



ANNALI DI STORIA DELL'URBANISTICA E DEL PAESAGGIO

progetto scientifico e cura di Ferruccio Canali e Virgilio C. Galati

**FUORI DAL TRIANGOLO.
L' ARCHITETTURA INDUSTRIALE ITALIANA
NEGLI ANNI DEL BOOM TRA UTILITAS E VENUSTAS
(1955-1975)**

*Modelli ed esempi industriali della Contemporaneità:
Architettura, Ingegneria, Urbanistica, Società, Ambiente e Paesaggio*



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE
DIDA
DIPARTIMENTO DI
ARCHITETTURA

edifir
EDIZIONI FIRENZE

10-12
2022-2024



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE
DIDA
DIPARTIMENTO DI
ARCHITETTURA

ASUP

ANNALI DI STORIA DELL'URBANISTICA E DEL PAESAGGIO

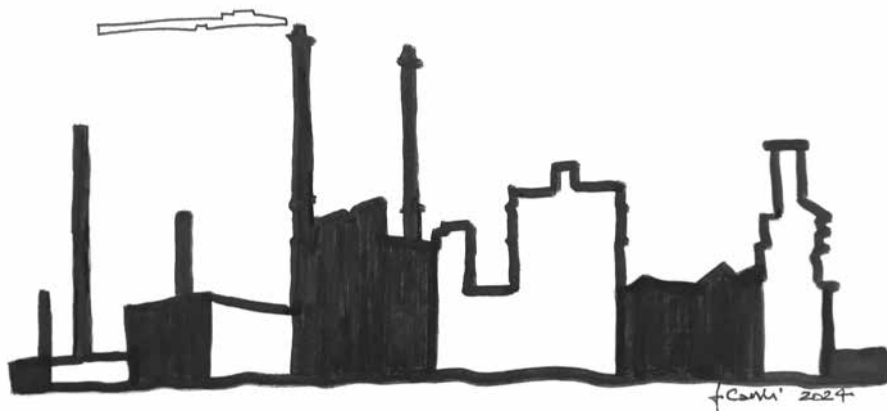
In ricordo dell'inaugurazione
nell'ottobre del 1946 da parte di Aldo Moro,
dell'ultimo tratto di Autostrada A1
Milano-Napoli

Utilitas e Venustas:
«I Popoli che sottomettono
il Bello all'Utile, decadono».
(Corrado Ricci)

**FUORI DAL TRIANGOLO.
L' ARCHITETTURA INDUSTRIALE ITALIANA
NEGLI ANNI DEL BOOM TRA UTILITAS E VENUSTAS
(1955-1975)**

Modelli ed esempi industriali della Contemporaneità:
Architettura, Ingegneria, Urbanistica, Società, Ambiente e Paesaggio

progetto scientifico e cura di Ferruccio Canali e Virgilio C. Galati





«ASUP-Annali di Storia dell’Urbanistica e del Paesaggio»
Collana editoriale fondata e diretta da Ferruccio Canali



Volume finanziato con il contributo dei singoli autori e con le dotazione del "Fondo Ricerca Canali"

COMITATO SCIENTIFICO ITALIANO

Ferruccio Canali (Università di Firenze), Giovanna D’Amia (Politecnico di Milano), Annalisa Dameri (Politecnico di Torino), Giovanna De Lorenzi (già Università di Firenze), Virgilio Carmine Galati (Università di Firenze), Giulio Giovannoni (Università di Firenze), Olimpia Niglio (Università di Pavia), Valentina Orioli (Università di Bologna), Massimiliano Savorra (Università di Pavia), Simona Talenti (Università di Salerno), Ulisse Tramonti (già Università di Firenze), Stefano Zagnoni (già Università di Udine)

COMITATO SCIENTIFICO INTERNAZIONALE

Valter Balducci (École Supérieure d’Architecture de Normandie, Rouen – Francia), Romeo Carabelli (Università di Tours – Francia), Teresa Sofia Faria Cunha Ferreira (Facoltà di Architettura di Porto – Portogallo), Marco Gargiulo (Università di Bergen – Norvegia), Roberto Goycoolea Prado (Università Alcalà di Madrid – Spagna), Adriano Marinazzo (Muscarelle Museum of Art – VA, USA), Sara Núñez Izquierdo (Departamento de Historia del Arte/Bellas Artes, Università di Salamanca – Spagna), Silvia Ross (University College di Cork – Irlanda), David Rifkind (International University of Miami- FL, USA), Armand Vokshi (Politecnico di Tirana – Albania)

COMITATO PROMOTORE DEL VOLUME N. 10, 11, 12 DEL 2022-2023 E 2024

Ideazione: Virgilio C. Galati. Comitato promotore: Ferruccio Canali, Giovanna De Lorenzi, Virgilio Carmine Galati, Giulio Giovannoni, Simona Talenti

Proprietà letteraria e artistica: divieto di riproduzione e di traduzioni. La Direzione della Collana Editoriale, i Membri dei Comitati Scientifici e l’Editore non si assumono responsabilità per le opinioni espresse dagli Autori, né per la corresponsione di eventuali Diritti di Riproduzione gravanti sulle singole immagini pubblicate (i costi di tali eventuali Diritti d’Autore ricadranno infatti unicamente sull’Autore/i del saggio/i liberando sia l’Università di Firenze, sia la Direzione della Collana, sia l’Editore di ogni eventuale obbligo al proposito); tale liberatoria resta comunque valida unicamente per l’edizione del contributo scientifico cui tali immagini sono connesse. È la Redazione che si prende cura della correzione delle bozze, per cui i testi consegnati dagli Autori vengono considerati definitivi: l’eventuale revisione delle bozze dovrà limitarsi alla sola revisione di eventuali errori di composizione (correzioni ulteriori sul testo composto non verranno eseguite). L’invio di contributi per la pubblicazione non implica né l’edizione degli stessi (per ogni contributo una “Valutazione di accettazione” verrà espresso dalla Direzione o dal Curatore/i che possono consigliare o ritenere indispensabili integrazioni o puntualizzazioni sia scientifiche sia bibliografiche sia redazionali da parte degli Autori, tanto da poter eventualmente esprimere anche parere negativo alla pubblicazione del materiale inviato); né una loro edizione immediata (i tempi verranno infatti stabiliti di volta in volta sulla base delle priorità o delle esigenze editoriali indicate dalla Direzione o dal Curatore/i, in relazione alla preparazione di numeri monografici). I materiali grafici e fotografici inviati, oltre che i testi, verranno comunque soggetti, sia come dimensione di pubblicazione sia come numero, al progetto editoriale approntato. Non si restituiscono i dattiloscritti, né le immagini, né i disegni pubblicati o non; il materiale inviato viaggia a rischio del mittente. La pubblicazione di foto, disegni e scritti da parte degli Autori implica la loro totale rinuncia alla corresponsione di ogni compenso di Diritto d’Autore o di rimborso spese sia da parte dell’Università, sia da parte della Direzione, sia da parte dell’Editore, trattandosi di pubblicazione scientifica e senza fini di lucro. Al momento dell’edizione le presenti condizioni si considerano accettate, anche tacitamente, da parte degli Autori a partire dalla consegna dei testi per la stampa (che da parte degli Autori è quella di inoltrare alla Direzione o al Curatore/i). Trattandosi di pubblicazione che si vale almeno parzialmente dei fondi dell’Università di Firenze, «ASUP» sottostà allo “Statuto” di Ateneo, approvato il 25 luglio 2011, che ha fatto propri i principi del movimento scientifico “Open Access” per «l’accesso pieno e aperto della letteratura scientifica promuovendo la diffusione libera in rete, nei circuiti della Comunità scientifica internazionale, dei risultati delle ricerche prodotte in Ateneo» (art.8: Ricerca scientifica, comma 2): tutte le pubblicazioni che utilizzano i fondi di Ateneo, in quanto fondi pubblici, devono dunque essere accessibili gratuitamente secondo le regole di Open Access».

REFeree – PEER REVIEW

Ogni saggio viene valutato, per conto della Redazione ai fini della procedura di peer review, da un Lettore interno, membro della Redazione, e da un secondo Lettore, individuato come Esperto (adottando la procedura di “clear peer review”, con indicazione, in ogni saggio stesso, dell’identità dei due Lettori). Una ulteriore lettura viene poi svolta da un Lettore anonimo per la procedura di “blind peer review”.

DISEGNO DI COPERTINA: “Icône industriali”, di Virgilio C. Galati, 2023

COPERTINA: SBAF-Firenze

LOGO ASUP: Virgilio C. Galati

LOGO “FONDO RICERCA CANALI”: Virgilio C. Galati

DISEGNO SUL FRONTESPIZIO: "Bagnoli, profilo industriale" (di Ferruccio Canali, 2024)

Copyright 2024 by EDIFIR-EDIZIONI FIRENZE

Proprietà letteraria riservata

ISSN: 2284-4066

ISBN: 978-88-9280-189-9

7 EDITORIALE

Questioni anche di “Venustas” industriale – tra «Estetica» e «Bellezza» – nel Novecento italiano

Ferruccio Canali e Virgilio C. Galati

11 PREMESSA

“Architettura industriale” e Committenza, alla ricerca dei “Modelli”

Una ‘fotografia’ complessa della situazione architettonica in Italia dalle pagine delle “Appendici” dell’“Enciclopedia Italiana” (1948-1993)

Ferruccio Canali

123 RACCOMANDAZIONI E RIFLESSIONI

Per il riconoscimento e la salvaguardia del “Patrimonio monumentale dell’Industria”

Ferruccio Canali e Virgilio C. Galati

143 SAGGI

145 PARTE PRIMA

INDUSTRIALIZZAZIONE DIFFUSA: ‘CASI’ D’ITALIA FUORI DAL “TRIANGOLO INDUSTRIALE”

147 Ferruccio Canali

Nel pieno del “boom”: l’“Architettura industriale” nel ‘segno’ di Nathan

I nuovi ‘temi’ della *Venustas* industriale: la visione ‘allargata’ di una moderna “Architettura industriale” e i casi paradigmatici della rivista «Casabella Continuità» di Ernesto Nathan Rogers (1953-1957)

199 Sandro Scarrocchia

Gli edifici industriali di Sandro Angelini (1944-1967). Materiali d’archivio

211 Giovanna D’Amia e Federica Valneri

Lo stabilimento “Riello” a Bevilacqua di Verona (1961) e l’Architettura industriale di Tito Bassanesi Varisco

225 Andreina Milan ed Enrico Pietrogrande

Padova, Architetture per l’Industria. Casi di studio: realizzazioni di Augusto Berlese, Francesco Mansutti e Gino Miozzo, Bruno Morassutti e Angelo Mangiarotti

247 Diana Barillari

“Italian suavity”. Gino Valle e l’Architettura per l’Industria: il caso degli “Uffici Zanussi Rex” a Porcia (Pordenone), edificio simbolo del “Miracolo italiano” (1956-1976)

269 Giulio Giovannoni

Zonizzazione industriale versus “Mixité”. La Pianificazione a Prato nel Secondo Dopoguerra tra etica del lavoro e ragione burocratica

- 283 *Enrica Petrucci*
Processi di trasformazioni dell'area ex "Carbon" ad Ascoli Piceno. La stagione dell'industrializzazione, il declino, la riconversione
- 295 *iSimona Talenti e Annarita Teodosio*
Tra Pisa e Caserta: le vetrerie della "Saint-Gobain" in Italia e l'architettura della Terza Industrializzazione
- 315 **PARTE SECONDA**
UTOPIE E PROSPETTIVE PER IL DECOLLO INDUSTRIALE DEL «GRANDE POLO APULO-LUCANO»
- 317 *Ferruccio Canali*
Il "laboratorio Basilicata" delle 'diverse' industrie: Emilio Colombo e l'attuazione di un 'modello democristiano' di sviluppo tra Riforma fondiaria, Industria edilizia e Industrializzazione del Metano (1948-1975). Il contributo degli Architetti ... e degli altri
- 411 *Virgilio C. Galati*
Taranto e Brindisi: da Centri industriali a Città contemporanee d'Autore. Industria, Architettura e Paesaggio nella visione di sviluppo moderno di Aldo Moro. 'Futuriste' Città d'acciaio della Modernità negli anni del 'Boom' italiano. I protagonisti: Claudio Adamo, Carlo Aymonino, Walter Bordini, Carlo Chiarini, Mario De Renzi, Chiara Dinelli, Alfonso Gatti, Roberto Guiducci, Sergio Lenci, Sandro Mendini, Marcello Nizzoli (con Mario Oliveri e Giusy Giuliani), Luigi Piccinato, Giò Ponti, Pietro Porcinai, Piero e Francesca Sartogo, Ezio Sgrelli e lo 'Studio Chiaia-Napolitano'
- 507 *Ferruccio Canali*
Tra Matera e il Salento, il «grande polo industriale apulo-lucano» e i nuovi "PRIT-Piani Regolatori Industriali Territoriali" (della "Tekne s.p.a." di Roberto Guiducci e della "Gecos Italia"), giudizi inediti della "Commissione interministeriale PRIT" di Cesare Valle (1961-1964)
I "PRITAS-Piani Regolatori Industriali Territoriali per le ASI-Aree di Sviluppo industriale" di "Brindisi" (1962-1964) e di "Taranto" (1961-1964); il "PRITENS- Piano Regolatore Industriale Territoriale per il Nucleo di Sviluppo industriale" della "Valle del Basento" (1963-1964). Roberto Guiducci, Paolo Radogna e i pareri di «Casabella» e di «Urbanistica»
- 599 **PARTE TERZA**
L' 'ALTRA INDUSTRIA' SENZA L'INDUSTRIA
- 601 *Ferruccio Canali*
L'«Industria del Turismo» tra Elitarismo, Venustas architettonica e ossimori balneari Milano Marittima da esclusivo quartiere balneare di Cervia (Ravenna), a elitario centro moderno per la villeggiatura alto borghese negli anni Cinquanta e Sessanta del Novecento

- 651 *Stefano Zagnoni*
I negozi nell'immagine e nell'organizzazione commerciale "Olivetti"
- 673 **PARTE QUARTA**
I "PERICOLI" DELL'INDUSTRIA DEL "MIRACOLO ECONOMICO DIFFUSO" TRA PAESAGGIO E AMBIENTE: DIBATTITI E POLEMICHE DI LUNGA DURATA
- 675 *Ferruccio Canali*
Il difficile equilibrio. L'associazione "Italia Nostra", per la "Tutela del Patrimonio naturale e del Paesaggio", e le esigenze dell'Industria italiana del "Boom economico" (1957-1962)
Riflessioni e 'casi industriali' nelle segnalazioni del «BIN-Bollettino di "Italia nostra"» (per Ancona, Assisi, Como, Ferrara, Firenze, Frosinone, La Spezia, Livorno, Macerata, Massa e Carrara, Milano, Napoli, Novara, Ravenna, Pisa, Sabaudia, Sorrento, Talamone, Torino, Varese, Vicenza, Velletri, Venezia ...). Interventi di Emilio Cecchi, Edoardo Detti, Italo Insolera, Francesco Gori Montanelli, Manfredo Tafuri, Vieri Quilici
- 731 *Giovanna De Lorenzi*
"L'uomo in un ambiente inanimato". Riflessioni di Hans Sedlmayr nel dibattito italiano su Industria, Architettura, Paesaggio negli anni Settanta del Novecento. Prime indicazioni di ricerca
- 765 *Enrica Maggiani*
Il caso dello stabilimento Snam a Panigaglia nel Golfo della Spezia
- 777 *Bombina Anna Godino*
«I livelli della Pianificazione generale e della Pianificazione territoriale ... nella "Pianificazione democratica" del Mezzogiorno d'Italia». L'impianto di "Produzione energia elettrica" a Rossano (Cosenza). Polemiche e sviluppo per un impianto fondamentale dell'industria meridionale (1960-2022)
- 795 **PARTE QUINTA**
ITALIANS ABROAD: INDUSTRIA ITALIANA FUORI DALL'ITALIA
- 797 *Olimpia Niglio*
Le grandi utopie Oltreoceano. L'Industria italiana e i progetti di trasferimento tecnologico in Argentina nella seconda metà del XX secolo (1946-1970)
- 813 *Diana Barillari*
Architettura industriale Italian style. Marco Zanuso e la fabbrica "Olivetti" in Argentina

**TRA MATERA E IL SALENTO, IL «GRANDE POLO
INDUSTRIALE APULO-LUCANO» E I NUOVI
“PRIT-PIANI REGOLATORI INDUSTRIALI TERRITORIALI”
(DELLA “TEKNE s.p.a.” DI ROBERTO GUIDUCCI
e DELLA “GECOS ITALIA”),
GIUDIZI INEDITI DELLA “COMMISSIONE INTERMINISTERIALE PRIT”
DI CESARE VALLE (1961-1964)**

**I “PRITAS-Piani Regolatori Industriali Territoriali per le ASI-Aree di
Sviluppo industriale” di “Brindisi” (1962-1964) e di “Taranto” (1961-
1964); il “PRITENS- Piano Regolatore Industriale Territoriale per il
Nucleo di Sviluppo industriale” della “Valle del Basento” (1963-1964).
Roberto Guiducci, Paolo Radogna e i pareri di
«Casabella» e di «Urbanistica»**

Ferruccio Canali

ABSTRACT Con la “Legge Pastore” n. 634 del 29 luglio 1957 venivano previsti legislativamente i cosiddetti “PRIT-Piani Regolatori Industriali Territoriali di Sviluppo Industriale”, che si articolavano in “Aree di Sviluppo Industriale” (ASI) e in “Nuclei di Sviluppo Industriale” (NI) per le zone depresse in Italia e, soprattutto, per il rilancio economico del Meridione. La successiva Legislazione (del 1961 e del 1965) cercava poi di porre ordine nella gerarchia pianificatoria di tali strumenti, che davano origine ai “PRITAS” (Piani Regolatori Industriali Territoriali per le Aree di Sviluppo industriale) e ai “PRITENS” (Piani Regolatori Industriale Territoriali per i Nuclei di Sviluppo industriale), mentre una “Commissione ministeriale PRIT”, costituita presso il Ministero dei Lavori Pubblici e presieduta da Cesare Valle, aveva il compito di valutare i progetti “PRITAS” e “PRITENS” avanzati dai vari Consorzi entro il 1964. Interessante al proposito sono i tre progetti proposti dai rispettivi Consorzi per la macro-area «apulo-lucana» - progettati quelli per l’Area di Taranto e per il Nucleo della Val Basento in Basilicata dalla “Tekne” di Milano; e quello dell’Area di Brindisi dalla “GECOS Italia” di Milano - sia perché attraverso di essi si assisteva ad una Pianificazione coordinata addirittura regionale e sovraregionale (legandosi così ad un dibattito nazionale sulla stessa natura della Pianificazione); sia perché ciascun Piano tentava di fornire risposte ad una programmazione industriale (e quindi anche insediativa, sociale, infrastrutturale) che sarebbe poi risultata di grande attualità nei decenni a venire (si pensi solo al caso del Siderurgico di Taranto o al Petrochimico di Brindisi o allo sviluppo dell’Industria del Metano in Basilicata). La documentazione inedita che qui si pubblica in relazione ai tre Piani è quella del giudizio operato dalla “Commissione ministeriale PRIT” sulla versione del “Progetto preliminare” di ciascun Piano, prima della redazione dei “Progetti definitivi”, con l’analisi, con l’individuazione di proposte, ma, soprattutto, con raccomandazioni e appunti, dovuti alla sensibilità pianificatoria, urbana, economica e sociologica dei Membri della Commissione stessa e del presidente Cesare Valle. Sullo sfondo si stagliavano le politiche committenziale di Enrico Mattei dell’ENI, della Montecatini e della Olivetti, ma soprattutto, dal punto di vista politico, di Aldo Moro, di Emilio Colombo, di Amintore Fanfani (cioè della “Sinistra DC”)...

With the “Pastore Law” n. 634 of 29 July 1957, the so-called “PRIT- Piani Regolatori Industriali Territoriali di Sviluppo Industriale (Territorial Industrial Regulatory Plans for Industrial Development)”, were legislatively provided for in Italy;

Basilicata, corso del fiume Agri, la “Grande Diga” del Pertusillo, 1957-1968, di Carlo Drioli e Guido Oberli. Realizzata secondo un “ardito” progetto ingegneristico a doppio arco-gravità, simile a quello elevato sul fiume Colorado (Hoover dam) negli Stati Uniti. (cfr. A. Bavusi, *La “Grande Diga”. Storia del serbatoio artificiale sul fiume Agri*, s.l., 2024)

“PRIT” which were divided into “Aree di Sviluppo Industriale (Industrial Development Areas)” (ASI) and “Nuclei di Sviluppo Industriale (Nucleus/Unit of Industrial Development)” (NI) for the depressed areas in the Country and, above all, for the economic relaunch of the South. The subsequent legislation (of 1961 and 1965) then attempted to put order in the planning hierarchy of these instruments, which gave rise to the “PRITAS- Piani Regolatori Industriali Territoriali per le Aree di Sviluppo industriale (Territorial Industrial Regulatory Plans for Industrial Development Areas)” and the “PRITENS” (Industrial Regulatory Plans Territorial for the Industrial Development Units)”. A “PRIT Ministerial Commission”, established at the “Ministero dei Lavori Pubblici (Ministry of Public Works)” and chaired by Cesare Valle, had the task of evaluating the “PRITAS” and “PRITENS” projects advanced by the various Consortia by 1964. Interesting in this regard are the three projects proposed by the respective Consortia for the «Apulian-Lucan» macro-area - those for the “Taranto Area” and for the “Val Basento Unit” in Basilicata were designed by “Tekne” of Milan; and that of the “Brindisi Area” by “GECOS Italia” of Milan - both because through them there was even regional and supra-regional coordinated planning (thus tying to a national debate on the very nature of Planning); both because each Plan attempted to provide answers to an industrial (and therefore also settlement, social, infrastructural) planning which would then prove to be highly relevant in the decades to come (just think of the case of the Iron and Steel industry of Taranto or the Methane industry of Basilicata). The unpublished documentation shown here in relation to the three Plans is that of the evaluation made by the “PRIT Ministerial Commission” for each Plan, before the drafting of the “Definitive Projects”, with the analysis, with the identification of proposals, but, above all, with recommendations and notes, due to the planning, urban, economic and sociological scientific knowledge of the Members of the Commission itself and the president Cesare Valle. In the background, stood out the client and industrial commission of Enrico Mattei of ENI, those of Montecatini and Olivetti, but, above all from a political point of view, of Aldo Moro, of Emilio Colombo, of Amintore Fanfani (part of political Party: “DC-Sinistra”) ...

* Ferruccio Canali, Università di Firenze, Dipartimento di Architettura

PEER REVIEW: VIRGILIO C. GALATI e GIULIO GIOVANNONI per clear peer review; LETTORE ANONIMO per blind peer review

Questo studio si suddivide in Paragrafi e Sottoparagrafi che possono aiutare nella comprensione di un materiale documentario complesso ed esteso quale quello prodotto dalla “Commissione PRIT” di Cesare Valle e dalla pubblicistica del periodo. I. PARTE PRIMA: I “Piani PRIT” e l’attività della “Commissione interministeriale PRIT”; I.1. Cesare Valle, Urbanista del Ministero dei Lavori Pubblici e la “Commissione ministeriale” per i “PRIT-Piani Regolatori industriali Territoriali delle Aree di Sviluppo industriale e dei Nuclei di Industrializzazione”; I.2. Criteri generali e Principi per la Valutazione, da parte della “Commissione PRIT”, dei “PRIT-Piani Regolatori Industriali Territoriali delle Aree di Sviluppo industriale e dei Nuclei di Industrializzazione”; I.2.1. Principio di aderenza ai dettati di Legge: ‘prove’ di Pianificazione ordinaria e di Pianificazione ‘derivata’; I.2.2. Principio dell’ “Analisi dello stato di fatto” secondo i diversi punti di vista disciplinari: «base geografica», «aspetti socio-economici» e l’individuazione delle “Unità socio-economiche”; I.2.3. Principio dell’ individuazione di «Concreti obiettivi» gestibili e realizzabili; I.2.4. Principio dell’ «incentivazione dello sviluppo industriale»; I.2.5. Principio della «chiara individuazione» delle competenze tra gli Enti e Soggetti coinvolti ovvero della «compartecipazione» dei vari Enti; I.3. 1964. «Casabella-Continuità» e la segnalazione di Roberto Guiducci dei “Progetti di sviluppo industriale per il Mezzogiorno d’Italia” dello “Studio Tekne”; I.4. 1965. Un primo bilancio per l’Industrializzazione del Sud: Paolo Radogna della “Tekne” e la riflessione dalle pagine di «Urbanistica». II. PARTE SECONDA: I “Piani PRIT” della macro-area lucano-salentina: la prospettiva dello sviluppo coordinato industriale per «il grande polo di sviluppo «apulo-lucano» (Brindisi, Taranto e Val Basento). BRINDISI: II.1. Brindisi, oltre il Petrochimico e il progetto della “GECOS Italia” per una Industrializzazione pianificata: il “Voto n. 4” (Parere) della “Commissione PRIT” per il “PRITAS - Piano Regolatore Industriale Territoriale per l’Area di Sviluppo industriale” di Brindisi (1964); II.1.1. Il “Progetto preliminare” per il “PRITAS” di Brindisi: caratteri e criticità per un Piano «concreto», ma con «dei limiti», per uno «sviluppo industriale diffuso» in Città e negli «agglomerati satelliti»; II.1.2. Condizioni oggettive dell’ Area di Brindisi: criticità storiche e indotte dalla presenza del nuovo Petrochimico; II.1.3. La situazione brindisina e le possibili soluzioni: “Concentrazione nel Capoluogo” versus “Diffusione industriale in agglomerati satelliti”? Il parametro della «densità lorda di operai per ettaro»; II.1.4. Brindisi e la «nuova Brindisi industriale»: per un nuovo «agglomerato industriale» tra il Centro di Brindisi e il Petrochimico; II.1.5. Prescrizioni per aspetti infrastrutturali ‘di fondo’ del “Piano regolatore”: il Porto, l’Avanporto, la Stazione ferroviaria, la Circonvallazione ovvero “Asse attrezzato”. TARANTO E LA VAL BASENTO DELLO “STUDIO TEKNE”; II.2. I progetti del direttore della “Tekne” Roberto Guiducci per il “PRITAS- Piano Regolatore Industriale Territoriale per l’Area di Sviluppo industriale” di Taranto e per il “PRITENS- Piano Regolatore industriale territoriale per il Nucleo di Sviluppo Industriale” della Valle del Basento; II.2.1. Roberto Guiducci e l’anticipazione del “PRITAS”-Piano Regolatore Industriale Territoriale di Taranto; II.2.2. Roberto Guiducci e il “PRITENS- Piano Regolatore Industriale Territoriale del Nucleo Industriale” della Valle del Basento. TARANTO: II.2.a. Taranto, l’ “Architettura industriale” attorno al «Centro siderurgico» e le consulenze di Giovanni Astengo: il “Progetto preliminare” del “PRITAS- Piano Regolatore Industriale Territoriale per l’Area di Sviluppo industriale” di Taranto e il “Voto n. 3” (Parere) della “Commissione interministeriale PRIT” (1961-1964); II.2.a.1. Taranto: positività e criticità

generali del “Progetto Tekne”; II.2.a.2. Taranto: la parte analitica del Progetto presentato dalla “Tekne” come riassunta nella “Relazione” della “Commissione interministeriale PRIT”; II.2.a.2.1. Il carattere generale delle previsioni. Il progetto della “Tekne” come “Schema di progettazione urbanistica e di distribuzione territoriale degli insediamenti industriali, residenziali, edilizi e di servizi”; II.2.a.2.2. L’analisi della natura delle Industrie tarantine, oltre al Complesso siderurgico; II.2.a.2.3. La collocazione areale delle Industrie tarantine: un problema ubicazionale; II.2.a.2.4. Aspetti demografici: l’Industria come modificazione dei caratteri ‘storici’ dell’insediamento umano; II.2.a.3. Taranto, obiettivi del Progetto del “Piano PRITAS”: infrastrutture, insediamenti e «la corretta soluzione dei rapporti spaziali fra centri abitativi e agglomerati industriali»; II.2.a.3.1. La collocazione delle Industrie come elemento di riequilibrio/squilibrio territoriale; II.2.a.3.2. Obiettivi del “Piano PRITAS” e infrastrutture: “Schema di distribuzione e caratteristiche delle infrastrutture di progetto”; II.2.a.3.3. I Centri abitativi: nuovi quartieri residenziali e vecchi centri; II.2.a.4. Il “Voto”/Parere della “Commissione PRIT” sulle varie questioni specifiche del “Piano PRITAS” di Taranto. Una visione articolata (1962-1964); II.2.a.4.1. Il primo giudizio del 1962 sullo “Schema di Progetto” e le prime perplessità della “Commissione PRIT”; II.2.a.4.2. Il nuovo “Voto” del 1964: una visione territoriale allargata e le nuove condizioni dello sviluppo industriale; II.2.a.4.2.a. La previsione di un asse industriale territoriale interregionale «trasversale tra il mare Adriatico e il mare Tirreno»; II.2.a.4.2.b. Considerazioni ‘allargate’ alla scala provinciale e urbana (il coordinamento con “PRG-Piano Regolatore Generale” di Taranto); II.2.a.4.2.c. La previsione di sviluppo pluricentrico nell’Area tarantina e le indicazioni della “Commissione PRIT”; II.2.a.4.2.d. Il nodo problematico dell’ “Approvvigionamento idrico”: una questione infrastrutturale di importanza primaria; II.2.a.4.2.e. Le infrastrutture viarie e ferroviarie e il Porto di Taranto; II.2.a.4.2.f. Aspetti di demografici e di popolamento secondo la “Commissione PRIT”: una previsione di impatti; II.2.a.4.2.g. L’istruzione e la preparazione tecnica di Tecnici e Maestranze come imprescindibile motore di sviluppo; II.2.a.4.2.h. Preoccupazioni della “Commissione PRIT” alla luce di un ‘precoc’ “Ambientalismo”. VAL BASENTO: II.2.b. Il “Laboratorio Basilicata” e l’ “Architettura industriale” attorno al «Centro del Metano»: il “Progetto preliminare” del “PRITENS-Piano Regolatore Industriale Territoriale del Nucleo Industriale” della Valle del Basento e il “Voto n. 5” (Parere) della “Commissione PRIT” (1961-1964); II.2.b.1. Valle del Basento: la parte analitica del Progetto presentato dalla “Tekne” come riassunta nella “Relazione” della “Commissione interministeriale PRIT”; II.2.b.1.1. “La distribuzione della Popolazione ed i Centri abitati”, i caratteri geografici; II.2.b.1.2. “L’ambiente fisico: geologia e litologia”, “Idrologia e Clima”; II.2.b.1.3. L’ambiente umano e le caratteristiche del popolamento, in «una situazione di notevole depressione» per «le difficoltà della situazione economica e sociale»: “la Struttura economica delle popolazioni”, le “Attrezzature per la residenza e i servizi ed impieghi del suolo”; II.2.b.1.4. La condizione delle Infrastrutture e i possibili rischi per le Industrie: “Brevi note sullo stato di fatto di alcune infrastrutture”; II.2.b.2. La Val Basento e le “Previsioni” nel “Progetto di massima” (ovvero “Progetto preliminare” cioè “Progetto preliminare di massima”) del “PRITENS”; II.2.b.2.1. Le previsioni del “Progetto di massima” del “PRITENS” secondo il ‘Parametro temporale’; II.2.b.2.2. Le previsioni del “Progetto di massima” del “PRITENS” secondo il ‘Parametro territoriale’; II.2.b.2.3. Proposte per i Centri: «il problema dei Centri abitati esistenti»; II.2.b.2.4. La programmazione idrologica e gli interventi di Bonifica; II.2.b.2.5. La programmazione dell’incremento dell’approvvigionamento idrico e delle reti energetiche; II.2.b.2.6. La programmazione della nuova rete stradale e dei mezzi pubblici; II.2.b.2.7. La programmazione per il popolamento e l’impiego della manodopera; II.2.b.2.8. La programmazione urbanistica e lo “Schema di distribuzione del Nucleo nel quadro regionale”: i “Nuovi quartieri residenziali”; II.2.b.2.9. La programmazione economica: “lo schema di massima del Piano finanziario”; II.2.b.3. Le proposte della “Commissione ministeriale PRIT”: “Criteri”, “Puntualizzazioni”, “Raccomandazioni”; II.2.b.3.1. Proposte della “Commissione interministeriale PRIT” per la determinazione del livello temporale; II.2.b.3.2. La definizione del livello urbanistico-territoriale di intervento: la determinazione topografica per i problemi di ubicazione e l’azione di promozione del Consorzio; II.2.b.3.3. La valutazione demografica, l’ “indagine sociologica” e le Raccomandazioni della “Commissione PRIT”; II.2.b.3.4. Il problema dei “Vecchi centri”: l’organizzazione dei “Centri abitati esistenti” vs. la realizzazione di nuovi «quartieri residenziali»; II.2.b.3.5. “Il problema della ubicazione dei Servizi collettivi”; II.2.b.3.6. Raccomandazioni per “Lo schema di distribuzione urbanistica industriale e delle attrezzature infrastrutturali di salvaguardia e di allacciamento”: “Opere di bonifica”, “Sistemazione dei terreni e fognatura”, “Approvvigionamento acqua potabile”, “Approvvigionamento e scarico acque industriali” e “Allacciamenti stradali”; II.2.b.3.7. Prime attenzioni ‘ecologiste’ e nuove raccomandazioni: la necessità di evitare un “uso indiscriminato e irrazionale” oltre che speculativo, del terreno; i problemi dello scarico delle acque industriali; II.2.b.3.8. La questione delle questioni: aspetti prospettivi del “Bilancio economico”.

