organi di gestione. La rimozione comporterebbe la realizzazione ex novo di una spiaggia lungo il tratto tra La Pietra e Nisida: considerati gli alti tenori di metalli pesanti e di altri inquinanti, è necessario un drenaggio preliminare della spiaggia sia immersa che sommersa ed il ripascimento attraverso le sabbie del golfo di Pozzuoli.

Per quanto riguarda la ricostruzione della spiaggia, essa prevede l'eliminazione delle opere di difesa, considerate di alto impatto ambientale e di scarso beneficio.

Nel processo di riqualificazione ambientale dell'area, il recupero dei caratteri naturali del sito comporta la rivalutazione degli elementi strutturanti per la riconfigurazione del territorio. Si dovrà, dunque, operare una ricomposizione paesaggistica del comprensorio in cui è inserito il parco, ripristinando la funzione termale, possibile grazie alla presenza nel sottosuolo di acque sulfuree, in particolare lungo l'allineamento che si individua tra i tufi di Coroglio e Trentaremi e le sorgenti termali storiche di Piazza Bagnoli, lungo le quali si trovano sorgenti e vecchi crateri. La valorizzazione delle risorse termali favorirebbe anche la funzione balneare, che potrebbe dividersi da un lato sulla spiaggia e il grande specchio di mare, dall'altro nei bacini di acqua termale.

L'area presenta anche una notevole varietà di specie vegetazionali, circa seicento, indicativa delle potenzialità del sito che potrebbe conferire al parco anche una dimensione rappresentativa della flora mediterranea: un parco botanico, paradigma della biografia e del clima di quest'area, cui

potrebbe seguire la realizzazione di una rete ecologica della zona occidentale tra Posillipo, Agnano, Camaldoli.

Con la presentazione del Piano Urbanistico Esecutivo, giunge a compimento la fase riservata alla pianificazione urbanistica del Comune di Napoli per la riqualificazione di Bagnoli che, tuttavia, aveva già mosso i primi passi con alcune iniziative in attuazione della variante che hanno portato alla costruzione di una nuova sede della Facoltà di ingegneria dell'Università Federico II tra Agnano e il centro storico di Bagnoli, al recupero del pontile Nord dell'ex Italsider, ai lavori di sistemazione del complesso della Città della Scienza -una delle prime attrezzature del nuovo insediamento ad essere operativa-.

Il recupero e la riqualificazione dell'area dismessa dello stabilimento industriale, prevede una bonifica dei terreni, il completamento delle demolizioni dei manufatti industriali e la bonifica dei suoli da inquinanti. Gli obiettivi sono quelli di realizzare nell'area dismessa di Coroglio un insediamento a bassa densità, connotato da un'alta qualità ambientale, nel quale trovino posto funzioni altamente rappresentative per il rinnovamento di Napoli. Ripristinare le straordinarie condizioni ambientali che furono cancellate dalla costruzione della fabbrica e, al tempo stesso, conservare, nelle forme, la memoria del recente passato produttivo, specie per il significato che esso ha avuto nella formazione di una cultura del lavoro nella nostra città e per la nascita ed il rafforzamento di una identità territoriale, rappresentano gli obiettivi primari del progetto di riqualificazione.

Ecco perché il piano propone di conservare i più significativi edifici dell'impianto siderurgico, dove potranno trovare la sede importanti funzioni che possono caratterizzare e valorizzare il parco. I fabbricati di archeologia industriale sono concentrati in tre distinti nuclei: la Federconsorzi-Città della Scienza, l'acciaiera e i fabbricati dell'area dell'altoforno, che segnavano il circuito produttivo della fabbrica, trama che può essere conservata, perché non vada perduto il primo segno tangibile della memoria del ciclo siderurgico che ha segnato questo luogo per tutto il secolo scorso. I fabbricati del terzo nucleo sono adatti a contenere attività che costituiscono una testimonianza del lavoro a Napoli, oltretutto una struttura di servizio per le nuove funzioni produttive che quest'area si propone di ospitare. Nell'altoforno potrà insediarsi l'archivio Italsider e, intorno adesso, un vero e proprio museo della civiltà del lavoro a Napoli. Gli altri

edifici di questo nucleo potrebbero costituire le strutture di un nuovo centro congressi di Bagnoli: luoghi per esposizioni, sale per incontri eccetera.

Tutto questo passa attraverso la formazione di un grande sistema di attrezzature per il tempo libero, per lo sport e per il godimento della natura, a vantaggio innanzitutto dei cittadini di Napoli e dell'intera area metropolitana. Il tutto si dovrà realizzare su uno spazio di 190 ha che raggiungerebbe i 340 ha, se si sommano le aree verdi della collina di Posillipo e di Nisida, seppure non incluse in questo piano.

Bagnoli potrà diventare, in tal modo, l'area in cui può trovare pieno sviluppo la funzione della cultura e della ricerca, già svolta nel territorio dal CNR, dall'Istituto Universitario Navale e dalla nuova Facoltà di Scienze Motorie.

Anche nel settore sportivo sono previste iniziative, sebbene, in questo comparto, il quartiere già mostra una tradizione solida, attestata dalla presenza del Centro Universitario Sportivo, dallo stadio San Paolo, dal palazzetto dello sport, dall'ippodromo di Agnano e dalla piscina all'interno della Mostra d'Oltremare. Quello che si intende potenziare è il settore degli sport acquatici e nautici. La morfologia di Coroglio ne fa infatti luogo ideale per l'esercizio di questi sport che si avvarrebbero di un ambiente raccolto e di favorevoli condizioni climatiche per molta parte dell'anno. In questo contesto va collocata la soluzione che il piano offre per l'approdo, ipotizzando la costituzione di uno specchio d'acqua per circa 350 posti barca, su cui si affacceranno gli alberghi e, negli edifici industriali restaurati, le attrezzature. L'approdo, per non ostacolare la balneazione, dovrebbe configurarsi come una sorta di completamento della stessa spiaggia e della baia antistante, e andrebbe a costituire, insieme ad alberghi e residenze, un nuovo borgo marinaro per il quale il piano prevede un progetto urbano unitario da affidare a un consorzio internazionale, che esalti le qualità del luogo e ne valorizzi le potenzialità ambientali e le opportunità di integrazione con le altre funzioni commerciali e di residenza.

In tale quadro la dotazione di infrastrutture per la mobilità assume un ruolo fondamentale. Il piano prevede una radicale riforma del sistema stradale locale e dei collegamenti tra il nuovo insediamento e la rete autostradale regionale. Saranno, inoltre, realizzati circa 8000 posti auto e sarà potenziata la rete di trasporti su ferro.

L'area, deve, insomma, costituire un comprensorio produttivo, nel quale possono trovare un giusto connubio innovazione tecnologica e ra-

4. Il “vuoto permanente” dell'ex Preventorio di Pozzuoli

Anche l'ex Preventorio “Umberto di Savoia” sorge nel territorio flegreo, ad ovest di Napoli, noto fin dall'antichità classica per la sua immagine di luogo mitico, celebrato nelle opere di poeti e scrittori che ne hanno esaltato le bellezze dell'ambiente e del paesaggio. Proprio intorno ai beni culturali ed ambientali, di cui il territorio è ricchissimo, da decenni si vanno costruendo i vari progetti per lo sviluppo che, tuttavia, devono fare i conti con una realtà dalle mille contraddizioni.

Realizzato all'indomani della Prima Guerra Mondiale come presidio antitubercolare permanente, il complesso ospedaliero dismesso della Croce Rossa Italiana sorge sulla collina della Solfatara. Il sito, scelto per la sua posizione distante dal centro abitato, occupò un fondo coltivato a frutteto, vigneto, seminativo e bosco “con una piccolissima parte di selva cedua castagnile” (C.R.I., 1918) (Figura 45). La realizzazione del complesso fu, tuttavia, resa difficoltosa sia dalla natura franosa del terreno e dalle emissioni solfatariche -che resero necessarie costose opere di consolidamento- sia dalle ostilità locali dovute al pregiudizio sullo scredito che sarebbe derivato a tutta la località dalla presenza di un sanatorio (Cremonesi, 1936). I lavori furono così abbandonati fino al 1929, quando il senatore Cremonesi ne dispose la ripresa immediata, convinto dell'importante ruolo che tale presidio avrebbe ricoperto nella lotta alla tubercolosi. Il progetto, tuttavia, subì delle modificazioni rispetto all'originale perché si decise di cambiarne la destinazione della struttura in un preventorio per i bambini di età compresa tra i 4 e i 12 anni predisposti alla malattia. Intitolato a Umberto di Savoia, l'edificio fu inaugurato nel dicembre del 1931. Esso era costituito da una struttura principale, il vero e proprio preventorio che poteva ospitare 200 letti, posta al termine del viale alberato d'ingresso, da un edificio secondario, dove si trovavano uffici direttivi ed amministrativi e dalla contumacia, dotata di dormitorio, refettorio, sala visita, ecc.

