

LA MODERNIZZAZIONE DELL'ITALIA

La nascita e l'espansione della grande industria italiana furono rese possibili dalla convergenza di diversi fattori che, tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del XX secolo, diedero nuovo slancio all'economia italiana e costituirono le premesse per la modernizzazione del Paese: l'adozione di una politica protezionistica da parte dello Stato a favore dei prodotti nostrani con l'applicazione di tariffe doganali; l'incremento dell'emigrazione e delle rimesse (ovvero il denaro spedito a casa dagli emigrati) di valuta pregiata; l'uso crescente, infine, dell'energia elettrica per fini industriali.

La crescita dei colossi industriali (FIAT, Breda, Ansaldo, Alfa Romeo, Acciaierie Falk, Pirelli, Olivetti, etc.) si concentrò quasi esclusivamente nel triangolo Torino-Genova-Milano, dove si andarono delineando le prime forti concentrazioni di capitale, soprattutto nei settori metallurgici, siderurgici, meccanici e idroelettrici.

Nella crescita di queste nuove aree industriali e commerciali ebbe un ruolo fondamentale il parallelo sviluppo di nuove infrastrutture (ferrovie, dighe, trafori, strade, etc.) commissionate dallo Stato stesso alle industrie.

1. La nascita dell'industria automobilistica in Italia

Alla fine dell'Ottocento, l'industria automobilistica stava ancora muovendo i primi e incerti passi ed era ovviamente localizzata dove esistevano già consistenti attività meccaniche e istituti di istruzione tecnica di buon livello, cioè a Milano e a Torino.

- La **FIAT** (*Fabbrica italiana automobili Torino*) fu costituita nel 1899 per iniziativa di alcuni esponenti della borghesia torinese, tra cui Giovanni Agnelli. I successi riportati da Felice Nazzaro e Vincenzo Lancia nelle competizioni sportive automobilistiche diffusero il marchio tra il pubblico. Dopo essersi impegnata nella produzione di autocarri e mezzi marini, la Fiat cominciò a costruire anche motori avio e per autobus. Con la prima grande crisi del settore, nel 1907, l'azienda torinese passò sotto la guida di Agnelli, che sviluppò attività collaterali (carrozzeria, radiatori, metallurgia, cuscinetti a sfera).
- La **Isotta-Fraschini** sorse a Milano nel 1900 grazie a Cesare Isotta e ai fratelli Fraschini. Dedita inizialmente alla produzione di vetture monocilindriche Renault, intraprese poi la produzione di veicoli progettati nello stabilimento milanese, cogliendo una serie di prestigiosi successi sportivi.



Manifesto pubblicitario del 1899, anno di nascita della Fabbrica Italiana di Automobili con sede a Torino.



1.

- Nel 1910 nacque invece l'*Anonima lombarda fabbrica automobili (ALFA)* per iniziativa di un gruppo di imprenditori. Nel 1915 lo stabilimento ALFA verrà rilevato da Nicola Romeo.

Fino al 1912, le automobili italiane furono prodotte con criteri semiartigianali che curavano soprattutto la qualità delle macchine; contro il prezzo della auto americane, che si manteneva al di sotto delle 8000 lire, le italiane non potevano essere vendute che al doppio.