Una vera e propria svolta si attua in Italia, per del Mezzogiorno in particolare, con la Legge la generale Politica industriale e per quella n. 634 del 29 luglio 1957¹ o “Legge Pastore”

¹ S. ADORNO e S. ROMEO, *L’Industrializzazione squilibrata. La Legge 634/1957 (“Pastore”): origini, contraddizioni, conseguenze*, «Rivista giuridica del Mezzogiorno. Trimestrale della SVIMEZ-Associazione per lo Sviluppo dell’Industria nel Mezzogiorno», giugno, 2022; N. DATTOLO, *Nota sulla legge 634/1957*, in *Cassa per il Mezzogiorno e “Aree di Sviluppo industriale”*: i casi di Ragusa, Siracusa, Taranto e delle Marche, «Storia urbana», 130, 2011, pp. 8-10. E prima: L. BARBATO, *Politica meridionalista e localizzazione industriale. Dalla “Legge Pastore” all’Alfa Sud*, Venezia, 1968; G. BECCATTINI, *Distretti locali e Sviluppo industriale*, Torino, 2000. Ancora: S. ADORNO, *Le “ASI-Aree di Sviluppo industriale” negli spazi regionali del*

(in particolare con l'art. 21, poi modificato dall'art. 8 della Legge n. 555 del 18 luglio 1959), che prevedeva le "ASI-Aree di Industrializzazione o di Sviluppo Industriale" e i "NI-Nuclei di Industrializzazione", anche se non si specificava in modo chiaro la natura dei "Piani regolatori" né le competenze in ordine alla loro elaborazione². La Legge comunque nasceva 'a valle' di un lungo dibattito³ che aveva visto il proprio primo fulcro tematico nel Convegno, svoltosi a Milano su "*L'Urbanistica industriale*" nel 1951 (poi recensito sulla rivista «Urbanistica»⁴) e, quindi, anche con la pubblicazione di Armando Melis, "*Gli edifici*

per le industrie" del 1953, volume nel quale compariva un capitolo sull'"*Urbanistica degli Impianti industriali*"⁵. Insomma, il problema del rapporto tra Industria, Urbanistica e Pianificazione territoriale si andava ponendo in quegli anni con una rilevanza non più procrastinabile.

Sulla base della "Legge Pastore" venivano dunque messi a punto i "PRIT-Piani Regolatori Industriali Territoriali delle Aree di Sviluppo industriale e dei Nuclei di Industrializzazione", che, una volta elaborati da appositi "Consorzi"⁶ locali previsti dalla Legge, poi sempre per Legge dovevano venir valutati dalla "Commis-

Mezzogiorno, in *L'Italia e le sue Regioni. L'Età repubblicana: le Istituzioni*, a cura di M. Salviati e L. Sciolla e dell'Enciclopedia Treccani, Roma, 2015, pp. 375-394; G. VIESTI e P. LUONGO, *Distretti industriali e Imprese nel Mezzogiorno*, in *L'Italia e le sue Regioni. L'Età repubblicana: Territori*, a cura di M. Salviati e L. Sciolla, Roma, 2015, pp. 186 e segg. A partire dal 2011 si è iniziato a porre una maggiore attenzione, in ambito storico-urbanistico, anche agli strumenti pianificatori nello sviluppo industriale del Mezzogiorno d'Italia: così nella sotto-sessione – *Lo "straordinario Mezzogiorno" industriale* – del "Congresso AISU-Associazione Italiana di Storia Urbana" di Roma (8-10 settembre 2011) e il numero monografico "*La Legge 634/1957 e il progetto di Sviluppo industriale per il Mezzogiorno*", a cura di N. Dattomo, «Storia Urbana», 130, 2011. Si veda anche S. MAGAGNOLI, *Arcipelaghi industriali. Le aree industriali attrezzate in Italia*, Torino 2007; M. NUCIFORA, *Pianificazione e politiche per l'ambiente. Le aree industriali italiane nel secondo Novecento*, in *Industria, ambiente e territorio. Per una storia ambientale delle aree industriali in Italia*, a cura di S. Adorno e S. Neri Serneri, Bologna, 2009, pp. 317-338; E. CERRITO, *La politica dei "Poli di sviluppo" nel Mezzogiorno. Elementi per una prospettiva storica*, «Quaderni di Storia economica», 3, 2010. Si veda da ultimo in particolare R. PARISI, *Stato e Fabbriche. Architettura e Urbanistica per le "Aree di Sviluppo industriale" nel Secondo Novecento meridionale*, «Patrimonio Industriale. Rivista dell'AIPAI», 8, ottobre, 2011, pp. 57-69.

² Per gli "Agglomerati industriali" il Legislatore non aveva fornito modelli tipologici di riferimento e le loro «più convenienti localizzazioni» dovevano dipendere da parametri ubicazionali quantitativi e dimensionali stabiliti per le due distinte categorie comprensoriali: le "ASI-Aree di sviluppo industriale", dovevano interessare una popolazione non inferiore ai 200.000 abitanti e una superficie territoriale non superiore ai 200 ettari, e potevano contenere più «agglomerati industriali»; mentre i "Nuclei di Industrializzazione" (NI), essendo limitati ad una popolazione non superiore ai 75.000 abitanti, potevano contenere al massimo un «singolo agglomerato industriale».

³ «Il dibattito disciplinare sui "Piani" dei Consorzi delle "Aree e dei Nuclei di Industrializzazione" fu ampio e vide confrontarsi due tendenze di fondo. La prima, che si potrebbe definire "minimalista", sosteneva la dimensione settoriale e la funzione di mera sistemazione dei "Piani ASI", auspicando un semplice coordinamento tra essi in relazione alla dimensione regionale. La seconda invece, che si potrebbe definire "massimalista", intendeva il "Piano ASI" come strumento di Pianificazione globale del territorio, in grado di programmare gli sviluppi successivi e porsi nello stesso tempo come cardine e come matrice della Pianificazione a livello regionale e interregionale», in Adorno, *Le aree di sviluppo* ... , cit., p. 385.

⁴ *L'Urbanistica industriale* al Convegno di Milano, «Urbanistica», 8, 1951, pp. 10-11 (veniva anche riportato [Adriano Olivetti], *Discorso del Presidente all'apertura del Convegno*, ivi, pp. 8-9).

⁵ ARMANDO MELIS, *Gli edifici per le industrie*, Torino, 1953.

⁶ «La vicenda dell'industrializzazione del Mezzogiorno attraverso i "Poli di sviluppo" e i "Consorzi ASI-Aree di Sviluppo Industriale" [comprendendo evidentemente anche i Nuclei di Sviluppo Industriale] ha una sostanziosa e originale matrice endogena, riconducibile alla filiera del pensiero tecnocratico liberale che si inasceva nell'esperienza dell'IRI, attraverso le elaborazioni del suo ufficio studi, e che converge nel Secondo Dopoguerra nell'«Associazione per lo sviluppo dell'industria nel Mezzogiorno-SVIMEZ» ... che negli anni Cinquanta aveva avuto tra i suoi collaboratori i più noti economisti stranieri, mentre anche nel decennio successivo gli orientamenti delle culture tecniche nazionali furono coerenti con il dibattito urbanistico internazionale ... Dal punto di vista delle gerarchie istituzionali i Consorzi dipendevano finanziariamente dalla "Cassa del Mezzogiorno" e politicamente dal "Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno", che si avvaleva di due organi consultivi: la "Commissione tecnica per le aree di sviluppo industriale", con compiti di verifica dello statuto e di controllo sui requisiti minimi delle aree e sulla loro perimetrazione; la "PRIT-Commissione per i piani regolatori territoriali delle aree di sviluppo industriale e dei nuclei di industrializzazione", per la funzione di approvazione dei Piani

sione interministeriale PRIT"⁷. L'elaborazione e approvazione di quei Piani richiedeva un iter piuttosto complesso, a partire da

«un "Progetto preliminare" di "Piano Regolatore Territoriale", che veniva presentato da un "Consorzio per l'Area o il Nucleo di Industrializzazione" [di una certa Area indicata] che veniva tenuto di base [dopo il giudizio della "Commissione interministeriale PRIT"] per la redazione del "Progetto definitivo di Piano Regolatore", richiesto dall'art. 21 della Legge 29 luglio 1957 n. 634, modificato dall'art. 8 della Legge 18 luglio 1959 n. 555, secondo i criteri e le direttive contenuti nella "Circolare" del Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno del 9 marzo 1961 n. 2356»⁸.

Quelle direttive non erano sempre chiare, però, tanto che

«una prima questione riguarda la definizione, più precisa possibile, del contenuto e dei limiti entro i quali va impostato il "Piano Regolatore

di un Nucleo di Industrializzazione", secondo la lettera e lo spirito delle disposizioni che regolano la materia e, in particolare, dell'art. 21 della Legge 29 luglio 1957 n. 634 e delle successive modifiche ed integrazioni (avvenute con la Legge 18 luglio 1959 n. 555; e 29 settembre 1962 n. 1462, nonché della "Circolare" n. 2356 del 9 marzo 1961 recante "Criteri e direttive per la redazione dei Piani regolatori territoriali delle Aree di sviluppo industriale e dei Nuclei di Industrializzazione"); ma secondo tali disposizioni, le norme da applicare alla redazione di detti Piani sono quelle inizialmente stabilite per i "Piani Regolatori Territoriali di Coordinamento" dalla "Legge urbanistica" [n. 1150 del 18 agosto 1942] adattate alle particolari esigenze dei "Piani Regolatori delle Aree di Sviluppo Industriale e dei Nuclei di Industrializzazione"»⁹.

La Legge del 1959 (del 18 luglio n. 555) separava il momento della costituzione dei Consorzi da quello della elaborazione dei Piani, attribuendone la competenza ai Consorzi stessi; ma oltre agli impianti produttivi, spes-

regolatori», in Adorno, *Le "ASI-Aree di Sviluppo Industriale"* ... , cit.

⁷ Si analizzano nel presente studio i "Voti"/Pareri espressi dalla "Commissione ministeriale PRIT- per i Piani Regolatori Territoriali delle Aree di sviluppo industriale e dei Nuclei di Industrializzazione", presieduta da Cesare Valle – Dirigente urbanista del Ministero dei Lavori Pubblici – in relazione ad una serie di "Progetti preliminari" presentati dallo studio professionale "Tekne s. p. a" di Milano e dalla "Gecos Italia" di Milano in relazione alla 'macro-zona' apulo lucana estesa, tra il Salento e la Basilicata. La documentazione inedita relativa a quei "Voti" è conservata in Roma, Archivio Centrale dello Stato, fondo "Ministero dell'Interno (1814-1986). Direzione Generale Amministrazione Civile (1861-1985)", sezione "Divisione Affari del Comune di Roma" (1960-1973), "Ctg. 19100 S1, Commissione per i Piani Regolatori delle Aree di sviluppo industriale e dei Nuclei di Industrializzazione del Mezzogiorno. Documentazione conservata dal prefetto Enrico Scimeca (1961-1965) [d'ora in poi: Roma, ACS, M. I., Ctg. 19100 S1, CPRG Mezzogiorno-Scimeca]. In particolare si tratta del "Voto n. 3: schema delle considerazioni e del parere sul "Progetto preliminare" di "[PRITAS]-Piano Regolatore industriale territoriale per l'area di Sviluppo industriale" di Taranto, elaborato dalla "Tekne" e presentato dal "Consorzio per l'Area di sviluppo industriale di Taranto", Relazione a cura della "Commissione [PRIT]", 1964 (nel "Voto"/Parere non compare alcuna data, ma un riferimento al 1963 nella "Relazione" e poi la pubblicazione del Progetto nel 1965, fa supporre una datazione del "Voto" stesso al 1964), in Roma, ACS, M. I., Ctg. 19100 S1, CPRG Mezzogiorno-Scimeca, busta 2, versione lunga (v. l.) visto che è presente anche una versione breve [d'ora in poi: "Voto n. 3 ... Taranto", v. l.]. C'è poi il "Voto n. 4: schema delle considerazioni e del parere sul "Progetto preliminare" di "[PRITAS]-Piano Regolatore industriale territoriale per l'area di Sviluppo industriale" di Brindisi, elaborato dalla "Gecos Italia" e presentato dal "Consorzio del Porto e dell'Area di sviluppo industriale di Brindisi", Relazione a cura della "Commissione [PRIT]", «20 luglio 1962», in Roma, ACS, M. I., Ctg. 19100 S1, CPRG Mezzogiorno-Scimeca, busta 1 [d'ora in poi: "Voto n. 4 ... Brindisi"]. E infine si tratta del "Voto n. 5: schema delle considerazioni e del parere sul "Progetto preliminare" di "PRITENS- Piano Regolatore industriale territoriale per il Nucleo di Sviluppo Industriale" della Valle del Basento in Basilicata, elaborato dalla "Tekne" e presentato dal "Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Valle del Basento", Relazione a cura della "Commissione [PRIT]" «presidente Cesare Valle, segretario Marinello Marinelli», «5 febbraio 1963», in Roma, ACS, M. I., Ctg. 19100 S1, CPRG Mezzogiorno-Scimeca, busta 1 [d'ora in poi: "Voto n. 5 ... Valle del Basento"].

⁸ "Voto n. 5 ... Val Basento" ... , cit., f. 62.

⁹ "Voto n. 5 ... Val Basento" ... , cit., f. 33.

so la riflessione si incentrava sulla natura delle espansioni edilizie e residenziali¹⁰ (oltre che infrastrutturali).

Entro il 1960 risultava comunque attivata, presso il “Ministero dei Lavori Pubblici”, la “Commissione interministeriale” deputata alla valutazione di quei Piani (“Commissione ministeriale PRIT- per i Piani Regolatori Territoriali delle Aree di sviluppo industriale e dei Nuclei di Industrializzazione”). Poi con la “Circolare” n. 2356 del 9 marzo 1961 veniva posta a fondamento dell’applicazione pratica dei provvedimenti di Legge, una serie di direttive specifiche che dovevano orientare lo sviluppo, individuando i criteri ispiratori per specifici “PRIT-Piani Regolatori Industriali Territoriali delle Aree di sviluppo industriale e dei Nuclei di Industrializzazione”¹¹.

Ancora, con la Legge n. 717 del 1965 i “Piani ASI” venivano collegati al più generale “Piano di coordinamento degli interventi statali nel Mezzogiorno” e così venivano inseriti nell’ambito più generale della Programmazione economica e della Pianificazione regionale e non più statale (una tendenza regionalistica poi definitivamente affermata con la ridefinizione delle competenze delle Regioni ordinarie dopo il 1970, tanto che nell’occasione quei Piani uscivano definitivamente dalla competenza nazionale).

Fin dal 1957 esistevano comunque “Piani ASI” per Aree industriali; e Piani per “Nuclei industriali”. Dal punto di vista delle differenze tra “Aree” e “Nuclei”, sembra di cogliere dai Piani redatti il fatto che mentre le “Aree” potevano ricondursi, come estensione, ad una Provincia (se non addirittura a più Province) con più «agglomerati industriali», invece i “Nuclei” venivano ciascuno a interessare una compagine territoriale ‘intercomunale’ con un numero relativamente ristretto di Comuni che costituivano, al di là della dislocazione topografica, comunque un solo «agglomerato industriale» (così, ad esempio, nel caso del “PRITENS-Piano Industriale della Valle del Basento” si trattava del «territorio dei sette Comuni del Nucleo», parte ristretta della Provincia di Matera).

Un elenco preciso di località comunali in Italia, da Nord a Sud – che potessero definirsi economicamente «deprese» e che quindi necessitassero di appositi interventi industriali per risolvere l’economia – aveva costituito un passaggio fondamentale, iniziale, per individuare dove intervenire; quindi erano stati predisposti, attraverso apposite Commissioni specifiche di ambito locale (in genere dei “Consorzi” costituite da vari Enti), i “PRIT-Piani Regolatori Industriali Territoriali” per singole aree (locali o

¹⁰ Sulla questione: C. OLMO, *Architettura edilizia, ipotesi per una storia*, Torino, 1975; L. BORTOLOTTI, *Storia della politica edilizia in Italia. Proprietà, imprese edili e Lavori pubblici dal Primo Dopoguerra ad oggi (1919-1970)*, Roma, 1978; C. OLMO e R. ROSCELLI, *Produzione edilizia e gestione del Territorio*, Torino, 1979.

¹¹ Più specificatamente, con la Legge n. 634 del 29 luglio 1957 “Pastore” (art. 21, poi modificato dall’art. 8 della Legge n. 555 del 18 luglio 1959) veniva richiesta la costituzione una “Commissione interministeriale” (“Commissione per i Piani Regolatori Territoriali delle Aree di sviluppo industriale e dei Nuclei di Industrializzazione”), che si articolava in un “Comitato [ristretto] dei Ministri per il Mezzogiorno” destinato a coordinare le politiche industriali per l’Italia meridionale. La “Commissione interministeriale” a sua volta era chiamata – di concerto con il Comitato – ad attivare una specifica “Commissione PRIT-Piani Regolatori Territoriali delle Aree di sviluppo industriale e dei Nuclei di Industrializzazione”; il Ministero dei Lavori Pubblici, che veniva individuato come l’Ente operativo per il coordinamento di quella “Commissione operativa PRIT”, incaricava la propria “Sezione Urbanistica” sotto la presidenza di Cesare Valle dell’attuazione del dettato di Legge, con la possibilità di dare vita a ulteriori “Sottocommissioni” che valutassero i singoli Progetti (come la “Commissione relatrice” con il compito di coordinare la «fase istruttoria» della procedura). Poi con la “Circolare” n. 2356 del 9 marzo 1961 venivano emanate direttive specifiche per l’individuazione dei criteri ispiratori per la redazione di quei “PRIT-Piani Regolatori Territoriali delle Aree di Sviluppo industriale e dei Nuclei di Industrializzazione”, che dovevano essere presentati – come “Progetti preliminari di Piano PRIT” e poi come “Progetti definitivi di Piano PRIT” – prima alla “Commissione PRIT”, poi al “Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno” e infine alla “Commissione interministeriale”, da Consorzi locali appositamente costituiti. Una procedura gerarchica apparentemente piuttosto farraginoso, ma, in verità, perfettamente funzionante una volta superato il “Parere” tecnico della “Commissione PRIT”, demandando le altre valutazioni al piano politico e, soprattutto, a quello dei finanziamenti.

intercomunali o provinciali) che venivano poi valutati dalla “Commissione interministeriale PRIT” (dopo essere passati al vaglio di apposite “Sottocommissioni”), dando quindi l’avvio ad opere concrete di industrializzazione con finanziamento statale. Però i “PRIT” era nati con lo scopo non di agevolare lo sviluppo di grandi complessi industriali, ma piuttosto, con ottica urbanistica, di creare le condizioni per una «agglomerazione intesa ad attrarre grandi, medie e piccole iniziative». Dunque ad esempio si trattava a Taranto di ‘andare oltre’ l’impianto siderurgico; a Brindisi di pensare ad uno sviluppo integrato, o alternativo, rispetto al Petrochimico; nella Valle del Basento di analizzare le possibilità, e la durata, delle produzioni connesse alla scoperta del Metano.

Dunque i “PRIT” a seconda della loro caratterizzazione areale (come “Area” o invece come “Nucleo”, senza cioè una Pianificazione areale estesa) si caratterizzavano come:

- A. “Piani ASI” ovvero “PRITAS – Piani Regolatori Industriali Territoriali per le Aree di Sviluppo industriale” (nel caso apulo-lucano di “Brindisi” e di “Taranto” come «Progetto pilota»¹²) detti anche “PTASI”;
- B. “PRITENS- Piani Regolatori Industriali Territoriali per il Nucleo di Sviluppo industriale” (nel caso apulo-lucano della “Valle del Basento”, in Basilicata).

Ma dal punto di vista pianificatorio cos’erano i Piani derivati dal “PRIT” (e cioè i “PRITAS”/“Piani ASI” e i “PRITENS”)?

Non si trattava di “Piani settoriali”, quanto, piuttosto, di “Piani di ambito territoriale-urbanistico”, e cioè

«di un “Progetto preliminare di massima” dell’agglomerato industriale quale traduzione in termini urbanistico-territoriali dell’ipotesi di sviluppo industriale; esso consiste nella definizione delle ubicazioni delle zone industriali e delle attrezzature infrastrutturali necessarie per il loro impianto»¹³.

Dunque,

«risulta da ciò che un tale “Piano regolatore [industriale]” deve prendere in esame un territorio che sia idoneo ad impostare o risolvere, su un piano tecnico, economico e sociale, i problemi che derivano da un processo di sviluppo industriale o secondo la probabile e prevedibile intensità o dimensionamento di tale processo»¹⁴.

Non era certo un programma da poco; ma solo l’estensione territoriale poteva fornire una visione globale del fenomeno industriale e dei suoi effetti. Inoltre, solo la redazione di un Piano il più esauriente possibile poteva cercare di ottemperare alle disposizioni di Legge e risolvere le varie difficoltà:

«tutte le opere necessarie per realizzare l’ipotesi di sviluppo industriale, nonché le altre opere pubbliche derivanti dai maggiori fabbisogni o le iniziative e le opere che condizionano lo sviluppo industriale di un Nucleo, o che sono a questo conseguenti, debbono essere previste dal “Piano Regolatore” del Nucleo medesimo»¹⁵.

In verità la discrasia non si eliminava e la “Commissione interministeriale PRIT” cercava di ‘far quadrare il cerchio’: vi doveva essere un sostanziale ‘disinteresse’ per le questioni urbane, ma non andavano «sottovalutate le necessità ... specifiche della Città, d’importanza non certo minore [rispetto a quelle industriali]». Infatti,

¹² «La conferma del ruolo centrale della tecnocrazia meridionalista nelle reti europee arrivò negli anni Sessanta con la decisione della Commissione di scegliere come “Progetto pilota” di una possibile politica regionale comunitaria l’area industriale Bari-Brindisi-Taranto, affidandone lo studio ai tecnici italiani che in quegli anni erano più intensamente impegnati nelle politiche di programmazione e pianificazione industriale», in ADORNO, *Le “ASI-Aree di Sviluppo Industriale” ...*, cit.

¹³ “Voto n. 4 ... Brindisi” ... , cit., f. 16.

¹⁴ “Voto n. 5 ... Val Basento” ... , cit., ff. 33-34.

¹⁵ “Voto n. 5 ... Val Basento” ... , cit., ff. 33-34.

«in linea generale, la Commissione ribadisce il principio secondo il quale, anche per non invadere la competenza di altre Amministrazioni, il “Piano regolatore della Aree di sviluppo industriale e dei Nuclei di industrializzazione” deve occuparsi soltanto della traduzione in termini urbanistici della previsione di sviluppo industriale, nonché di tutte quelle opere o quelle iniziative che condizionano tale sviluppo industriale o sono a questo conseguenti. Ciò non significa che si tratti di un “Piano” settoriale, nel senso tecnico del termine; in realtà il “Piano” si presenta con la caratteristi-

ca della globalità, ...essendo già stata operata preventivamente una scelta, in fase di riconoscimento dell'Area o del Nucleo, secondo la quale lo sviluppo economico dell'intera Area (fine ultimo assegnato all'Istituto in questione) deve far leva sullo sviluppo industriale»¹⁶.

Roberto Guiducci¹⁷ della “Tekne”¹⁸ (che aveva elaborato i “Piani PRIT” di Taranto e della Val Basento) era sulla stessa lunghezza d'onda (ma chi aveva elaborato concretamente il “Piano di Brindisi”? all'interno della Gecos), per la soluzione dell'apparente ossimoro (na-

¹⁶ “Voto n. 4 ... Brindisi” ... , cit., f. 16. Il progetto del Piano era della “Gecos Italia”.

¹⁷ Roberto Guiducci (laureato in Ingegneria al Politecnico di Milano, ma poi divenuto Sociologo urbano) aveva iniziato la propria attività presso la “Olivetti” dove era inizialmente impiegato come “Tecnico di produzione” presso l’“UPECC-Ufficio Programmazione Edilizia e Coordinamento Costruzioni” cioè il Dipartimento per lo sviluppo edilizio dell'impresa, insieme a Roberto Berl; poi vi aveva ricoperto, tra il 1951 e il 1954, il ruolo di “Direttore dei Lavori” della fabbrica di Pozzuoli (Napoli); tra il 1955 e il 1959 collaborava con Paolo Radogna alla realizzazione del “Centro Servizi Sociali Olivetti” di Ivrea (su progetto di Luigi Figini e Gino Pollini); veniva dunque coinvolto, sempre come membro dell’“UPEC”, nella redazione del nuovo Piano regolatore di Ivrea del 1953-1954; poi Guiducci diveniva Direttore del dipartimento “Progetti e Costruzioni dell'Olivetti” ad Ivrea in collaborazione con Antonio Migliasso e partecipava, così, alla costruzione degli stabilimenti dell'Azienda in Italia e nel Mondo. Come ricordava Renzo Zorzi «dal punto di vista dell'ingegnerizzazione industriale, l’“Olivetti” degli anni delle sue costruzioni in Italia e in America Latina aveva avuto un servizio interno di grande qualità diretto dall'ingegner Guiducci» in R. ZORZI, *Ricordi di un committente. La costruzione della fabbrica dell'Olivetti ad Harrisburg [Pennsylvania-USA], 1967-1970*, in *Le fabbriche del Novecento*, «Casabella», 651/2, dicembre 1997-gennaio 1998, p. 120. Uscito dai “ruoli ufficiali” della «Olivetti», la collaborazione di Guiducci con l'Azienda era comunque durata anche negli anni seguenti: tra il 1955 e il 1961 era la realizzazione della “Mensa Aziendale” ad Ivrea su progetto di Ignazio Gardella, ma Guiducci supervisionava anche il “Centro di calcolo” di Rho, realizzato su disegno di Le Corbusier ed Emilio Aventino Tarpino. Ancora del 1968 era il Progetto Residenziale Orientale per la città di Ivrea con Iginio Cappai e Pietro Mainardis, in funzione del quale veniva esaminata la possibilità di utilizzare elementi prefabbricati per le strutture e le fondazioni (sistema poi impiegato per l'ampliamento della città di Romano Canavese, permettendo l'insediamento di nuovi Lavoratori). Guiducci nel 1955 aveva anche fondato con Franco Fortini e Franco Momigliano la rivista sociale «Ragionamenti».

¹⁸ La “Tekne” era una Società di Ingegneria con sede a Milano, fondata nel 1873 e sempre rimasta, per generazioni, della famiglia dei conti Rusconi Clerici. Nel Secondo Dopoguerra, dopo un cambio di denominazione e strategia, la “Tekne” veniva rifondata nel 1958 come studio di Ingegneria integrata – “Tekne s. p. a. Società di Consulenza e Direzione Lavori” – da Roberto Guiducci e Carlo Rusconi Clerici, spesso ponendosi in associazione professionale con la “VRC – Valtolina Rusconi Clerici s. p. a.”; il team si affermava come leader nella Direzione di Lavori industriali e infrastrutturali, occupandosi della progettazione e realizzazione della quasi totalità degli stabilimenti “Olivetti” oltre che per tutta una serie di altre opere molto importanti (come la Metropolitana di Milano). Solo nel 1972 la “VRC” si fondeva definitivamente con la “Tekne”. Carlo e Giulio Rusconi Clerici potevano vantare di essere tra i pionieri in Italia dell’“Architettura industriale” (loro, e di Carlo in particolare, era ad esempio il progetto della sede della “Perugina” a Perugia; degli stabilimenti della “Distilleria Giovanni Buton” a San Lazzaro di Bologna; dello “Stabilimento Fimi” a Rescaldina di Milano con Aldo Favini). Del resto, era la Lombardia ad accogliere un gran numero di impianti industriali significativamente innovativi sia dal punto di vista strutturale che gestionale: erano lì basate alcune delle più importanti imprese edili del momento (come la “Bonomi e Vecchi”, la “Lodigiani”, la “Brenta Castelli”, la “MBN Meregaglia”, la “Guffanti”, la “Borio Mangiarotti”, la “Morganti”, la “Sicop”, la “Sepi”, la “Romagnoli”, la “Bertani e Boselli”), anche con sedi all'avanguardia per uffici oltre a sponsorizzazioni di strutture in uso (per quelle ditte hanno lavorato i grandi nomi dell'Architettura del periodo, tra cui Gardella, Ponti, BBPR, Bacigalupo-Ratti, Nizzoli-Olivieri, Mattioni, Soncini, Caccia Dominioni, Magistretti, The Latis, Mangiarotti-Morassutti, Zanuso, Minioletti, Rosselli, Malaguzzi Valeri, Forti, Vittoria, Ghò, Gnechchi Rusconi). Nel “mondo Tecke” andava dunque annoverato, oltre ai Rusconi Clerici e a Guiducci, anche Giuseppe Valtollina – erede della ditta del padre Alberto e in collaborazione con Egidio dall'Orto nello “Studio Valtolina – Dall'Orto” – faceva parte del pool di Ingegneri e Architetti di fiducia delle industrie “Pirelli” e “Bassetti”, tanto da venir chiamato alla progettazione di oltre 40 stabilimenti industriali delle “Gomme Pirelli”.



1



2



3



4



5

1. Aree di intervento della “Cassa per il Mezzogiorno” (sintesi ma senza indicazione delle fasi cronologiche, in Adorno, 2015)

2. Roberto Guiducci, Le Aree e Nuclei di Industrializzazione nell'Italia meridionale (da Guiducci, «Casabella», 1964)

3. Carta dei principali interventi in atto per ASI e NI nel 1965 nell'Italia meridionale (da «Urbanistica», 1965)

4. Roberto Guiducci, “Piani territoriali del Sud” (da «Casabella» 1964)

5. Taranto, l'impianto coke del Siderurgico nel 1965

zionale vs. territoriale in senso 'locale' più o meno esteso):

«da un punto di vista strettamente tecnico un Piano [industriale] corretto è insieme generale e particolare o se si preferisce nazionale e territoriale, dove per "territoriale" non si intenda soltanto regionale o consortile [di Consorzio o Comprensorio] o intercomunale, in senso geografico, prestabilito, ma territorialmente delimitato secondo criteri socio-economici opportunamente studiati e precisi ... I due aspetti della Pianificazione ... sono dunque [solo] due livelli metodologici ... Il "livello della Pianificazione generale" [nazionale] ha il compito di porre obiettivi generali massimizzando i risultati socio-economici desiderati in senso globale e minimizzando i costi fisici e sociali sempre in senso globale; il "livello della Pianificazione territoriale" ha il compito di realizzare gli obiettivi generali in ambito delimitato, operando tutte quelle scelte differenziali e utilizzando tutte le potenzialità che sono specifiche dell'area»¹⁹.

Sarebbe stato bello riuscire a pensare un Piano che fosse al contempo «settoriale», «non settoriale» e «globale»; «industriale», «urbano» e «territoriale»; «generale» e «particolare»; «nazionale», «territoriale», «regionale», «consortile», «intercomunale» ... ma ciò nella realtà non era davvero possibile.

I. PARTE PRIMA

I "Piani PRIT" e l'attività della "Commissione interministeriale PRIT"

Lo scopo principale di tutta l'iniziativa pianificatoria pensata dal Governo, ed espletata dai diversi Ministeri con la creazione dalla "Commissione interministeriale PRIT", veniva espresso a chiare lettere, sulla base dell'intento

«di agglomerazione inteso ad attrarre grandi, medie e piccole iniziative, il cui raggiungimento è il principale obiettivo che il Governo intende perseguire attraverso la creazione delle "Aree di sviluppo industriale"»²⁰.

Però non doveva essere mai dimenticato che tutte le previsioni andavano concertate con il "Ministero per il Mezzogiorno" e con gli altri diversi Ministeri:

«per quanto riguarda le opere indicate ... occorre dirimere alcune questioni di principio sorte per effetto dei concetti finora utilizzati nello sviluppo industriale del Mezzogiorno e della nuova realtà creatasi in questi ultimi tempi per effetto dell'insediamento nel Mezzogiorno di grandi complessi industriali»²¹.

Inoltre doveva restare chiaro che le valutazioni della "Commissione interministeriale PRIT" erano puramente orientative e che, comunque,

¹⁹ ROBERTO GUIDUCCI (dello STUDIO "TEKNE"), *Piani territoriali nel Sud. Piano nazionale e partecipazione democratica*, «Casabella Continuità» (Milano), ottobre, 1964, pp. 3-6. In verità, «al di là del dibattito teorico, nei fatti, spesso le ASI con i loro Piani avevano previsto le trasformazioni urbane necessarie a un equilibrato sviluppo globale, cercando una convergenza con le prassi di Pianificazione dei Comuni attraverso lo strumento delle "Conferenze dei servizi". Ma i Comuni, impegnati prioritariamente a gestire i conflitti e le contrattazioni legate a progettazione, deliberazione e implementazione dei Piani Regolatori Comunali, mostravano difficoltà a rispondere alle sollecitazioni provenienti dalla pianificazione ASI. Questa implicava infatti la creazione di "Piani intercomunali" che permettessero un ordinato rapporto tra industria, residenza e servizi, in un modello di sviluppo che non poteva essere racchiuso dentro limitati confini amministrativi comunali. Per altro verso ... i Consorzi apparivano enti di gestione amministrativa deboli e inadatti a organizzare la complessità dei rapporti politici e istituzionali che un piano globale metteva in campo. Nel vuoto d'azione definito dall'immobilismo delle singole amministrazioni comunali, da un lato, e dalla debolezza dei consorzi, dall'altro, l'insediamento delle industrie, svincolato dall'obbligo di un coordinamento con lo sviluppo dei sistemi urbani, favorì profondi squilibri territoriali» in ADORNO, *Le "ASI-Aree di Sviluppo Industriale"* ... , cit.