Le aree esterne furono in parte destinate a giardino, in parte ad azienda agricola ed in parte a bosco, dal momento che il preventorio doveva assicurare un ambiente salubre ai propri ospiti, dove essi potessero trascorrere molto tempo all'aria aperta e dedicarsi alle cure elioterapiche.

L'attività della struttura durò fino a quando il governo dell'Italia fascista entrata in guerra affidò alla C.R.I. il compito di organizzare l'assistenza sanitaria bellica per la quale fu necessario trasformare molti preventori in ospedali. Fu così che l'istituto, diventato un centro di pronto soccorso antiaereo, dové sospendere la propria attività di assistenza ai suoi piccoli degenti che furono trasferiti nel preventorio di Fara Sabina, presso Rieti (Frezza, 1956, Mauro, 1987).

Sul finire della guerra, le truppe inglesi, americane, marocchine, francesi e sudafricane che si stanziarono sulla collina di San Gennaro a Pozzuoli, occuparono le strutture dei due ospedali militari, lo SMOM e il preventorio stesso che, in seguito fu destinato ad ospitare i reduci (D'Ambrosio, 1976).

Negli anni Sessanta, nel parco dell'istituto fu progettato un centro di rieducazione per poliomielitici con piscine e palestre che, tuttavia, non fu mai utilizzato per la progressiva regressione della malattia. L'edificio, che un tempo era adibito a contumacia, fu allora utilizzato come centro di rieducazione motoria per bambini spastici, mentre la struttura principale del preventorio fu destinata ad ospitare l'Ospedale di Pozzuoli S.Maria delle Grazie, la cui sede, prima nel Palazzo Toledo, fu abbandonata in seguito ai danni subiti per il bradisismo (Croce Rossa, 1970). Dopo alterne vicende, l'aggravarsi della crisi sismica degli anni Ottanta determinò la completa dismissione dell'intera struttura.

Oggi le aree esterne nella parte occidentale del fondo sono destinate all'uso agricolo, il resto è occupato da un bosco di cipressi, pini, lecci, querce fino agli agrumi che costeggiano la struttura che ospitava il CEM. Intorno alle tre strutture principali si trovano case coloniche, depositi per attrezzi, stabili per la gestione dell'acquedotto e per il funzionamento degli istituti sanitari. Il prolungato abbandono ha provocato, tuttavia, diversi danni: gli archivi degli istituti sanitari sono andati bruciati, trafugate le attrezzature, le porte e gli infissi, danneggiato l'intonaco interno ed esterno da infiltrazioni, incendi ed emissioni solfatariche, mentre i locali sono oggi occupati abusivamente da extracomunitari (Frallicciardi, D'Anna, 2008) (Figura 46). Eppure l'area su cui insiste il fondo è sottoposta a vincoli di protezione integrale, anche se non archeologica a causa dell'incombente rischio sismico e vulcanico a cui si

aggiunge quello idrogeologico e di frana, come stabilito dalla delibera del 2002 dell'Autorità di Bacino per l'Area nord-occidentale e Flegrea. Preventorio e contumacia sono inoltre sottoposti a vincolo di tutela monumentale, riconosciuti come siti di interesse storico-artistico, con delibera del Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali, soprattutto per la sobrietà delle loro linee che ne favorisce la perfetta integrazione con l'ambiente naturale circostante.

Anche se il Piano Regolatore Generale del 1996 della città di Pozzuoli prevedeva una destinazione del complesso ex C.R.I. alla funzione convegnistica, di ricerca, formazione e cultura, dopo gli eventi sismici degli anni Ottanta, la C.R.I. decise di suddividere la proprietà in quattro lotti di 84.950 mq totali, tre fondi rustici ed uno comprendente i tre edifici ospedalieri, venduto nel 2002 all'Amministrazione Provinciale di Napoli che ne decise la trasformazione in cittadella scolastica, dopo gli opportuni interventi di risanamento conservativo e adeguamento antisismico in conformità alle norme espresse dal Piano Territoriale Paesistico, dalla zonizzazione del Parco dei Campi Flegrei e dal Piano di Bacino. Nel 2007 la Provincia indisse un bando per lavori di manutenzione straordinaria su tutti i corpi di fabbrica. Oggi solo l'edificio centrale risulta riutilizzato, ospitando la scuola alberghiera che prima si trovava a Monterusciello. Non si può, tuttavia, negare che questa destinazione appare poco adeguata, data la compresenza di altre scuole sullo stesso breve tratto della via Domitiana dove persiste un elevato rischio sismico e vulcanico.

I Piani vigenti di area vasta per il Comune di Pozzuoli, nel quale è inclusa l'area del Preventorio, puntano, come vedremo, ad incrementare la competitività territoriale attraverso il potenziamento dei servizi e la tutela e valorizzazione del gran numero di risorse naturali e culturali presenti nel territorio flegreo (figura 47).

Il Piano Territoriale Regionale della Campania, che ha individuato l'area Flegrea come *sistema costiero a dominante paesistico-ambientale e culturale*, punta in primo luogo al miglioramento dell'accessibilità mediante il potenziamento dei collegamenti su ferro e l'adeguamento della rete stradale per migliorare la sicurezza rispetto al rischio vulcanico e per ottimizzare la fruizione turistica e la valorizzazione delle risorse naturali e culturali presenti. Il rafforzamento del sistema di collegamen-

to via mare prevede inoltre la costituzione di un “sistema locale della portualità” tra Licola, Pozzuoli e le isole di Ischia e Procida, nel quale le nuove infrastrutture dovranno svolgere funzioni coerenti con le vocazioni dei siti e tali da promuovere l’interrelazione tra la fascia costiera e le aree interne.

Per favorire l’integrazione del territorio flegreo con l’area metropolitana di Napoli, il PTR di Pozzuoli prevede un potenziamento delle reti di collegamento marittimo e di quelle su ferro della Metropolitana, posta nella parte alta della città di Pozzuoli, lungo la Via Domitiana e della Cumana, a ridosso della zona portuale. Per migliorare la mobilità interna e scoraggiare il trasporto su gomma, è prevista inoltre la realizzazione di parcheggi di interscambio in prossimità delle stazioni ferroviarie delle aree portuali e di altri nodi intermodali.

Il Piano Paesistico punta invece a realizzare interventi di *ingegneria naturalistica* nel rispetto dei caratteri tipologici e costruttivi tradizionali, sui siti archeologici definiti *paesaggio storico-archeologico*. Questa progettazione, tuttavia, non segue la logica di una rigida tutela vincolistica, quanto piuttosto di un’azione che miri all’identificazione di aree rappresentative della struttura originaria del territorio, come Cuma e Averno e ad interventi di riconnessione ideale tra singole risorse per ricostruire il rapporto tra patrimonio storico, archeologico e ambientale. Particolare attenzione viene anche rivolta al miglioramento della fruibilità del paesaggio e del panorama attraverso interventi di riqualificazione dei sentieri, dei tracciati esistenti e della viabilità pedonale.