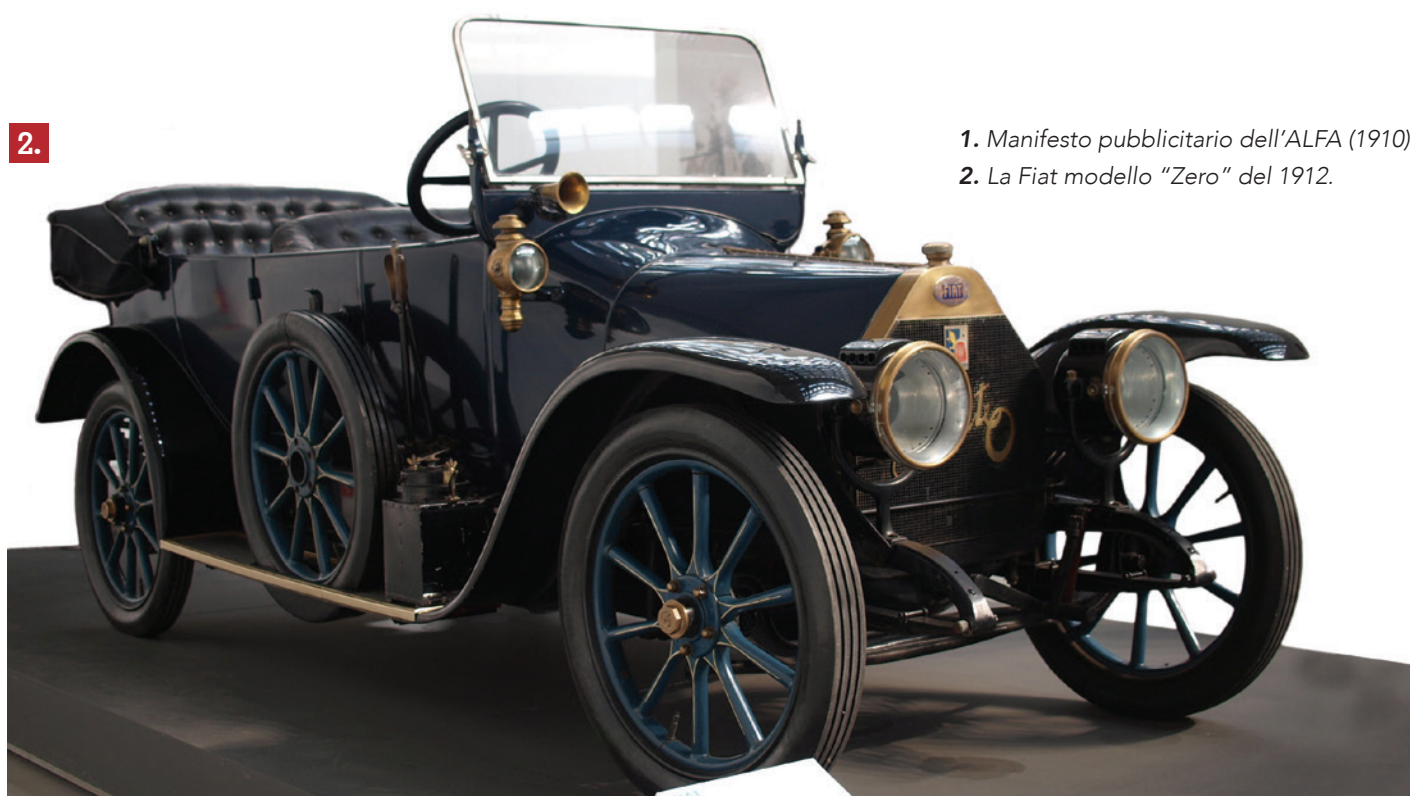
A partire dal 1912 la FIAT fu in grado di lanciare sul mercato una vettura che costava soltanto 7000 lire, aveva 19 HP di potenza, raggiungeva la velocità di 75 km/h e veniva prodotta con sistemi che Agnelli era andato a studiare in

America visitando le officine Ford di Detroit.

L'industria automobilistica ebbe nel quadro dello sviluppo industriale italiano una funzione di promozione tecnologica di notevole rilievo: la sua domanda sollecitò fortemente la creazione di tutta una fascia di imprese intermedie produttrici di congegni di precisione e di materiale ausiliario in continuo adeguamento alle necessità di fornire una sempre più perfezionata strumentazione.

Liberamente tratto da *La Storia d'Italia*, 19, La Biblioteca di Repubblica

2.



1. Manifesto pubblicitario dell'ALFA (1910).
2. La Fiat modello "Zero" del 1912.

2. Il potenziamento delle infrastrutture: rete ferroviaria, dighe e trafori alpini

Agli inizi del Novecento l'ingresso della modernità in Italia contribuì a modificare il volto dei centri urbani e delle strutture viarie della Penisola.

Nelle città comparvero i primi tram elettrici e le automobili, mentre la stazione ferroviaria divenne la porta principale di accesso al cuore urbano.

Il nuovo dinamismo economico e industriale del Paese era rappresentato dall'incremento dei trasporti pubblici e dalla costruzione di grandiose opere come trafori, dighe, ferrovie elettrificate e strade, che accorciavano le distanze e riducevano sensibilmente i tempi di spostamento di merci e persone.

Operai nel Traforo del Sempione

"L'avanzata" è l'ultimo tratto di galleria da perforare e demolire. La squadra della "avanzata" ritardava ad arrivare, ma già la banda suonava l'inno di Garibaldi e una piccola folla di curiosi sostava all'ingresso della galleria. "A minuti arrivano", mi assicura un enorme ingegnere svizzero.

La banda intona un inno, la folla agita i berretti, il treno esce ansante avvolto da una fumata inattesa, appare come un lungo cencio bagnato strappato dalla bocca di una fornace.