²⁰ "Voto n. 4 ... Brindisi", Progetto preliminare di Piano Regolatore ... per l'Area di sviluppo Industriale di Brindisi, a cura del Consorzio del Porto e dell'Area di sviluppo industriale di Brindisi, «20 luglio 1962», in Roma, ACS, M. I., Ctg. 19100 S1, CPRG Mezzogiorno-Scimeca], b. 1, f. 4.

²¹ "Voto n. 4 ... Brindisi", cit. f. 13.

l'ultima parola spettava sempre ai Ministeri competenti:

«soltanto dopo che siano state decise le questioni [basilari], la Commissione potrà dichiararsi, se investita – data la sua natura consultiva – circa l'inclusione o meno delle opere ... nel progetto di Piano regolatore, sempre fatto salvo il principio secondo il quale i criteri dell'ammissibilità o meno di opere preliminari, vanno stabilite dal Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno».

I "Consorzi" avevano il compito di preparare il "Progetto quadro" all'interno del quale andavano ad inserirsi i singoli interventi industriali che erano svolti da Industrie in gran parte private (e del Nord), che potevano valersi delle agevolazioni economiche di Legge per le aree depresse. La fase programmatica e di concertazione era particolarmente delicata e il Ministero aveva indicato – anche per il Sud oltre che per il Centro e il Nord – una serie di Comuni «depressi» che avrebbero dovuto ospitare i progetti (pubblici o privati) di Industrializzazione. Ma ad uno sguardo complessivo per il Mezzogiorno – oltre all'area napoletana (già soggetta a diffusa industrializzazione da Bagnoli a Caserta), a quella teramana, all'area calabrese presso Reggio Calabria – si poteva individuare una speciale 'concentrazione industriale' programmata che si estendeva dal Metapontino lucano a Taranto e a Brindisi, costituendo così una 'macro-area': i tre "Piani" ("valle del Basento" per la Lucania; "Brindisi" e "Taranto" per la Puglia) finivano, per la loro vicinanza, per risultare coordinati in una sorta di 'visione pianificatoria sovra-regionale'. Non a

caso lo "Studio Tekne" di Milano, incaricato della redazione di gran parte di quei Piani, suggeriva che le previsioni (per Taranto nello specifico) venissero

«inserite nel più vasto quadro di una Regione industriale quale quella che si sta delineando e si vorrà determinare nel "Quadrilatero apulo-lucano" (Taranto, Brindisi, Bari, Valle del Basento)»²².

Come spesso avviene, il materiale documentario relativo almeno a parte dei lavori svolti dalla "Commissione" per il Mezzogiorno (e anche per i tre "PRIT-Piani Regolatori Territoriali industriali" lucano-salentini in particolare), è giunto fino a noi in maniera singolare (nonostante i pochi anni che ancora oggi ci separano da quelle valutazioni), perché si trovano in un Fondo archivistico, depositato presso l'Archivio Centrale dello Stato di Roma: è un materiale 'non contestuale', se non per il fatto che si trattava di una "Commissione interministeriale" alla quale partecipava anche il Ministero dell'Interno, e per il fatto che rappresentante per quel Ministero era allora il prefetto Enrico Scimeca, che, passando poi alla "Divisione Affari del Comune di Roma" (1960-1973), aveva comunque conservato documenti relativi alla "Ctg. Commissione per i Piani Regolatori Territoriali delle Aree di sviluppo industriale e dei Nuclei di Industrializzazione del Mezzogiorno"»²³.

Da quella documentazione inedita individuata – che si potrà sicuramente intersecare con ulteriori attestazioni presenti presso altri Enti (come il Ministero dei Lavori Pubblici,

²² "Voto n. 3 ... Taranto", Relazione a cura della "Commissione [PRIT] per i Piani Regolatori Territoriali delle Aree di Sviluppo e dei Nuclei di Industrializzazione", (1964: nel "Voto"/Parere non compare alcuna data, ma un riferimento al 1963 nella "Relazione" e poi la pubblicazione del Progetto nel 1965, fa supporre una datazione del "Voto" stesso al 1964), in Roma, Archivio Centrale dello Stato, fondo "Ministero dell'Interno (1814-1986). Direzione Generale Amministrazione Civile (1861-1985)", sezione "Divisione Affari del Comune di Roma" (1960-1973), "Ctg. 19100 S1, Commissione per i Piani Regolatori delle Aree di sviluppo industriale e dei Nuclei di Industrializzazione del Mezzogiorno. Documentazione conservata dal prefetto Enrico Scimeca (1961-1965) [d'ora in poi: Roma, ACS, M. I., Ctg. 19100 S1, CPRG Mezzogiorno-Scimeca]", busta 2, versione lunga (vl), f. 9.

²³ La documentazione in Roma, ACS, M. I., Ctg. 19100 S1, CPRG Mezzogiorno-Scimeca, busta 1 e busta 2.

ad esempio) – emerge, dalla lettura incrociata di quei tre “Piani”, un preciso filo condotto-re adottata dalla “Commissione PRIT” per le proprie valutazioni; un filo conduttore, fatto di Principi, Richieste, Puntualizzazioni, Riflessioni, svolte dalla “Commissione” in quei giudizi, specie in relazione non ai Progetti definitivi, ma ai “Progetti parziali” per i quali, sulla base di quelle riflessioni, si richiedeva un *surplus* di indagine (esprimendo per ciò dei “Voti”). Manca, ovviamente, una più articolata contestualizzazione di quelle Proposte (una ricerca che è sempre utile compiere), ma già l’analisi di quelle proposte stesse è in grado di indicatori di estremo interesse.

I.1. *Cesare Valle, Urbanista del Ministero dei Lavori Pubblici e la “Commissione ministeriale” per i “PRIT-Piani Regolatori industriali Territoriali delle Aree di Sviluppo industriale e dei Nuclei di Industrializzazione”*

Per conto del Ministero dei Lavori Pubblici, presso il quale figurava dai primi anni Quaranta come “Architetto urbanista” con ruolo di Dirigente della Sezione “Urbanistica e Piani Regolatori”, l’ingegnere romano Cesare Valle²⁴, nei primi anni Sessanta, veniva incaricato di Presiedere anche la “Commissione interministeriale per i Piani regolatori territoriali delle Aree di sviluppo industriale e dei Nuclei di

²⁴ Cesare Valle, Ingegnere allievo di Gustavo Giovannoni, ma noto anche per collaborazioni con Marcello Piacentini e con Giuseppe Pagano, fino al 1942 esercita la libera professione: progetta numerosi edifici pubblici e privati a Roma, ma soprattutto si ricordano quelli di Forlì, la “Città del Duce”. L’Ingegnere è altrettanto attivo nella stesura di Piani urbanistici, sia per la Capitale che per altre città (si ricorda in particolare l’attività con il “GUR-Gruppo Urbanisti Romani” insieme a Luigi Piccinato, godendo della protezione di Piacentini; Valle è molto attivo fin dal 1931 nella stesura dei vari Piani regolatori di Roma; procede poi alla redazione del Piano per la fondazione di Carbonia in Sardegna del 1937-1938 e per quello di Addis Abeba con Ignazio Guidi del 1938). Nei primi anni Quaranta grazie a Giovannoni viene inserito nei ruoli del Ministero dei Lavori Pubblici (dove il suo Maestro è gran patron per la sezione “Urbanistica”): partecipa alla redazione della Legge quadro del 17 agosto 1942 n. 1150 (“Legge urbanistica”); poi dal 1942 è “Ispettore generale” presso il Ministero dei Lavori Pubblici occupandosi di Urbanistica. Nel Dopoguerra la sua attività come Direttore della sezione “Urbanistica” del Ministero viene confermata e Valle è al proposito uno dei Dirigenti più influenti d’Italia, perché dal suo Ufficio passano la gran parte dei Piani urbanistici italiani, dal livello della Pianificazione territoriale a quella urbana: è Membro e poi Presidente di sezione del “Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici” e ne è anche Presidente dell’Assemblea plenaria dal 1965 al 1967. Per la sua preparazione e la sua attività fino al 1972 l’Ingegnere è anche affidatario della Cattedra di “Urbanistica” presso l’Università della Sapienza di Roma. Per l’attività di Valle si possono vedere i miei: F. CANALI, *Architetti romani nella «Città del Duce» (Forlì): intervista a Cesare Valle*, «Memoria e Ricerca» (Forlì-Roma), 6, dicembre, 1995, pp. 163-191; IDEM, *Architetti romani nella «Città del Duce». Cesare Valle, razionalista dell’Avanguardia e ‘Classicista latino’ della Modernità a Forlì (1932 – 1943) in L’architettura dell’altra Modernità. Città e architettura*, Atti del XXVI Congresso di Storia dell’Architettura (Roma, 11-13 aprile 2007), a cura di L. Marcucci, M. Docci e M. G. Turco, Roma, 2010, pp. 290-299; IDEM, *Tra Avanguardia e Modernità architettonica. Un polimorfo ‘allievo’ lungo la via Emilia nella «Provincia del Duce» (1932-1943). Macchinismo navale futurista, purezza razionalista e moderno Monumentalismo imperiale nelle architetture romagnole di Cesare Valle in La trasmissione del Sapere: Maestri e Allievi lungo la via Emilia*, Atti del Convegno (Fontanelice di Bologna, novembre 2006), a cura di A. M. Guccini, Bologna, 2011, pp. 137-160; IDEM, *Addis Abeba «italiana»: il Piano regolatore e la serie delle sue “Varianti” (1936-1939). Le attestazioni documentarie dal fondo “MAI-Ministero dell’Africa Italiana” ... Il contributo di Cesare Valle, Ignazio Guidi ...*, in *Modelli di città, di «borghi di fondazione italiani» in Italia, nel Mediterraneo e in Oltremare*, a cura di F. Canali, «ASUP-Annali di Storia dell’Urbanistica e del Paesaggio dell’Università di Firenze», 1, 2013 (ma 2015), pp. 63-126; IDEM, *Una «via consolare» della Modernità: la via Emilia nella «Provincia del Duce» (Forlì) e l’Avanguardia architettonica di Cesare Valle (1932-1943) in Architetture e decori in Romagna. Studi in ricordo di Mariacristina Gori*, a cura di F. Sami, Cesena, Il Ponte Vecchio edit., 2015, pp. 31-60; IDEM, *I nuovi sistemi costruttivi del cemento armato e dell’acciaio per il linguaggio architettonico del Razionalismo a Forlì e a Riccione (1933-1935). Cesare Valle e il grande cantiere della “Casa ONB-GIL” a Forlì (1933-1935) ...*, «Studi Romagnoli», LXVII, 2016 (ma 2017), pp. 461-499; IDEM, *Nuovi sistemi costruttivi del cemento armato per il linguaggio architettonico del Razionalismo lungo la “via Tebro/Tiberina Romagnola”. La costruzione della Casa ONB-GIL di Cesare Valle a Mercato Saraceno (Forlì-Cesena) e le istanze della “Scuola di mistica fascista” di Milano nel «paese di Arnaldo Mussolini» (1934-1937)*, «Studi Romagnoli», LXVIII, 2017 (ma 2018), pp. 289-320. Per il periodo del Dopoguerra: IDEM, *Il primo Piano regolatore di Assisi di Giovanni Astengo (1957-1962) ... Istanze, dibattiti, polemiche nella documentazione della “Divisione ‘Urbanistica’ del Ministero dei Lavori Pubblici” e nel contributo di Cesare Valle*, in *Piani regolatori comunali: Legislazione, Regolamenti e Modelli nel Secondo Dopoguerra (1945-2000)*, progetto scientifico e cura di F. Canali, «ASUP-Annali di Storia dell’Urbanistica e del Paesaggio dell’Università di Firenze», 5, 2017, pp. 70-113.

Industrializzazione”, con il compito, valendosi di opportune Sotto-Commissioni, di valutare i “PRIT-Piani Regolatori Territoriali delle Aree di Sviluppo industriale e dei Nuclei di Industrializzazione” (Piani che secondo i dettati di Legge dovevano venir preparati dagli appositi

Consorzi per lo sviluppo industriale di zone economicamente «deprese»). Anche se il ruolo di Valle viene in genere oggi fortemente sminuito, in favore del ‘suo’ segretario di Commissione Marinello Marinelli²⁵, l’Ingegnere aveva invece nei decenni mostrato – se non altro

²⁵ Senza mai citare Valle, da Adorno (2015) viene sottolineata la sola importanza degli scritti di Marinelli: «gli scritti di Marinello Marinelli, segretario della “Commissione per i Piani Regolatori Territoriali delle Aree di Sviluppo Industriale e dei Nuclei di Industrializzazione”, e gli Atti del Convegno di studi tenuto a Napoli nel maggio 1963 organizzato dal Forze sul tema “I Consorzi industriali e i Piani Regolatori delle Aree e dei Nuclei di Industrializzazione”, rappresentano due documenti importanti nel dibattito. Marinelli notava come tutti i programmi economici prodotti dal dopoguerra in poi (sviluppo siderurgico, ricerca del Metano, dodicennale agricolo, costruzione delle case per lavoratori, INA Casa, piano Scuola, piano per le Autostrade, piano Verde, programmi di investimento per le Partecipazioni statali) avevano individuato il territorio come mero supporto fisico delle iniziative economiche, e intravedeva nel Piano di rinascita sarda e nei piani decennali della “Cassa del Mezzogiorno” gli unici esempi in cui gli aspetti territoriali erano stati presi in considerazione in funzione di un programma di sviluppo. Marinelli denunciava, nella Cultura italiana del periodo, la presenza di poche tracce di “un coordinamento tra programmi economici e piani urbanistici” (in M. MARINELLI, *Programmazione economica e pianificazione territoriale urbanistica nello sviluppo economico e sociale del Mezzogiorno*, Roma, 1966, p. 11), sostenendo che nei piani economici le localizzazioni avevano avuto scarsa rilevanza, tanto quanto nelle scelte urbanistiche le valutazioni della programmazione economica erano state disattese o ignorate. Più in generale la sua analisi evidenziava che la sistemazione del territorio non era considerata come elemento costitutivo della programmazione economica ed era rimasta invece dominio dei saperi urbanistici e dei Piani da essi prodotti. Inoltre nella Cultura urbanistica rimaneva centrale la dimensione urbana, incardinata sul PRG-Piano Regolatore comunale, mentre stentava ad affermarsi un livello di Pianificazione di area vasta che pure era individuata dalla l. 17 ag. 1942 nr. 1150 nei “Piani territoriali di coordinamento”, ma che era rimasta del tutto inattuata. Ne conseguiva, secondo Marinelli, un limite profondo per cui mentre “i programmi economici non si preoccupano di impostare anche un’azione di sistemazione del territorio”, i Piani urbanistici “se urbani, risultano inidonei a risolvere i complessi problemi delle città moderne per il loro ambito territoriale troppo angusto, e se territoriali, non riescono a diventare operativi” (p. 11). In questa prospettiva i piani ASI per un verso affrancavano la pianificazione urbanistica dalla dimensione prettamente urbana, proiettandola verso una regionale, per un altro la coniugavano strutturalmente ai programmi di sviluppo economico ... In quell’occasione [del Convegno di Napoli] Carlo Turco ribadiva che “la pianificazione territoriale prevista per le Aree di sviluppo industriale per i Nuclei di industrializzazione è il primo caso in cui si cerca di integrare quella che è la pianificazione economica con quella che è la pianificazione urbanistica” (“I consorzi industriali e i piani regolatori delle aree e dei nuclei di industrializzazione”, Relazione presentata al Convegno di Napoli del 1963, p. 33, in Roma, ACS, M. I., Ctg. 19100 S1, CPRG Mezzogiorno-Scimeca, b. 1) ... Nel ruolo di Segretario della Commissione dei piani, Marinelli esprimeva il punto di vista di chi svolgeva una funzione di controllo e orientamento del centro sulla periferia ... Uno dei primi e più convinti sostenitori del carattere globale di questi Piani fu Marinelli che riteneva che essi, in quanto capaci di coniugare lo sviluppo economico con le trasformazioni territoriali, rappresentassero il punto più alto di sintesi tra le altre due forme di pianificazioni di area vasta: il “Piano di sviluppo economico” e il “Piano di coordinamento territoriale”. Marinelli, che aderiva a una cultura industrialista e ‘sviluppista’, inseriva infatti la sua riflessione nello scenario delle politiche di riequilibrio tra Nord e Sud dei primi Governi di centrosinistra che individuavano l’Industrializzazione come principale soluzione dei problemi sociali, civili ed economici del Mezzogiorno e come forza motrice dello sviluppo. Sotto l’impulso della capacità propulsiva della localizzazione industriale il piano doveva regolamentare, in modo unitario e organico, evitando le possibili concorrenzialità, tutti gli aspetti territoriali degli altri settori economici interni all’area perimetrata dal consorzio, in cui potevano «venire così a coesistere comprensori industriali, agricoli, turistici, urbani secondo un disegno globale ad un tempo economico e urbanistico» basato sulla “specializzazione ed integrazione delle diverse attività economiche viste nelle loro dimensioni spaziali” (Marinelli 1966, p. 47) ... Non a caso, in quanto Segretario della Commissione che approvava i piani, Marinelli esplicitava che il criterio principale di giudizio della commissione consisteva nel valutare la congruenza tra le previsioni di sviluppo complessivo economico e territoriale dei piani e le risorse che i consorzi mettevano a disposizione per rendere attendibili le previsioni. Gli indicatori più importanti di questo rapporto erano due: il sistema degli incentivi che il consorzio era in grado di mobilitare (in termini di infrastrutture e agevolazioni fiscali e finanziarie) e l’ampiezza fisica dell’area consortile, che quanto più vasta e meglio ritagliata era, tante più risorse globali riusciva a mettere a disposizione delle previsioni di sviluppo. Non a caso la richiesta di perimetrazioni vaste e congruenti, tali da garantire ampie prospettive di sviluppo, formulata da Tocchetti, Turco e Lombardini, rappresentò uno snodo centrale del dibattito che animò il “Congresso di Napoli” del 1963. Più in generale queste osservazioni spiegano le vicende della fase costitutiva di

attraverso la propria attività professionale oltre che amministrativa – una decisa capacità pianificatoria.

Per la redazione di quei “PRIT-Piani Regolatori Territoriali delle Aree di Sviluppo industriale e dei Nuclei di Industrializzazione” vennero indicate dai Consorzi

«grandi [studi professionali cioè] tecnostrutture per produrre la maggior parte dei Piani [quali] la “Tekne”, l’“Italconsult”, la “Cegos-Italia”, la “General Piani”, che si attrezzarono attraverso équipes di studiosi di diversa provenienza disciplinare legati sia all’impresa privata sia alla consulenza pubblica, mettendo in circuito conoscenze ed esperienze diverse»²⁶.

Com’era sua abitudine, Valle espletava quel suo ruolo organizzativo con decisa solerzia anche perché, in quei primissimi anni Sessanta, erano giunti alla “Commissione” da lui presieduta presso il Ministero, una serie di “Piani” relativi specialmente alle aree del Mezzogiorno, visto che le proposte si potevano valere dei contributi economici della “Cassa per il Mezzogiorno”. Interessante, attraverso la lettura ‘incrociata’ dei vari Piani – e soprattutto dei giudizi valutativi espressi dalla “Commissione interministeriale PRIT” – comprendere quali fossero i “Principi” e gli orientamenti adottati dalla

“Commissione” stessa alla luce di una consapevole visione Pianificatoria²⁷ (si analizzano in particolare, in questo studio, i tre “Piani PRIT” dell’«area apulo-lucana» che permettono, comunque, di individuare precisi indirizzi valutativi della “Commissione”).

I.2. Criteri generali e Principi per la Valutazione, da parte della “Commissione PRIT”, dei “PRIT-Piani Regolatori Industriali Territoriali delle Aree di Sviluppo industriale e dei Nuclei di Industrializzazione”

Secondo la “Commissione interministeriale per i Piani regolatori territoriali delle Aree di sviluppo industriale e dei Nuclei di Industrializzazione”, presieduta da Cesare Valle, dovevano essere seguiti Criteri precisi per la redazione e la valutazione dei progetti dei “PRIT-Piani delle Aree di Sviluppo industriale e dei Nuclei di Industrializzazione”. Molte sembravano richieste ‘ovvie’, ma visto che dovevano esserci stati casi controversi, di tanto ‘ovvio’ non c’era nulla. Attraverso la lettura dei vari “Voti” espressi dalla “Commissione PRIT” si possono dunque desumere alcuni di quei ‘Principi informativi’ – pur non sistematicamente espressi ma certamente ap-

plicati – che orientavano l’espressione della valutazione della Commissione stessa.

I.2.1. Principio di aderenza ai dettati di Legge: ‘prove’ di Pianificazione ordinaria e di Pianificazione ‘derivata’

In un momento in cui il concetto di ‘Pianificazione urbanistica’ – dalla scala territoriale a quella urbana e particolareggiata – era stato approvato per Legge (la “Legge urbanistica” n. 1150 del 1942) anche se tale Pianificazione veniva comunque assolutamente disattesa (e ciò sarebbe continuato fino al varo della “Legge Ponte” n. 765 del 6 agosto 1967), l’idea della presentazione di una serie di Progetti specifici come quelli dei “PRIT”, ma con una finalità fortemente attuativa (attraverso i “PRITAS” e i “PRITENS”), costituiva ancora un ‘esperimento’ (o una prospettiva) di estremo interesse proprio per la Pianificazione stessa, che non riusciva a mettere a punto (o, meglio, a veder applicati) i dovuti strumenti di controllo. Dunque, il primo aspetto al quale andava assolutamente corrisposto, era – secondo la “Commissione interministeriale PRIT” – che il Progetto dei nuovi “PRIT” fosse in linea con i dettati della “Legge urbanistica” (per le relative Norme applicative si sarebbe dovuto attendere il Decreto Ministeriale n. 1444 del 1968), in modo che

«appare inevitabile che, in via pregiudiziale, sia assicurato, in prima linea da parte del Consorzio interessato e – simultaneamente o successivamente da parte di tutti gli Organi interessati alla realizzazione del Piano – il rispetto delle condizioni che sono poste come necessarie per la realizzazione del Piano stesso, in modo da assicurare, con azione coordinata e tempestiva, l’indispensabile legame tra sviluppo in essere, o auspicato, e opere o servizi condizionanti tale sviluppo»²⁸.

Importantissimo doveva essere, dunque, l’inquadramento dei “PRIT-Piani delle Aree di Sviluppo industriale” nell’ambito della Pianificazione regionale e nazionale (anche se pressoché inesistente nella realtà):

«in vista dell’inserimento dei “[PRIT-]Piani delle Aree di Sviluppo industriale” nel più ampio quadro della programmazione regionale e, in definitiva nazionale, della quale costituiscono indubbiamente punti essenziali di partenza e di verifica»²⁹.

Ma, in definitiva, qual’era la natura programmatica dello Strumento urbanistico?

«In linea generale, la Commissione ribadisce il principio secondo il quale, anche per non invadere la competenza di altre Amministrazioni, il “PRIT-Piano Regolatore delle Aree di sviluppo industriale e dei Nuclei di industrializzazione” deve occuparsi soltanto della traduzione in termini urbanistici della previsione di sviluppo industriale nonché di tutte quelle opere o quelle iniziative che condizionano tale sviluppo industriale o sono a questo conseguenti. Ciò non significa che si tratti di un “Piano” settoriale, nel senso tecnico del termine; in realtà il “Piano” si presenta con la caratteristica della globalità ... essendo già stata operata preventivamente una scelta, in fase di riconoscimento dell’Area o del Nucleo, secondo la quale lo sviluppo economico dell’intera Area (fine ultimo assegnato all’Istituto in questione) deve far leva sullo sviluppo industriale»³⁰.

Certo, ma come si svolgeva la concertazione con gli altri Strumenti urbanistici (il Piano Regolatore Generale ad esempio. Ma la “Legge Ponte” che rendeva attuativa la “Zonizzazione”, non va dimenticato che sarebbe stata varata solo nel 1967 e quindi circa un quinquennio dopo la redazione dei “PRIT”)? Dunque, quelle raccomandazioni della Commissione venivano esposte ... in prospettiva. Ma non poteva bastare. E, infatti, a livello più

molti piani ASI, durante la quale si aprì una forte dialettica tra i Consorzi e il Comitato dei ministri del Mezzogiorno, tra centro e periferia, sul dimensionamento delle aree», in ADORNO, *Le “ASI-Aree di Sviluppo Industriale”* ... , cit., 2015. Il dattiloscritto con le “Relazioni” presentate al “Congresso di Napoli” del 1963 è sempre in Roma, ACS, M. I., Ctg. 19100 S1, CPRG Mezzogiorno-Scimeca, b. 1.

²⁶ In ADORNO, *Le “ASI-Aree di Sviluppo Industriale”* ... , cit.: «il dibattito scientifico disciplinare, come dimostrano gli interventi che furono al centro del Congresso dell’INU (*Istituto Nazionale di Urbanistica*) tenutosi a Milano nel 1962. In quell’occasione si confrontarono due posizioni. La prima fu sostenuta da Ludovico Quaroni e Pasquale Saraceno. Sia l’Urbanista che l’Economista ritenevano che le due scienze dovessero convergere ma rimanere separate e che nel processo di pianificazione generale la programmazione economica doveva precedere quella urbanistica. Per gli Urbanisti questa posizione aveva lo scopo di definire uno specifico disciplinare, un ambito esclusivo di intervento nella regolamentazione dello spazio, mentre per gli Economisti aveva il vantaggio di individuare una priorità operativa, ma anche gerarchica, del loro sapere. La seconda posizione fu sostenuta da Giovanni Astengo, il cui riferimento teorico era la “Regional science” di matrice anglosassone, che sosteneva invece la necessità di una piena integrazione teorica e operativa tra le due discipline».

²⁷ La questione non era priva di polemiche: «nel 1960 Francesco Compagna poneva l’attenzione sulla necessità di una profonda integrazione tra competenze amministrative, economiche e urbanistiche nella definizione delle politiche di sviluppo del Mezzogiorno (*La pianificazione urbanistica del Mezzogiorno*, a cura di F. Compagna, Milano, 1960). Egli ricordava, riprendendo alcune riflessioni di Giorgio Ceriani Sebreghoni, che spesso gli Urbanisti avevano assunto un errato atteggiamento egemonico e ‘demiurgico’ nei confronti degli altri saperi disciplinari, pretendendo di farsi essi stessi Economisti, Sociologi e Agronomi, ma che l’esigenza di coordinamento fra gruppi tecnico-professionali diversi rimaneva un obiettivo centrale per innescare processi complessivi di sviluppo», in Adorno, *Le “ASI-Aree di Sviluppo Industriale”* ... , cit.

²⁸ “Voto n. 4 ... Brindisi” ... , cit. f. 1.

²⁹ “Voto n. 4 ... Brindisi” ... , cit., f. 3.

³⁰ “Voto n. 4 ... Brindisi” ... , cit., f. 16.

generale, la “Commissione PRIT” di Cesare Valle – in mancanza di “Piani paesistici” regionali – auspicava, sempre seguendo i dettami della “Legge urbanistica” del 1942, che almeno in Basilicata nella Valle del Basento,

«6) per i vecchi Centri, in specie quelli gravitanti sull’agglomerato, dovrà senza indugio esser posto allo studio un “Piano Regolatore Intercomunale” che tenda a ristrutturarli secondo le esigenze che scaturiscono dal processo di sviluppo industriale in primo luogo, e dal fatto che in essi bisognerà, comunque, prevedere un minimo indisponibile di servizi, zone per l’espansione edilizia, alcuni tipi particolarmente intonati di quartieri residenziali»³¹.

Insomma, strumento territoriale ‘esteso’ doveva risultare almeno un “Piano regolatore Intercomunale”, cui dovevano seguire, sempre a livello territoriale, i “PRITAS” e i “PRITENS”, e quindi a livello urbano il “Piano Regolatore Comunale” con i suoi strumenti attuativi (“Piani particolareggiati”). Un’applicazione – finalmente – della “Legge urbanistica” del 1942, ma integrata con gli strumenti dei “PRIT” (che superavano, territorialmente, la Zonizzazione del “PRG” per le “Zone industriali comunali” in “Zona d”). Del resto, con la “Circolare” n. 2356 del 9 marzo 1961 recante “Criteri e direttive per la redazione dei Piani regolatori territoriali delle Aree di sviluppo industriale e dei Nuclei di Industrializzazione”, le norme da applicare alla redazione dei “Piani PRIT” venivano ricondotte a quelle inizialmente stabilite per i “Piani Regolatori Territoriali di Coordinamento” dalla “Legge urbanistica” (n. 1150 del 18 agosto 1942) per cui il livello di Pianificazione si riconduceva sostanzialmente a quello “Intercomunale”.

³¹ “Voto n. 5 ... Val Basento” ... , cit., f. 41.

³² “Voto n. 4 ... Brindisi” ... , cit., ff. 2-3.

I.2.2. *Principio dell’“Analisi dello stato di fatto” secondo i diversi punti di vista disciplinari: «base geografica», «aspetti socio-economici» e l’individuazione delle “Unità socio-economiche”*

Fondamentale per la “Commissione interministeriale PRIT” era la pur complessa analisi della realtà esistente nelle varie Aree, pur con tutte le difficoltà del caso, ma ricercando comunque delle puntualizzazioni da parte dei Progettisti:

«sorge evidente l’opportunità di approfondire il meccanismo attraverso il quale si è pervenuti alle previsioni, non apparendo sufficiente quanto affermato nel “Progetto” che i risultati siano conseguenza del cosiddetto “Metodo della equilibratura delle strutture regionali”. Per quanto un esame critico del metodo in questione potrebbe trascendere i limiti del “Progetto” ... si ritiene, tuttavia, che tale esame critico debba necessariamente essere intrapreso, dato che ... tutto il Piano finisce per ruotare intorno alla previsione di sviluppo industriale. La Commissione è ben conscia delle enormi difficoltà che oggi si frappongono ad uno studio previsionale in materia di sviluppo industriale, a causa soprattutto del notevole ritmo di sviluppo, specie tecnologico, della sempre maggiore interdipendenza dei mercati internazionali, della carenza a livelli territoriali ristretti di indagini ed elaborazioni statistiche, in special modo per quanto riguarda le forze di lavoro occupate, le cui risultanze non possono, data la natura e la tecnica della rilevazione, essere prese come punto di partenza per modifiche da apportare alla struttura dell’Area presa in considerazione. Gli studi intesi pertanto a colmare tale lacuna vanno quindi largamente incoraggiati»³².

Il primo punto di partenza per l’analisi e poi la programmazione doveva essere costituito dalle considerazioni di contestualizzazione geografica:

«occorre far presente che i problemi sociali, economici e industriali da risolvere richiedono una

base geografica [anche se] si presenta di difficile definizione e concettualmente più complessa»³³.

Comunque la necessità che

«ogni Piano si basi su uno studio complesso e ben articolato in tutti i suoi aspetti socio-economici, tenendo nel dovuto conto la necessità di temperare, da una parte, le esigenze dello sviluppo industriale di un’Area considerevole la cui estensione abbraccia l’intera Provincia»³⁴.

Lo studio di analisi doveva condurre all’individuazione di ‘Unità minime’ valutative, che si potevano poi condensare nell’“Unità socio-economica moderna”:

«i problemi sociali, economici e industriali da risolvere richiedono una base geografica che si presenta di difficile definizione e concettualmente più complessa. Gli esempi di “Unità socio-economica moderne”, costituenti sistemi produttivi e di scambi, presentano in base all’esperienza le seguenti caratteristiche: a. un alto grado di concentrazione di imprese industriali. Al di sotto di una tale dimensione, che è in funzione di molti parametri, si avrebbe una flessione nelle economie esterne di scala»³⁵.

Dunque era importante la ‘parametrizzazione scientifica’ sia dei dati di analisi che di quelli di programmazione. Necessario, inoltre, valutare

«b. un facile rapporto in termini di distanze e di tempi di percorrenza con altre concentrazioni industriali di tipo sussidiario o complementare o derivato, così da costituire un sistema totalmente o in parte integrato; c. l’inserimento in un ambiente in cui la manodopera può essere attinta in modo copioso ed agevole; il che comporta una particolare distribuzione della popolazione. d. Una relazione geografica con tutte le

zone di servizi e di attrezzature infrastrutturali secondo un aspetto urbanistico ben congegnato, che consenta larghe economie di rapporti e di comunicazioni».

I.2.3. *Principio dell’individuazione di «Concreti obiettivi» gestibili e realizzabili*

Importante poi, per la “Commissione interministeriale PRIT” che

4. «le previsioni devono mirare ... non tanto a fissare astratti ed auspicabili obiettivi di sviluppo industriale, quanto a cercare di formulare – sulla base delle possibilità esistenti nell’Area considerata – il raggiungimento di concreti obiettivi in un tempo [preciso che ad esempio] ... si proietti fino al 1975»³⁶.

I.2.4. *Principio dell’“incentivazione dello sviluppo industriale”*

Una prospettiva almeno di medio termine imponeva che, attraverso un’“incentivazione dello sviluppo industriale”, si realizzassero iniziative concrete e programmatiche:

«5. la previsione è subordinata al verificarsi di determinate condizioni e quindi non è tale che possa essere raggiunta attraverso un’evoluzione spontanea dello sviluppo industriale dell’Area ... ché, se ciò fosse, verrebbe meno la necessità di porre in essere un organo *ad hoc* quale il Consorzio, nonché una serie di incentivi, il cui compito è quello di almeno parificare i maggiori costi iniziali, che le imprese sopportano nel prevedere un’ubicazione diversa da quella che quella che potrebbe scaturire da un mero calcolo economico su un mercato, nel quale vi fossero uniformità ed autonomia di condizioni»³⁷.