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Napoli, nell’ottica di una riorganizzazione policentrica e reticolare del territorio provinciale e, in particolare, della valorizzazione e ri-articolazione del sistema urbano dell’area Flegrea per decongestionare la città di Pozzuoli, si propone di localizzare nuove funzioni economiche e produttive nelle altre aree del sistema e di potenziare le funzioni rare e i servizi di livello superiore. Individuando nella valorizzazione del patrimonio storico e ambientale la principale strategia di sviluppo territoriale, il piano punta all’incremento dei flussi di visitatori attraverso la diversificazione dell’offerta ed il prolungamento della stagione turistica. Per accrescere la competitività territoriale ed attrarre investimenti e capitali, si dovranno quindi favorire l’incremento dei servizi pubblici e il miglioramento

dell'accessibilità all'area Flegrea, oggi garantita, come si è detto, dalla linea Cumana, dalla Circumflegrea e dalla Metropolitana, i cui tracciati, condizionati da una geomorfologia piuttosto irregolare, corrono lungo la linea di costa e non appaiono sufficientemente integrati con le altre infrastrutture di trasporto come quelle portuali. A tal fine, assegnando alle stazioni ubicate in prossimità della costa il ruolo strategico di nodi di interscambio, il PTCP si propone di realizzare una linea su ferro che colleghi Torregaveta, interscambio tra Cumana e Circumflegrea, e Monte di Procida. In tal modo verrebbe migliorata l'accessibilità dell'abitato di Bacoli e del litorale di Miseno e la connessione con le vie del mare, il cui potenziamento ha assunto in tutta la Campania un ruolo rilevante.

Potenziare le connessioni porto-territorio attraverso la creazione di infrastrutture retro portuali e di itinerari intermodali che favoriscano l'integrazione dei trasporti ferro-gomma e marittimo rappresentano infatti la premessa necessaria al rilancio delle strutture portuali flegree.

La riqualificazione urbana ed ambientale, tuttavia, passa anche per il riutilizzo delle aree dismesse ed il ripristino naturalistico degli arenili. Uno specifico *Piano Operativo* del PTCP per la costa tra Pozzuoli e Baia prevede, dunque, di integrare la linea ferroviaria con il paesaggio, di consolidare il Polo Nautico e di creare un Polo Scientifico-Tecnologico, in continuità con l'esistente Polo dell'ex Olivetti che possa ospitare nella parte prospiciente il mare, attività turistico-alberghiere.

Pozzuoli è anche l'unico comune dell'area Flegrea che si è dotato di un Piano Regolatore Generale, approvato nel 2002 e redatto in conformità al PTP. Punti di forza del piano sono rappresentati dal recupero delle aree degradate dismesse e delle aree naturali protette e dalla tutela e valorizzazione delle risorse culturali, paesistiche e ambientali che rappresentano i caratteri distintivi dell'identità flegrea, ivi comprese le aree agricole di qualità.

Emerge, dunque, il ruolo decisivo assunto dalle politiche locali, dalla integrazione tra le azioni ed i programmi intersettoriali messi in campo dalla pianificazione di area vasta e dall'amministrazione regionale, nonché dall'osmosi tra soggetti pubblici e privati, perché l'azione pubblica locale possa conseguire l'innalzamento del livello di competitività e di sviluppo (Scalera, 2009).

Figura 45: L'ex Preventorio "Umberto di Savoia"

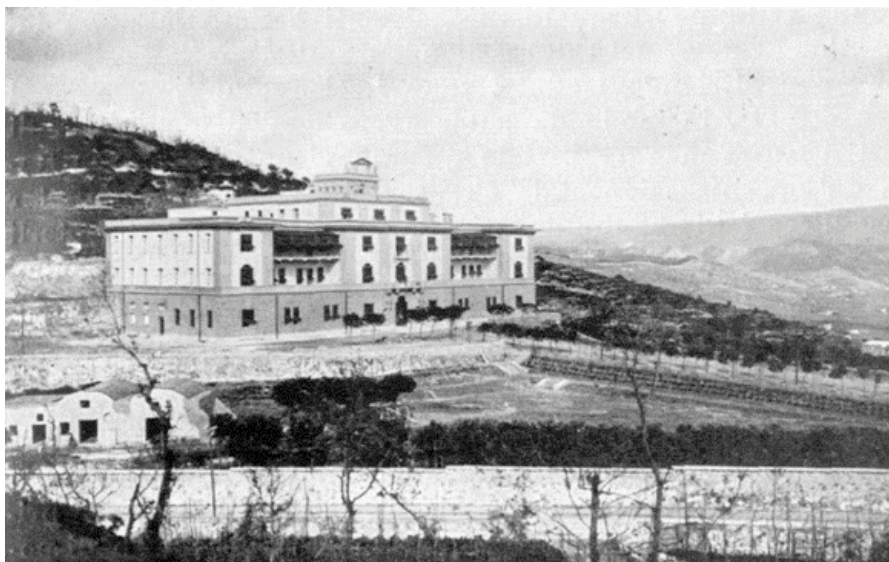


Figura 46. Lo stato di abbandono di alcune strutture del Preventorio di Pozzuoli



5. Considerazioni conclusive

È indubbio che la ripresa dell'economia del Mezzogiorno non può prescindere dal potenziamento delle sue attività produttive che, abbandonate logiche localistiche ormai insufficienti ad assicurare livelli di efficienza adeguati, si predispongano strategicamente a trattare con un mercato internazionale. È assolutamente necessario espandere le vendite all'estero, potenziare gli investimenti strategici dell'imprenditorialità meridionale in tutti settori produttivi, ivi compreso il turismo, che costituisce un grande settore di export. L'industria napoletana, in particolare, avrà un futuro solo se riuscirà ad adeguare il proprio sistema produttivo, e quindi la sua offerta di prodotto, agli standard più avanzati del panorama internazionale, pur nel rispetto delle specificità locali.

Ciò può essere favorito da una adeguata promozione di attività imprenditoriali idonee ad innescare processi sinergici nell'ottica del distretto industriale.

In questa stessa ottica di integrazione, per il conseguimento dell'obiettivo della valorizzazione e dello sviluppo locale, si rende necessaria una politica dominata da una logica metropolitana, che individui nell'area orientale di Napoli, ad altissima densità di popolazione e ricca di valori ambientali e culturali, un uso finalizzato allo sviluppo produttivo favorito dall'integrazione dei diversi settori, già esistenti o da insediare: ricerca, artigianato, terziario avanzato e servizi alle famiglie. Questi fattori, come abbiamo visto nel corso di questa trattazione, negli ultimi anni, sono rimasti sostanzialmente stagnanti. Nel periodo della grande industria di base, durante gli anni Sessanta, il fattore fondamentale di convenienza era costituito dalla disponibilità di grandi estensioni di suolo, dotate di opere di urbanizzazione primaria, specie se localizzate in aree con buona disponibilità di forza lavoro, anche se non qualificata. Negli anni Settanta, quando la grande industria di base esce dal mercato, si è avviata nell'area napoletana, come nel resto d'Italia, la crescita delle piccole e medie imprese, che si è ulteriormente accentuata nel corso degli anni Ottanta, in una situazione di carenza di governo del territorio e di scarso interesse della qualità dell'ambiente a cui ha fatto seguito la proliferazione di insediamenti industriali isolati o frammisti a insediamenti residenziali. Oggi, i fattori di localizzazione sono ulteriormente cambiati, perché è cresciuta l'esigenza di servizi di alto livello tecnologico, di una buona qua-

lità ambientale, di un elevato livello di economie esterne, di manodopera altamente qualificata e dell'accessibilità ai sistemi di comunicazione per le grandi distanze.

Alcuni studiosi (Di Leo, 2004) sintetizzano i nuovi fattori di localizzazione:

- A. Qualità dell'ambiente, dell'aria, dell'acqua e del suolo, ma anche del paesaggio industriale, nel senso dell'integrazione visiva e funzionale dell'area produttiva nel contesto territoriale. Aspetto, quest'ultimo, che oggi è considerato di estrema importanza, soprattutto quando le agglomerazioni industriali sono inserite nel contesto urbanizzato e richiedono, dunque, interventi mirati a migliorare il paesaggio urbano, attraverso un'attenzione particolare alla localizzazione delle attrezzature sociali e delle infrastrutture industriali. La zona produttiva deve comunque offrire una immagine di pregio e quindi trainante per la riqualificazione urbana;
- B. Offerta di servizi alle aziende di varia natura, quali: informazione tecnologica, ricerca e sviluppo, assistenza tecnica, assistenza informatica e banche dati, organizzazione; servizi commerciali come: marketing e promozione, ricerca del personale, informazioni sui mercati, segreteria; servizi finanziari-fiscali, come: assistenza legale, doganale, finanziaria e assicurativa, servizi di contabilità; servizi per la formazione e per l'informazione, come: centro incontri, centro attività formative, scambi tecnologici, centri espositivi, servizi di certificazione del prodotto e dei processi; servizi al territorio: vigili del fuoco, pronto soccorso, servizi bancari e di assicurazione, servizi di ristoro, servizi di vigilanza, autofficina.
- C. Presenza di attrezzature in grado di rispondere alle modifiche in corso nel sistema del trasporto merci, garantendo un'adeguata presenza dei diversi modi di trasporto: stradale, ferroviario, marittimo e aereo.
- D. Realizzazione di incubatori industriali per fornire alle piccole imprese industriali e artigiane la possibilità di una immediata localizzazione senza un investimento iniziale, per rispondere rapidamente, in termini flessibili, alla domanda del mercato. Ecco l'utilità dei rustici industriali che, nei primi anni della politica di industrializzazione del Mezzogiorno, legata alla grande industria, non avevano trovato un sostanziale riscontro nella domanda degli operatori.