I nostri saluti, i nostri evviva non sono visti e compresi dagli arrivati che restano indifferenti. La massa umana informe e immobile dapprima, s'agita tenuemente al contatto dell'aria, poi comincia a staccarsi lenta dai banchi dei vagoni, come a destarsi dal torpore.

Questi uomini fradici, neri, fumanti e affranti sorreggono qualche compagno ansante e abbattuto; tutta quella massa sparisce nelle porte laterali del bagno, dove si precipita silenziosa ed avida come alla conquista d'un tesoro.

Quel bagno è composto da centinaia di stalli chiusi e sopra ognuno di essi scroscia la doccia tiepida che libera il minatore dal tartaro della fuliggine e dalla polvere incrostata col sudore.

Tratto da E. Ximenes, *L'illustrazione Italiana*, marzo 1905



Le stazioni e le linee ferroviarie

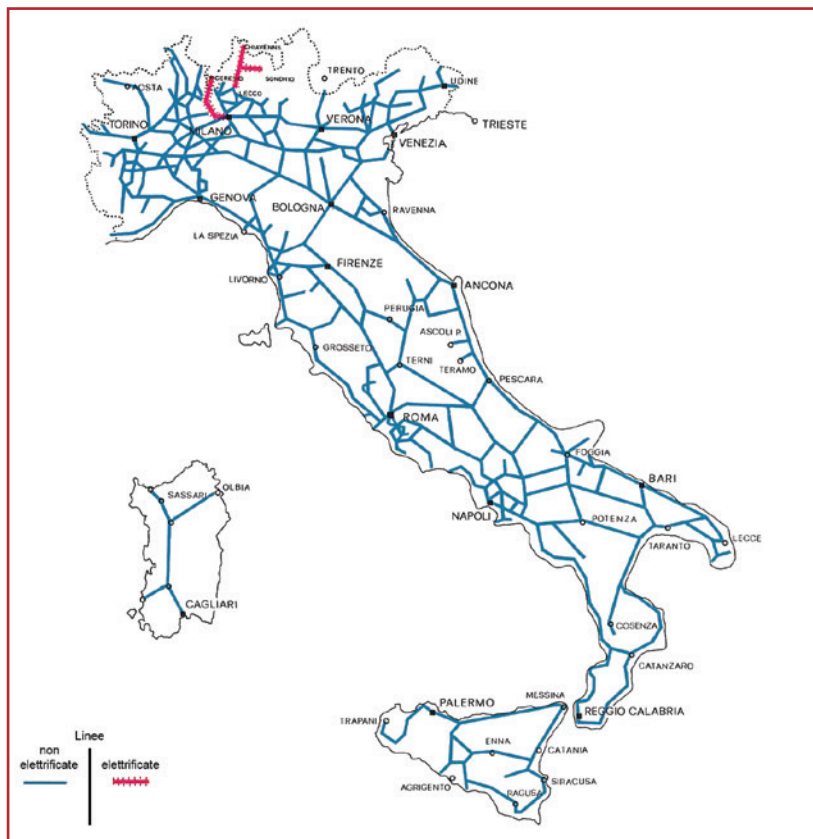
Dal 1865 al 1900 il sistema ferroviario italiano passa da 4420 a 15880 chilometri, contribuendo in maniera determinante alla costituzione di un mercato nazionale e a una circolazione di persone e merci completamente nuova per la sistematicità dei contatti, la loro frequenza e velocità. Il treno entra prepotentemente nella vita sociale e culturale e le stazioni costituiscono altrettante occasioni di sperimentazione per ingegneri e architetti sull'onda delle grandi realizzazioni inglesi. Sperimentazione di nuove monumentalità e di nuove tecniche costruttive (in particolare il ricorso al ferro), ricerca di soluzioni formali che, analogamente a quanto avviene per certi edifici produttivi, vogliono conciliare la dignità civile alle esigenze formali.

Tra le conseguenze dell'adozione dell'energia elettrica come forza motrice sta non solo un mutamento ambientale nella stazione, ma una trasformazione negli impianti esterni, sicché cisterne, pompe, magazzini per il carbone etc. sono divenuti rapidamente reperti archeologici, non più integrabili nell'attuale organizzazione dei trasporti.