³³ “Voto n. 5 ... Val Basento”, cit., f. 18.

³⁴ “Voto n. 4 ... Brindisi”, cit., f. 1.

³⁵ “Voto n. 5 ... Val Basento”, cit., f. 18.

³⁶ “Voto n. 4 ... Brindisi” ... , cit., f. 1.

³⁷ “Voto n. 4 ... Brindisi” ... , cit., ff. 1-2.

Questo significava che servivano incentivi per Industrie che altrimenti avrebbero trovato più redditizio indirizzarsi verso altre ubicazioni più convenienti o con maggiori servizi infrastrutturali.

1.2.5. Principio della «chiara individuazione» delle competenze tra gli Enti e Soggetti coinvolti ovvero della «partecipazione» dei vari Enti

Chiara doveva essere, inoltre, l'indicazione dei compiti di ogni Consorzio proponente ciascun Progetto:

«circa le fasi di attuazione delle opere indicate nel Progetto, si ritiene che tale impostazione sia inevitabile data la natura previsionale del Piano e quindi la necessità di prevedere in anticipo i futuri fabbisogni. Qualora si abbandonasse tale metodo, il Consorzio non potrebbe che agire sulla base dello stato di fatto e quindi progettare e costruire soltanto quelle opere necessarie per le imprese già insediate o in fase di insediamento. In realtà, pur senza trascurare le esigenze attuali, il compito del Consorzio è ben diverso e, sostanzialmente, può dirsi che esso deve progettare e costruire in anticipo sui bisogni; e poiché tali bisogni, qualora accuratamente previsti, si presentano con caratteri diversi di urgenza, è inevitabile che tale graduazione dell'urgenza si rifletta anche nella previsione delle opere da costruire»³⁸.

Ma chiaro doveva essere anche il «Principio di compartecipazione e collaborazione dei vari Enti»:

«il principio sul quale deve basarsi la realizzazione dei «Piani Regolatori delle Aree e dei Nuclei» consiste nel prevedere l'apporto di tutte le Amministrazioni che possano essere interessate e che comunque sono competenti in materia; apporto che si estrinseca proprio nel «Piano regolatore». Una volta stabiliti tali apporti, sarà inevitabile che si addivenga alla sincronizzazione temporanea e spaziale degli interventi, in modo da evitare, o quantomeno ridurre al minimo indispensabile, ogni ritardo o sfasamento e quindi rendere infinitamente più produttivi, attraverso la loro combinazione, gli interventi stessi. [Serve dunque] lo stretto coordinamento da parte di tutte le Amministrazioni alla realizzazione del Piano per quanto riguarda la programmazione, la progettazione e l'esecuzione delle opere»³⁹.

Una visione davvero virtuosa della Pubblica Amministrazione ...

1.3. 1964. «Casabella-Continuità» e la segnalazione di Roberto Guiducci dei «Progetti di sviluppo industriale per il Mezzogiorno d'Italia» dello «Studio Tekne»

Nell'Italia meridionale, la gran parte di quei nuovi «PRIT-Piani di Industrializzazione» era stata affidata dal Ministero – attraverso la costituzione di appositi «Consorzi» – allo «Studio Tekne s.p.a» di Milano; quei Piani venivano coordinati, dal punto di vista urbanistico, dall'ingegnere 'olivetiano' Roberto Guiducci⁴⁰,

³⁸ «Voto n. 4 ... Brindisi» ... , cit., f. 17.

³⁹ «Voto n. 5 ... Valle del Basento» ... , cit., f. 61.

⁴⁰ «Anima urbanistica», e Direttore, dello Studio «Tekne» fondato nel 1958 era Roberto Guiducci: si trattava una Società di engineering, nata dagli ambienti tecnici dei grandi Gruppi industriali, per collaborare con modi svariati e a diverse scale nel processo di costruzione del contesto urbano e nella modernizzazione del Paesaggio. Dunque una società di consulenza per servizi architettonici, che ebbe modo di supervisionare, e anche promuovere e redigere tecnicamente, importanti masterplan e impianti urbanistici, impegnandosi anche nel dibattito politico e architettonico e soprattutto urbanistico: numerosi dunque gli incarichi di Masterplan per Guiducci e la «Tekne» tra i quali, negli anni del «Miracolo economico», soprattutto il contributo alla pianificazione di nuovi Poli industriali in molte regioni d'Italia (in particolare, i Piani delle Aree industriali di Taranto, della Valle del Basento in Basilicata, di Caserta, di Roma-Latina, del Trentino, de La Spezia, della Calabria ...). Programmi e finalità della «Tekne» venivano specificati da Guiducci nel 1963: a partire dal 'caso' dello stabilimento della «Ceramica Pozzi» a Sparanise di Caserta (coordinato come il relativo masterplan urbanistico dalla «Tekne»), Guiducci mostrava la situazione industriale italiana quasi come nella fase di piena maturità dei principi taylor-fordisti applicati alla mass production e con il ruolo del Progettista bilicato tra l'evoluzione di due diversi modelli di

Direttore della «Tekne»⁴¹, e svolti con i suoi Collaboratori⁴².

Nel 1964 era la rivista «Casabella Continuità» – la cui Direzione era sempre tenuta da Ernesto Nathan Rogers – a pubblicare una sistematica riflessione di Roberto Guiducci («Piani territoriali nel Sud»⁴³) sui «casi» dei «Piani di sviluppo industriale» che fino a quel momento avevano interessato i Comprensori dell'Italia meridionale, con l'intesa che si trattasse di «Piani territoriali» nati proprio a partire dall'Industria (un passaggio concettuale dall'Industria al Territorio certo non da poco, anche se non omnicomprensivo e non di totale sovrapposibilità tra i due aspetti, come sottolineava l'Autore).

La Redazione di «Casabella» (Rogers?) anticipava lo scritto di Guiducci con un trafiletto, evidenziando la centralità del «dibattito nello sviluppo dell'Italia meridionale e insulare»:

«il dibattito sullo sviluppo dell'Italia meridionale e insulare, in tutti questi anni, rimane come la cartina di tornasole per scoprire la profonda diversità di orientamento politico e di prospet-

ve sociali esistenti nel nostro Paese ... È interessante la testimonianza di Roberto Guiducci che espone non solo un valido e fervido punto di vista teorico sullo sviluppo industriale e territoriale del Meridione, ma – in qualità di Direttore della «Tekne» – può illustrare anche la serie ormai nutrita di esperienze applicative che questa Società ha potuto compiere».

Nel suo saggio introduttivo dedicato nello specifico alla 'natura' della Pianificazione (saggio al quale seguivano poi le «Schede dei Piani» elaborati dalla sua «Tekne»), Guiducci affrontava gli aspetti

«1. dell'opportunità di adottare i due momenti della Pianificazione [se «Pianificazione generale» nazionale o «Pianificazione territoriale», riconoscendo che] l'opportunità di adottare i due momenti nasce semplicemente da ragioni tecniche e di efficienza ... 2. l'aspetto della democraticità del Piano ... che non dipende dall'essere generale o particolare ... ma da questioni ben più sottili ... come l'attività partecipativa che può aumentare indefinitamente ... e che può consentire verifiche e controlli precisi e diretti ... per le correzioni e le successive determinazioni del Piano generale».

gestione progettuale (l'uno basato sui principi dell'«Architetto integrale» concepito da Gustavo Giovannoni; l'altro desunto dalle pratiche oramai note della prestigiosa società di progettazione Kahn inc. di Detroit e connesse all'Utilitarismo 'spinto'). Così, «la «Tekne», che si propone compiti di progettazione integrale, cerca di svolgere, ogni volta che le è possibile, il ciclo progettuale dal piano d'insieme alla determinazione del singolo oggetto costruttivo». E naturalmente, la risposta restava quella «integrale»: «praticamente tutte le operazioni dai primi sondaggi sul terreno alle fasi di progettazione di massima, dalla progettazione esecutiva allo studio dell'impiantistica, dalla definizione dei tempi esecutivi all'insediamento dei macchinari, dalla direzione dei lavori fino al collaudo», in ROBERTO GUIDUCCI, *Stabilimento della Ceramica Pozzi a Caserta*, «Edilizia moderna», 82-83, 1963, p. 84. Cfr. R. PARISI, *Moderni millwrights: Ingegneri gestionali o Architetti integrali?*, in *Fabbriche d'Italia. L'architettura industriale dall'Unità alla fine del Secolo breve*, Milano, 2011, pp. 187-199.

⁴¹ Sul ruolo della «Tekne» nei Piani per la programmazione territoriale in Italia si veda nella rivista «Il Mulino», n. 3, 1969, la rubrica «Il Dibattito» sul tema «I programmatori falliti: urge un riesame autocritico» (pp. 273-273), con saggi di CARLO CAVALLOTTI («Come non si aiuta la Pianificazione territoriale», pp. 274-275); CLAUDIO SIMONELLI («Un dibattito male impostato», pp. 276-276) e ROBERTO GUIDUCCI della «Tekne» («Come si aiuta la Pianificazione territoriale», pp. 277-279). Tra le altre pubblicazioni al proposito, sempre dello «Studio Tekne spa» e dei suoi Membri, si veda: UMBERTO DRAGONE e BERNARDO SECCHI, *La localizzazione industriale nel Trentino-Alto Adige*, Rovereto, Manfrini, 1963; TEKNE s. p. a., *Piano regolatore territoriale del nucleo di industrializzazione della Valle del Basento. Relazione illustrativa del progetto definitivo*, Matera, F.lli Montemurro, 1964; IDEM, *Piano di sviluppo economico della Provincia di La Spezia*, La Spezia, tip. Moderna, 1965; IDEM, *Analisi delle aree destinate o da destinarsi ad uso industriale in Calabria*, Milano, 1971. E quindi N. VILLA, *Ingegneria, Urbanistica, Economia (con traduzioni in Inglese di M. Langley)*, Milano, 1970.

⁴² Oltre a Umberto Dragone e Paolo Radogna, vi era anche Federico De Leonardis che dal 1963 lavorava come urbanista alla «Tekne», insieme a Guiducci e a Fabrizio Onofri, partecipando ai Piani di sviluppo industriale per il Mezzogiorno e a vari Piani turistici.

⁴³ ROBERTO GUIDUCCI (dello STUDIO «TEKNE»), *Piani territoriali nel Sud. Piano nazionale e partecipazione democratica*, «Casabella Continuità» (Milano), ottobre, 1964, pp. 3-6.

Per quanto riguardava, nel concreto, gli aspetti della Pianificazione, il quesito traeva origine dal fatto che

«chi abbia effettivamente intrapreso lo studio di un Piano territoriale limitato si sia subito trovato di fronte al problema della connessione con i territori contigui dell'area da trattare, con la Regione, con il gruppo di Regioni ... e più in là ... con l'intero Paese».

L'apparente 'insolubile soluzione' (nazionale vs. territoriale in senso 'locale' più o meno esteso) per Guiducci si poteva invece risolvere, allorché

«da un punto di vista strettamente tecnico un Piano [industriale] corretto è insieme generale e particolare o se si preferisce nazionale e territoriale, dove per "territoriale" non si intenda soltanto regionale o consortile [di Consorzio o Comprensorio] o intercomunale, in senso geografico, prestabilito, ma territorialmente delimitato secondo criteri socio-economici opportunamente studiati e precisi ... I due aspetti della Pianificazione ... sono dunque [solo] due livelli metodologici ... Il "livello della Pianificazione generale" [nazionale] ha il compito di porre obiettivi generali massimizzando i risultati socio-economici desiderati in senso globale e minimizzando i costi fisici e sociali sempre in senso globale; il "livello della Pianificazione territoriale" ha il compito di realizzare gli obiettivi generali in ambito delimitato, operando tutte quelle scelte differenziali e utilizzando tutte le potenzialità che sono specifiche dell'area».

Il concetto era chiaro e molto efficace (se solo fosse stato davvero applicabile ...), costituendo un "principio" che era stato cardine nella elaborazione dei vari "PRIT" industriali della "Tekne" (non senza perplessità, però, da parte della "Commissione PRIT").

In particolare per quanto riguardava l'Italia meridionale,

«l'ambito della Pianificazione territoriale (corrispondente agli Istituti consortili, compenso-

riali e regionali) può giocare un ruolo estremamente importante per far valere, anche su scala di Piano nazionale, i diritti del Mezzogiorno ad un forte trattenimento della popolazione, ad uno sviluppo industriale adeguato, ad un pareggiamento di tutte le variabili sociali ed economiche con il Nord; ma occorre che la Pianificazione del Sud sia razionale e autocontrollata economicamente e tecnicamente. Fino ad oggi, purtroppo, questo non è avvenuto».

Per quanto riguardava un bilancio complessivo dell'azione della Pianificazione per l'Industria,

«la politica di concentrazione per "Poli industriali organici", intrapresa negli ultimi anni, si è spesso smarginata e sembra tendere sempre più a dissolversi in una costellazione indiscriminata di Aree e Nuclei spesso ingiustificati e ancora più spesso non sostenibili da quelle opere di infrastrutturazione e attrezzature e con quei finanziamenti che sono necessari per dare loro una vita utile e duratura ... La soluzione sta proprio nella via opposta e cioè ... nella misura in cui sarà possibile minimizzare i costi di insediamento. E per far questo non esiste altra strada che creare una realistica "Carta organica dell'Industrializzazione del Sud" dove si verifichi la massimizzazione dei profitti industriali e la minimizzazione dei costi pubblici; o – se si preferisce e risulta chiaro – la massimizzazione delle finalità sociali e la minimizzazione dei costi industriali. Dalla "Carta" potrebbe scendere una riclassificazione e selezione delle Aree in gioco, dove sia soddisfatta, al più ampio grado, questa max-minimizzazione in modo da stabilire una scala di priorità di dimensionamento e di tempi di messa in funzione tale da dar luogo a una programmazione a lungo periodo».

Inoltre,

«dal punto di vista urbanistico, non è più possibile voler procedere per "Zone" fuori delle interrelazioni con tutte le altre, anche se i Progettisti possono usare il massimo di accortezza nell'immaginarle e presupporle. Senza una connessione unitaria queste correlazioni restano senza controllo e senza garanzia attrattiva».

Infatti,

«emerge chiarissimo come il "Piano [industriale] di Taranto chiede immediate correlazioni economiche e spaziali con il "Piano di Bari", con il "Piano di Brindisi" e più in là Matera, Lecce ...; il "Piano della Valle del Basento" con Matera e con il "Triangolo industriale pugliese" ... e che tutti questi Piani esigono un coordinamento fra loro nel Mezzogiorno e con il resto del Paese».

Però restava una decisa raccomandazione:

«è bene non confondere – come ancora accade – fra "Piano territoriale delimitato" e "Piano industriale". Un "Piano territoriale" può anche non avere un processo industriale perché i suoi migliori obiettivi possono essere agricoli, turistici o, al limite, anche quelli di una conversione agricola secondaria o paesistica implicando il trasporto della massima parte della popolazione in altre zone. È di conseguenza indispensabile che il "Piani territoriali" siano effettuati su tutta la superficie ... e che ogni territorio possa, tenendo conto degli interessi generali, chiarire quali siano i propri migliori interessi, che non coincidono sempre con la presenza in posto di industrie ... Là dove dovrà svolgersi un processo attivo industriale o di tipo primario o terziario, il "Piano territoriale" e il suo [relativo] "Ufficio di Piano" [destinato alla redazione] potranno costituire il luogo di incontro tra Politici e Specialisti e il luogo di formazione di nuovi quadri locali, che dovranno impadronirsi del Piano e tradurlo in mille atti esecutivi e in mille varianti».

Così si garantiva anche il processo democratico.

Guiducci, dopo le riflessioni di ordine generale, passava all'esposizione di alcuni "PRIT-Piani Regolatori Industriali Territoriali" redatti dalla "Tekne", con particolare attenzione a quelli del "Triangolo" (o «quadrilatero» comprendendovi anche Bari) apulo-lucano.

I.4. 1965. *Un primo bilancio per l'Industrializzazione del Sud: Paolo Radogna della "Tekne" e la riflessione dalle pagine di «Urbanistica»*

Nel 1965, dopo le riflessioni di Guiducci su «Casabella», Paolo Radogna, sempre della "Tekne", stilava dalle pagine di «Urbanistica» un primo bilancio sull'esperienza di Programmazione delle "Aree di Sviluppo industriale" realizzate in cinque anni di coordinamento della "Cassa per il Mezzogiorno" (1960-1965). Radogna dichiarava senza mezzi termini che quella

«operazione si [era] dimostrata insufficiente per una profonda trasformazione della realtà economica e sociale, perché con essa non si [erano] individuati ed affrontati in modo compiuto i problemi della ricostruzione e dello sviluppo del Mezzogiorno ... [Infatti] il consuntivo dell'operazione delle Aree e dei Nuclei industriali nel Mezzogiorno condotta tra il 1960 ed il 1965, [veniva] sottoposto ad un severo vaglio critico anche dagli stessi organi politici e tecnici responsabili di essa»⁴⁴.

⁴⁴ Paolo Radogna, *Sviluppo industriale e programmazione territoriale nel Mezzogiorno*, «Urbanistica», 45, 1965, p. 10. In particolare, l'Autore analizzava le "ASI-Aree a Sviluppo industriale" di Pescara, Caserta, Salerno, Taranto, Bari, Brindisi, Catania; e i "NI-Nuclei di Industrializzazione" di Teramo, Avellino, Golfo di Policastro, Reggio Calabria e Valle del Basento (Lucania). «Radogna, che aveva maturato una fase di formazione in Olivetti, si muoveva invece nel circuito delle consulenze tra pubblico e privato, portando al dibattito la sua esperienza di responsabile dell'Ufficio urbanistica della Tekne e di collaboratore nei piani di Caserta, Taranto, valle del Basento e piana di Sibari. I suoi interventi si collocano nella congiuntura di esordio sia del Programma di sviluppo economico per il quinquennio 1965-69 presentato dal ministro del Bilancio Giovanni Pieraccini, sia della legge 717 del 1965 sulla disciplina degli interventi per lo sviluppo del Mezzogiorno e risentono del clima di aspettativa creato dalla nuova legislazione ... Inoltre per Radogna molti Piani avevano finito per «aprire un processo di urbanizzazione irrazionale e insostenibile che comprometteva gli equilibri ambientali e territoriali ... Un limite evidente a una strategia territoriale dello sviluppo si manifestava nella mancanza di strumenti di programmazione che permettessero di coordinare la pianificazione delle ASI con quella di livello superiore regionale e sovraregionale di cui erano parte. Secondo Radogna, le infrastrutture di base progettate per le ASI

E con questo l'Urbanista doveva chiamare in causa anche i giudizi della "Commissione PRIT" (da qui l'interesse per noi a conoscerne i "Voti" preliminari alla redazione dei "Progetti definitivi"). Radogna quindi analizzava i 39 interventi censiti fino al quel momento (12 "Aree di Sviluppo industriale" e 27 "Nuclei Industriali"), notando come non si trattasse tanto dell'applicazione di Teorie diverse (specie nell'opposizione tra coloro che avevano una concezione diversa delle "Aree": se «di sviluppo integrale», se «di sviluppo ulteriore» o se «aree di mera sistemazione») quanto, piuttosto, di un problema nato dagli esiti di carattere socio-economico e demografico derivanti dall'impatto sul territorio.

Una particolare attenzione veniva posta alle caratteristiche morfologiche delle Aree e dei Nuclei industriali già operanti o in fase di realizzazione nell'Italia meridionale, ma soprattutto, secondo Radogna, quelle Aree e quei Nuclei andavano comunque ricondotti ad una sorta di "Unità modulare" di sviluppo territoriale costituita dal "Comprensorio": nella "Circolare ministeriale" n. 2356 del 1961 si parlava di «agglomerato industriale», inteso come «riunione di più stabilimenti industriali in un certo luogo», ma la categoria territoriale appariva troppo «unidirezionale» (alla sola Industria) senza tenere conto delle caratteristiche geo-morfologiche e antropiche del Territorio;

si sarebbero dovute integrare in un sistema più generale che superasse i confini dei loro territori integrandosi con quelli di ambito più vasto. In generale l'intero sistema infrastrutturale del Mezzogiorno doveva essere verificato nel quadro di una pianificazione nazionale, così da rispondere all'interesse generale del Paese. Invece accadeva che la programmazione delle grandi infrastrutture di servizio all'industria su scala regionale e interregionale avvenisse in maniera autonoma, attraverso la contrattazione tra le amministrazioni competenti e le singole imprese, tenendo in scarso rilievo le esigenze funzionali dell'ASI ... Per altro i Consorzi, con i loro Piani, procedevano alla progettazione delle proprie infrastrutture sulla base di previsioni di sviluppo tarate sulle risorse interne, limitandosi, nel migliore dei casi, a definire il problema del solo allacciamento con le macro infrastrutture territoriali, per non entrare in conflitto di competenza con le amministrazioni che le avevano progettate e realizzate. Emergeva così una incoerenza tra la progettazione e la realizzazione delle grandi reti energetiche e di comunicazione e la pianificazione consortile che, nella maggioranza dei casi, rispondeva alle logiche interne al territorio perimetrato e non a quelle del quadro complessivo regionale in cui erano inserite: "ciò equivaleva – secondo Radogna – a distinguere i poli di sviluppo industriale da un sistema di connessioni e da un contesto operativo a largo raggio che avrebbe dovuto alimentarli", configurandoli solo come «contenitori di attività economiche» e non come "strutture economiche in espansione", e dimostrando che il problema dello sviluppo industriale «poco si prestava ad un trattamento tecnicamente circoscritto» (Radogna 1965, p. 33). La razionalità del sistema programmatico sarebbe dovuta invece consistere nel coordinato sfruttamento delle risorse e degli spazi a livello locale, regionale, interregionale e nazionale», in ADORNO, *Le "ASI-Aree di Sviluppo Industriale"* ... , cit.

l'idea di "Comprensorio", secondo Radogna, poteva supplire a quella unidirezionalità, poiché si trattava di uno spazio destinato alla concentrazione programmata di stabilimenti industriali e attrezzato mediante «opere infrastrutturali» e «servizi».

Se il Legislatore aveva fornito, dunque, parametri ubicazionali puramente «quantitativi» (e non poteva essere diversamente), Radogna notava come quelle indicazioni si fossero troppo spesso limitate – per la redazione dei "PRIT-Piani Regolatori per le Aree e i Nuclei di Sviluppo industriale" fino a quel momento elaborati – a meri «progetti tecnico-operativi», senza cioè una visione generale e unitaria del problema industriale dell'Italia meridionale, riducendo il Progetto urbanistico e territoriale ad una sola volontà di «razionalizzazione» dei processi, (privilegiando, cioè, obiettivi a breve termine e, soprattutto, senza perseguire un'integrazione sistematica e di più lungo periodo tra Agricoltura e Industria, tra Città e Territorio e più in generale tra Programmazione nazionale e governo locale).

Insomma, il giudizio di Radogna risultava fortemente *tranchant* rispetto all'esperienza compiuta, come se si fosse trattato dell'ennesima occasione perduta per la Pianificazione territoriale ed urbana; c'erano, però, le nuove aspettative per il "Primo piano economico quinquennale" (1965-1969) in preparazione e per le possibilità offerte dalla Legge n. 717 del

26 giugno 1965, per la messa a punto di un nuovo modello di "Area di sviluppo globale"; ma quella avrebbe comunque rappresentato tutta un'altra stagione. Però,

«sarebbe un grave errore concludere negativamente, in modo affrettato e definitivo, sull'esito dell'operazione delle Aree e dei Nuclei, [trattandosi] di un'operazione di grande complessità, da poco iniziata e suscettibile di essere corretta, integrata e perfezionata nel tempo».

Purtroppo il nuovo bilancio stilato da Marcello Vittorini nel 1971, anche per la 'seconda stagione' non avrebbe corrisposto a tanto ottimismo⁴⁵.

II. PARTE SECONDA

I "Piani PRIT" della macro-area lucano-salentina: la prospettiva dello sviluppo coordinato industriale per «il grande polo di sviluppo apulo-lucano» (Brindisi, Taranto e Val Basento)

A partire dai vari "PRIT- Piani Regolatori Industriali Territoriali per le Aree e i Nuclei di Sviluppo industriale" pensati per le varie aree italiane, si distinguevano quelli della zona sa-

lentina e della zona lucana, che risultavano caratterizzate da una articolata previsione di sviluppo industriale; una previsione all'interno della quale era programmata una ulteriore 'Industrializzazione media e minore', oltre a quella «pesante» del Petrolchimico e del Siderurgico, sia in riferimento al polo di Brindisi che a quello di Taranto.

Ci sono giunti, tra gli altri, i "Voti"/Pareri della "Commissione interministeriale PRIT" relativi ai "Piani PRIT" della zona «apulo-lucana» (ognuno per ciascun Piano: "Voto n. 4" per Brindisi; "Voto n. 3" per Taranto; "Voto n. 5" per la Valle del Basento), ma tutti in una sola versione in genere "Preliminare", mentre sappiamo che quei singoli "Progetti" redatti dalla "Tekne" o dalla "Gecos" – presentati, valutati, rivisti, ripresentati, rivalutati dalla stessa "Commissione" – hanno avuto vite particolarmente articolate. A quei "Preliminari", poi specificati dai "Voti" della "Commissione", sono infine seguiti i "Progetti definitivi" sempre elaborati dalla "Tekne" o dalla "Gecos".

Si trattava di elaborati complessi dunque, costituiti da una "Relazione", "Allegati" (tavole di dati statistici autonomi o di tabelle), di vari elaborati grafici sia di "Analisi" che di "Previ-

⁴⁵ MARCELLO VITTORINI, *Indirizzi strategici di assetto territoriale per l'inquadramento dei programmi di intervento nel Mezzogiorno*, «Urbanistica», 57, 1971, p. 64. Vittorini, allora componente del "Consiglio Superiore dei Lavori pubblici" e "Segretario generale del servizio Studi e Programmazione del Ministero dei Lavori pubblici", esprimeva nel 1971 un giudizio fortemente negativo, poiché, a suo parere, «la politica di industrializzazione del Mezzogiorno [aveva seguito] indirizzi territoriali destinati a esaltare gli squilibri già evidenti tra limitate zone litoranee ed il Mezzogiorno». A partire dai "PRIT-Piani regolatori Industriali Territoriali delle Aree di Sviluppo e dei Nuclei industriali", che avevano ottenuto il riconoscimento istituzionale fino al 1968 (con l'avvio di 32 "ASI-Aree di Sviluppo Industriale" e di 12 "NI-Nuclei Industriali"), Vittorini sosteneva infatti che la «strategia dello sviluppo polarizzato, [fondandosi] sulla teoria della localizzazione industriale non programmata» (adattamento italiano delle teorie economiche di François: F. PERROUX, *Note sur la notion de "Pôle de croissance"*, «Économie appliquée», VII, 1-2, 1955, pp. 307-320), aveva ulteriormente aggravato il rapporto territoriale e demografico tra i Centri costieri e le Comunità del Mezzogiorno interno, accelerando il processo di concentrazione lungo i due litorali adriatico e tirrenico e, in conseguenza, di rapido spopolamento delle aree interne. Inoltre alcuni Piani avevano accentuato specifici squilibri territoriali, come nel caso del «Piano Industriale di Taranto»: l'area di sviluppo industriale di Taranto (1962-1965) rappresentava uno degli esempi più emblematici, anche ai fini di una possibile periodizzazione della prima stagione della storia delle Aree di Sviluppo nel Mezzogiorno d'Italia. Con riguardo all'ASI pugliese, Vittorini evidenziava i limiti di una pratica che, di fatto, aveva disatteso gli stessi indirizzi di Piano, favorendo l'approvazione del solo agglomerato "costiero" di Taranto, a discapito dei pur previsti agglomerati "interni" di Grottaglie e Massafra. Limiti dovuti, peraltro, ad una mancata volontà d'integrare scelte d'interesse nazionale con esigenze locali, come del resto aveva già evidenziato Paolo Radogna nel 1965. Del resto «a Taranto si registrò la difficoltà sia di rendere compatibili le previsioni di espansione del piano regolatore comunale con la localizzazione del Centro siderurgico, sia di tradurre il piano di coordinamento territoriale nei piani regolatori dei diversi comuni», in ADORNO, *Le ASI-Aree di Sviluppo Industriale* ... cit.

sione” alla scala territoriale o urbana⁴⁶. Ogni “Piano” presentava poi le proprie singole caratteristiche sia problematiche, sia redazionali. La documentazione valutativa riferita ai tre “Piani PRIT” dell’area apulo-lucana (cioè al «grande polo di sviluppo apulo-lucano», la macro-area lucano-salentina con l’aggiunta dell’“Area di Bari” per costituire il «quadrilatero apulo-lucano» in alternativa al triangolo «lucano-salentino»), veniva presentata entro il 1962 per poi essere analizzata entro il 1964 dalla “Commissione ministeriale PRIT” espressione della “Commissione” interministeriale apposita⁴⁷; tale documentazione risulta di particolare interesse perché riguarda una ‘zona allargata’ del Mezzogiorno, in un’ottica pianifi-

catoria addirittura inter-regionale che ha visto concretamente realizzarsi una serie di interventi industriali estesi (quali lo sviluppo industriale dell’Area di Bari; l’Area del Petrochimico di Brindisi e l’indotto; l’Area della Siderurgia di Taranto e il relativo territorio di pertinenza; lo sviluppo industriale della Valle del Basento in Lucania grazie alla scoperta del Metano). Ma soprattutto si è trattato di previsioni e di linee di sviluppo industriale che sono poi state di ‘lunga durata’, modificando concretamente le realtà locali nei lunghi decenni a venire.

Di particolare importanza risultava dunque la valutazione del sistema produttivo industriale «apulo-lucano», e del Mezzogiorno in generale, sulla base

⁴⁶ Nella documentazione presente nel fondo “M. I., Ctg. 19100 S1, CPRG Mezzogiorno-Scimeca” dell’Archivio Centrale dello Stato di Roma le tavole grafiche risultano assenti, ma viene ricordato – nelle singole “Relazioni” – un totale di «38 tavole» complessive tra “Analisi” e “Previsioni” per Taranto (in “Voto n. 3 ... Taranto”, v. I., “Allegato A”, f. 1 [f. 54]); non figura alcun elenco per Brindisi (in “Voto n. 4 ... Brindisi”); vi è la citazione di un totale di «22 tavole» tra Analisi e «Progetto» per le previsioni del “Progetto preliminare” per la Val Basento (con una «Relazione di 196 pagine ... mentre le planimetrie presentate sono illustrate in genere con dati tratti da indagini condotte in loco» (in “Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 2).

⁴⁷ Sempre senza perdere di vista lo scopo principale – previsto dalla Legge istitutiva dei Piani – che era quello di ‘affiancare’ i Poli industriali già impiantati (nella val Basento «gli impianti dell’“ANIC”, della “Montecatini” e della “Ceramica Pozzi”», in “Voto n. 5 ... Val Basento” ... , cit., f. 12; a Taranto il «Centro siderurgico»; a Brindisi il «Petrochimico») venivano previste operazioni di ulteriore Industrializzazione («Grande, media o piccola») o di riequilibrio territoriale. Infatti, «la letteratura sull’argomento mostra che la maggior parte dei gruppi che si insediarono nei territori ASI avevano una forte integrazione verticale con la casa madre, spesso localizzata al Nord, e una debole integrazione orizzontale col territorio. Da ciò derivarono molte delle difficoltà a stimolare economie di agglomerazione e a svolgere quella che doveva essere la funzione primaria di generare indotto nelle aree di insediamento, a monte e a valle del processo produttivo dell’industria motrice. Il caso della siderurgia di Taranto, per es., evidenzia come la Finsider abbia integrato le lavorazioni dello stabilimento pugliese con quelle di Cornigliano in Liguria, determinando un ampliamento delle dimensioni dell’impianto, ma limitando la capacità di creare indotto. Risultati analoghi sono riscontrabili nel settore petrolchimico in cui la trasformazione dei prodotti dell’industria di base siciliana fu realizzata in area padana. Mentre i migliori risultati di integrazione orizzontale si verificarono nel settore metalmeccanico (Cerrito 2010). La critica di Sandro Petriccione alla politica dei “Poli”, apparsa alla metà degli anni Settanta, si basava proprio sulla radicale confutazione dell’idea che l’insediamento dell’industria di base potesse favorire la nascita di indotto industriale. La sua analisi metteva in evidenza come gli impianti di base, siderurgici e chimici, avessero bisogno, sia per l’importazione delle materie prime, sia per l’esportazione di semilavorati alle industrie intermedie, di rapporti con il mercato nazionale e internazionale: per questo essi non generavano quasi nessun legame con l’attività della zona in cui erano ubicati, se non per i lavori di costruzione e di manutenzione. La convinzione teorica era che le industrie di trasformazione dei prodotti di base si sarebbero localizzate nella vicinanza degli impianti, ma ciò non teneva conto del fatto che lo sviluppo dei sistemi di trasporto rendeva meno rilevanti le economie di agglomerazione (derivanti dalla vicinanza fisica degli impianti) e preferibile l’ampliamento delle unità produttive già collocate a Nord. Contemporaneamente Petriccione stigmatizzava il rovesciamento dei presupposti fondamentali della legge sui Consorzi delle ASI che, nati con la finalità di favorire l’insediamento della piccola e media impresa, finivano per essere utilizzati soprattutto dalla grande industria di base e dalle imprese a partecipazione statale, come strumento per accedere ai finanziamenti della Cassa. Le posizioni di Petriccione erano espressione di un più vasto fronte critico nei confronti della politica dei poli che si consolidò alla metà degli anni Settanta, quando si fece più forte la delusione rispetto alle aspettative di integrazione tra industrie motrici e industrie locali e sulla capacità di generare indotto, stabilizzando un processo generale di sviluppo», in ADORNO, *Le “ASI-Aree di Sviluppo Industriale”* ... , cit. (il riferimento è a Sandro Petriccione, *Politica industriale e Mezzogiorno*, Roma-Bari, 1976).