Questi fattori mostrano l'importanza di aree attrezzate per rispondere anche alle recenti esigenze dettate dal nuovo indirizzo comunitario che, tenuto conto della globalizzazione dei mercati, indica che una vera politica industriale non si può più fare erogando sussidi ai singoli imprenditori per compensare le loro carenze strutturali, ma generando un'offerta in grado di fornire tutti i fattori esogeni, oggi necessari all'innovazione e alla nascita di nuove imprese, massimizzando i benefici dell'integrazione tra industria e terziario. Potenziando questi fattori, si potrà favorire l'attrazione di nuove aziende ad avanzata tecnologia, anche esterne alla regione, e potenziare l'innovazione tecnologica delle imprese esistenti e delle attività di servizio alla produzione. Molte sono dunque le opportunità di sviluppo sia per la periferia orientale che per quella occidentale partenopea: il rinnovamento ambientale e funzionale dell'apparato produttivo esistente, mediante la delocalizzazione delle attività ritenute incompatibili, la formazione di un grande parco urbano, la riqualificazione del sistema della mobilità e della accessibilità mediante il rafforzamento delle infrastrutture ferroviarie e la riorganizzazione del sistema stradale, la realizzazione dei nodi di interscambio locale, la ricostruzione di complessi produttivi e commerciali, la costituzione di una moderna rete di attrezzature telematiche, la riqualificazione degli insediamenti residenziali esistenti da potenziare mediante l'innalzamento dello standard abitativo, per offrire un ambiente atto a incentivare la crescita economica e ad identificare le attività imprenditoriali. Non va trascurato, del resto, che domani la concorrenza non sarà più soltanto tra imprese, ma soprattutto tra aree che abbiano i requisiti appena descritti.

Una nota particolare merita l'aspetto relativo alla dismissione, nell'area orientale, delle attività produttive legate al comparto petrolifero con la previsione di delocalizzare anche le strutture di stoccaggio, non solo per ragioni ambientali e di sicurezza, ma anche per il fatto che questi impianti occupano enormi aree garantendo una bassissima occupazione. Nella grande area dismessa che ne deriverà, sarà necessario incrementare le infrastrutture di trasporto su gomma e su ferro per potenziare il ruolo di cerniera storicamente svolto da questa periferia tra il centro storico della città, l'entroterra del casertano-nolano, la piana nocerino-sarnese, l'area vesuviana e sorrentina. Un ulteriore input di sviluppo sarebbe la destinazione ad attività direzionali, commerciali e turistiche di portata

sovra-locale che restituirebbero alla città di Napoli il ruolo di motore per l'intera regione Campania. Anche la costituzione di una zona franca industriale favorirebbe il rilancio delle imprese di export.

L'area delle raffinerie presenta infatti evidenti contraddizioni nell'uso del suolo: gli insediamenti ormai abbandonati dell'area Q8 e i terreni a bassa densità d'uso dei depositi petroliferi si intrecciano con aree ad altissima densità residenziale e produttiva (10.000 abitanti e circa 20.000 addetti all'insieme di tutte le attività industriali, artigianali e del terziario). Il risultato è un ambiente urbano degradato che soffoca le stesse attività esistenti, ostacolandone le prospettive di sviluppo. È per questo che la proposta di variante individua quest'area come oggetto delle trasformazioni più radicali. In particolare, questa è la situazione attuale: i terreni destinati ad attività produttive nel settore orientale della città si estendono per circa 440 ha così suddivisi: una zona industriale su 350 ha, con indice di fabbricabilità territoriale non definito; una zona per attrezzature e servizi, connessi con le attività portuali, su 90 ha, con indice di fabbricabilità territoriale di 3 m³/m². La proposta della variante invece riserba gli insediamenti per la produzione di beni e servizi una superficie di circa 490 ha al fine di migliorare le condizioni produttive della zona e di invertire l'attuale fase di declino e al tempo stesso per riqualificarne radicalmente la configurazione urbanistica, condizione essenziale per il rilancio produttivo.

Per Bagnoli, come abbiamo avuto modo di vedere nei paragrafi precedenti, la situazione è ancora più complessa, data la forte interconnessione della funzione residenziale con quella industriale che ha caratterizzato l'area sin da quando in essa la funzione produttiva ha visto la luce e che, ancora oggi, presenta ampie aree dismesse e compromesse dal punto di vista ambientale, in stretta connessione con aree residenziali. Per la nuova Bagnoli sono previsti 2 km di spiaggia pubblica, 70.000 m² destinati ad attività culturali e commerciali, 7 km di pista ciclabile, binari dei treni interrati e la realizzazione di una stazione lato mare: questi gli obiettivi del programma di risanamento ambientale e rigenerazione urbana firmato nel 2007 dal ministro del Mezzogiorno Claudio de Vincenti, dal presidente della regione Vincenzo de Luca e dal sindaco Luigi de Magistris. Strutture a prevalente funzione ricettiva e per il tempo libero, come l'albergo sulla spiaggia di Nisida, la demolizione del circolo Ilva e la passeggiata a

mare che si allungherà fino alla Porta del Parco. La colmata sarà rimossa e il lungomare si affaccerà sulla spiaggia a 4 m di altezza rispetto al livello del mare. Il salto sarà riempito con attrezzature ed attività commerciali lungo una spiaggia larga 60 m. L'archivio ex Ilva sarà conservato ed usato per fini commerciali ricettivi, l'attuale Città della Scienza arretrerà per consentire la vista dell'antica vetreria dal mare. Le strutture abusive del borgo Coroglio saranno distrutte mentre le altre saranno riqualificate. Per la rifunzionalizzazione del water-front dove sarà realizzato un centro velico. L'area occupata dagli ex stabilimenti Eternit sarà destinata alla realizzazione del "Miglio Azzurro", uno spazio dove prenderanno posto imprese per lo sviluppo ecosostenibile legato all'economia del mare. Nel progetto "Bagnoli Futura" non si esclude che possa rientrare una modifica delle sistemazioni del Parco dello Sport e la nascita di un centro ricerche su infrastrutture marine avanzate.

Questa progettazione è in linea con quanto previsto dalla variante per l'area orientale, con la creazione di un sistema produttivo integrato che colleghi la periferia est, il centro storico e la periferia occidentale. In particolare, la variante prevede per l'area ovest la creazione di centri di ricerca, di innovazione tecnologica e per il turismo per sfruttare le grandi risorse naturali e culturali di tutta l'area Flegrea. Il progetto per Bagnoli prevede la fine dei lavori entro il 2024: l'auspicio è quello di restituire a questi luoghi tutta la bellezza e l'incanto che portò i romani a considerarli l'espressione più significativa della *Campania Felix*, luogo di delizie per il corpo e per l'anima.