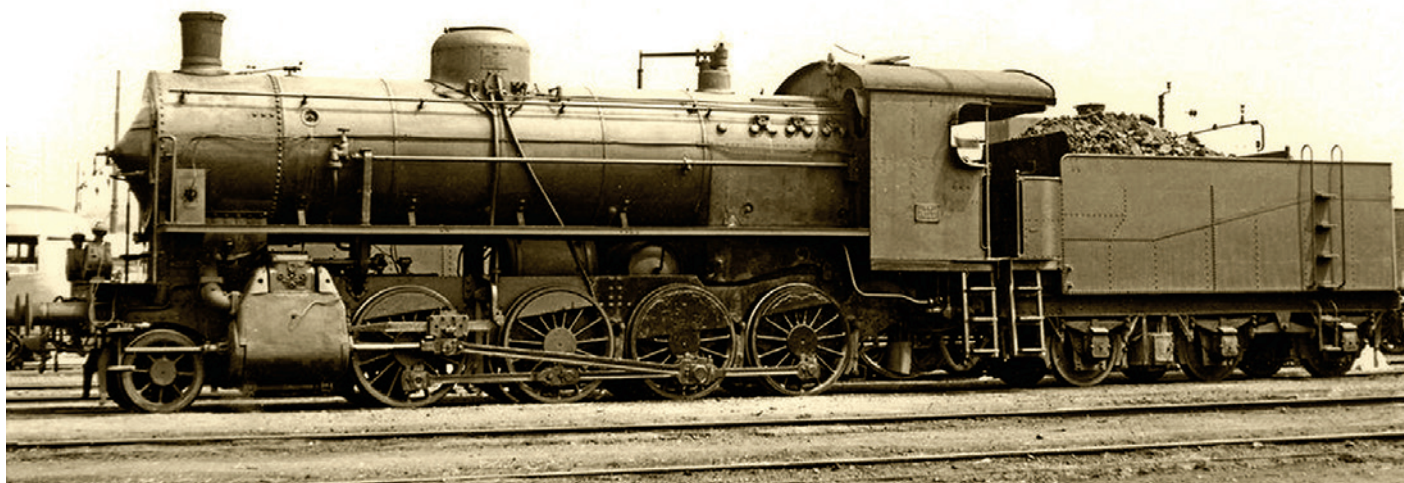
Veri e propri reperti sono invece i resti delle linee ferroviarie abbandonate che segnano diverse zone del nostro paese, legate a complessi produttivi successivamente decaduti o sostituite da collegamenti stradali più efficienti.

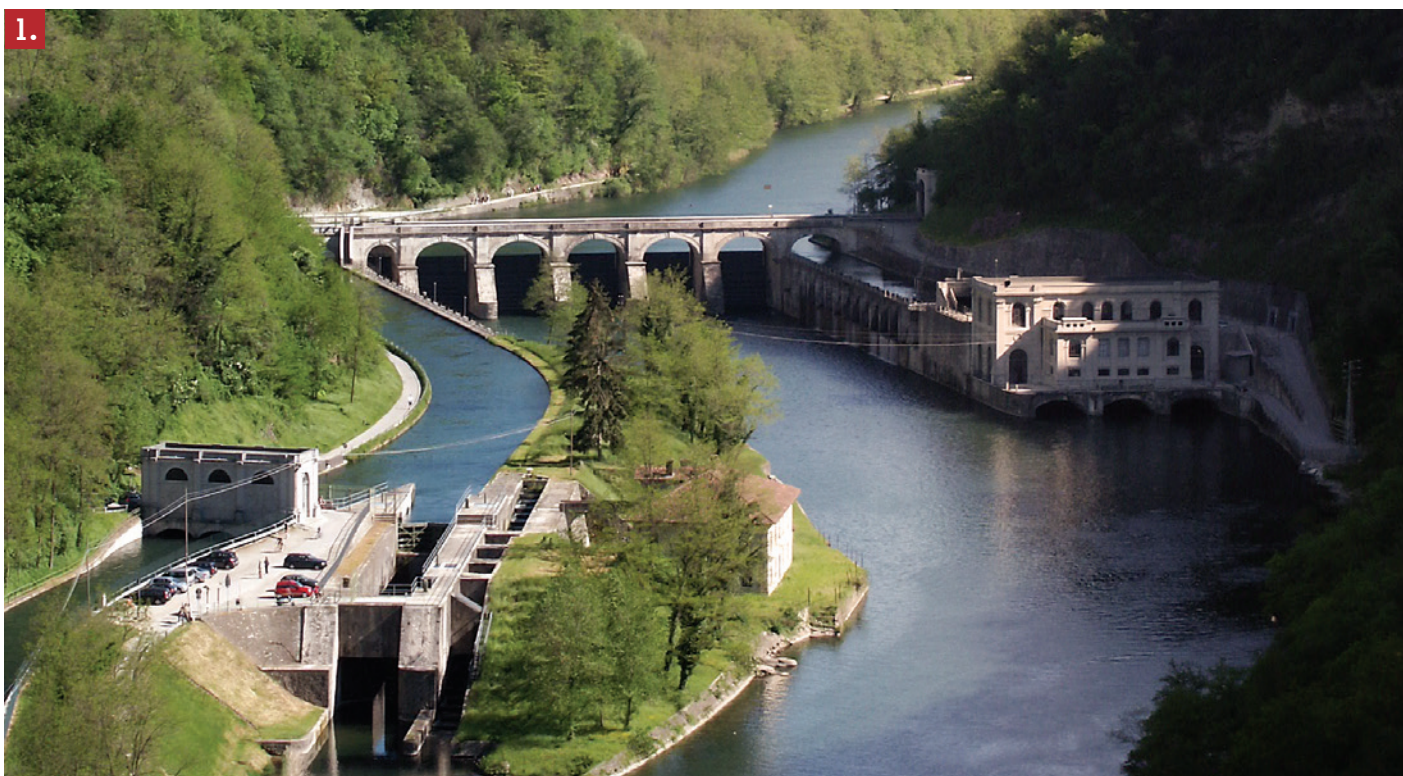
Un caso di dipendenza dalle esigenze di grossi gruppi industriali è quello della ferrovia costruita alla fine del secolo scorso dall'Italcementi in Val Seriana, di cui oggi restano solo alcuni caselli, pompe per il rifornimento delle locomotive a vapore e parte del tracciato.