«c) della possibilità di individuare industrie di trasformazione utilizzatrici delle produzioni legate agli impianti petrolchimici di Brindisi ed agli impianti petrolchimici e di materie plastiche di Pisticci, nonché ad un certo tipo di industrie manifatturiere e meccaniche localizzate a Bari; d) Individuazione di settori industriali in fase di grande sviluppo e che presuppongono la effettuazione di investimenti nell’Area meridionale; e) Individuazione di particolari settori di produzione non rappresentati nel Mezzogiorno e per i quali sia conveniente una produzione localizzata a Taranto, ma con mercato in tutta l’area meridionale»⁴⁸.

Nel ‘Distretto salentino’ (che vedeva al momento la ‘marginalizzazione’ della grande Industria a Lecce, città destinata ad altri settori ‘micro-industriali’⁴⁹), era in particolare l’Area di Taranto – posta geograficamente ‘a cerniera’ tra le limitrofe “Aree e Nuclei di Sviluppo industriale” – ad essere vocazionalmente chiamata a un’ottica di sviluppo ‘di mediazione’, come ben testimoniavano le indagini svolte dallo “Studio Tekne”. Infatti, notava la “Commissione ministeriale PRIT” come

«particolare interesse i Progettisti della “Tekne” annettono alla individuazione di quella particolari attività che possono essere localizzate a Taranto, sulla base di una qualificazione del territorio dell’Area, inserita nel più vasto quadro di una Regione industriale quale quella che si sta delineando e si vorrà determinare nel “Quadrilatero apulo-lucano” (Taranto, Brindisi, Bari, Valle del Basento)”⁵⁰.

E nello specifico,

«le considerazioni relative alla localizzazione, sia delle risorse naturali che di quelle tecniche, tendono a confermare coerentemente la medesima

ipotesi ubicativa di una direttrice di sviluppo industriale tra Brindisi e Ferrandina [Matera], immediatamente al di sopra di Taranto, che lasci disponibili per altri tipi di sviluppo le fasce costiere sia a Levante sia a Ponente di Taranto ... Si è visto anzitutto la opportunità di realizzare un asse di sviluppo industriale Ferrandina-Taranto-Brindisi, a Nord di Taranto e del Mare piccolo. Questo asse passa praticamente per Grottaglie e per Massafra, i due centri che hanno più vocazione ad essere sviluppati quali “Centri di servizio” e pertanto quali centri abitativi ... Inoltre la ferrovia esistente si sviluppa in senso Oriente-Occidente collegando Brindisi a Taranto attraverso Grottaglie; e Taranto a Bari attraverso Massafra; invece la linea ferroviaria che collega Ferrandina e Metaponto passa attraverso la medesima fascia agricolo-turistica. Pertanto la linea ferroviaria che costituisce un sostegno alla direttrice di sviluppo industriale, ha idealmente l’andamento di una catenaria tesa tra Oriente e Occidente, fra i due estremi costituiti da Grottaglie e Massafra»⁵¹

Ma quell’area vasta nel suo complesso soffriva di forti squilibri:

«lo studio dei “Centri di servizi” e delle “Aree di gravitazione” ha messo in luce la posizione preminente di Taranto rispetto ai Comuni di Area, però rispetto ad altri Centri di servizi, come per esempio Bari, è in posizione poco competitiva. Per molte funzioni del primo ordine e non solo quelle altamente specializzate come può essere l’Università e la degenza ospedaliera, Taranto gravita su Bari e lo stesso si può dire di quasi tutti i Centri abitati dell’area, nonostante la maggiore distanza. In definitiva si può dire che non esistono Centri abitati che siano Centri di servizi completi e abbiano un ruolo intermedio fra quello di Taranto, Centro di servizi di primo ordine, e tutti gli altri Centri abitati, Centri di servizi scadenti del secondo ordine»⁵².

⁴⁸ “Voto n. 3 ... Taranto” ... , cit., v. I., f. 8.

⁴⁹ M. ROMANO e A. P. PALADINI, *La rappresentazione territoriale dello sviluppo industriale del Salento nel Secondo Novecento*, in *Atlas. Atlante storico della Puglia moderna e contemporanea. Materiali su Amministrazione, Politica e Industria*, a cura di L. Denitto, Bari, 2010, pp. 67-83.

⁵⁰ “Voto n. 3 ... Taranto” ... , cit., v. I., f. 9.

⁵¹ “Voto n. 3 ... Taranto” ... , cit., v. I., f. 10 e ff. 13-14.

⁵² “Voto n. 3 ... Taranto” ... , cit., v. I., ff. 10-11.

Di grande interesse, poi, l'idea che la localizzazione industriale non dovesse prescindere – dal punto di vista scientifico e metodologico – da una precisa valutazione non solo degli aspetti demografici (visto che l'Industrializzazione veniva comunque a sovvertire equilibri consolidatisi nei secoli e cioè «la fissità della struttura urbanistica dei territori dei sette Comuni considerati»⁵³ ad esempio nella Val Basento); ma risultava necessario che andassero anche considerati gli aspetti geografici e territoriali che facevano propendere per alcune collocazioni industriali invece che per altre o per necessari interventi territoriali (come «la realizzazione di invasi [fluviali] a monte della zona agglomerata, ed opere di regolazione dell'alveo»⁵⁴ sempre del fiume Basento).

Non poteva essere altrimenti, visto che

«è oramai pacificamente riconosciuto che uno dei principali fattori limitanti il progresso economico del Mezzogiorno è rappresentato dalla scarsità di acqua, per cui sarà necessario che nel “Progetto definitivo” l'intero problema dell'uso più razionale delle risorse idriche per i vari impieghi sia definitivamente approfondito e considerato in maniera unitaria e globale, cercando di evitare, nella misura resa possibile dai costi che occorrerebbe sostenere, ogni spreco e dispersione ... considerando anche altri usi tra cui, fondamentale, quello dell'irrigazione. Eventuali opere che dovessero essere presentate dal Consorzio o da altri Enti per l'utilizzo delle acque dovranno essere, oltreché corredate di dati comparativi, anche inquadrare in una visione unitaria»⁵⁵

Molto interessante, poi, il fatto che quelle “Indagini territoriali preventive” compiute dalla “Tekne” grazie a Studiosi specializzati, prevedessero anche un'indagine sociologica ‘sul campo’ non solo degli aspetti ‘fisici’ (quantificabili: come le caratterizzazioni geologiche o

infrastrutturali o delle caratteristiche insediative), ma puntassero a considerare anche gli aspetti ‘umani’, come nel caso delle «esigenze abitative e infrastrutturali» censite sulla base di «un'indagine socio-economica con questionario, condotta presso ciascun Comune»⁵⁶. Inoltre, nella visione del Progettisti “Tekne” l'Industria risultava strettamente connessa allo sviluppo o comunque ai caratteri dell'Agricoltura, non solo per la distribuzione e l'impiego della manodopera, ma anche per le necessità e le disponibilità dei suoli, tanto che negli elaborati progettuali – almeno per la Val Basento – non veniva affatto trascurata la destinazione d'uso dei fondi agricoli:

«circa gli impieghi del suolo negli elaborati grafici [che costituiscono il Progetto] è stato illustrato il quadro degli impieghi del suolo agricolo ponendolo in relazione alla base geologica, alla struttura fondiaria e ai programmi di sviluppo del territorio da parte degli Enti competenti. Esso definisce ulteriormente il livello e il ritmo di degradazione del suolo già esaminato nelle indagini concernenti l'ambiente fisico»⁵⁷.

Come a dire che a «degrado» ambientale ed economico potesse corrispondere un ruolo specifico per l'Industria; ma ne potessero derivare anche forti condizionamenti ubicazionali per essa.

II.1. *Brindisi, oltre il Petrolchimico e il progetto della “GECOS Italia” per una Industrializzazione pianificata: il “Voto n. 4” (Parere) della “Commissione PRIT” per il “PRITAS – Piano Regolatore Industriale Territoriale per l'Area di Sviluppo industriale” di Brindisi (1964)*

Nella «seduta del 19 maggio 1964» della “Commissione PRIT per i Piani regolatori territoriali delle Aree di sviluppo industriale

e dei Nuclei di Industrializzazione” presieduta da Cesare Valle, su richiesta del “Consorzio del Porto e dell'Area di sviluppo industriale di Brindisi”⁵⁸, veniva esaminato il “Progetto” fatto redigere dal “Consorzio” stesso alla “GECOS Italia”⁵⁹ in collaborazione con la Società francese “SOFRED”⁶⁰ con incarico del 9 settembre 1961:

«il Consorzio ha presentato, con sintetica esposizione, il progetto definito di “Piano Regolatore”, tenute presenti le osservazioni formulate in sede di approvazione del “Progetto preliminare” (allegato). Il presidente Valle ha proceduto alla nomina della “Commissione ristretta” [o “Commissione relatrice”], che dopo ampio studio da completarsi eventualmente con sopralluogo, riferirà alla “Commissione” in seduta plenaria»⁶¹.

⁵⁸ C. PASIMENI, *Brindisi, la sfida dell'Industrializzazione, in 1927-2007. L'Amministrazione della Provincia di Brindisi*, a cura di C. Pasimeni, Oria (BR), 2009, pp. 49-60. Si veda anche M. ROMANO, *Autonomie locali e sviluppo tra regionalizzazione e riforme*, «Itinerari di Ricerca storica», 3, 2017, pp. 14 e segg. in riferimento a “Brindisi e alla sua Provincia”. Il “Consorzio del Porto” è stato istituito nel 1949 poi con Decreto del Presidente della Repubblica n. 805 del 1960 è stato trasformato in “Consorzio del Porto e dell'Area di Sviluppo industriale di Brindisi” poiché con Legge n. 634 del 209 luglio 1957 era stata costituita l'“Area di Sviluppo industriale di Brindisi”. La prima Variante del “Piano Regolatore Territoriale dell'Area di Sviluppo industriale di Brindisi” e dei tre «agglomerato satelliti di Fasano, Francavilla e Ostuni» è entrata in vigore il 6 luglio 1966 (variante approvata con “Decreto” del Presidente del Consiglio dei Ministri, poi pubblicata sulla “Gazzetta Ufficiale” n. 209 del 24 agosto 1966). Il Piano, da allora denominato “Piano GECOS” nasceva con valenza di Piano intercomunale sovraordinato (“Piano Territoriale di Coordinamento” di cui alla Legge del 17 agosto 1942 n. 1150) e comprendeva oltre all'agglomerato di Brindisi anche gli agglomerati di Ostuni, Fasano e Francavilla Fontana (che poi però nella versione definitiva veniva stralciata). Esso delimitava e normava l'“Area industriale” come “Piano Regolatore Territoriale A. S. I.” nonché, per talune zone ed ambiti, dal “Piano Regolatore Portuale”. Il “Piano Gecos”, comprendeva dunque una perimetrazione includente le aree portuali e retroportuali poi facenti capo alle banchine di Costa Morena e Sant'Apollinare (queste ultime, in particolare, erano strettamente connesse agli insediamenti del cosiddetto “Punto Franco”). Nel 1975 è stato approvato con Decreto Ministeriale n. 375 del 21 ottobre il “Piano Regolatore Portuale” del Porto di Brindisi; il nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Brindisi (PRG) è stato approvato nel dicembre 1988.

⁵⁹ Non è al possibile individuare con chiarezza, al momento, la natura della “GECOS ITALIA”, ma dovrebbe trattarsi del “Gruppo Gecos”, nato nel 1926 a Londra, anche in Italia (come “Gecos-Italia” con sede a Milano in corso Europa) specializzato nella formazione aziendale e poi dal 1959 a collaborare con le maggiori Industrie italiane nel campo non solo della formazione del personale, ma anche della consulenza per fornire le competenze indispensabili al miglioramento dei risultati aziendali. Certo è che la “Gecos Italia” non aveva al proprio interno Tecnici specializzati nella redazione di “PRIT-Piani Regolatori Industriali Territoriali” per cui con la “Sofred” francese deve essersi rivolta a Professionisti dei quali oggi, però, non conosciamo l'identità (i temi territoriali sono sempre rimasti nell'attenzione della “Gecos” che ancora nel 1996, ad esempio, con la Banca Nazionale dell'Agricoltura organizzava a Milano un convegno sulla “*Manutenzione del Patrimonio Immobiliare*”; nel 1997 sempre a Milano il convegno “*Far fronte al rischio Amianto*”; o ancora sulla “*Riqualficazione Territoriale Ambientale*” ...).

⁶⁰ Nel 1960, il Governo francese dava vita a una serie di Agenzie di consulenza per lo sviluppo industriale tra le quali la principale era la “SODIC”, che collaborava con altre Compagnie specializzate (come la SODIRP, SOFDI, UDIPA, DECENTREX) valendosi anche dei servizi della “SECA” e appunto della “SOFRED- Société financière régionale pour l'emploi et le développement”. Si trattava di “Sociétés pour favoriser la décentralisation industrielle”, cioè di Società di consulenza (un po' come lo era la “Tekne” in Italia) che collaboravano con le Amministrazioni pubbliche soprattutto per promuovere lo sviluppo regionale francese, offrendo «business-do-it-yourself guides, databases with updated information on towns across the nation, and personalized guidance for their move to the provinces»: M. WENDELN, *Contested Territory: Regional Development in France (1934-1968)*, PhD-Tesi di Dottorato presso l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales della New York University (USA), 2011, in www.hal.science.com, consultato nel marzo 2024. Cfr. N. M. HANSEN, *French Regional Planning*, Bloomington, IND-USA, 1968, pp. 58-60; P. DURAND, *Industrie et régions: l'aménagement industriel du territoire*, Parigi, 1972; J. BURNHAM, *Local Public-Private Partnerships in France: Rarely Disputed, Scarcely Competitive, Weakly Regulated*, «Public Policy and Administration», 16, 2001, pp. 49-51. Del resto il Governo francese aveva operato per lo sviluppo industriale dell'Algeria con un Ente analogo all'italiana “Cassa per il Mezzogiorno”, ma anche la situazione della Linguadoca non era dissimile da quella dell'Italia meridionale: P. LAMOUR, *Les plans d'aménagements régionaux en Italie et en France*, «Politique étrangère», 21, 1956, p. 61. Si veda anche per l'individuazione, grazie alla Statistiche riferite all'esistenza di «due Italie», del programma governativo italiano per la «Civiltà del Mezzogiorno»: S. PATRIARCA, *Numbers and Nationhood: Writing Statistics in Nineteenth-Century Italy*, Cambridge, MASS-USA, 2003.

⁶¹ Appunto (redatto dai Membri della “Commissione PRIT”) di accompagnamento al “Voto n. 4: schema delle considerazioni e del parere sul “Progetto preliminare di Piano regolatore” presentate dal “Consorzio del Porto e dell'Area di

⁵³ “Voto n. 5 ... Val Basento” ... , cit., f. 8.

⁵⁴ “Voto n. 5 ... Val Basento” ... , cit., f. 6.

⁵⁵ “Voto n. 5 ... Val Basento” ... , cit., ff. 55-56.

⁵⁶ “Voto n. 5 ... Val Basento” ... , cit., f. 10.

⁵⁷ “Voto n. 5 ... Val Basento” ... , cit., f. 11.

II.1.1. *Il “Progetto preliminare” per il “PRITAS” di Brindisi: caratteri e criticità per un Piano «concreto», ma con «dei limiti», per uno «sviluppo industriale diffuso» in Città e negli «agglomerati satelliti»*

Nella propria prima sessione, del «20 luglio 1962», relativa all'«approvazione del “Progetto preliminare”», la “Sottocommissione” incaricata dalla “Commissione interministeriale PRIT” e presieduta da «Giovanni Padoan», aveva espresso un “Voto” (il «n. 4») come “Schema delle considerazioni e del parere sul Progetto preliminare”⁶².

Il Progetto presentato dunque, secondo la Commissione, «può essere tenuto di base per la redazione del “Progetto definitivo di Piano regolatore”» (“Voto n. 4 ... Brindisi”, f. 20). Innanzi tutto, tra le “Considerazioni” avanzate, la prima era quella relativa agli «aspetti socio-economici» e al temperamento dell'aderenza dei dettati di Legge rispetto alla realtà effettiva:

«[1.] l'impostazione data dal “Consorzio” al Progetto ... appare basata su uno studio complesso e ben articolato in tutti i suoi aspetti socio-economici, tenendo nel dovuto conto la necessità di temperare, da una parte, le esigenze dello sviluppo industriale di un'Area considerevole la cui estensione abbraccia l'intera Provincia; dall'altra il rapporto nello spirito e nella lettera delle disposizioni che regolano la materia, [cioè] tra gli insediamenti in atto o in progetto e quelli ipotizzabili sulla base di fondate previsioni di sviluppo industriale. Si presenta, tuttavia, alla Commissione il compito di appro-

fondire, almeno nei suoi aspetti più importanti data la fase preliminare del Progetto, i motivi e le ragioni delle prospettate localizzazioni industriali, nonché delle opere infrastrutturali necessarie all'attrezzatura, attuale o prevista, degli agglomerati industriali» (“Voto n. 4 ... Brindisi”, f. 1).

In particolare,

«(7.) per quanto riguarda le opere indicate nel Progetto come “Prima fase A”, occorre dirimere alcune questioni di principio sorte per effetto dei concetti finora utilizzati nello sviluppo industriale del Mezzogiorno e della nuova realtà creatasi in questi ultimi tempi per effetto dell'insediamento nel Mezzogiorno di grandi complessi industriali. Si esprime quindi che, soltanto dopo che siano state decise le questioni [basilari], la Commissione possa dichiararsi, se investita – data la sua natura consultiva – circa l'inclusione o meno delle opere di “Prima fase A” nel progetto di Piano regolatore, sempre fatto salvo il principio secondo il quale i criteri dell'ammissibilità o meno di opere preliminari, vanno stabilite dal Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno» (“Voto n. 4 ... Brindisi”, f. 13).

Ancora, importante era il parametro temporale delle previsioni stesse:

«[2.] da tale considerazione preliminare discende la logica conseguenza di esaminare, in primo luogo, la previsione di sviluppo industriale che la “Circolare” n. 2356 del 9 marzo 1961 pone a fondamento, quale loro criterio ispiratore, dei “Piani regolatori delle Aree di sviluppo industriale e dei Nuclei di Industrializzazione”. Tale previsione, come impostata dal “Consorzio di

Sviluppo industriale di Brindisi”, a cura della “Commissione [PRIT] per i Piani Regolatori Industriali Territoriali delle Aree di Sviluppo e dei Nuclei di Industrializzazione”, 19 maggio 1964, in Roma, ACS, M. I., Ctg. 19100 S1, CPRG Mezzogiorno-Scimeca”, busta 1. Il Piano ebbe poi un iter complesso tanto che nel 1969 la Società di consulenza “Soris-Studi Economici e Ricerche di Mercato” presentò lo studio di verifica del “Piano GECOS”: CONSORZIO DEL PORTO E DELL'AREA DI SVILUPPO INDUSTRIALE DI BRINDISI, *Lo sviluppo economico dell'Area di Brindisi: studio di verifica del “Piano Regolatore Territoriale”*, a cura della “Soris-Studi Economici e Ricerche di Mercato”, Torino, 1970. Si veda anche: F. PIRRO, *Il “Laboratorio di Aldo Moro”. DC, organizzazine del consenso e governo dell'accumulazione in Puglia (1945-1970)*, Bari, 1983, pp. 231-232.

⁶² “Voto n. 4: schema delle considerazioni e del parere ... Brindisi”, in Roma, ACS, M. I., Ctg. 19100 S1, CPRG Mezzogiorno-Scimeca”, dattiloscritto, b. 1, f. 1 (e f. 20 per le indicazioni del Presidente, «Giovanni Padoan» della Sottocommissione e la data del primo “Voto” riferita al «20 luglio 1962»).

Brindisi”, appare ben calibrata, in quanto mira non tanto a fissare astratti ed auspicabili obiettivi di sviluppo industriale, quanto a cercare di formulare – sulla base delle possibilità esistenti nell'Area considerata – il raggiungimento di concreti obiettivi in un tempo, che nello studio in esame si proietta fino al 1975. Tale previsione è subordinata al verificarsi di determinate condizioni e quindi non è tale che possa essere raggiunta attraverso un'evoluzione spontanea dello sviluppo industriale dell'Area di Brindisi; ché, se ciò fosse, verrebbe meno la necessità di porre in essere un organo *ad hoc* quale il Consorzio, nonché una serie di incentivi, il cui compito è quello di almeno parificare i maggiori costi iniziali, che le imprese sopportano nel prevedere un'ubicazione diversa da quella che potrebbe scaturire da un mero calcolo economico su un mercato, nel quale vi fossero uniformità ed autonomia di condizioni. Appare quindi inevitabile che, in via pregiudiziale, sia assicurato, in prima linea da parte del Consorzio interessato e – simultaneamente o successivamente da parte di tutti gli Organi interessati alla realizzazione del Piano – il rispetto delle condizioni che sono poste come necessarie per la realizzazione del Piano stesso, in modo da assicurare, con azione coordinata e tempestiva, l'indispensabile legame tra sviluppo in essere, o auspicato, e opere o servizi condizionanti tale sviluppo» (“Voto n. 4 ... Brindisi”, ff. 1-2).

E così,

«la Commissione ritiene che, salvo un più approfondito esame in sede di “Progetto definitivo” nonché per la fondatezza di alcune opere (come ad esempio quella del Canale darsena), la graduazione delle fasi di attuazione, prevista dal progetto relativamente all'agglomerato di Brindisi, sia abbastanza soddisfacente» (“Voto n. 4 ... Brindisi”, f. 18).

Inoltre, nell'ambito del “Progetto preliminare”,

«comportando lo sviluppo ipotizzato, nei suoi termini più essenziali, la creazione – nel periodo compreso tra il 1961 e il 1975 – di 58. 000 posti di lavoro, di cui 28. 000 nel settore secondario [l'Industria] e 30. 000 circa nel setto-

re Terziario, con un investimento complessivo davvero notevole sia sul piano aziendale che su quelle delle infrastrutture tecniche collettive e socio-culturali, sorge evidente l'opportunità di approfondire il meccanismo attraverso il quale si è pervenuti alle previsioni, non apparendo sufficiente quanto affermato nel “Progetto” che i risultati siano conseguenza del cosiddetto “Metodo della equilibratura delle strutture regionali”. Per quanto un esame critico del metodo in questione potrebbe trascendere i limiti del “Progetto” ... si ritiene, tuttavia, che tale esame critico debba necessariamente essere intrapreso, dato che ... tutto il Piano finisce per ruotare intorno alla previsione di sviluppo industriale. La Commissione è ben conscia delle enormi difficoltà che oggi si frappongono ad uno studio previsionale in materia di sviluppo industriale, a causa soprattutto del notevole ritmo di sviluppo, specie tecnologico, della sempre maggiore interdipendenza dei mercati internazionali, della carenza a livelli territoriali ristretti di indagini ed elaborazioni statistiche, in special modo per quanto riguarda le forze di lavoro occupate, le cui risultanze non possono, data la natura e la tecnica della rilevazione, essere prese come punto di partenza per le modifiche da apportare alla struttura dell'Area presa in considerazione. Gli studi intesi pertanto a colmare tale lacuna vanno quindi largamente incoraggiati, anche in vista dell'inserimento dei “PRIT-Piani Regolatori Territoriali delle Aree di Sviluppo industriale e dei Nuclei di Industrializzazione” nel più ampio quadro della programmazione regionale e, in definitiva nazionale, della quale costituiscono indubbiamente punti essenziali di partenza e di verifica» (“Voto n. 4 ... Brindisi”, ff. 2-3).

La “Commissione PRIT” aveva espresso qualche «riserva», ma certamente riconosceva che

«pur con riserve ... va dato senz'altro atto al Consorzio di aver cercato di identificare i principali fattori favorevoli allo sviluppo che si riscontrano nell'Area considerata e che, pertanto, esiste pur sempre la possibilità di esprimere un giudizio di merito intorno al ruolo che i suddetti potranno esercitare sul realizzarsi dello sviluppo ipotizzato» (“Voto n. 4 ... Brindisi”, f. 3).

II.1.2. Condizioni oggettive dell'Area di Brindisi: criticità storiche e indotte dalla presenza del nuovo Petrolchimico

La situazione dell'Area di Brindisi mostrava caratteri storici e, ora, aspetti di decisa novità, che il "Progetto preliminare" contemplava, ma che forse non valutava appieno secondo i membri della "Sottocommissione" ministeriale:

«va innanzi tutto chiarito il concetto secondo il quale il Porto di Brindisi, da solo non è in grado di provocare l'auspicato sviluppo, come l'esperienza storica ha ormai confermato. Senza entrare nel merito circa le ragioni che hanno provocato questa situazione – tra le quali, indubbiamente, va considerata quella della mancanza di un 'hinterland' abbastanza ampio – occorre esaminare se invece, per effetto di nuove condizioni createsi in questi ultimi tempi o di eventi in corso di maturazione, non possa e non debba essere considerata la opportunità di combinare l'attrattiva naturale che un Porto così ben dislocato come quello di Brindisi può esercitare assieme ad un'altra serie di eventi favorevoli» ("Voto n. 4 ... Brindisi", ff. 3-4).

La situazione era complessa e l'impianto del Petrolchimico, invece che apportare uno sviluppo complessivo, aveva creato una situazione di forte disparità:

«vien fatto di pensare che, pur riconoscendo alla imponente iniziativa la funzione di agente propulsore di altre attività connesse, il grande Petrolchimico non sia, tuttavia, in grado – almeno nella fase delle previsioni a breve termine – di creare nella sua interezza quel processo di agglomerazione inteso ad attrarre grandi, medie e piccole iniziative, il cui raggiungimento è il principale obiettivo che il Governo intende perseguire attraverso la creazione delle "Aree di sviluppo industriale"» ("Voto n. 4 ... Brindisi", f. 4).

Si rischiava dunque che il Petrolchimico restasse una isolata "Cattedrale nel deserto":

«non sfugge la grande importanza del complesso petrolchimico e l'ingente sforzo finan-

ziario, tecnico ed organizzativo che è stato necessario per realizzarlo; come pure non sfugge alla "Commissione" la funzione veramente decisiva di rottura dell'equilibrio esistente, specie nelle sue componenti socio-economiche, che il complesso ha esercitato ed esercita sulla situazione locale. La "Commissione" intende soltanto porre in evidenza come l'attrattiva naturale rappresentata dal Porto e la realizzazione del complesso petrolchimico non siano da sole sufficienti a provocare il possibile ed auspicabile sviluppo industriale e, per mezzo di questo, lo sviluppo economico dell'intera Area. Al riguardo, va senz'altro dato atto al "Consorzio" e ai Progettisti di aver compreso la situazione sopra descritta e di aver quindi cercato di approfondire l'indagine sui fattori dello sviluppo in modo da creare le premesse per porre in essere quel sistema integrato di imprese; condizione necessaria per la creazione di un meccanismo autonomo di sviluppo, quale richiesto dalle Norme vigenti in materia di Piani regolatori, e quindi un'Area ben equilibrata nelle sue parti componenti» ("Voto n. 4 ... Brindisi", ff. 4-5).

Si notava inoltre che,

«un'analisi accurata della situazione dell'Area ha posto in evidenza la mancanza, o quanto meno la carenza, di fattori di sviluppo a breve termine ed è stato quindi gioco forza cercare di evidenziare i fattori di sviluppo a lungo termine, anche in armonia con la durata del Consorzio e con le difficoltà che inevitabilmente si incontrano in ogni processo di industrializzazione» ("Voto n. 4 ... Brindisi", f. 5).

Però,

«degli altri fattori di sviluppo messi in risalto dal Progetto, vanno senz'altro ritenuti come positivi quelli rappresentati:

1. dalla possibilità di creare una "Zona industriale" affacciata direttamente sul Porto; 2. della integrazione industriale dell'Area di Brindisi nel grande polo di sviluppo apulo-lucano; 3. la possibilità di sfruttare mercati in continuo sviluppo, in modo particolare quelli mediterranei.

Tali fattori, per poter svolgere in pieno la loro funzione di attrazione delle attività industriali, devono, comunque, trovare un elemento di decisa complementarietà nei seguenti altri fattori che il Progetto in esame pone come essenziali, per assicurare all'Area la valorizzazione delle sue caratteristiche potenziali:

a. in primo luogo la quantità di capitali disposti ad investirsi nell'Area; b. la qualificazione delle forze di lavoro; c. la qualificazione del fattore tecnico imprenditoriale. Tutti i fattori suddetti sono da prendere in attento conto» ("Voto n. 4 ... Brindisi", ff. 5-6).

Così,

«a. Per quanto riguarda i capitali disposti ad investirsi, è senz'altro opportuno che il Consorzio imposti la sua azione su studi di convenienza comparata intesi a porre in evidenza i vantaggi che certe iniziative in determinati settori potrebbero avere scegliendo per l'ubicazione dei loro stabilimenti l'Area di Brindisi. Tali studi non sono, evidentemente, da soli sufficienti per invogliare eventuali Imprenditori alla scelta ubicazione se non vengono tempestivamente e con la necessaria tecnica portati a conoscenza degli interessati. Soltanto se tale azione avesse necessità di essere integrata anche con partecipazioni finanziarie, preferibilmente di minoranza, solo allora potrà essere presa in seria considerazione la creazione di una Società finanziaria, non senza accordi preventivi fra gli Istituti di Credito a medio termine competenti per territorio e gli Organi della "Cassa per il Mezzogiorno" e del "Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno"» ("Voto n. 4 ... Brindisi", ff. 5-6).

Poi

«b-c. Circa la qualificazione delle forze di lavoro e del fattore tecnico industriale, sarà necessaria una tempestiva e ben concertata azione di coordinamento, in modo che tutti i Ministeri e gli Enti pubblici e privati operanti in tale settore, trovino una linea comune di intervento intesa ad assecondare e addirittura, in certi casi, a promuovere le previsioni di sviluppo industriale» ("Voto n. 4 ... Brindisi", f. 6).

II.1.3. La situazione brindisina e le possibili soluzioni: "Concentrazione nel Capoluogo" versus "Diffusione industriale in agglomerati satelliti"? Il parametro della «densità lorda di operai per ettaro»

L'Area di Brindisi presentava delle forti criticità che potevano inficiare ogni progetto di sviluppo industriale e, dunque, esse andavano affrontate concretamente sia nell'ambito del "Progetto industriale preliminare", che nell'ambito del "Progetto industriale definitivo".

Non si poteva non notare che «esistono carenze che, se non tempestivamente eliminate, sono tali da condizionare il possibile sviluppo dell'Area»:

«1. Tra queste un posto veramente notevole è occupato dalla "Limitazione delle risorse idriche". È perciò da incoraggiare, oltre che da approvare, l'azione del Consorzio, riflessa dal Progetto, di impiegare nel modo più razionale le risorse già esistenti e di valorizzare quelle potenziali, dislocate nelle immediate vicinanze della città di Brindisi. Anche in merito a tale essenziale problema è da raccomandare al Consorzio di agire in stretta intesa con gli Enti interessati, in modo particolare con l'"Ente Autonomo Acquedotto Pugliese", l'"Ente Irrigazione Puglia e Lucania" e la "Cassa per il Mezzogiorno", in modo da pervenire a un'utilizzazione razionale non soltanto nell'Area, ma nel più vasto ambito del Polo di sviluppo apulo-lucano. È evidente che dal "Progetto esecutivo" dovrà scaturire la possibilità, debitamente documentata, di far fronte al fabbisogno idrico occorrente per la vita dell'Area» ("Voto n. 4 ... Brindisi", ff. 6-7).

Inoltre,

«2. trattandosi di tradurre l'ipotesi di sviluppo industriale formulata dal Consorzio – pur con le riserve e le cautele indicate – in termini di sistemazione territoriale dell'Area di sviluppo industriale, sorge una questione preliminare, che è necessario subito dirimere in quanto condiziona, entro certi limiti, la sistemazione stessa. La questione, di carattere veramente pregiudiziale, riguarda la scelta delle tre ipotesi circa la "Con-

centrazione o meno nel Capoluogo dei nuovi posti di lavoro” che dovrebbero crearsi fino al 1975. Le tre ipotesi in questione possono sistematicamente indicarsi come:

1° ipotesi sviluppo concentrato; 2° ipotesi, sviluppo semidiffuso; 3° ipotesi, sviluppo diffuso. Il Consorzio, pur prospettando tutte e tre le ipotesi con i relativi pregi e difetti, si dichiara decisamente favorevole alla terza ipotesi [sviluppo diffuso], secondo la quale parte dello sviluppo industriale ipotizzato dal Piano viene ad essere localizzato in agglomerati satelliti: un buon numero di famiglie di Lavoratori resterebbe nei paesi di origine e continuerebbe la sua occupazione tradizionale nell'Agricoltura. Gli abitanti della Città di Brindisi passerebbero da 70.000 nel 1961 a 125.000 nel 1975, mentre i nuovi posti di lavoro nel settore secondario [Industria] verrebbero localizzati per oltre 11.000 unità nel Capoluogo e per circa 14.000 unità nel resto della Provincia. I posti di lavoro da creare nel resto della Provincia verrebbero localizzati prevalentemente in agglomerati satelliti individuati a Fasano, Ostuni e Francavilla Fontana” (“Voto n. 4 ... Brindisi”, ff. 7-8).