Bibliografia

- ALISIO G. (1978), *Lamont Young. Utopia e realtà nell'urbanistica napoletana dell'Ottocento*, Officina Edizioni, Roma.
- ALISIO G. (1982), "L'industria dell'Ottocento nella periferia orientale napoletana", *Bollettino dell'Associazione per l'Archeologia Industriale*, nn.2-3, Napoli.
- ALOSCO A. (1996), "I cantieri Armstrong a Pozzuoli (1886-1927)", *Atti del Convegno "Gli insediamenti industriali a Pozzuoli tra Ottocento e Novecento"*, Pozzuoli, pp. 15-85.
- AMATO V. (2004), *Il Mezzogiorno e la rete. Tra occasioni di integrazione e nuove possibili marginalità*, in: AMATO V. (a cura di), *L'identità meridionale tra permanenze culturali e innovazione*, Aracne, Roma, pp. 93-104.
- ARBIA N. (1993), *Il cantiere di Pozzuoli: dall'Armstrong alla Sofer*, in: CANTONE V., PAPA L. (a cura di), *L'identità dei Campi Flegrei*, Cuen, Ercolano, pp. 235-244.
- ARCA PETRUCCI M., DANSERO E. (2000), "Aree dismesse tra degrado e riqualificazione ambientale", *Geotema*, n.3, Patron, Bologna, pp. 17-36.
- ARCHIBUGI F. (1999), *Ecosistemi urbani in Italia*, Gangemi, Roma.
- ASSANTE F. (1984), *Leconomia della Costiera nel Settecento*, in: LEONE U. (a cura di), *Vecchi e nuovi termini della Questione Meridionale*, pp. 73-84.
- BARBIERI C.A. (2000), *Aree dismesse: temi e nodi da affrontare*, in: DANSERO E., GIAIMO C., SPAZIANTE A. (a cura di), *Se i vuoti si riempiono*, Alinea Editrice, Torino, pp. 173-184.
- BALESTRIERI M. (1982), *La dinamica della localizzazione industriale: aspetti teorici e analisi empirica*, Università degli Studi di Siena.
- BARBATO L. (1968), *Politica meridionalista e localizzazione industriale: dalla Legge Pastore all'Alfa Sud*, Marsilio, Padova.
- BARILARO C. (1992), "Problemi ambientali e sviluppo nell'area costiera megarese", *Atti del XXVI Congresso Geografico Italiano*, Genova, tomo I, pp. 788-799.
- BELLI A. (1989), *Lo spazio storico dell'industria: mutamenti e permanenze nell'area orientale di Napoli*, Graphotronic, Napoli.
- BERGEON L., DOREL FERRÈ G. (1996), *Le patrimoine industriel. Un nouveau territoire*, Ed Loris, Paris.
- BERRY B.J, CONCKLING E.C. (1976), *The geography of economic systems*, Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey.
- BOUDRIN A. (1996), "Sur quoi fonder les politiques du patrimoine urbain ?", *Les Annales de la recherche urbaine*, Cachan, 72, pp. 6-13.
- BRANCACCIO G. (1987), *Un'economia, una società*, in: GALASSO G. (a cura di), *Napoli*, Laterza, Roma, pp. 41-141.

- BRUNO P. (1996), "Le evoluzioni della morfologia urbana nei Campi Flegrei nell'era industriale. Le trasformazioni della città tra la fine dell'Ottocento e la prima metà del Novecento", *Atti del Convegno "Gli insediamenti industriali costieri a Pozzuoli tra Ottocento e Novecento"*, Pozzuoli, pp. 87-102.
- BRUNO P., GIAMPAOLO E. (2002), "I Campi Flegrei all'epoca delle fabbriche", *Area Vasta*, Provincia di Salerno, pp. 177-183.
- BUCCARO A. (1992), *L'area industriale orientale nel secolo scorso: origini dei luoghi e interventi fino all'Unità*, in: VITALE A. (a cura di), *Napoli un destino industriale*, Cuen, Napoli.
- CALVENESE V. (2001), *Archeologia industriale nel napoletano dall'Unità d'Italia alla Grande Guerra*, Mediterraneo-Società Cooperativa Giornalistica a.r.l., Napoli, pp. 11-57.
- CAMPEOL G. (1994), *Le aree a rischio di crisi ambientale, un'altra occasione persa per la pianificazione territoriale*, in CAMPEOL G. (a cura di), *La pianificazione delle aree ad alto rischio ambientale*, Franco Angeli, Milano, pp. 11-51.
- CAPPELLIN R., *Le potenzialità di riconversione delle aree urbane*, in GAROFALI G., MAGNANI I. (a cura di), *Verso una nuova centralità delle aree urbane nello sviluppo dell'occupazione*, Franco Angeli, Milano, pp. 37-70.
- COMUNE DI NAPOLI (1999), *Variante al Piano Regolatore Generale per il centro storico, per la zona orientale e per la zona occidentale*.
- COMUNE DI NAPOLI (2011), *Piano di Azione Locale Urbact II, Turismo crocieristico dal porto alla città: un progetto di sviluppo locale per i quartieri della città bassa di Napoli da piazza Municipio a piazza Mercato*, n.2.
- CONIGLIO G. (1985), *Questione Meridionale e feudalesimo*, Cannone, Napoli.
- CONTI S. (1996), *Geografia economica. Teorie e metodi*, UTET, Torino.
- COSTA P., CANESTRELLI E. (1983), *Agglomerazione urbana, localizzazione industriale e Mezzogiorno*, Giuffrè, Milano.
- CREMONESE F. (1936), "Il Preventorio Umberto di Savoia di Pozzuoli", in *Comitato Provinciale della C.R.I. di Napoli*, Croce Rossa Italiana, Napoli, pp. 13-16.
- C.R.I. (1918), *Contratto C.R.I.-Pacifico*, in: Archivio del X Centro di Mobilitazione della Croce Rossa Italiana di Napoli.
- D'AMBROSIO A. (1976), *Storia della mia terra: Pozzuoli*, Centro turistico giovanile, Pozzuoli.
- DAGRADI P., CENCINI C. (2003), *Compendio di geografia umana*, Patron, Bologna.
- DAINELLI G. (1930), "Guida della escursione ai Campi Flegrei", *Atti XI Congresso Geografico Italiano*, IV, pp. 3-56.
- DANSERO E., GOVERNA F. (2003), *Patrimoni industriali e sviluppo locale*, in: DAN- SERO E., EMMANUEL C., GOVERNA F. (a cura di), *I patrimoni industriali. Una Geografia per lo sviluppo locale*, Franco Angeli, Milano, pp. 11-42.
- DARDI C. (1992), "Elogio della piazza", in: BARBIANI L. (a cura di), *La piazza stori-*

- ca italiana, Marsilio Editori, Venezia, pp. 35-43,
- DE BENEDETTI A. (1990), "Il sistema industriale (1880-1940)", *Storia d'Italia. Le Regioni dall'Unità ad oggi. La Campania*, Einaudi, Torino.
- DE MARTINO A. (1979), *Storia ed amministrazione a Napoli. Dal decennio agli anni Trenta*, Jovene. Napoli.
- DEMATTEIS G. (2003), *La geografia dei beni culturali come sapere progettuale*, in: DANSERO E., EMMANUEL C., GOVERNA F. (a cura di), *I patrimoni industriali. Una Geografia per lo sviluppo locale*, Franco Angeli, Milano, pp. 43-52.
- DEMATTEIS G., DI MEGLIO G., LUSSO G. (1979), *La distribuzione territoriale dell'industria nell'Italia nord occidentale 1887-1927*, Franco Angeli, Milano.
- DE ROSA L. (1985), *La rivoluzione in Italia e nel Mezzogiorno*, Laterza, Roma.
- DI LEO L. (2004), "Le scelte per l'area industriale orientale", *Relazione Variante Generale, PRG 2004*, Comune di Napoli, pp. 357-403.
- DIOGUARDI G. (2001), "Quando a Pozzuoli mise piede l'utopia di Adriano Olivetti", *Il Mattino*, 21 gennaio 2001.
- ESTALL R.C., BUCHANAN R.O. (1985), *La localizzazione industriale: un'analisi dei fattori che condizionano la localizzazione geografica dell'attività produttiva nell'industria manifatturiera*, Franco Angeli, Milano.
- FONTANA G. (2000), "Il patrimonio industriale tra identità e sviluppo", *Atti del Convegno "La conca ternana e i mutamenti della produzione. Per un parco archeologico industriale"*, ICSIM, Trani.
- FORINO A. (2010), *Componenti del paesaggio nel sistema insediativo e temi di progetto: le superfici*, in: CALCAGNO MANIGLIO A. (a cura di), PRIN 2007/2010, *Progetti di paesaggio per i luoghi rifiutati*, Gangemi Editore, Roma, pp. 224-230.
- FRALLICCIARDI A.M. (1998), *Un caso ambiguo di rischio naturale*, in: LEONE U. (a cura di), *Rischio e degrado ambientale in Italia*, Pàtron Editore, Bologna, pp. 322-335.
- FRALLICCIARDI A.M. (1999) *Un insolito itinerario nei Campi Flegrei*, in: MAUTONE M. (a cura di), *Un quaderno per l'ambiente*, n. 5, Arte Tipografica, Napoli, pp. 25-47.
- FRALLICCIARDI A.M., D'ANNA M. (2008), *Risorse per lo sviluppo locale. I vuoti urbani nei Campi Flegrei*, Aracne Editrice, Roma.
- FRALLICCIARDI A.M., D'ANNA M., DI FRAIA M., CERISANO F. (2009), *Utopie e realtà nei progetti per lo sviluppo dei Campi Flegrei*, in: D'APONTE T. (a cura di), *Il cavallo di Troia*, Aracne Editrice, Roma, pp. 149-169.
- FRALLICCIARDI A.M., SBORDONE L. (1992), "Prime valutazioni dello stato di salute dei Campi Flegrei", *Atti del Convegno "La Geografia medica e gli ecosistemi, Quarto seminario internazionale di Geografia Medica"*, Roma, 4-6 dicembre 1991, Rux Editrice, Perugia, pp. 179-195.
- FRATICELLI V. (2010), *L'ambito territoriale e la ricerca: problematiche, metodologie e*