Liberamente tratto da *Campagna e industria, i segni del lavoro*, Touring Club Italiano, 1981



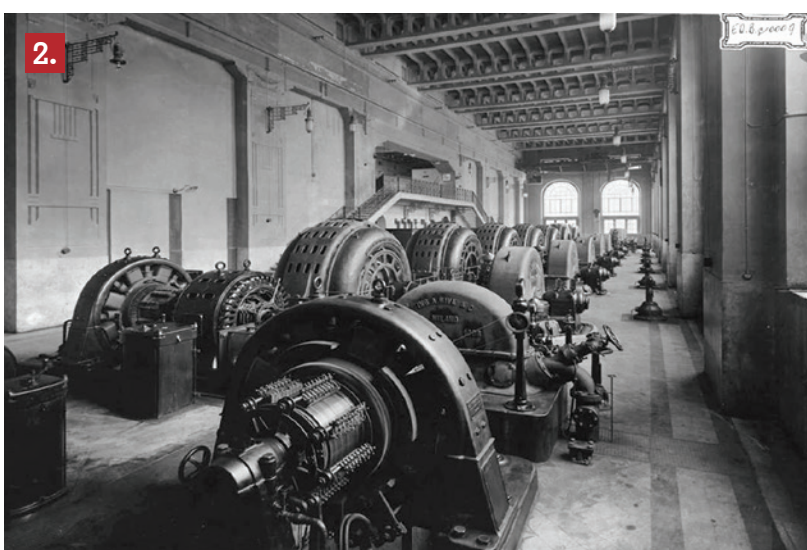
La rete ferroviaria italiana nel 1905





1. Centrale idroelettrica sul fiume Adda.

2. Sala delle turbine in una centrale idroelettrica del 1910.



Canali e opere idrauliche

Le opere idrauliche del nostro Paese sono spesso legate alla commistione di usi industriali e agricoli nel quadro di un'economia il cui decollo produttivo fu particolarmente complesso e contraddittorio. Allo stesso tempo, tali opere si pongono nella duplice funzione di sfruttamento delle acque da parte delle industrie e di contenimento dei fiumi con argini e dighe che hanno costituito la premessa di insediamenti produttivi e l'applicazione di nuovi criteri di ingegneria.

Dighe che arrivano a stravolgere il percorso originario di fiumi come nella Valle Seriana, dove il fiume sembra vivere

al di fuori del proprio letto per servire i cotonifici e cementifici locali, oppure sul fiume Adda, dove le dighe Poirer a cavalletti mobili in legno deviano le acque necessarie al funzionamento della centrale elettrica Bertini (1896). Un intervento sugli elementi naturali, quest'ultimo, non scevro da preoccupazioni ecologiche: le dighe della Bertini e della Centrale Esterle (1914) sono dotate infatti di scale per i pesci. Le opere idrauliche delle centrali esemplificano forse nel modo più diretto il rapporto tra acqua e produzione. L'utilizzo e la deviazione di un corso d'acqua rappresentano la condizione necessaria perché le lavorazioni industriali abbiano luogo, sia per la produzione di energia motrice che per una serie di procedure (specie nella chimica nel tessile) in cui l'acqua è indispensabile.

Liberamente tratto da Campagna e industria, i segni del lavoro, Touring Club Italiano, 1981