La scelta dello “Sviluppo diffuso” implicava una concezione territoriale che non sempre coincideva con quella della ‘previsione areale’:

«l'ipotesi dello “Sviluppo diffuso” presenta indubbiamente vantaggi notevoli sulle altre soluzioni prospettate, specie con riferimento concreto all'attuale situazione urbana del Capoluogo, certamente insufficiente per recepire l'intero sviluppo. In merito è da farsi innanzi tutto presente che l'accettazione di questa terza ipotesi comporta un'indagine oltremodo approfondita e serena circa le località che presentano più favorevoli condizioni, nell'intento di creare un forte processo di agglomerazione industriale, per l'ubicazione dei nuovi posti di lavoro. La sistemazione proposta dal Consorzio lascia, al riguardo, fortemente perplessi, in quanto si ha la netta impressione che, pur premettendo l'ipotesi della “Diffusione”, in realtà il “Progetto di Piano Regolatore” sia, di fatto, sostanzialmente impostato sull'ipotesi della “Concentrazione” o, quanto meno, della “Semidiffusione”. Di ciò, in certo qual modo, sembra rendersi conto anche

il Consorzio, laddove afferma che gli agglomerati satelliti proposti, sono principalmente giustificati dal bassissimo costo infrastrutturale previsto (pari ad appena il 2% dell'intero costo infrastrutturale, con una media per posto di lavoro di 100.000 lire contro 2.160.000 dell'agglomerato principale di Brindisi. Anche il costo infrastrutturale per Ettaro da attrezzare è largamente inferiore di almeno 6-7 volte a quello previsto per l'agglomerato di Brindisi)» (“Voto n. 4 ... Brindisi”, f. 8).

Ma si poteva compiere una organica Pianificazione territoriale solo sulla base del risparmio sul «costo infrastrutturale»?

«I dati di cui sopra, anche se vanno presi con la necessaria circospezione (in quanto ogni valutazione del genere non può che riferirsi ai concreti tipi di sviluppo industriale ipotizzabile) lasciano tuttavia intravedere uno scarso approfondimento di certi motivi di scelta ubicazionale degli agglomerati, che sono invece essenziali ai fini di una valida e coerente impostazione del Piano. Sembra pertanto prematuro entrare nel merito circa le ragioni che militano a favore o a disfavore dei previsti agglomerati industriali satelliti. Sarà, per contro, necessario che nel “Progetto definitivo” si provveda ad un approfondimento ulteriore circa la creazione o la scelta degli agglomerati suddetti, non tralasciando anche la opportunità di considerare la strutturazione di un più ampio e sviluppato “Centro urbano-industriale”, tenendo altresì nel debito conto la eventualità di legare allo sviluppo di Brindisi lo sviluppo della zona di Lecce» (“Voto n. 4 ... Brindisi”, ff. 8-9).

II.1.4. *Brindisi e la ‘nuova Brindisi industriale’: per un nuovo «agglomerato industriale» tra il Centro di Brindisi e il Petrolchimico*

Lecce era però lontana e, pur in una programmazione di ‘Area vasta’ quale quella che era stata portata avanti dal Consorzio brindisino, il nodo di ogni previsione non poteva però che tornare a Brindisi, il Capoluogo, e alle sue prospettive di sviluppo urbano in seguito alla nuova Industrializzazione (dopo quella del Petrolchimico,

che stava creando non poche trasformazioni insediative). Infatti,

«impostato il problema degli agglomerati satelliti, viene in rilievo l'agglomerato principale di Brindisi, per il quale è prevista un'ampia “Zona” di 1720 ettari, con una Zonizzazione già in atto per le Industrie petrolchimiche pari al 5% della superficie, e per il “Punto franco” pari all'1,5% della superficie; e con una Zonizzazione di progetto riguardante (si adotta, per quanto impropria talvolta, la terminologia adottata nel Progetto) il Porto industriale (3,5% della superficie); le Industrie portuali (11% della superficie); le Industrie medie e leggere (20% della superficie); le Industrie leggere ed agricole (6% della superficie); le Industrie nocive (il 6% della superficie). Circa la scelta di tale agglomerato, sembra, allo stato attuale delle previsioni di sviluppo industriale, che non possa essere scelta zona più favorevole per una serie di ragioni, tra le quali sono da tenere in debito conto: l'attrazione esercitata dal complesso petrolchimico, il quale lascia libera tra la zona da esso occupata e la Città di Brindisi una vasta superficie, già provveduta in parte di infrastrutture di base; e la presenza del Porto industriale che, nel caso di Brindisi e in presenza di altri fattori favorevoli già sopra indicati, rappresenta senz'altro un fattore di attrazione. In merito a tale agglomerato occorre, tuttavia, approfondire tutta una serie di problemi, la cui chiara soluzione permetterà di accertarne la validità, anche in vista di futuri sviluppi oggi non ipotizzati» (“Voto n. 4 ... Brindisi”, ff. 9-10).

Dunque,

«a. in primo luogo è da valutare se la superficie di tale agglomerato sia sufficiente a recepire lo sviluppo industriale che secondo l'ipotesi della “Diffusione” dovrebbe prevedere per l'agglomerato in questione oltre 11.000 unità nel settore secondario e 16.700 nel settore terziario per un totale complessivo di 28.100 posti di lavoro. Secondo le stime contenute nel “Progetto”, l'agglomerato in questione potrebbe contenere, fatti salvi i normali limiti di densità lorda di Operai per ettaro in relazione ai tipi di Industria previsti, fino a 36.000 posti di lavoro, pur lasciando al complesso petrolchimico soltanto la

possibilità di insediare 7.000 unità lavorative» (“Voto n. 4 ... Brindisi”, f. 10).

In divario tra il Petrolchimico e la nuova “Area industriale” qualora realizzata, risultava enorme in merito all'impiego dei Lavoratori, in un rapporto di oltre 1:5; ecco dunque la grande rilevanza del “Progetto”. In più,

«se si considera che buona parte dei posti nel Terziario si ubicheranno senz'altro fuori di detto agglomerato, ne discende la ovvia considerazione che esso, così come prospettato, sarebbe in grado di recepire non soltanto lo sviluppo dei nuovi posti di lavoro riservati al Capoluogo secondo l'ipotesi della “Diffusione”, ma anche tutti i posti di lavoro del Secondario [Industria], secondo l'ipotesi della “Concentrazione”. Tale ultima considerazione sembrerebbe una riprova che, in realtà, l'ipotesi della “Diffusione” sia stata semplicemente enunciata, ma non sia stato fatto un serio sforzo per tradurla in termini territoriali».

Il giudizio della “Commissione” era decisamente *tranchant* nei confronti dei Progettisti. Però,

«b. in secondo luogo, è accertato che la dimensione dell'agglomerato di Brindisi è in grado di recepire con facilità i nuovi posti di lavoro previsti» (“Voto n. 4 ... Brindisi”, f. 11).

La previsione era certamente rosea, ma, soprattutto, partiva dal presupposto che «l'agglomerato di Brindisi è in grado di recepire con facilità i nuovi posti di lavoro previsti» senza però preoccuparsi di che cosa significasse, in termini abitativi e di servizi (sanitari, scolastici, infrastrutturali ...) un tale massiccio arrivo di manodopera (se si trattava davvero di «36.000 posti di lavoro», pensando a famiglie di minimo tre persone si giungeva a circa 100.000 abitanti in più. Si era così certi che la ‘vecchia’ Brindisi potesse davvero reggere tutto questo?). A meno che i Lavoratori non restassero nei comuni “satelliti”. Ma sulla stessa linea, addirittura,

«la Commissione non può tralasciare di prendere in seria considerazione la opportunità

di prevedere future “Zone di ampliamento” [industriale], eventualmente da destinare ad uso industriale secondo precise prescrizioni di “Piano regolatore”, sempre in modo da mantenere una ben equilibrata proporzione tra l’Industria petrolchimica e il complesso di tutte le altre Industrie».

Il problema era più di ‘rapporto tra le diverse Zone industriali’ piuttosto che non di ‘rapporto tra le Zone industriali e la Città’. Ma alla fine, almeno, un dubbio veniva anche alla “Commissione”:

«non si può che esprimere un suggerimento, richiedendo una precisa indicazione in merito in uno studio approfondito che deve essere condotto in loco, contemperando anche le esigenze del previsto o prevedibile sviluppo urbano».

Serviva, cioè, una ‘nuova Brindisi’ raddoppiata e non certo solo industriale. Però in vista dell’espansione industriale,

«sembra, almeno in prima approssimazione, che la fascia compresa tra i due insediamenti destinati alle industrie leggere ed agrarie, ubicati rispettivamente sugli assi attrezzati di progetto Brindisi-Lecce e Brindisi-Taranto, debba avere una considerazione prioritaria in vista di stabilire le suddette “Zone di ampliamento”. Occorre anche far presente che tale indicazione permetterebbe di valorizzare lo Scalo merci qualora si addivenisse al progettato spostamento della Stazione ferroviaria».

Insomma, il “Piano” del Consorzio prevedeva l’espansione industriale della Città disinteressandosi dei sicuri problemi insediativi che ne sarebbero derivati; e, del resto, anche la “Commissione”, in linea con le proprie finalità istitutive, forniva suggerimenti e attenzioni solo per gli aspetti industriali. E, allora, a chi veniva demandato il vero riequilibrio della realtà cittadina? Non poteva che risultare chiarissimo il fatto che anche il “PAS-Piano delle Aree di Sviluppo industriale di Brindisi” senza un “Piano di coordinamento

territoriale” a livello urbanistico provinciale (cioè solo costituendo uno strumento pianificatorio attuativo di un Piano territoriale esteso) non poteva davvero ‘funzionare’; e che, anzi, il rischio era quello di ingigantire e creare nuovi problemi alla Città invece che risolverli. Allora, era il “PRG-Piano Regolatore Comunale” di Brindisi che poteva riequilibrare tutto ciò? Impossibile ... Sarebbe stato necessario un coordinamento tra i vari livelli della Pianificazione; ma al momento proprio non se parlava nella realtà, nonostante la “Legge urbanistica” ...

Però, non si poteva negare l’esistenza del problema della “Zonizzazione” vera e propria della ‘nuova Brindisi industriale’, cioè della previsione urbanistica *sensu stricto*:

«d. in quarto luogo il Consorzio dovrà porre ogni cautela nella zonizzazione dell’agglomerato, al fine di evitare scelte non in armonia con lo sviluppo industriale quale si andrà delineando o quale sarà concretamente prevedibile. Si esprime al riguardo l’avviso che, senza fondate previsioni di sviluppo industriale, pare impossibile, o praticamente molto difficile, destinare separatamente particolari Zone a grandi, medie e piccole industrie di determinate specie. Sarà pertanto opportuno che nel “Progetto definitivo” sia approfondita la previsione di sviluppo industriale per quanto riguarda in modo particolare la zona delle attrezzature, i servizi portuali e la zona delle industrie portuali, in modo che lo spazio ad esse riservato trovi un fondamento economico tale da trovare concreta realizzazione entro prefissati limiti temporali. Sarà in ogni modo opportuno che le varie “Zone” costituenti l’agglomerato, possano avere facile accesso al mare» (“Voto n. 4 ... Brindisi”, f. 12).

Poi

«c. in terzo luogo è senz’altro necessario che il Consorzio prenda, senza indugio, tutte le misure – compreso l’esproprio – al fine di garantire la destinazione ad uso industriale della superficie costituita dall’agglomerato e ponga in essere un’accorta ma decisa politica, intesa a stronca-

re sul nascere lievitazioni sui prezzi dei terreni, specie se conseguenza di manovre speculative. Si sottolinea la particolare importanza di quest’ultima considerazione, in quanto un aumento nel prezzo dei terreni oltre determinati limiti, potrebbe costituire un ostacolo insormontabile all’attrazione esercitata dalla zona prescelta verso le nuove iniziative industriali. Il Consorzio prenderà, pertanto, tutti gli accordi con i Ministeri e con gli Enti competenti, nonché con gli Istituti finanziari, allo scopo di far fronte tempestivamente e decisamente ad ogni tendenza al rialzo dei terreni» (“Voto n. 4 ... Brindisi”, ff. 11-12).

Inoltre, l’«agglomerato» doveva avere una estensione ben chiara:

«5. in quinto luogo, salva la prospettiva di futuri ampliamenti, il Consorzio dovrà, nella fase definitiva del Progetto, procedere alla delimitazione il più possibilmente esatta dell’agglomerato in questione, con una accurata descrizione delle proprietà confinanti».

Andavano quindi previste nuove infrastrutture viarie e, su di esse, i “Nodi di smistamento”:

«6. in sesto luogo si raccomanda di fermare l’attenzione sull’adattabilità dell’asse viario di accesso all’agglomerato per tutte le future e complesse esigenze, in modo da prevederne sin d’ora tutte le fasi di graduale espansione. È comunque evidente che tutto il sistema viario potrà rispondere alle future aumentate esigenze nella misura in cui si procederà, nei tempi tecnici necessari, all’attrezzatura dei nodi di smistamento ad uno o più livelli previsti dal Progetto. Circa la priorità nella realizzazione dei nodi in questione, sembra soddisfacente quanto in linea di massima indicato dal Piano. Sarà però necessario che il Consorzio preveda più ampie fasce di rispetto, in modo particolare per quanto riguarda il quadrilatero confinante con il seno di Ponente, la zona delle Industrie portuali, la zona delle piccole e medie Industrie e la ferrovia Brindisi-Lecce» (“Voto n. 4 ... Brindisi”, ff. 12-13).

II.1.5. *Prescrizioni per aspetti infrastrutturali ‘di fondo’ del “Piano regolatore”: il Porto, l’Avanporto, la Stazione ferroviaria, la Circonvallazione ovvero “Asse attrezzato”*

La “Commissione interministeriale PRIT” affrontava nello specifico anche i problemi dello sviluppo della città in connessione alle sue infrastrutture industriali. Naturalmente al centro di ogni considerazione rimaneva il Porto – nucleo fondamentale nella vita di Brindisi – soprattutto in una visione regionale e nazionale e, dunque, «in merito ad altre particolarità del Piano, la Commissione ritiene di dover far presente quanto segue»:

«a. per quanto riguarda la sistemazione definitiva del Porto, sia in particolare riferimento al problema specifico della diga di Punta Morena, sia a quello più generale della sistemazione dell’Avanporto, è necessario tenere nel dovuto conto l’interesse che tale sistemazione soddisfa e ciò anche in relazione alla ripartizione dell’onere finanziario relativo. Il problema non può non essere inquadrato nel quadro generale della sistemazione dei Porti nazionali in generale e di quelli della Regione pugliese in ispecie; esigenza questa ormai largamente avvertita e che è già oggetto di approfondito esame da parte degli organi competenti. Pur nella salvaguardia delle immediate e indifferibili esigenze attuali, è senz’altro opportuno che il problema venga affrontato con visione di ampio respiro, con realizzazioni che, se anche scaglionate nel tempo, non perdano di vista la sistemazione desiderabile del Porto di Brindisi. Il Consorzio dovrà quindi adoperarsi in modo organico e in stretta intesa con le Amministrazioni interessate, in modo particolare quelle della Marina Mercantile, dei Lavori Pubblici e della Difesa, affinché si possa pervenire in tempo abbastanza breve ad una sistemazione che tenga conto di tutte le esigenze immediate e future. In una tale prospettiva potrà trovare adeguato posto la questione relativa all’eventuale installazione nel Porto di un bacino di carenaggio per navi di medio tonnellaggio ed anche quella dell’Arsenale. Quanto sopra non esclude che siano ancora più approfonditi gli studi circa un’eventuale specializzazione

delle attrezzature portuali, in relazione alla tendenza, attualmente in atto e chiaramente enunciata nel Progetto, circa la specializzazione dei traffici. Nel frattempo, le Autorità competenti dovranno provvedere a porre in essere le più opportune misure di salvaguardia, allo scopo di poter realizzare quanto qui enunciato» ("Voto n. 4 ... Brindisi", f. 14).

Altro fulcro urbano infrastrutturale, ritenuto imprescindibile, era costituito dalla Stazione ferroviaria:

«b. circa il progettato spostamento della Stazione ferroviaria, da realizzarsi dopo il 1965, le ragioni addotte a favore – e cioè la necessità di sbloccare l'espansione urbana di Brindisi – esulano, a rigore, dalla stretta competenza del Piano stesso, non tanto perché il progetto non possa e non debba interessarsi di tali questioni, quanto per la motivazione che non si riallaccia direttamente alle esigenze dello sviluppo industriale» ("Voto n. 4 ... Brindisi", ff. 15-17).

Quindi il 'disinteresse' per le questioni urbane era ... programmatico (anche se «non vanno sottovalutate le necessità ... specifiche della Città, d'importanza non certo minore [rispetto a quelle industriali]).

Però,

«a parte tale considerazione devesi, tuttavia, rilevare che lo spostamento degli impianti ferroviari e della stazione a monte dello sviluppo urbano futuro, appare prevalentemente teorico in quanto le aree di risulta non riuscirebbero a creare un centro direzionale ed i valori unitari delle aree stesse appaiono chiaramente eccessivi. Questa considerazione economica porta come conseguenza la non validità urbanistica della soluzione tangenziale all'estremo dello sviluppo edilizio urbano della stazione ferroviaria con i relativi impianti. Ciò può apparire formale ma viene evidenziato dal fatto che internamente è situata la Circonvallazione dell'ANAS, definita impropriamente "Asse attrezzato" dato che non ne possiede le caratteristiche. Tale Circonvallazione, per la maggior parte realizzata, mette in luce come il previsto spostamento degli impian-

ti ferroviari risulterebbe di danno per l'Amministrazione delle Ferrovie anche se per questa il traffico in funzione dell'agglomerato industriale risulterà nel futuro basilare quantitativamente, considerata l'importanza del complesso petrolchimico e di quelli programmati. Appare opportuno, pertanto, studiare una soluzione urbanistica più valida che, tenendo presenti le necessità della zona industriale, non sottovaluti quelle specifiche della Città, d'importanza non certo minore. Tale suggerimento può prendere lo spunto dallo spostamento inserito nei grafici di Piano dell'agglomerato industriale, ma con idoneo inserimento della ferrovia nel "Piano urbanistico", così da farla risultare impianto basilare per la Città e non soltanto per la zona industriale ... c. Anche per quanto riguarda l'asse attrezzato di progetto Brindisi-Taranto, non può che farsi riferimento a quanto indicato nella precedente considerazione. Sarà pertanto necessario che il Consorzio, d'intesa con le competenti Autorità locali, segnali senza indugio ed in forma ufficiale, tale problema all'ANAS, affinché esso sia affrontato in armonia con le esigenze della "Aree di sviluppo industriale" di Brindisi e di Taranto, nel quadro del miglioramento della viabilità statale».

Ovvio, ma non scontato, che

«è necessario che il Consorzio, prima di prospettare soluzioni del genere, prenda gli opportuni accordi con le competenti Amministrazioni e, in modo particolare, col Ministero dei Trasporti e con l'Amministrazione comunale».

La questione aveva una valenza generale:

«in linea generale, la Commissione ribadisce il principio secondo il quale, anche per non invadere la competenza di altre Amministrazioni, il "Piano regolatore della Aree di sviluppo industriale e dei Nuclei di industrializzazione" deve occuparsi soltanto della traduzione in termini urbanistici della previsione di sviluppo industriale nonché di tutte quelle opere o quelle iniziative che condizionano tale sviluppo industriale o sono a questo conseguenti. Ciò non significa che si tratti di un "Piano" settoriale, nel senso tecnico del termine; in realtà il "Piano"

si presenta con la caratteristica della globalità, come il Progetto in esame dimostra, essendo già stata operata preventivamente una scelta, in fase di riconoscimento dell'Area o del Nucleo, secondo la quale lo sviluppo economico dell'intera Area (fine ultimo assegnato all'Istituto in questione) deve far leva sullo sviluppo industriale» ("Voto n. 4 ... Brindisi", f. 16).

Infatti,

«circa l'esigenza fatta presente dal Progetto, di procedere alla costruzione delle infrastrutture assegnate alla "Fase prima [A]" non soltanto ai fini dell'attrezzatura dell'agglomerato di Brindisi, ma anche per evitare pericolose tensioni sul mercato del lavoro, a seguito dell'ultimazione del complesso petrolchimico, bene ha fatto il Consorzio a prospettare anche tale problema, il quale dovrà essere oggetto di attenta considerazione da parte degli Organi competenti, in modo da salvaguardare i legittimi interessi di tali Lavoratori, nella misura massima consentita dalla previsione di realizzazione delle opere infrastrutturali» ("Voto n. 4 ... Brindisi", f. 17).

E c'era infine anche «la fondatezza di alcune opere (come ad esempio quella del Canale darsena)» ("Voto n. 4 ... Brindisi", f. 18).

Per quanto riguardava, poi, i tempi

«e, circa le fasi di attuazione delle opere indicate nel Progetto, si ritiene che da tale impostazione sia inevitabile data la natura previsionale del Piano e quindi la necessità di prevedere in anticipo i futuri fabbisogni. Qualora si abbandonasse tale metodo, il Consorzio non potrebbe che agire sulla base dello stato di fatto e quindi progettare e costruire soltanto quelle opere necessarie per le imprese già insediate o in fase di insediamento. In realtà, pur senza trascurare le esigenze attuali, il compito del Consorzio è ben diverso e, sostanzialmente, può dirsi che esso deve progettare e costruire in anticipo sui bisogni e poiché tali bisogni, qualora accuratamente previsti, si presentano con caratteri diversi di urgenza, è inevitabile che tale graduazione dell'urgenza si rifletta anche nella previsione delle opere da costruire. Quanto sopra non esclude, ovviamente,

che si proceda ad un'indagine di merito, così già fatto per quanto riguarda la rispondenza sul piano territoriale della ipotesi della "Diffusione", allo scopo di accertare se, effettivamente, le fasi enunciate nel Progetto, con il relativo elenco delle opere, rispondano o meno alle effettive esigenze» ("Voto n. 4 ... Brindisi", ff. 17-18).

La Commissione comunque richiedeva

«l'opportuna formulazione di un "Regolamento particolareggiato", contenente le prescrizioni per l'attuazione del Piano regolatore e, quindi, in sede di "Progetto definitivo", o entro un certo termine da stabilire a far tempo dall'approvazione di questo ultimo, si dovrà procedere alla redazione di tale "Regolamento", che prima di essere approvato dagli Organi competenti, dovrà essere sottoposto al preventivo parere della Commissione» ("Voto n. 4 ... Brindisi", f. 18).

Inoltre,

«il costo previsto per la realizzazione del Progetto in esame comprende una spesa per infrastruttura, oscillante, relativamente a Brindisi e per le fasi previste, tra 54.320 milioni e 70.570 milioni, comprendendo in quest'ultima cifra le opere eventuali che potranno essere decise solo in un secondo tempo, in base allo sviluppo effettivo dell'agglomerato e del Porto. Un primo rilievo riguarda la considerazione che la cifra, per quanto notevole, non tiene conto delle spese di espropriazione, se non in taluni casi di opere stradali; il che lascerebbe pensare che il Consorzio intende attrezzare soltanto territori di proprietà privata, senza considerare la opportunità e la convenienza di crearsi un patrimonio di terreni, da cedere in proprietà o in locazione alle imprese e tale da svolgere anche un notevole ruolo nell'attuazione di una politica calmieratrice sul prezzo dei terreni. Non è detto che il Consorzio debba necessariamente procedere ad espropri, ma si ritiene che l'uno o l'altra decisione – e cioè espropriare o meno i terreni da attrezzare e in quale misura – debbano essere accuratamente soppesate, anche nelle loro implicazioni a venire e per le conseguenze che da esse si debbono attendersi, allo scopo di addivenire ad una soluzione che meglio di ogni

altra possa permettere al Consorzio di raggiungere il suo fine istituzionale. A parte tale aspetto della questione, il preventivo di costo dovrà essere accuratamente rivisto, anche in relazione ai precedenti suggerimenti e, salva e impregiudicata la questione relativa alla opere di "Prima fase A". In particolare è necessario che nel "Progetto definitivo" l'onere finanziario venga ripartito, se nel caso, secondo gli Enti cui esso dovrà far carico e dovrà essere sempre tenuta presente l'inderogabile esigenza di correlare la spesa alle effettive previsioni di sviluppo industriale. Quanto sopra non esclude che l'onere finanziario non possa essere indicato anche per le opere e per le iniziative per le quali non è oggi possibile prevedere una concreta correlazione con fondate previsioni di sviluppo industriale. Tale indicazione potrà essere senz'altro utile in relazione agli eventuali sviluppi futuri oggi completamente prevedibili anche se ipotizzabili. Una particolare attenzione dovrà, infine, essere posta nella indicazione delle spese generali, che il Consorzio dovrà affrontare per l'attuazione del Piano» ("Voto n. 4 ... Brindisi", ff. 18-19).

Per Brindisi, insomma, la previsione era assai articolata, ma, ovviamente, non poteva prescindere da una visione di "Area" che finiva sempre per incentrarsi sul Petrolchimico come 'motore' dello sviluppo.

II.2. I progetti del direttore della "Tekne" Roberto Guiducci per il "PRITAS- Piano Regolatore Industriale Territoriale per l'Area di Sviluppo industriale" di Taranto e per il "PRITENS- Piano Regolatore industriale territoriale per il Nucleo di Sviluppo Industriale "della Valle del Basento"

Grazie alle entrate politico-istituzionali che si era garantito nella sua attività con la "Olivetti" – Azienda che peraltro continuava ad appoggiare le iniziative di Roberto Guiducci anche dopo al sua uscita ufficiale dai ranghi

aziendali – il Direttore della "Tekne" si vedeva attribuito l'incarico della redazione di un nutrito numero di "PRIT" a livello nazionale e, soprattutto, nell'Italia meridionale, dove si ponevano in evidenza tra gli altri – per la loro rilevanza nazionale – quello dell'"Area di Taranto" (destinata a diventare il primo polo siderurgico d'Italia) e quello del "Nucleo industriale della Val Basento" in Lucania (dove la scoperta del Metano stava aprendo nuove prospettive energetiche e industriali nazionali).

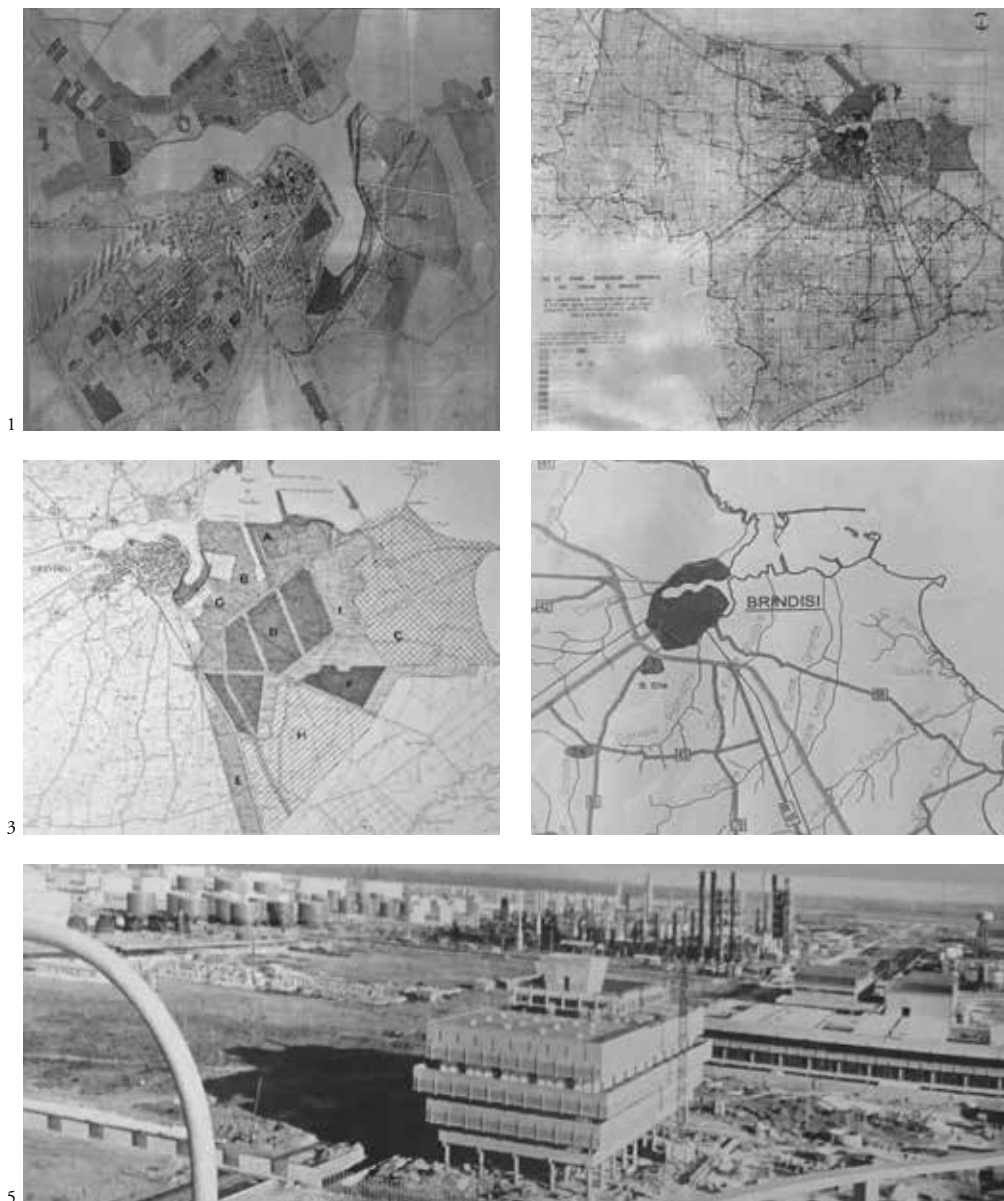
II.2.1. Roberto Guiducci e l'anticipazione del "PRITAS"-Piano Regolatore Industriale Territoriale di Taranto

Per la presentazione del "Piano di Taranto" redatto dalla "Tekne", Guiducci pubblicava su «Casabella Continuità»⁶³ una serie di "Schemi grafici" – che sarebbero poi ricomparsi nel volume autonomo dedicato al Piano e anticipato su «Casabella»⁶⁴ stessa – accompagnati da un breve commento:

«"Schema 1. Le fasce agricole in base alla loro potenzialità": per risolvere il problema della localizzazione delle nuove Aree industriali è stata essenziale l'analisi selettiva e la ripartizione geografica del territorio in base a vari parametri fisici, economici e sociali. "Schema 2. Distribuzione della popolazione nel 1951": se Taranto emerge lentamente tra tutti i centri abitati dell'Area di sviluppo, altrettanto chiara è la posizione intermedia dei Comuni di Massafra, Grottaglie e San Giorgio Jonico i quali – insieme a Taranto – sono stati scelti come "Poli di sviluppo" residenziali e di servizi. "Schema 3. I centri di servizi e le aree di gravitazione": complementare allo studio demografico, quello ecologico ha confermato la localizzazione dei Centri di servizio e la netta preminenza, al momento attuale, di

⁶³ ROBERTO GUIDUCCI (dello STUDIO "TEKNE"), *Piani territoriali nel Sud. Piano nazionale e partecipazione democratica*, «Casabella Continuità» (Milano), ottobre, 1964, pp. 3-6: "Scheda" riferita al Piano di Taranto.

⁶⁴ TEKNE SPA, *Il piano di Taranto. Il "Piano Regolatore Territoriale dell'Area di Sviluppo industriale di Taranto"* redatto dalla Tekne, Bari, Leonardo da Vinci, 1965.



Il "PRITAS" Piano di sviluppo industriale di Brindisi

1. Brindisi, il Piano Regolatore del 1957, planimetria generale
2. Brindisi, il Piano Regolatore del 1963, planimetria generale
3. Brindisi, progetto PRITAS della Geco per l'agglomerato industriale approvato nel 1966 (da «Urbanistica», 1965)
4. Brindisi, planimetria generale della città e dell'area circostante, prima della realizzazione del Petrolchimico (area a destra) con indicazione dell'idrografia originaria (da "Carta della Provincia" di Brindisi, prima metà degli anni Cinquanta)
5. Brindisi, insediamento industriale del Petrolchimico (da Guiducci, «Casabella», 1964)

Taranto. “Schema 4. La direttrice di sviluppo Brindisi-Taranto-Valle del Basento”: si pone in evidenza la relazione geografica e infrastrutturale dell’Area industriale [AI] di Taranto con quella di Brindisi e con il Nucleo [NI] del Basento. Elementi integranti sono i compromessi [ma: Comprensori] di grande trasformazione agricola e i Centri abitati pedemontani. “5. Schema ottimale di viaggi al lavoro in numero di addetti”: dimensione delle zone industriali e flusso della mano d’opera da Taranto e dagli altri Centri. L’obiettivo era quello di verificare un equilibrio distributivo trasversale alla direttrice di sviluppo».

Poi

«“Schema 6: Zonizzazione e vie di comunicazione”: come ubicazione delle tre zone industriali di prima realizzazione (a) e di due eventuali zone industriali sussidiarie (b) a Occidente (Castellaneta) e a Oriente (San Giorgio). “Schema 7: Progetto degli agglomerati di Taranto, Massafra e Grottaglie” come quadro della sistemazione urbanistica dell’agglomerato delle industrie di base grandi, medie e piccole, delle nuove zone residenziali ecc. ».

C’era anche uno

«[“Schema n. 8” con le] zone di industrializzazione di Taranto (1) e Grottaglie (2) e la zona di espansione urbana di Taranto (3), collegata alla città esistente dal nuovo ponte di Punta Penne sul Mare piccolo».