- ipotesi operative*, in: CALCAGNO MANIGLIO A. (a cura di), PRIN 2007/2010, *Progetti di paesaggio per i luoghi rifiutati*, Gangemi Editore, Roma, pp. 207-212.
- FREZZA A. (1956), *Storia della Croce Rossa Italiana*, Croce Rossa Italiana, Roma.
- GAMBINO R. (1998), *La valorizzazione del territorio storico*, in MAIULLARI PONTTOIS M.T. e SERRA E. (a cura di), *Ecomusei a rete, reti di ecomusei*, Provincia di Torino, pp. 69-78.
- GAMBINO R. (2000), *Aree dismesse. Da problemi a risorse*, in DANSERO E., GIAMMO C., SPAZINTE A. (a cura di), *Se i vuoti si riempiono*, Alinea Editrice, Torino, pp. 165-172.
- GERUNDO R. (2002), "La fabbrica da sogno", *Area Vasta*, 5, Provincia di Salerno, pp. 5-16.
- D'AMBROSIO A., GIAMMINELLI R. (1997), "Sulla demografia e trasformazione territoriale dei Campi Flegrei dal 1871 al 199", *Bollettino Flegreo*, III s, (1997)4, Pozzuoli, pp. 47-121.
- HUDSON K. (1979), *L'archeologia dell'industria*, Officina, Roma.
- IACCARINO M. (1996), *Gli insediamenti industriali nell'area flegrea dal 1928 ai giorni nostri. Problematiche e prospettive*, *Atti del Convegno "Gli insediamenti industriali costieri a Pozzuoli tra Ottocento e Novecento"*, Pozzuoli, pp. 165-193.
- INDOVINA F. (1990), *La città possibile*, in INDOVINA F. (a cura di), *La città di fine millennio*, Franco Angeli, Milano, pp. 11-73.
- ISARD W. (1962), *Localizzazione e spazio economico: una generale teoria relativa alla localizzazione industriale, aree di mercato, uso della terra, commercio e struttura urbana*, Istituto Editoriale Cisalpino, Milano-Varese.
- LA FORESTA D., POLLICE F. (1999), *Il distretto turistico: un'ipotesi di riuso per i Campi Flegrei*, in: MAUTONE M. (a cura di), *Un quaderno per l'ambiente*, n. 5, Arte Tipografica, Napoli, pp. 61-85.
- LIPARDI V. (1999), "Città della Scienza nei Campi Flegrei, l'utilizzazione di un grande vuoto", *Geotema*, *I vuoti del passato nella città del futuro*, Patron, Bologna, pp. 94-102.
- MAGNAGHI A. (1995), "Per uno sviluppo locale autosostenibile", *Materiale del laboratorio di Progettazione ecologica degli insediamenti*, I, Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del territorio, Università di Firenze, Edizione Centro A-Z, Firenze, pp. 3-26.
- MAGNAGHI A. (2000), *Il progetto locale*, Bollati Boringhieri, Torino.
- MARSALL A. (1890), *Principales of economics*, Oxford.
- MARSHALL A. (1919), *Industry and trade*, Macmillan, London.
- MAURO A. (1987), *I Cappuccini e la Croce Rossa Italiana*, Giannini Editore, Napoli.
- MAZZA E. (1987), *Nuova centralità e nuove ideologie urbane*, in: GAROFALI G., MAGNANI I. (a cura di), *Verso una nuova centralità delle aree urbane nello sviluppo dell'occupazione*, Franco Angeli, Milano, pp. 17-36.

- MAZZETTI E. (2005), "Napoli: ascesa e declino della metropoli industriale", *L'Universo*, IGM, Firenze, pp. 44-60.
- MOCCIA F.D. (2013), "Il recupero della ex Fabbrica Corradini", *La Repubblica*, 5/2/2013.
- MORI A. (1968), *Geografia della localizzazione e distribuzione delle industrie*, Libreria Goliardic, Pisa.
- NEGRI A., NEGRI M. (1981), "L'archeologia industriale", *Campagna e industria: i segni del lavoro*, Touring Club Italiano, Milano, pp. 115-136.
- PAGANO L. (2012), *Periferie di Napoli. La geografia, il quartiere, l'edilizia pubblica*, Aracne Editrice, Roma.
- PAGETTI F. (1984), "Fattori e fasi della localizzazione industriale", *Rivista Geografica Italiana*, Pacini. Firenze, pp. 910-915.
- PRG POZZUOLI (1996), *Relazione al Piano Regolatore Generale della città di Pozzuoli*.
- ROSSI P. (1992), *L'area industriale orientale nel secolo scorso: progetti e trasformazioni urbanistiche dopo il 1860*, in: VITALE A. (a cura di), *Napoli un destino industriale*, Cuen, Napoli, pp. 87-104.
- PALMENTIERI S. (2015), "Vuoti urbani e riuso sostenibile: l'ex Preventorio a Pozzuoli e Piazza Mercato a Napoli", *TRIA, Rivista del Dipartimento di Urbanistica, Se i vuoti si riempiono*, Università di Napoli Federico II, 2 n. 14, 1/2015, pp. 139-153.
- PARISI R. (1998), *Lo spazio della produzione. Napoli: la periferia orientale*, Athena, Napoli.
- PARISI R. (2012), "La Manifattura Tabacchi Galileo Ferraris e il patrimonio industriale di Napoli-Est", *Atti del Convegno Nazionale "Dentro e fuori la fabbrica. Il tabacco in Italia tra memoria e prospettive"*, Franco Angeli, Milano, pp. 83-97.
- PONSARD C.L. (1958), *Histoire des théories économiques spatiales*, A. Colin Ed., Rennes.
- PREZIOSO S., SERVIDIO G. (2011), "Industria meridionale e politica industriale dall'Unità d'Italia ad oggi", *Rivista economica del Mezzogiorno*, Il Mulino, Bologna, pp. 561-624.
- RACE G. (1996), "Baia nel XX secolo. Industrie e porto, in: *Atti del Convegno "Gli insediamenti industriali costieri a Pozzuoli tra Ottocento e Novecento"*, Pozzuoli, pp. 131-164.
- RACHELI A.M. (1984), *Recupero edilizio e archeologia industriale: la fabbrica della Birra Peroni a Roma (1901-1902)*, Marsilio, Venezia.
- RAFFESTIN C. (1984), *Territorializzazione, deterritorializzazione, riterritorializzazione e informazione*, in: TURCO A. (a cura di), *Regione e regionalizzazione*, Franco Angeli, Milano, pp. 69-82.
- ROMANO R. (2007), *Fabbriche, operai, ingegneri. Studi di storia del lavoro tra '800 e '900*, Franco Angeli, Milano.
- RUBINO E.G. (2001), *Gli ecomusei del patrimonio industriale in Italia: analisi e prospettive*, Athena, Napoli.
- SCALERA B. (2009), *Pozzuoli e il suo fronte urbano*, in PICONE L. (a cura di), *La costa*