Compariva poi «un dettaglio dell’Area industriale; e [“Schema n. 9”] il plastico schematico del complesso della nuova “Città-regione”. La nuova unità urbana è prevista per 100.000 persone»

Guiducci rimandava nel saggio d’apertura al fatto che «la composizione urbanistica avrà valore predominante, e darà luogo ad un tessuto complesso e correlato che, in termini

moderni, si ingloba nel concetto di “Città-regione” o, meglio, di “Trattamento urbano del territorio”. Ma ci si sarebbe aspettati una ‘Nuova Taranto’ “Città-regione” per ben 100.000 abitanti (creando con ciò impatti a dir poco ... mostruosi da aggiungere al ‘mostro’ dell’Italsider?)»

II.2.2. Roberto Guiducci e il “PRITENS-Piano Regolatore Industriale Territoriale del Nucleo Industriale” della Valle del Basento

Come didascalia agli “Schemi” riprodotti nelle due pagine messe a disposizione da «Casabella»⁶⁵ in accompagnamento al suo saggio, Guiducci notava, per il suo “Piano della Val Basento” che

«le quattro panoramiche di queste due pagine consentono di apprezzare la profonda trasformazione introdotta dal “Nucleo di Industrializzazione” della vallata del Basento. L’alveo del fiume, opportunamente disciplinato, ha consentito la formazione di una zona industriale lineare. Sulle alture, le nuove zone residenziali contribuiranno ad arrestare la decadenza e lo spopolamento dei vecchi centri di Ferrandina, Pisticci, Grottole, Miglionico e Pomarico. Essenziale alla costituzione del Nucleo e all’insediamento dei tre grandi complessi chimici è stato il reperimento di cospicui giacimenti di Metano nel sottosuolo. Elemento cardine dell’intera sistemazione urbanistica è la nuova strada “Basentana” che collegherà il Mar Tirreno col Mar Jonio e faciliterà i contatti tra la Valle del Basento e l’area di Metaponto. Nel complesso industriale della “Pozzi” è stato cospicuo l’intervento degli architetti Figini e Pollini».

Una visione davvero ‘pacificata’ quella di Guiducci e delle previsioni della “Tekne” alla quale, però, avrebbe opposto dubbi e articolazioni la “Commissione interministeriale PRIT” di Cesare Valle.

⁶⁵ ROBERTO GUIDUCCI (dello STUDIO “TEKNE”), *Piani territoriali nel Sud ...*, cit.: “Scheda” riferita al Piano della Val Basento.

II.2.a. Taranto, l’“Architettura industriale” ‘attorno’ al «Centro siderurgico» e le consulenze di Giovanni Astengo: il «Progetto preliminare» del “PRITAS- Piano Regolatore Industriale Territoriale per l’Area di Sviluppo industriale” di Taranto e il “Voto n. 3” (Parere) della “Commissione interministeriale PRIT” (1961-1964)

Già alla fine del 1961, veniva presentato alla “Commissione PRIT- per i Piani regolatori territoriali delle Aree di Sviluppo industriale e dei Nuclei di Industrializzazione” presieduta da Cesare Valle, il “Progetto preliminare” di “PRITAS-Piano Regolatore Industriale Territoriale per l’Area di Taranto”, redatto dallo “Studio Teckne” di Milano per conto del “Consorzio per l’Area di sviluppo industriale di Taranto”⁶⁶.

Quel progetto – cui veniva dato risalto nazionale con la pubblicazione nel 1965⁶⁷ dopo le anticipazioni su «Casabella»⁶⁸ – veniva valutato dalla “Commissione ministeriale PRIT” con una duplice “Relazione” (una versione più breve e una più lunga) che ci è giunta sempre attraverso la documentazione conservata dal prefetto Enrico Scimeca e depositata presso l’Archivio Centrale dello Stato di Roma. Una documentazione di grande

interesse perché – sia nella parte analitica del Progetto, sia nella parte del parere espresso come “Voto” della “Commissione” – risulta ‘autonoma’ rispetto alla pubblicazione redatta nel 1965 dalla stessa “Tekne”, facendo inoltre comprendere quelle «resistenze», come lamentava Roberto Guiducci della “Tekne”, che in fase amministrativa e ministeriale il Progetto aveva incontrato⁶⁹.

Dunque, tutta la vicenda, a seguito dei dettati della “Legge Pastore” del 1957 (Legge n. 634 del 29 luglio 1957), si apriva già nel dicembre del 1961:

«il “Consorzio per l’Area di Sviluppo industriale di Taranto” con lettera n. 506 del 20 dicembre 1961 ha inviato al “Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno” [che poi l’ha passato alla “Commissione PRIT” presieduta da Cesare Valle], il “Progetto preliminare del [PRITAS] Piano Regolatore dell’Area di Sviluppo industriale di Taranto”. Il Consorzio – costituito il 20 febbraio 1960 e il cui “Statuto” è stato approvato con D. P. R. del 28. 06. 1960 n. 806 – ha provveduto ad affidare l’incarico per la redazione del progetto di Piano regolatore alla “Società Tekne s.p.a.” di Milano, all’uopo stipulando apposita convenzione, sulla quale la “Cassa per il Mezzogiorno” ha espresso il proprio parere favorevole con nota n. 6/31965 del

⁶⁶ “Voto n. 3: schema delle considerazioni e del parere sul “Progetto preliminare” di [PRITAS]-Piano Regolatore industriale territoriale per l’area di Sviluppo industriale” di Taranto, elaborato dalla “Tekne” e presentato dal “Consorzio per l’Area di sviluppo industriale di Taranto”, Relazione a cura della “Commissione [PRIT]”, 1964 (nel “Voto”/Parere non compare alcuna data, ma un riferimento al 1963 nella “Relazione” e poi la pubblicazione del Progetto nel 1965, fa supporre una datazione del “Voto” stesso al 1964), in Roma, ACS, M. I., Ctg. 19100 S1, CPRG Mezzogiorno-Scimeca, busta 2, versione lunga (v. l.) visto che è presente anche una versione breve [d’ora in poi: “Voto n. 3 ... Taranto”, v. l.]. Esistono nella cartella due “Versioni” del “Voto/Parere”, una versione lunga (v. l.) e versione breve, cioè accorciata. Qui si riportano i passi della “v. l., Versione lunga” per maggior completezza. La numerazione dei fogli della “Versione lunga” è suddivisa in due parti: continua da ff. 1-25; poi essa ricomincia ff. 1-12 (tra [parentesi quadre] si è in questo studio indicata la continuità di foliazione: ff. 26-37).

⁶⁷ In riferimento al Piano del polo siderurgico di Taranto si veda: TEKNE SPA, *Il piano di Taranto. Il “Piano Regolatore Territoriale dell’Area di Sviluppo industriale di Taranto” redatto dalla Tekne*, Bari, Leonardo da Vinci, 1965. Il volume contiene, oltre ad una introduzione dei consulenti Giovanni Astengo e Giorgio Fuà, saggi e testo dei progettisti della Tekne: Umberto Dragone, Roberto Guiducci e Paolo Radogna. Il Piano era stato presentato dalla Tekne al “Consorzio per l’Area di Sviluppo industriale di Taranto” il 9 luglio 1962; l’estate dell’anno prima era stato prodotto un “Primo schema” del Piano. Si veda al proposito, per gli aspetti politici dell’operazione, anche F. Pirro, *Il laboratorio di Aldo Moro. DC, organizzazione del consenso e governo dell’accumulazione in Puglia (1945-1970)*, Bari, 1983, pp. 226-227. E da ultimo: N. DATTOMO, *Il piano Tekne per l’area di sviluppo di Taranto*, «Storia urbana», 130, 2011, pp. 137-167.

⁶⁸ ROBERTO GUIDUCCI (dello STUDIO “TEKNE”), *Piani territoriali nel Sud ...*, cit.: “Scheda” riferita al Piano di Taranto.

⁶⁹ Cfr. le critiche anche successive di Marcello Vittorini: MARCELLO VITTORINI, *Indirizzi strategici di assetto territoriale per l’inquadramento dei programmi di intervento nel Mezzogiorno*, «Urbanistica», 57, 1971, p. 64.

5 agosto 1961. In relazione a tale convenzione la Società Tekne ha provveduto a presentare al Consorzio in data 12 dicembre 1961, il "Progetto preliminare" di Piano regolatore costituito da una "Relazione tecnico-economica" sotto forma di studio generale di impostazione, con allegato un "Piano finanziario" per la esecuzione di infrastrutture e n. 38 planimetrie illustrative. La "Relazione" è stata ampiamente esaminata dal Comitato Direttivo del Consorzio, il quale, nella seduta del 20 dicembre 1961, avendo accertata la perfetta rispondenza dello "Studio Tekne" alle disposizioni emanate in materia dal "Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno", ha deliberato di approvare il "Progetto preliminare" e di trasmetterlo al "Comitato" medesimo perché, a sua volta lo sottoponesse alla "Commissione [PRIT] per i Piani Regolatori Territoriali", di cui al Decreto del Presidente del "Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno" del 12 luglio 1961» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I., ff. 1-2).

Il "Primo grado" di giudizio si era avuto nel 1962 per il "Progetto preliminare" per giungere infine al "Voto" del 1964.

II.2.a.1. *Taranto: positività e criticità generali del "Progetto Tekne"*

La valutazione generale del "Progetto Tekne" da parte della "Commissione PRIT", pur in via di massima positiva, mostrava sia i punti di forza della proposta, sia i punti di criticità che andavano approfonditi e richiedevano un supplemento di indagine o di riflessione.

«A parte [alcune] osservazioni di carattere preliminare, che potranno trovare adeguata soluzione in sede di "Progetto definitivo", il progetto in esame risulta ben studiato e bene elaborato, tenendo conto di tutti i fattori ambientali, economici, sociali e urbanistici che influiscono sul problema di creare una vasta "Area di sviluppo industriale", nella quale trovino adeguata soluzione non soltanto i problemi dell'insediamento industriale, ma anche gli altri problemi connessi a tale insediamento, in

particolare per quanto riguarda gli agglomerati urbani, i centri di servizio e le comunicazioni» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I., ff. 1-2 [ff. 26-27]).

Dal punto di vista della conduzione delle ricerche,

«l'esame della situazione economico-industriale locale e delle sue prospettive di sviluppo è stato condotto dai Progettisti con indagini dirette e con ricerche *in loco*; per le ipotesi di sviluppo industriale la "Tekne" si è avvalsa di collaboratori esterni specializzati nei singoli settori» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I., f. 9).

Dunque, di estremo interesse l'ottica 'allargata' adottata dalla "Tekne" con un'idea di "Architettura industriale" estremamente dilatata:

«è da incoraggiare tale ampia visione del problema [comprendendo] l'insediamento industriale, ma anche gli altri problemi connessi a tale insediamento, in particolare per quanto riguarda gli agglomerati urbani, i centri di servizio e le comunicazioni» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I., f. 2 [f. 27]).

Una nota restava il fatto che

«si ritiene di prescrivere che nella fase di redazione del "Progetto definitivo" si provveda a sviluppare, in modo coerente ed approfondito, le previsioni di sviluppo industriale secondo i criteri indicati nella "Circolare" n. 2356 del 9 marzo 1961» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I., f. 1. [f. 26]).

Più grave però il fatto che

«i Progettisti non hanno esattamente indicato – come previsto nella "Circolare" del "Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno" – quali opere dovranno far carico al Consorzio e quali dovranno far carico agli altri Enti comunque interessati e competenti, per cui è indispensabile che nel "Progetto definitivo" si proceda con il massimo scrupolo ad individuare le opere di competenza del Consorzio dalle

altre. Per queste ultime sarà altresì necessario individuare quelle opere e quelle iniziative la cui esecuzione influisce in modo determinante sulla esecuzione delle opere di competenza del Consorzio. Ciò al fine di permettere al "Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno" ed alla "Cassa per il Mezzogiorno" di predisporre gli opportuni contatti con le Amministrazioni interessate affinché la realizzazione del Piano sia sincronizzata con le esigenze previste. Sarà comunque opportuno che tali opere e iniziative siano strettamente limitate a quelle la cui esecuzione sia condizione indispensabile per la realizzazione del "Piano regolatore"» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I., f. 6. [f. 31]).

Non poteva che risultare ovvio che

«senza fondate previsioni di sviluppo industriale appare impossibile destinare separatamente zone particolari a grandi, medie e piccole industrie; è auspicabile che nel "Progetto definitivo" sia tenuto conto di tale suggerimento allo scopo di non creare preclusioni aprioristiche verso iniziative industriali di determinate dimensioni».

Inoltre,

«i Progettisti hanno fornito indicazioni di larga massima per quanto riguarda l'individuazione degli agglomerati, ma sarà necessario che nel "Progetto definitivo" si proceda con la massima esattezza al loro dimensionamento, alla determinazione della loro superficie, nonché alla esatta delimitazione dei confini. In particolare, per quanto riguarda il dimensionamento è ovvio che questo potrà avvenire soltanto sulla base di fondate previsioni di sviluppo industriale, anche se necessariamente proiettate nel tempo in relazione alla durata del Consorzio e al presumibile e auspicabile sviluppo economico dell'intera area, tenuto conto delle varie esigenze non solo di carattere industriale» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I., ff. 5-6. [ff. 30-31]).

Una vera e propria criticità era poi costituita dal fatto che, secondo la "Commissione", «non appare sufficiente l'indicazione e le so-

luzioni di massima fornite dai Progettisti in merito all'approvvigionamento idrico dell'"Area di sviluppo industriale" e, in particolare, dell'agglomerato a Nord di Taranto» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I., f. 8 [f. 33]).

Ogni tema o problema andava dunque affrontato nel dettaglio.

II.2.a.2. *Taranto: la parte analitica del Progetto presentato dalla "Tekne" come riassunta nella "Relazione" della "Commissione interministeriale PRIT"*

A preparazione del proprio parere o "Voto" la "Commissione interministeriale PRIT" riassumeva in numerose pagine le caratteristiche del Piano presentato dalla "Tekne"; un riassunto per noi molto importante perché mostra quali fossero i caratteri salienti, e anche le criticità o i dati di base, che la "Commissione" stessa aveva individuato nella stesura del Progetto.

Come si sottolineava nello "Schema delle considerazioni e del parere sul 'Progetto preliminare'" redatto dalla "Commissione [PRIT]"

«il Progetto è composto, oltre che dalla "Relazione", di 38 "Planimetrie" in genere ben studiate ed elaborate ... La "Relazione" dopo alcune considerazioni sulla metodologia seguita per la progettazione del "Piano Regolatore dell'Area di sviluppo industriale" ed un sommario delle principali conclusioni relative allo studio, è suddivisa nelle seguenti parti: 1) Previsioni ed obiettivi di sviluppo demografico ed occupazionali nell'"Area di Sviluppo industriale di Taranto"; 2) Cenni generali sull'economia tarantina e sua evoluzione; 3) Ipotesi di sviluppo industriale; 4) Premesse funzionali del "Progetto di distribuzione urbanistica"; 5) "Progetto di distribuzione urbanistica"; 6) Schema di distribuzione e caratteristiche delle infrastrutture di progetto; 7) Analisi dei costi delle infrastrutture e fasi di attuazione» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I., f. 2).

II.2.a.2.1. *Il carattere generale delle previsioni. Il progetto della "Tekne" come "Schema di progettazione urbanistica e di distribuzione territoriale degli insediamenti industriali, residenziali, edili e di servizi"*

Il "Piano" presentato dalla "Tekne" si mostrava piuttosto articolato, ma, come sottolineavano i Commissari ministeriali, vi erano aspetti specifici da analizzare nelle previsioni:

«1) *Previsioni e obiettivi di sviluppo demografico ed occupazionali nell'Area di Sviluppo industriale di Taranto*». I Progettisti hanno attribuito particolare importanza allo studio delle caratteristiche socio-economiche dell'Area di Sviluppo industriale di Taranto e, al lato della progettazione di carattere urbanistico, sono state formulate ipotesi e indicazioni atte a definire un processo di sviluppo industriale che utilizzasse in modo razionale tutti gli elementi, sia quelli locali, che quelli derivanti dall'impianto del "IV° Centro siderurgico dell'Italsider". Per poter definire tale processo nei suoi termini quantitativi i Progettisti hanno fissato alcuni obiettivi e previsioni di sviluppo demografico ed occupazionale della popolazione all'interno dell'Area di Taranto, tenendo conto che questi obiettivi andavano valutati nel quadro di alcune prospettive globali da verificarsi per l'intera Area meridionale» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl, f. 3).

Infatti,

«[1.] i Progettisti hanno postulato che Taranto e la regione circostante mantenessero nel prossimo futuro i tassi di incremento demografico già registrati nel passato (circa il 25%) e questo anche in considerazione del suo prevedibile sviluppo industriale. [2.]. I Progettisti hanno anche tenuto conto della previsione che verso l'Area di Taranto si determini il flusso migratorio di una certa ampiezza soprattutto dai territori circostanti e dalle zone più depresse del Mezzogiorno. I dati così ottenuti sono stati riassunti nella tabella [per l'Area di sviluppo industriale di Taranto]:

[la "Popolazione residente"] doveva passare da 290.352 unità del 1951 e 320.721 del 1961 a 435.432 (ipotesi 'di minima' sulla base del solo saldo migratorio) o 519.532 ('ipotesi di massima' prevedendo anche un'immigrazione dall'Area Sud" di 37.000 unità lavoro) del 1981; la "Popolazione attiva" passare da 98.571 unità del 1951 a 191.590 (ipotesi di minima) o 228.590 (ipotesi di massima) del 1981; gli "Occupati" da 100.000 del 1961 a 191.590 (ipotesi di minima) o 128.590 (ipotesi di massima) del 1981; i "Nuovi posti di lavoro" arrivare a 91.590 (ipotesi di minima) o 128.590 (ipotesi di massima) nel 1981; gli "Addetti agricoli" passare da 40.787 del 1951 a 34.480 nel 1981; gli "Addetti dell'Industria e Servizi" da 57.784 del 1951 a 157.110 (ipotesi di minima) o 194.110 (ipotesi di massima) nel 1981» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl, f. 4bis).

Ad una flessione dell'Agricoltura locale («gli "Addetti agricoli" passare da 40.787 unità del 1951 a 34.480 nel 1981») doveva corrispondere un aumento del settore industriale e di quello dei terziario soprattutto grazie all'arrivo di immigrati dalle zone limitrofe e dal Sud, a costituire dunque un 'polo di immigrazione meridionale' (e non più verso il Nord o l'Estero).

«Tali dati sono da considerarsi come obiettivi che un processo di sviluppo economico quale quello ipotizzato nel Progetto comporta; non invece previsioni di sviluppo industriale. Essi rappresentano cioè la presumibile offerta di lavoro e quindi forniscono l'idea dei posti di lavoro che è opportuno creare nell'Area per realizzare un certo equilibrio tra le forze di lavoro e le possibilità di occupazione. Non rappresentano invece la presumibile domanda di lavoro che dovrà scaturire proprio dalle indagini per la redazione della previsione di sviluppo industriale che il Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno pone a fondamento esclusivo, anche se non unico, dei "[PRIT-] Piani Regolatori territoriali delle Aree di Sviluppo industriale". La indicazione della popolazione globale dell'Area (quale presumibilmente, sulla base delle ipotesi assunte, sarà nel 1981) e il numero dei nuovi posti di

lavoro da creare hanno suggerito ai Progettisti di prevedere un aumento del tasso di attività attualmente assai basso (31%) per pervenire al tasso del 44% che, sempre secondo i Progettisti, rappresenta un ragionevole obiettivo nazionale riferito all'anno 1981» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. l., f. 4).

Ancora,

«sempre nell'ambito degli obiettivi del Piano, i Progettisti hanno cercato di determinare la possibile ripartizione ottimale della popolazione attiva in grandi classi di attività; ciò anche allo scopo di poter utilizzare alcuni modelli italiani e stranieri che sono ritenuti adattati [ma: adatti] al particolare tipo di sviluppo industriale di Taranto. La base di partenza è stata fornita dal settore agricolo, nel quale si è cercato di determinare quali erano le possibilità di una ristrutturazione culturale [ma: colturale] tale da permettere migliori e più articolati insediamenti sul territorio considerato» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl, f. 5).

Dunque anche la «ristrutturazione colturale» come parte del processo di Industrializzazione del "[PRITAS] Piano Regolatore di Sviluppo industriale". Infatti,

«(a.) l'ipotesi presa in considerazione è che al termine del prossimo quindicennio, il reddito agricolo/addetto e quello industriale dovesse ugualearsi; ciò ha permesso di formulare un dato quantitativo abbastanza preciso per quel che concerne i nuovi posti di lavoro da creare ... Per quanto riguarda l'Agricoltura, i Progettisti hanno cercato di determinare in via preliminare che non vi fosse particolare concorrenzialità tra l'insediamento industriale e quello agricolo, in relazione anche agli elevati investimenti che sono stati eseguiti nell'Agricoltura del territorio incluso nell'Area di Taranto nel corso degli ultimi 10 anni. L'esame ha messo in rilievo che le risorse agricole di più elevato livello sono quelle localizzate in corrispondenza delle due fasce ad Oriente e a Ponente di Taranto. Tale studio ha permesso di elaborare uno schema di progettazione urbanistica e di distribuzione territoriale degli insediamenti industriali, residenziali, edili e di servizi, che tenesse in massi-

mo conto la situazione di fatto e non pregiudicasse particolari settori di elevata produttività» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl, ff. 4-6).

Sulla base della stessa ottica,

«(b.) uno studio analogo è in corso da parte dei Progettisti per determinare i nuovi posti di lavoro ripartiti analiticamente nel settore industriale e in quello dei servizi ... (c.). I Progettisti cercheranno inoltre di operare un'ulteriore suddivisione allo scopo di determinare le più importanti categorie industriali sulla base di concrete ipotesi di sviluppo industriale» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl, f. 5).

II.2.a.2.2. *L'analisi della natura delle Industrie tarantine, oltre al Complesso siderurgico*

Un importante paragrafo veniva dedicato nel "Progetto preliminare" alla 'natura' delle Industrie tarantine che si sarebbero potute porre come alternative al grande complesso siderurgico:

«(2) *Cenni generali dell'economia tarantina e sua evoluzione*». Delimitato il quadro di fondo complessivo degli obiettivi di sviluppo demografico ed occupazionale, dei rapporti e delle interrelazioni con gli altri settori economici e delle prime distinzioni in classi di attività all'interno della popolazione attiva, i Progettisti hanno preso in considerazione la situazione industriale locale, onde analizzare in che misura questa potesse partecipare ad uno sviluppo industriale su grande scala e che, nello stesso tempo, tenesse conto delle particolari caratteristiche socio-economiche dell'area di Taranto. [1.] Il primo dato che è emerso con chiarezza è, secondo i Progettisti, la limitatezza della struttura economico-industriale quale si è venuta configurando negli ultimi decenni. All'interno dell'area sono infatti riscontrabili con una certa ampiezza (a.) il settore navalmeccanico; (b.) quello edilizio. (a.) Il primo appare, però, da lungo tempo in crisi e non in grado di risollevarsi agevolmente anche in relazione ad una più generale crisi cantieristica che investe tutto il settore. Tale situazione ha fatto sì che l'Industria meccanica

complementare al settore cantieristico si trovi oggi ad affrontare una gravissima crisi. (b.) Il settore edilizio, a sua volta, visto come succedaneo all'attività industriale vera e propria, non appare di per sé, anche per il mancato sviluppo di una adeguata industria complementare (fabbriche di laterizi, di materiali da costruzione, etc.), in grado di apportare un contributo reale al risolleamento economico dell'area» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl, ff. 6-7).

II.2.a.2.3. *La collocazione areale delle Industrie tarantine: un problema ubicazionale*

Oltre alla 'natura' delle Industrie, si poneva anche il problema della loro dislocazione areale:

«un'altra delle caratteristiche, che secondo i Progettisti sono rilevanti nell'esame della situazione economico-industriale dell'Area di Taranto, è l'assoluto accentramento nel Capoluogo di tutte le attività industriali di qualche entità, salvo alcune sorte negli ultimi anni e relative alla trasformazione dei prodotti agricoli. Tutto ciò ha comportato anche la creazione di una struttura imprenditiva di modesta qualificazione e capacità. Il territorio circostante, a sua volta, ha registrato modesti interventi che hanno impedito la istituzione di un sistema articolato di iniziative con rapporti di interdipendenza tra il Capoluogo e i centri minori. (c.) Uno studio particolare è stato condotto anche su alcune attività particolari quali quella della Ceramica che ha un suo centro assai fiorente nel Comune di Grottaglie: per tale settore è stato iniziato uno studio approfondito sulle possibilità di una sua trasformazione e razionalizzazione in senso industriale» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl, f. 7).

Dalle analisi scaturiva il "Progetto" vero e proprio. Infatti,

«*Ipotesi di sviluppo industriale*». I Progettisti, a conclusione delle indagini, hanno tratto la convinzione che la situazione economico-industriale locale non era tale da suggerire ipotesi di sviluppo industriale precise e tali da mettere in moto un meccanismo propulsivo di sviluppo in

un tempo ragionevolmente breve. Essi hanno preso pertanto in considerazione alcune ipotesi di sviluppo industriale per le quali Taranto ed il suo Comprensorio potevano offrire una ubicazione territoriale particolarmente idonea» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl, ff. 7-8).

Nel concreto,

«le ipotesi esaminate sono state le seguenti: a) Attività industriali connesse al Centro siderurgico; b) Agricoltura e Industria di trasformazione agricola».

Importante era però la valutazione del sistema produttivo industriale «apulo-lucano» sulla base

«c) della possibilità di individuare industrie di trasformazione utilizzatrici delle produzioni legate agli impianti petrolchimici di Brindisi ed agli impianti petrolchimici e di materie plastiche di Pisticci, nonché ad un certo tipo di industrie manifatturiere e meccaniche localizzate a Bari; d) Individuazione di settori industriali in fase di grande sviluppo e che presuppongono la effettuazione di investimenti nell'Area meridionale; e) Individuazione di particolari settori di produzione non rappresentati nel Mezzogiorno e per i quali sia conveniente una produzione localizzata a Taranto, ma con mercato in tutta l'area meridionale; f) Settori che hanno forte aliquota di commercio con l'Estero ed in modo particolare con le regioni mediterranee; g) Industria della Ceramica e sue possibilità di sviluppo. Ognuna di tali ipotesi comporta studi che sono attualmente in fase di redazione. I Progettisti hanno fatto presente che la conclusione di tali studi nel loro dettaglio darà, nel "Progetto definitivo", un quadro complessivo del settore nel quale in concreto sono possibili investimenti nell'Area di Taranto» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl, f. 8).

Il "Centro siderurgico" restava ovviamente una realtà imprescindibile per tutta l'Industria tarantina:

«per le attività industriali connesse al Centro siderurgico i Progettisti hanno proceduto anche

per questa prima fase ad un dettaglio maggiore, distinguendo (a.) le industrie che hanno interesse a localizzarsi nelle immediate vicinanze del Centro (in qualità di forniture di materiale o di servizi al medesimo); (b.) da quelle per le quali è opportuno una localizzazione sempre nelle vicinanze del Centro, agli effetti di una utilizzazione dei prodotti del Centro stesso. (a.) Nel primo caso sono state individuate officine per la manutenzione degli impianti, per l'imballaggio e officine elettromeccaniche. (b.) Nel secondo caso sono state individuate industrie che utilizzino detti materiali per la creazione di parti stampate, profilati a freddo, infissi, nastri, mobili metallici, smalterie, industrie di carpenteria metallica e fonderie» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl, f. 9).

Insomma, la previsione era per quello che sarebbe stato l'«indotto siderurgico» del «sistema/Taranto». Poi,

«per quanto riguarda: e) Individuazione di particolari settori di produzione non rappresentati nel Mezzogiorno e per i quali sia conveniente una produzione localizzata a Taranto, ma con mercato in tutta l'area meridionale ... sono in corso studi di mercato sul vetro industriale, sui mobili per ufficio, sull'abbigliamento, sulle industrie di trasformazione dei prodotti petrolchimici. Particolare interesse i Progettisti annettono alla individuazione di quelle particolari attività che possono essere localizzate a Taranto, sulla base di una qualificazione del territorio dell'Area, inserita nel più vasto quadro di una Regione industriale quale quella che si sta delineando e si vorrà determinare nel "Quadrilatero apulo-lucano" (Taranto, Brindisi, Bari, Valle del Basento)» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl, f. 9).

Tutto ciò aveva portato alla individuazione di una serie di

«*Premesse funzionali del Progetto di distribuzione urbanistica*». Gli studi e le valutazioni che hanno portato alla formulazione del "Progetto di distribuzione urbanistica" sono di triplice ordine e cioè: 1. localizzazione delle risorse naturali e tecniche e dei fattori che condizionano lo sviluppo industriale; 2. morfologia sociale

esistente nell'Area di Taranto; 3. configurazione territoriale delle moderne "Unità sociali". Sulla scorta delle ricerche eseguite, relative alla situazione urbanistico-territoriale, fisica, agricola e industriale, gli Autori in questa fase del Progetto localizzano all'interno e all'esterno dell'Area di Taranto le varie risorse e caratteristiche riscontrate; e precisamente quelle agricole, turistiche, paesaggistiche, orografiche, idrogeologiche del suolo, pendenze del suolo, nonché rapporti e comunicazioni dell'Area di Taranto con le Aree di sviluppo industriale di Bari e Brindisi e con il "Nucleo della Valle del Basento"» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl, f. 10).

Così, per quanto riguardava la localizzazione,

«le considerazioni relative alla localizzazione, sia delle risorse naturali che di quelle tecniche, tendono a confermare coerentemente la medesima ipotesi ubicativa di una direttrice di sviluppo industriale tra Brindisi e Ferrandina, immediatamente al di sopra di Taranto, che lasci disponibili per altri tipi di sviluppo le fasce costiere sia a Levante sia a Ponente di Taranto. L'importanza della realizzazione di questa direttrice è pienamente confermata da considerazioni relative ai problemi di collegamento fra centri abitati all'interno dell'Area e delle principali infrastrutture esistenti in essa» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl, f. 10).

II.2.a.2.4. *Aspetti demografici: l'Industria come modificazione dei caratteri 'storici' dell'insediamento umano*

Per quanto riguardava la popolazione,

«dallo studio geografico storico della popolazione dell'area si è constatato che la tendenza della popolazione è verso la residenza in Centri abitati di sempre maggiori dimensioni, con quasi esclusione di quelli minori ai 5000 abitanti e che non sono sorti nuovi Centri abitati dopo il 1961, fuorché gli insediamenti sparsi realizzati dall'"Ente di Riforma" dopo il 1950. Inoltre si è accertato che la distribuzione della popolazione è rimasta pressoché immobile negli ultimi cento anni e che gli aumenti della popolazione si sono ripartiti in modo proporzionale sui Centri abi-

tati. Lo studio dei 'Centri di servizi' e delle 'Aree di gravitazione' ha messo in luce la posizione preminente di Taranto rispetto ai Comuni di Area; però rispetto ad altri Centri di servizi, come per esempio Bari, Taranto è in posizione poco competitiva. Per molte funzioni del primo ordine e non solo quelle altamente specializzate come può essere l'Università e la degenza ospedaliera, Taranto gravita su Bari e lo stesso si può dire di quasi tutti i Centri abitati dell'area, nonostante la maggiore distanza. In definitiva si può dire che non esistono Centri abitati che siano Centri di servizi completi e abbiano un ruolo intermedio fra quello di Taranto, Centro di servizi di primo ordine, e tutti gli altri Centri abitati, Centri di servizi scadenti del secondo ordine» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl, ff. 10-11).

Insomma, la programmazione industriale finiva per essere una programmazione urbanistica *tout court*, 'scontrandosi' con caratteri oggettivi che un ulteriore aumento di popolazione lavoratrice avrebbe ulteriormente modificato (in peggio).

«Comunque si è riscontrata una modesta gravitazione su Massafra, Grottaglie e San Giorgio Jonico per alcune funzioni, perché essi sono i centri di maggiori dimensioni dal punto di vista della popolazione e pertanto più idonei a specializzarsi. Dalle considerazioni fin qui esposte ed altre relative ai movimenti pendolari quotidiani e stagionali, si può in ultima analisi dire che i centri abitati di Massafra, Grottaglie e San Giorgio Jonico sono quelli che hanno più vocazioni ad essere potenziati quali centri di servizi e a diventare, pertanto, poli di attrazione per la popolazione in senso abitativo e rispondente ai requisiti del nuovo sviluppo industriale» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl, ff. 11-12).

Certo che tra "Centri di servizi", "Poli di attrazione" e "Aree di gravitazione", "Unità sociali territoriali", "Fasce specializzate di attività", le gerarchie territoriali diventavano particolarmente complesse.