- del Golfo di Napoli*, Massa Editore, Napoli, pp. 40-71.
- SCARPOCCHI S. (2012), *Aree dismesse e patrimoni industriali tra valorizzazione immobiliare e sviluppo locale*, in: DANSERO E., EMMANUEL C., GOVERNA F. (a cura di), *I patrimoni industriali. Una geografia per lo sviluppo locale*, Franco Angeli, Milano, pp. 67-78.
- SCOTT A. (1998), *Le regioni nell'economia mondiale. Produzione, competizione e politica nell'era della globalizzazione*, Il Mulino, Bologna.
- SECCHI B. (1993), "Un'urbanistica di spazi aperti", *Casabella*, nn 597-598, Mondadori, Milano, pp. 5-9.
- SOMMELLA R., STANZIONE L. (1991), *Evoluzione di uno spazio strategico dell'area metropolitana di Napoli: i Campi Flegrei*, in VIGANONI L. (a cura di), *Città e metropoli nell'organizzazione del Mezzogiorno*, Franco Angeli, Milano, pp. 115-149.
- SPAZIANTE A. (2000), *Documentare, interpretare, monitorare la dismissione industriale*, in DANSERO E., GIAIMO C., SPAZIANTE A. (a cura di), *Se i vuoti si riempiono*, Ainea Editrice, Torino, pp. 185-197.
- STURANI M. (2000), "La tutela e valorizzazione del paesaggio negli eccomusei: riflessioni critiche a partire dal caso piemontese", in: *Atti del XVIII Congresso Geografico Italiano*, Roma, 18-22 giugno 2000.
- TESTI A. (1984), "Caratteri ed effetti dei processi di localizzazione industriale nel Mezzogiorno", *Vecchi e nuovi termini della Questione Meridionale: scritti in ricordo di Francesco Compagna*, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura, Napoli.
- TURCO A. (1988), *Verso una teoria geografica della complessità*, Unicopoli, Milano.
- WEBER A. (1929), *Theory of the location of industries*, The University of Chicago press, Chicago.

Appendice

ASPETTI LEGISLATIVI E CARATTERISTICHE DEGLI ECOMUSEI ITALIANI

Per quanto riguarda l'Italia, è bene ricordare che l'istituzione di un ecomuseo non è ancora oggetto di una disciplina legislativa nazionale. Infatti, ad autorizzare e deliberare l'istituzione degli ecomusei sono le singole regioni, delle quali la prima è stata il Piemonte. Legge Regionale 14 marzo 1995, n. 31.

Istituzione di Ecomusei del Piemonte.

(B.U. 22 marzo 1995, n. 12)

Art. 1. (Finalità)

1. La Regione promuove l'istituzione di Ecomusei sul proprio territorio allo scopo di ricostruire, testimoniare e valorizzare la memoria storica, la vita, la cultura materiale, le relazioni fra ambiente naturale ed ambiente antropizzato, le tradizioni, le attività ed il modo in cui l'insediamento tradizionale ha caratterizzato la formazione e l'evoluzione del paesaggio.
2. La Regione, per conseguire lo scopo di cui al comma 1, organizza aree di dimensioni e caratteristiche adeguate e provvede ad attrezzarle, a restaurarle, a recuperare fabbricati ed attrezzature ed a raccogliere documentazione adeguata alle finalità di cui al comma 3.
3. Finalità prioritarie degli Ecomusei sono:
 - a) La conservazione ed il restauro di ambienti di vita tradizionali delle aree prescelte, tramandando le testimonianze della cultura materiale ricostruendo le abitudini di vita e di lavoro delle popolazioni locali, le relazioni con l'ambiente circostante, le tradizioni religiose, culturali e ricreative, l'utilizzo delle risorse naturali, delle tecnologie, delle fonti energetiche e delle materie impiegate nelle attività produttive;
 - b) La valorizzazione, nelle aree prescelte, di abitazioni o fabbricati caratteristici, di mobili e attrezzi, di strumenti di lavoro e di ogni altro oggetto utile alla ricostruzione fedele di ambienti di vita tradizionali consentendone la salvaguardia e la buona manutenzione;
 - c) La ricostruzione di ambiti di vita e di lavoro tradizionali che possano produrre beni o servizi vendibili ai visitatori creando occasioni di impiego e di vendita di prodotti locali;
 - d) La predisposizione di percorsi nel paesaggio e nell'ambiente tendenti a relazionare i visitatori con gli ambienti tradizionali di contorno;
 - e) Il coinvolgimento attivo delle comunità, delle istituzioni culturali e scolastiche e delle strutture associative locali;
 - f) La promozione ed il sostegno delle attività di ricerca scientifica e didattico-educative relative alla storia ed alle tradizioni locali.

Art.2. (Istituzione e gestione degli Ecomusei)

1. La Giunta Regionale propone annualmente al Consiglio Regionale il programma di istituzione degli Ecomusei, predisposto sulla base di indicazioni provenienti da Enti

- locali, associazioni culturali ed ambientaliste, istituti universitari ed istituti specializzati: al programma di istituzione è allegato un elenco degli Ecomusei di interesse regionale che viene annualmente aggiornato.
2. Gli Ecomusei sono istituiti con deliberazione del Consiglio Regionale che ne affida la gestione, sulla base di un progetto redatto dal Comitato scientifico di cui all'articolo 3:
 - a. Agli Enti di gestione delle aree protette regionali territorialmente interessate o limitrofe;
 - b. Alle Province territorialmente interessate per gli Ecomusei di livello provinciale o sub provinciale;
 - c. Alle associazioni appositamente costituite.
 3. Ogni Ecomuseo ha diritto alla denominazione esclusiva ed originale e ad un proprio marchio esclusivo.
 4. Per la gestione degli Ecomusei la Giunta Regionale promuove accordi di programma con il Ministero dell'ambiente, con il Ministero dei beni culturali, con gli Enti di gestione di aree protette, con le Province ed i Comuni interessati, nonché con soggetti privati: ogni accordo di programma definisce sulla base di uno studio di fattibilità dell'Ecomuseo, i compiti di ogni partecipante e le risorse materiali e finanziarie da apportare.

Art. 3. (*Comitato scientifico*)

1. La Giunta Regionale nomina un Comitato scientifico per l'individuazione e la promozione degli Ecomusei.
2. Il Comitato scientifico è composto da tre membri indicati dall'Università degli Studi di Torino e tre membri indicati dal Politecnico di Torino ed è presieduto dall'Assessore competente in materia di territorio: le funzioni di segretario sono affidate ad un dirigente dell'assessorato competente.
3. La composizione del Comitato scientifico è formalizzata con decreto del Presidente della Giunta Regionale.

Art. 4 (*Finanziamenti*)

1. Per la gestione degli Ecomusei è istituito il seguente capitolo di bilancio "Interventi ed opere per la gestione degli Ecomusei" con lo stanziamento di competenza e di cassa, per l'anno 1995, di lire un miliardo; alla copertura dell'onere finanziario relativo si provvede mediante riduzione del capitolo 27170 del bilancio di previsione della spesa per l'anno 1995.
2. Alla copertura degli oneri necessari per gli anni 1996 e successivi si provvede mediante le leggi di bilancio della Regione per gli anni corrispondenti.

Di seguito viene riportato il testo della carta di Catania, 2007, che l'Università di Catania, assieme alla Regione Piemonte, Sicilia, all'ICOM e alla CEDOC, in occasione delle giornate dedicate all'ecomuseo, 12 e 13 ottobre, ha redatto al fine di chiarire i principi basilari cui le regioni possono attenersi.

CARTA DI CATANIA

“Documento elaborato in occasione dell’Incontro Nazionale Verso un Coordinamento Nazionale degli Ecomusei: un processo da condividere nell’ambito del Convegno Giornate dell’Ecomuseo – Verso una nuova offerta culturale per lo sviluppo sostenibile del territorio Catania 12 – 13 ottobre 2007.

I partecipanti alle Giornate dell’Ecomuseo – Verso una nuova offerta culturale per lo sviluppo sostenibile del territorio, svoltesi presso l’Università degli Studi di Catania il 12 e 13 ottobre 2007, hanno valutato positivamente la possibilità di costituire un Coordinamento Nazionale degli Ecomusei, secondo le indicazioni del Documento Conclusivo dell’Incontro Nazionale degli Ecomusei di Biella del 2003 e del Tavolo di Lavoro Nazionale sulle politiche regionali in materia di Ecomusei e valorizzazione del territorio svoltosi a Maniago (PN) nel dicembre 2006. Le principali problematiche sulla gestione e realizzazione di progetti ecomuseali emerse dall’Incontro di Biella (2003) e dal Tavolo di Lavoro di Maniago (2006) sono state sintetizzate in un documento presentato dal Laboratorio Ecomusei della Regione Piemonte e sono state discusse in occasione dell’Incontro di Catania. I partecipanti concordano che l’Ecomuseo è una pratica partecipata di valorizzazione del patrimonio culturale materiale e immateriale, elaborata e sviluppata da un soggetto organizzato, espressione di una comunità locale, nella prospettiva dello sviluppo sostenibile. Hanno partecipato ai lavori della sessione “Per un Coordinamento Nazionale degli Ecomusei: un processo da condividere” rappresentanti di Regioni, Ecomusei, Università, Musei, Associazioni ed operatori del settore; ha coordinato i lavori il Sovrintendente ai Beni Culturali e Ambientali di Catania, Gesualdo Campo. Il Documento Conclusivo è scaricabile dal sito www.ecomusei.net. Condizione primaria per il funzionamento degli ecomusei è la partecipazione, ovvero un modello democratico di assunzione delle decisioni di interesse della comunità, e alla luce dell’esperienza maturata, i partecipanti ritengono strategica, al fine di stimolare la partecipazione ai processi decisionali e alla pianificazione delle attività degli ecomusei, la figura di un coordinatore o di un gruppo di coordinamento, in grado di svolgere un ruolo di animazione sul territorio. È compito del coordinatore o del gruppo di lavoro, infatti, pianificare e organizzare le attività dell’ecomuseo, operando come elemento di sintesi delle istanze del territorio, anche nell’ambito di linee guida definite dalle singole Regioni. Sotto questo profilo, i partecipanti auspicano che il ruolo delle Regioni e delle Province Autonome sia quello di riconoscere, non di istituire gli ecomusei. La differenza tra i due termini è sostanziale: il “riconoscimento” accredita una realtà ecomuseale esistente, espressa dalla comunità locale, come interlocutore della Regione o della Provincia Autonoma; l’“istituzione” costituisce, invece, una manifestazione di volontà centralista della Regione o della Provincia Autonoma. In merito alla necessità di una legge o di una normativa specifica sugli ecomusei, i partecipanti convengono che essa dovrebbe attribuire alle Regioni o alle Province Autonome un ruolo di indirizzo, valutazione e coordinamento delle realtà ecomuseali presenti sul territorio e di sostegno economico per le progettualità che esse, singolarmente o coordinandosi tra loro, esprimono. Tale sostegno dovrebbe essere vincolato alla valutazione degli obiettivi e delle strategie, delle ricadute sul territorio e della reale partecipazione delle comunità locali alla pianificazione delle attività ecomuseali. Una politica regionale o provinciale autonoma non “centralista”, che

*riconosca e non istituisca gli ecomusei e ne valuti costantemente l'indirizzo e l'efficacia, permette di supportare una rete ecomuseale non dovendo garantirne la sopravvivenza, ma stimolando la diversificazione delle fonti di finanziamento. L'attenzione di Regioni e Province Autonome dovrebbe essere posta non solo sulla normativa che regola le politiche ecomuseali, ma anche sulla definizione di linee guida di indirizzo generale per pervenire all'individuazione condivisa di criteri comuni, indicatori utili alla valutazione di efficacia ed efficienza e strumenti di monitoraggio delle risorse assegnate e delle attività svolte. I partecipanti, per dare ulteriore sviluppo al Coordinamento Nazionale degli Ecomusei, decidono di avvalersi del sito internet www.ecomusei.net, attraverso il quale operare lo scambio di informazioni e contribuire all'elaborazione di ulteriori proposte da vagliare in incontri operativi periodici e fissano il prossimo nella primavera 2008. Sono in corso dei contatti per poter presentare e discutere questo documento nell'ambito di un incontro tecnico interregionale della Commissione Beni e Attività Culturali della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, per il tramite del coordinatore Regione Basilicata. Catania, 13 ottobre 2007.*¹²

Dai due testi, si evince come la comunità ed il territorio siano base e scopo principale della costituzione degli ecomusei.

L'Italia, oggi, presenta all'incirca 100 ecomusei sparsi su tutto il territorio nazionale, i quali si attengono da una parte ai principi basilari, di natura sia normativa che accademica, che di seguito sono riportati e dall'altra alle varie circostanze di natura locale. Quadro sintetico dei principali caratteri degli ecomusei italiani:

- *1 Elementi costitutivi*

Presenza di un patrimonio archeologico industriale.

Presenza di un contesto paesaggistico naturale; Omogeneità ambientale e socio-antropologica dei luoghi.

- *2 Obiettivi*

Tutela, restauro, valorizzazione del patrimonio ambientale e monumentale.

Promozione e sviluppo delle attività produttive locali.

Ricorso al volontariato attivo e all'associazionismo in materia di gestione, controllo e Centro di servizi comuni, costituito da enti pubblici o privati, con funzioni di coordinamento settoriale o di prima accoglienza.

Tutela territoriale.

- *3 Organi di gestione*

Creazione ente pubblico statale o sovracomunale (soprintendenza, regione, provincia ecc.) con funzione di coordinamento generale.

- *4 Organizzazione e servizi*

Suddivisione dell'ecomuseo in ambiti tematici detti insiemi.

Individuazione di percorsi tematici e forniti di supporti esplicativi.

Creazione centri di documentazione e di ricerca.

Realizzazione di strutture di servizio turistico.

12. www.ecomusei.net

- *5 Risorse finanziarie*

Finanziamenti regionali ordinari a favore di enti locali, pubblici e privati.

Finanziamenti dall'UE.

Contributi finanziari da parte di soggetti privati.

- *6 Strumenti legislativi di tutela e di attuazione*

Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137.1497 28 GIUGNO 1939 (Protezione bellezze naturali).

L. N. 431 8 Agosto 1985(Piani Paesistici).

L N 142 8 Giugno 1990(Autonomie Locali).

L N 394 6 DICEMBRE 1991(Aree Protette).

Legislazione urbanistica ordinaria (piani territoriali, piani regolatori generali, piani di recupero) (Rubino, 2001).

Collana geografica “Geografia, Paesaggio e Pianificazione territoriale”

settore concorsuale 11/b1, settori disciplinari MGGR/01, MGGR/02.

Direttore della collana:

Prof.ssa Barilaro Caterina (Università degli Studi di Messina)

Comitato scientifico internazionale:

Prof. Lozato-Giotart Jean Pierre (Université de Paris III Sorbonne)

Prof. Rocca Giuseppe (Università degli Studi di Milano)

Prof.ssa Cristaldi Flavia (Università Sapienza Roma)

Prof. Cannizzaro Salvatore (Università degli Studi di Catania)

Prof.ssa Di Blasi Elena (Università degli Studi di Messina)

Prof. Giorda Cristiano (Università degli Studi di Torino)

Prof. Porto Carmelo Maria (Università degli Studi di Messina)

Prof.ssa Privitera Donatella (Università degli Studi di Catania)

Prof.ssa Gambino Sonia (Università degli Studi di Messina)

Prof. Arangio Alessandro (Università degli Studi di Messina)

Comitato di redazione:

Prof.ssa Sonia Gambino (Università degli Studi di Messina)

La collana “Geografia, Paesaggio e Pianificazione territoriale” si pone l’obiettivo di dare nuovi impulsi alla disciplina geografica aprendo nuovi orizzonti per la scienza e per la promozione del territorio alle diverse scale spaziali. La pubblicazione di volumi attinenti alla valorizzazione del paesaggio, del patrimonio identitario e delle culture, rappresenterà un elemento strategico sia per l’attuazione di politiche di sviluppo sostenibili sia per stimolare questioni fondamentali di carattere geografico-ambientale.