Per quanto riguardava l'Analisi della situazione e delle dinamiche in atto, il "Progetto preliminare" della "Tekne" – come ricordato

nell'"Allegato A" del "Voto" della "Commissione PRIT" – le cartografava attraverso una nutrita serie di "Planimetrie" come veniva ricordato nell'"Elenco delle Planimetrie". L'"Analisi" della situazione si mostrava di ambito territorialista, poiché le indagini venivano rappresentate alla scala dell'1:25.000 (che era quella del rilievo territoriale delle "Tavolette dell'IGM-Istituto Geografico Militare"):

«1.1. L'area di Taranto e le esistenti infrastrutture nell'ambito regionale (scala 1:100.000); 2.1. Geologia e litologia (scala 1:25.000); 2.2. Rilievo altimetrico del terreno (scala 1:25.000); 2.3. Pendenza del terreno (scala 1:25.000); 2.4. Utilizzazione del suolo (scala 1:25.000); 2.6. Risorse idriche: le sorgenti (scala 1:25.000); 2.7. Caratteristiche climatiche e regime dei venti (scala 1:25.000); 3.1. Caratteristiche storiche-territoriali della distribuzione della popolazione (scala 1:25.000); 3.2. Variazione della popolazione nei periodi intercensuali (scala 1:25.000); 3.3. Distribuzione e densità territoriali della popolazione (scala 1:25.000); 4.1. Viabilità principale e ferrovie (scala 1:25.000); 4.2. Censimento traffico 1955 su strade statali e provinciali (scala 1:25.000); 4.3. Itinerari e relativo numero di passeggeri trasportati nel 1958 con pulmann collettivi (scala 1:25.000); 4.4. Linee elettriche e acquedotto pugliese (scala 1:25.000); 4.5. Consumi di acqua e dati relativi all'Acquedotto pugliese; fognature (scala 1:25.000); 5.1. Vincoli territoriali (scala 1:25.000); 6.1. Industria: classificazione, ubicazione, moti pendolari degli addetti (scala 1:25.000); 6.2. Industria: classificazione e dimensione degli esercizi industriali (scala 1:25.000); 6.3. Industria: età degli insediamenti industriali e mercati di approvvigionamenti o vendite (scala 1:25.000); 6.4. Viaggi al lavoro quotidiani e stagionali (scala 1:25.000); 7.1. Attrezzature commerciali (scala 1:25.000); 7.2. Attrezzature scolastiche (scala 1:25.000); 7.3. Attrezzature sanitarie (scala 1:25.000); 7.4. Situazione edilizia residenziale (scala 1:25.000); 7.9. [ma 7.5] Centri di servizio e area di gravitazione (scala 1:25.000)» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. l., "Allegato A", f. 1 [f. 54]).

II.2.a.3. *Taranto, obiettivi del Progetto del "Piano PRITAS": infrastrutture, insediamenti e «la corretta soluzione dei rapporti spaziali fra Centri abitativi e agglomerati industriali»*

Nel "Voto" della "Commissione PRIT", nel riassunto riferito agli studi condotti, dal punto di vista delle collocazioni e delle gerarchie, si affermava che

«gli Autori del Piano, tenendo conto dell'ambiente preesistente e delle sue esigenze, indicano uno degli obiettivi del Piano regolatore e cioè "scegliere i luoghi per nuovi Centri abitati o per sostanziali Centri abitati esistenti", in modo che essi funzionino come "Centri di servizio" e non meramente come "Centri abitati", satelliti industriali auto-sufficienti. Pertanto la organizzazione territoriale dei Centri abitati esistenti deve essere mantenuta e rinvigorita anziché distorta, dai nuovi insediamenti; e ciò a beneficio dell'intera economia territoriale» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl, f. 12).

Nelle gerarchie territoriali, la questione era sostanziale, visto che si prevedeva un aumento di grandissima entità della massa dei Lavoratori (comprendendo anche le famiglie). E il modello era quello della creazione di nuovi «"Centri abitati", satelliti industriali auto-sufficienti», ma in coordinamento con i «Centri abitati esistenti». Dunque,

«da queste indicazioni ne consegue che vi sarà una "Unità sociale territoriale" centrata su Taranto e formata da un complesso di "Nuclei" e "Fasce specializzate di attività" (le zone industriali, i quartieri residenziali, i centri di servizio, le fasce agricole, le zone paesistiche turistiche, ecc.) con una trama urbanistica cui corrisponde un rapporto spaziale modulato fra i vari centri abitativi eguale a quello della trama urbanistica esistente» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl, f. 12).

Così,

«per il "Progetto di distribuzione urbanistica". Le considerazioni sulle risorse naturali e tecni-

che dell'Area di Taranto, esistenti e potenziali, e sulla sua morfologia sociale attuale, hanno portato a suggerire la formazione di una direttrice di sviluppo in senso Est-Ovest a Nord di Taranto e del Mare Piccolo, ed allo sviluppo di Taranto, Massafra, Grottaglie e San Giorgio come Centri di sviluppo ed abitativi» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl, f. 12).

Per quanto riguardava l'Industria,

«gli Autori classificano la tipologia industriale tra quelle attività economiche che sono di prevedibile inserimento nell'Area di Taranto e la definiscono secondo le esigenze ubicazionali dei singoli insediamenti industriali, della loro natura economica e dei loro rapporti con l'ambiente sociale circostante al fine di poter individuare la distribuzione territoriale. Nella classificazione vengono prese in considerazione: 1) le industrie di base (di cui è tipico esempio il Centro siderurgico); 2) e quelle sussidiarie e complementari le industrie grandi, medie e piccole, le officine, le industrie legate alle risorse naturali locali» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl, ff. 12-13).

II.2.a.3.1. *La collocazione delle Industrie come elemento di riequilibrio/squilibrio territoriale*

Per determinare la migliore collocazione delle Industrie nel Progetto venivano valutati una serie di parametri estremamente stringenti:

«1) per quanto riguarda le industrie di base o pesanti, la Zona compresa tra il Centro siderurgico e il Porto è in procinto di essere strutturata urbanisticamente in modo tale da costituire per esse un centro di grande attrazione, non solo nell'ambito nazionale, ma pure in quello internazionale. Per la destinazione di uso di tale zona, sono di primaria importanza i rigidi vincoli ubicazionali, dato il peso ed il volume delle materie prime e del prodotto. (2.) Per le scelte ubicative da operare nei confronti delle industrie grandi e medie per le quali si prevedono vincoli locazionali rigidi, tali [possibilità ubicazionali delle industrie] vanno individuate non tanto in base alle loro esigenze tecnico-produttive, ma in base alla presenza:

di una efficiente rete di infrastrutture; di una larga disponibilità di suolo a basso prezzo; alle prospettive di mercato; e alle misure intese ad incentivare la industrializzazione» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl. f. 13).

Secondo la 'filosofia' che stava alla base della istituzione legislativa dei "PRIT-Piani Regolatori territoriali di Sviluppo industriale", un'attenzione particolare andava riservata proprio alle Industrie piccole:

«3. la collocazione di Industrie piccole ha dovuto sottostare a vincoli ben più rigidi: da un lato, infatti, ci si proponeva di vitalizzare e non di mortificare latenti capacità imprenditoriali dell'Area molto decentrate; dall'altro di ottenere una configurazione di tali zone che fosse coerente con il più vasto disegno urbanistico. Si è così innanzitutto provveduto a collocare zone di industrie piccole nelle immediate vicinanze di Taranto città, Massafra e Grottaglie: esse sono tutte praticamente contigue alle zone di Industrie di base e di Industrie grandi e medie; la loro distanza dai tre Centri è dell'ordine di 3 o 4 km. Per quanto riguarda Castellana, Palagianello e Palagiano si è ritenuto opportuno collocare una zona di Industrie piccole lungo la nuova grande strada di allacciamento al nucleo di Ferrandina, parallela alla via Jonica, che si distacca dalla via Appia. Tale zona rimane a circa 8 km da Castellana, a 5 km da Palagianello e a 4 km da Palagiano. La prima distanza sembra effettivamente costituire, per un tale tipo di zona industriale, un limite oltre il quale non è il caso di andare a scampo di insuccessi. D'altra parte è di conforto in questo senso sapere che quotidianamente c'è un moto pendolare fra i borghi collinari di questo Comprensorio e la campagna lungo l'arco jonico che interessa percorsi ben più alti. Tale zona industriale è probabile si presti bene all'insediamento di stabilimenti industriali alimentari conservieri; essa rimane addentro alla ricca zona agricola dalla potenzialità più alta nell'area di Taranto e, in più, è ubicata sull'asse Ferrandina-Taranto-Brindisi e pertanto costituisce un'appendice destinata a stimolare anche le iniziative dell'Agro di Ginosa. Per quanto riguarda l'Agro di Sud-Est, si è ipotizzata una zona di piccole industrie sulla strada statale n. 7, cioè la

via Salentina tra Metaponto e Fragagnano: essa è a una distanza di circa 2. 5 km da questi centri e di circa 5 km da San Giorgio Jonico e Carosino. La sua ubicazione la rende senz'altro accessibile a tutto il Comprensorio di Sud-Est, fuorché a Leporano e Pulsano che ne distano circa, in linea d'aria, 10 km. Questi ultimi paesi sono comunque in un rapporto abbastanza intenso e quasi suburbano con Taranto e sono ben prossimi alla fascia costiera al cui sviluppo turistico si ritiene essi vorranno in qualche modo contribuire» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl., f. 15-16).

Così, vista la connessione con il Nucleo del Basso e il Metapontino,

«con questo schema di distribuzione urbanistica, si è ritenuto di poter effettivamente, tenendo conto delle situazioni ambientali e di progetto, cogliere da un lato i benefici derivanti dalle economie di scala relative ad agglomerati industriali progettati secondo criteri di concentrazione, dall'altro di distribuire in modo diffuso le possibili occasioni di sviluppo» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl., ff. 16-17).

II.2.a.3.2. Obiettivi del "Piano PRITAS" e infrastrutture: "Schema di distribuzione e caratteristiche delle infrastrutture di progetto"

Quello che maggiormente importava ai Progettisti, oltre alla «trama urbanistica» esistente o di progetto, era la «rete delle infrastrutture» alle quali appoggiarsi, pena il naufragio di ogni iniziativa industriale:

«1) per quanto riguarda le industrie di base o pesanti e le scelte ubicative da operare nei confronti delle industrie grandi e medie, per le quali si prevedono vincoli locazionali rigidi, vanno individuate non tanto in base alle loro esigenze tecnico-produttive, ma in base alla presenza di una efficiente rete di infrastrutture» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl. f. 13).

La rete infrastrutturale risultava dunque fondamentale e, in particolare, quella ferroviaria:

«si è visto anzitutto la opportunità di realizzare un asse di sviluppo industriale Ferrandina-Taranto-Brindisi, a Nord di Taranto e del Mare piccolo. Questo asse passa praticamente per Grottaglie e per Massafra, i due Centri che hanno più vocazione ad essere sviluppati quali "Centri di servizio" e pertanto quali Centri abitativi. Mentre Grottaglie è all'estremo limite orientale dell'Area, Massafra segna l'inizio di tutta la fascia turistica e agricola dalla potenzialità più elevata che si estende lungo l'arco jonico fino a Metaponto. Inoltre la ferrovia esistente si sviluppa in senso Oriente-Occidente collegando Brindisi a Taranto attraverso Grottaglie; e Taranto a Bari attraverso Massafra; invece la linea ferroviaria che collega Ferrandina e Metaponto passa attraverso la medesima fascia agricolo-turistica. Pertanto la linea ferroviaria che costituisce un sostegno alla direttrice di sviluppo industriale, ha idealmente l'andamento di una catenaria tesa tra Oriente e Occidente, fra i due estremi costituiti da Grottaglie e Massafra; la sua freccia massima è in corrispondenza di Taranto, dove inviluppa la zona industriale del Centro siderurgico. Sembra quindi opportuno ai Progettisti la collocazione di due agglomerati industriali in corrispondenza della linea ferroviaria fra Taranto e Massafra a metà strada di ciascun tronco. Esse vanno allacciate alle linee ferroviarie esistenti attraverso un sistema di dorsali di servizio» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl, f. 14).

Nello specifico,

«uno schema di questo genere consente una notevole vicinanza sia della Zona industriale di Ponente (quella verso Massafra) alla zona del Centro siderurgico (circa 7 km come ordine di distanza); sia della Zona industriale di Levante (quella verso Grottaglie) alla zona del Centro siderurgico (circa 12 km); sia della zona di Ponente a quella di Levante (circa 20 km). Evidentemente ciò facilita scambi e comunicazioni sollecite ed economiche, proprio per questa reciprocità spaziale ben congegnata. D'altra parte le tre Zone industriali sono sufficientemente distanziate per mantenere ognuna la propria precisa fisionomia territoriale, sen-

za rischi di eventuali "sviluppi a striscia" che potrebbero immergerli in un tutto continuo» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl., f. 14).

Dunque,

«Le infrastrutture: "Schema di distribuzione e caratteristiche delle infrastrutture di progetto". I Progettisti hanno ipotizzato: [a.] uno schema viario che da un lato trova la sua principale caratteristica nelle due strade di grande comunicazione trasversali a Nord di Taranto; e dall'altro in un sistema di viadotti urbani, di nodi e di ponti tesi a risolvere i più gravi problemi di traffico e di comunicazione. Le prime [cioè le due strade di grande comunicazione], costituenti prevalentemente allacciamenti industriali, hanno anche una funzione di collegamento regionale. [b.] Per quanto riguarda le ferrovie, oltre alla realizzazione di dorsali industriali, i Progettisti hanno previsto lo spostamento della linea di corsa tra Massafra e Taranto per consentire la disponibilità di una fascia sufficientemente profonda per l'agglomerato industriale di Grottaglie. Tale soluzione è risultata ai Progettisti la più economica. [c.]. Il Porto industriale ed il Porto mercantile sono stati illustrati nelle varie fasi di realizzazione e sono provvisti di due varchi laterali, congegnati in modo da assicurare il più efficiente collegamento con il retroterra. [d.] Per quanto riguarda l'Aeroporto di Grottaglie, non avendo i Progettisti ottenuta alcuna informazione circa le sue caratteristiche e i relativi programmi da parte delle competenti Autorità, hanno previsto anche l'alternativa della sua disponibilità per usi civili. [e.] Gli allacciamenti elettrici degli agglomerati industriali sono stati progettati in base alla nuova rete che la SME-["Società Meridionale dell'Elettricità"] sta approntando» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl, ff. 17-18).

Un rilevante capitolo a parte era quello relativo alle risorse idriche, fondamentali per l'impianto delle Industrie:

«per quanto riguarda l'acqua industriale potabile i Progettisti hanno illustrato per sommi capi i punti principali dello studio sulle disponibilità delle risorse e sulle previsioni circa le future esi-

genze evitando deliberatamente, come sembra sia stato espressamente richiesto, di avanzare in questa fase di studio soluzioni tecniche specifiche» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl, f. 18).

Ma a lato della notazione veniva posto dall'anonimo lettore (della Commissione?) un chiaro punto interrogativo («?»). Inoltre, continuava la "Relazione",

«per quanto riguarda le risorse idriche, sono state individuate le seguenti. a.) *Nell'Area di Taranto*, risulterebbero emungibili a Nord-Est di Taranto città 500 lt/sec. di acqua sotterranea pari a circa 16 milioni di mc/anno. Questo numero costituisce un limite di sicurezza per evitare rischi di salsificazione dell'intera falda. Per quanto riguarda la sorgente Tara, tenendo conto dello intero programma di irrigazione della fascia occidentale (che si va realizzando gradualmente e che richiederà 22 milioni di mc/anno) sarebbero disponibili per uso industriale 41 milioni di mc/anno. La portata minima del Tara è di circa 1500 l/sec.

b.) *Nell'ambito della Provincia di Taranto*, nell'Agro di Manduria esiste la sorgente Chidro con una portata minima di circa 2000 l/sec. Tenendo conto anche della vicina sorgente di Burago di circa 200 l/sec., si dispone di circa 70 milioni di mc/anno. Per tali acque non ancora utilizzate esiste da tempo un programma di utilizzazione a scopi irrigui [a lato il conto complessivo: $16+41=57+70=127$]. Le acque del fiume Lato, invase, potrebbero fornire un volume di circa 15 milioni di mc/anno. Dovrebbero, però, essere seguite da indagini litologiche e studi per appurare la realizzazione di tale serbatoio.

c.) *Fuori della Provincia di Taranto*, potrebbe essere realizzato l'invaso del torrente Canale in Lucania, che fornirebbe circa 20 milioni di mc/anno; anche tale soluzione dovrebbe essere indagata e studiata. Un vaso delle acque del Monticchio, sempre in Lucania, per il quale esiste già un Progetto esecutivo, potrebbe fornire un volume di circa 165 milioni di mc/anno pari a 4300 lt/sec. d.) *Future esigenze*. [1.] Entro l'inverno del 1963 o l'estate del 1964 il Centro siderurgico raggiungerà il livello produttivo di 2 milioni tonn. acciaio/anno; il fabbisogno corrispondente di acqua

dolce sarà di 700 lt/sec e cioè 20 milioni di mc/anno, avendo supposto un funzionamento su 8000 ore. Entro lo stesso periodo tutte le altre industrie dell'area richiederanno un volume annuo di 13 milioni di mc.; il che corrisponderebbe ad una portata di 400 lt/sec. sulle 24 ore. [2.] In una seconda fase, che non può essere per ora temporalizzata, la capacità produttiva del Centro siderurgico sarà dell'ordine di 6 milioni tonn. acciaio anno; il prevedibile fabbisogno sarà di 2000 lt/sec., pari a 54 milioni mc/anno su un funzionamento di 7500 ore. Entro lo stesso periodo le industrie dell'Area di Taranto potranno richiedere 26 milioni mc/anno pari a 800 lt/sec. sulle 24 ore. Per quanto riguarda l'irrigazione sarà necessario oltre un volume di 22 milioni di mc/anno per l'Agro occidentale; un quantitativo per l'Agro di Manduria, fermo restando il programma irriguo attuale. Va inoltre prevista l'esistenza di 11 milioni mc/anno aggiuntivi di acqua potabile nella prima fase; e di 22 milioni mc/anno nella fase successiva.

Conclusioni sulle risorse idriche. I Progettisti hanno proposto che l'approvvigionamento idrico degli agglomerati industriali dovrebbe consistere, nella prima fase, sul prelievo dell'acqua del Tara, non utilizzata per irrigazione e nell'emungimento di acqua sotterranea dalla falda a Nord del mar Piccolo. Nella seconda fase sarebbe indispensabile destinare tutta l'acqua del Tara agli agglomerati industriali approvvigionando l'Agro irriguo occidentale con acqua derivata dagli invasi del Lato e del Canale. Tale soluzione sembra ai Progettisti la più efficiente data la discontinuità degli usi agricoli. Nel caso essa fosse tecnicamente irrealizzabile una alternativa potrebbe essere offerta dal prelievo di parte delle acque del Chidro. Soluzione più organica e definitiva – da studiarsi nel contesto regionale e da coordinare con i Piani regolatori delle altre Aree o Nuclei – sembra ai progettisti l'approvvigionamento idrico con le acque dell'Agri, da attuarsi con un vaso presso la località di Monticchio. Sarebbe poi opportuno esaminare la capacità dell'Acquedotto Pugliese a far fronte alle sopradette nuove esigenze di acqua potabile» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl, ff. 18-20).

Affatto da trascurare era poi

«l'«*Analisi dei costi delle infrastrutture e fasi di attuazione*». Un primo approccio allo studio della realizzazione delle infrastrutture prevede, secondo i Progettisti, un impegno globale di spesa pari a 57 miliardi e 270 milioni, non tenendo conto degli stanziamenti già effettuati pari a lire 6 miliardi e 860 milioni. L'impegno netto dovrebbe pertanto superare i 50 miliardi. L'attuazione è stata suddivisa dai Progettisti in 10 fasi ben distinte (riportate nella Tabella n. 2). 1° fase: entrata in funzione del Centro siderurgico [con lavori riferiti a] rete stradale, rete ferroviaria, attrezzatura portuale, linee elettriche, canalizzazione di scarico, illuminazione stradale; 2° fase: entrata in funzione della zona industriale di Levante e Industrie di base [con lavori riferiti a] rete stradale, rete ferroviaria, linee elettriche, canalizzazione di scarico, illuminazione stradale;

3° fase: entrata in funzione della zona industriale di Ponente [con lavori riferiti a] rete stradale, rete ferroviaria, attrezzatura aeroportuale, linee elettriche, canalizzazione di scarico, illuminazione stradale;

4° fase: entrata in funzione della zona industriale di Castellaneta [con lavori riferiti a] rete stradale, rete ferroviaria, linee elettriche, canalizzazione di scarico, illuminazione stradale;

5° fase: entrata in funzione della zona industriale di San Giorgio [con lavori riferiti a] rete stradale, rete ferroviaria, linee elettriche, canalizzazione di scarico, illuminazione stradale;

6° fase: costruzione del 2° asse longitudinale Massafra-Grottaglie [con lavori riferiti a] rete stradale;

7° fase: potenziamento dei collegamenti con l'Ovest [con lavori riferiti a] rete stradale;

8° fase: potenziamento delle attrezzature ferroviarie e portuali [con lavori riferiti a] rete ferroviaria, attrezzatura portuale;

9. fase: potenziamento delle attrezzature portuali [con lavori riferiti a] rete ferroviaria, attrezzatura portuale;

10° fase: potenziamento delle attrezzature ferroviarie [con lavori riferiti a] rete ferroviaria.

L'importo di cui sopra riguarda tutti gli Enti pubblici e privati, sia centrali che decentrati

e locali. In esso non sono incluse le opere per l'approvvigionamento idrico e la depurazione delle acque di rifiuto industriale. Il Consorzio di Taranto, nel trasmettere il progetto di Piano regolatore ha fatto presente che le ultimi 5 fasi non hanno un carattere di vera urgenza; per converso, le fasi alle quali dovrebbe corrispondere una immediata realizzazione delle opere da esso previste sono le prime cinque, la cui esecuzione comporta una previsione di spesa di oltre 32 miliardi. Tali opere sono state analizzate nella "Relazione" che accompagna il progetto di Piano regolatore ... Molte di queste opere e particolarmente quelle previste nelle prime tre fasi, sono intimamente legate alla entrata in funzione del "IV° Centro siderurgico" dell'Italsider e degli agglomerati industriali di Massafra e Grottaglie. Secondo il Consorzio e secondo i Progettisti tutta la validità del Piano regolatore è condizionata alla rapida esecuzione delle opere indicate ... ed è subordinata al basso prezzo di acquisizione dei terreni. La situazione sarebbe invece del tutto capovolta, fino a compromettere l'esecuzione e la realizzazione dell'intero progetto, se i terreni dovessero essere ottenuti ad un prezzo nel quale fosse incluso il plusvalore dei suoli dovuto alle aspettative formatesi nella previsione dello sviluppo industriale dell'intera zona. Sembra quindi indispensabile ai Progettisti e al Consorzio che, per un'effettiva realizzazione del Piano, si possa disporre di un dispositivo di Legge tale da bloccare i prezzi dei terreni ai valori agricoli vigenti prima del Piano regolatore e tali da fornire, altresì, al Consorzio, un'opzione sull'acquisto dei terreni per una graduale attrezzatura proiettata nel tempo dagli agglomerati industriali e delle zone destinate ai servizi. Sembra ancora indispensabile ai Progettisti del Consorzio e al Consorzio medesimo, la creazione di uno strumento giuridico che consenta il controllo degli impieghi del nucleo e la salvaguardia dei terreni direttamente interessati alla collocazione delle opere infrastrutturali non solo dopo l'approvazione del Piano regolatore, ma anche durante tutto il periodo di studio e di formazione del Piano medesimo» ("Voto n. 3 ... Taranto", vl, ff. 21-22).

II.2.a.3.3. *I Centri abitativi: nuovi quartieri residenziali e vecchi centri*

Nel “Progetto” veniva sottolineato che

«la collocazione di zone industriali nel territorio extraurbano – ben staccate da ogni Centro abitato e protese da Taranto verso Massafra e Grottaglie – lascia aperta la via alla corretta soluzione dei rapporti spaziali fra Centri abitativi e agglomerati industriali. La collocazione di nuovi quartieri abitativi per gli addetti alla zona industriale del Centro siderurgico è impensabile possa essere operata a Sud-Est di Taranto; in più, la direttrice di sviluppo industriale in senso Levante-Ponente a Nord di Taranto, richiama la collocazione dei nuovi quartieri Nord del Mare Piccolo. L'intorno ubicativo da ipotizzare è circa in corrispondenza della radice della penisola Penne. Si realizzerebbe così un sistema triangolare equilatero formato da tre nuclei e cioè dalla zona del Centro siderurgico, da Taranto città e dai quartieri residenziali. Il lato di questo triangolo sarebbe di circa 5-6 km; il lato fra il quartiere residenziale e Taranto città potrebbe essere realizzato con la costruzione di un nuovo ponte tra punta Penne e Pizzone, cioè fra i due seni del mare Piccolo. La distanza di 5-6 km appare ben calibrata; da un lato risultano sufficientemente brevi i viaggi al lavoro dai quartieri residenziali alla zona del Centro dei servizi cioè Taranto città; e dall'altro è possibile l'impianto, fra i tre nuclei, di zone intermedie “neutre” di sufficiente profondità” (“Voto n. 3 ... Taranto”, vl., f. 14).

Insomma, era l'idea della “Città regione” con una “Nuova Taranto” realizzata attraverso la distribuzione di nuovi “Quartieri” (ciascuno dotato dei propri servizi). E il ponte “Penne” ...

II.2.a.4. *Il “Voto”/Parere della “Commissione PRIT” sulle varie questioni specifiche del “Piano PRITAS” di Taranto. Una visione articolata (1962-1964)*

Il parere della “Commissione PRIT”, presieduta da Cesare Valle, attraverso il “Voto n. 3” del 1964 relativo al “Progetto definitivo” – dopo

che la procedura era iniziata nel 1962 con il “Progetto preliminare” – si articolava a seguito di un primo giudizio del 1962 (per il “Progetto preliminare”) cui seguiva nel 1964 il “Voto” per il “Progetto definitivo”.

La procedura era stata piuttosto complessa: nel 1962 era stato presentato un primo “Schema di Progetto” che era stato sottoposto ad un primo parere della “Commissione PRIT”; nel 1964 veniva presentato, sempre alla stessa “Commissione” un “Progetto preliminare”, comprensivo delle prime osservazioni espresse (che era quello conservato nelle carte di Scimeca); ad esso sarebbe dovuto seguire, dopo il 1964, il “Progetto definitivo”; infine nel 1965 il Progetto veniva pubblicato a cura della “Tekne” stessa. Quindi almeno quattro versioni testimoniate, tra le quali è possibile ora conoscere grazie alle carte di Scimeca – oltre all'edizione a stampa del 1965 – il sunto preparato nel 1964 del “Progetto preliminare”. E, soprattutto, abbiamo le notazioni della “Commissione PRIT” a quel “Progetto preliminare”.

II.2.a.4.1. *Il primo giudizio del 1962 sullo “Schema di Progetto” e le prime perplessità della “Commissione PRIT”*

Si ricordava nel 1964 come

«la “Commissione [PRIT] per i Piani regolatori” ha iniziato l'esame del “Progetto di Piano regolatore” il 13 gennaio 1962 [“Schema di progetto”]. In tale occasione sono stati innanzi tutto ascoltati i Progettisti del Piano, nonché i Consulenti, prof. Foà e prof. Astengo. Erano altresì presenti il Presidente [Valle], il Direttore del “Consorzio per l'Area di sviluppo industriale di Taranto” e il Consigliere delegato della “Società Teckne”. La Commissione quindi ha proceduto alla nomina della “Commissione relatrice” [o Sottocommissione], che è risultata così composta: dr. prof. ing. Cesare Valle, Presidente; dr. Vincenzo Scotti; dr. Andrea Lo Jacono; ing. Vittorio dell'Agli; dr. Mario Guidi; dr. Mario Besusso; ing. Piero Grassini come Membri; prof. Marinello Marinello come Segretario. La

“Commissione relatrice” si è riunita [a Roma] presso la sede del “Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno” nei giorni 22 gennaio, 30 gennaio e 8 febbraio 1962. Essa ha inoltre compiuto un sopralluogo nell’“Area di sviluppo industriale di Taranto, di Grottaglie e di Massafra” esaminando *in loco* le principali soluzioni infrastrutturali di progetto. Nel corso dell'istruttoria la Commissione relatrice ha interessato la “Cassa per il Mezzogiorno” per quanto riguarda l'accertamento delle disponibilità idriche; il “Provveditorato alle Opere Pubbliche di Bari” per quanto riguarda un parere tecnico in merito al progetto di Piano regolatore; nonché l'ANAS per quanto riguarda la conferma di certe opere in progetto attribuite alla competenza dell'ANAS suddetta. La Commissione ha tenuto stretti contatti con i Progettisti e con gli Organi del Consorzio” (“Voto n. 3 ... Taranto”, v. l., f. 23).

Dopo quella serie di consulti e di relazioni, dallo “Studio Tekne” veniva redatto il “Progetto preliminare” che risultava nuovamente sottoposto alla “Commissione PRIT” nel 1964. Intanto anche Valle, con gli altri, si era recato a Taranto.

II.2.a.4.2. *Il nuovo “Voto” del 1964: una visione territoriale allargata e le nuove condizioni dello sviluppo industriale*

Nel 1964, allorché il “Progetto preliminare del PRITAS per Taranto” veniva ripresentato alla “Commissione ministeriale PRIT”, la visione generale risultava mutata rispetto al 1962 e, soprattutto, sembravano essersi complessificate le dinamiche territoriali. La “Commissione” elaborava il proprio giudizio in merito ai vari temi. Nel complesso

«a parte le osservazioni di carattere preliminare, che potranno trovare adeguata soluzione in sede di “Progetto definitivo”, il Progetto [preliminare]

in esame risulta bene studiato e bene elaborato tenendo conto di tutti i fattori ambientali, economici, sociali e urbanistici che influiscono sul problema di crea una vasta “Area di sviluppo industriale”, nella quale trovino adeguata soluzione non soltanto i problemi dell'insediamento industriale, ma anche tutti gli altri problemi connessi a tale insediamento, in particolare per quanto riguarda gli agglomerati urbani, i centri di servizio e le comunicazioni. È pertanto da incoraggiare tale ampia visione del problema, per cui nella indicazione degli agglomerati industriali e delle attrezzature infrastrutturali debba presupporre lo studio approfondito di tutti i possibili rapporti spaziali fra le singole zone di attività e cioè agglomerati industriali, insediamenti abitativi e servizi. In tale indagine non va comunque mai tralasciato, o comunque attenuato, il fatto che tutto ciò dovrà essere una logica conseguenza delle previsioni di sviluppo industriale” (“Voto n. 3 ... Taranto”, v. l., ff. 1-2 [ff. 26-27])⁷⁰.

Insomma, era l'Industria che doveva condizionare le scelte urbanistiche della Città intera e non viceversa ...

Il progetto si era arricchito anche di una ‘fase intermedia’ – dopo un (primo) “Progetto preliminare” – perché la versione valutata era già il risultato di una puntualizzazione:

«nel corso dell'istruttoria effettuata da questa Commissione, il “Progetto [preliminare]” è stato ulteriormente perfezionato specialmente per quanto riguarda l'accertamento di alcune notizie e di alcuni dati fondamentali ai fini di una valutazione complessiva. Il particolare sono stati approfonditi, d'intesa con la “Cassa per il Mezzogiorno”, i provvedimenti relativi all'approvvigionamento idrico dell'Area e quelli, d'intesa con il Consorzio, relativi all'onere finanziario minimo indispensabile che dovrebbe far carico al Consorzio. Per quest'ultima questione, l'analisi delle attrezzature infrastrutturali necessarie all'allacciamento di singoli agglomerati industriali nonché quelli relativi all'attrezzatura di

⁷⁰ Nel dattiloscritto delle “Carte Scimeca” riferito al progetto “[PRITAS] di Taranto”, vi sono in fondo pagine a continuazione della “Versione lunga” della “Relazione”, che hanno la numerazione che riparte da f. 1. Per agevolare la comprensione, in questo studio si è deciso di indicare la numerazione originale (f. 1, f. 2, f. 3 ... fino a f. 12) ma tra [...] porre anche le pagine in continuità con quelle della precedente “Analisi”. Il “Progetto” era stato elaborato ‘a ponte’.

alcuni di essi, ha messo in risalto come l'onere a carico del Consorzio sia notevolmente inferiore a quello indicato globalmente nel Progetto» (“Voto n. 3 ... Taranto”, v. I., f. 2 [f. 27]).

II.2.a.4.2.a. *La previsione di un asse industriale territoriale interregionale «trasversale tra il mare Adriatico e il mare Tirreno»*

Attraverso le indagini condotte dallo “Studio Tekne” e l'indicazione topografica ministeriale delle Aree e dei Nuclei da sviluppare industrialmente, i Progettisti avevano indicato la possibilità di individuare un vero e proprio “Asse connesso” che collegasse tutte quelle zone, ‘mettendole a sistema’. Infatti,

«lo studio ha posto in luce l'esistenza di un asse geografico trasversale tra il mare Adriatico e il mare Tirreno formato dalle “Aree di Sviluppo industriale” di Brindisi, Taranto, Napoli e Salerno; e dei “Nuclei di Industrializzazione” della Valle del Basento e Potenza. Sembra senz'altro opportuno che tale asse vada strutturato come grande direttrice di sviluppo economico e sociale oltre che di comunicazione. La parte dell'asse Apulo-lucano, integrato con l'“Area di sviluppo industriale di Bari”, lascia intravedere, inoltre, la particolare natura delle produzioni industriali delle Aree viciniori a quella di Taranto; un tipico raggruppamento regionale nel quale le possibilità di scambi saranno particolarmente intense. Occorrerà quindi prendere in attenta considerazione, d'intesa con altri Consorzi interessati, la possibilità di creare un sistema viario e ferroviario adeguato alle future, prevedibili possibilità di sviluppo» (“Voto n. 3 ... Taranto”, v. I., ff. 2-3 [ff. 27-28]).

Dunque

«il “Provveditorato delle Opere Pubbliche di Bari” ha fatto presente che l'impostazione data al Progetto di Piano regolatore appare valida in quanto derivata da analisi che mettono a fuoco una situazione dei Comuni dell'hinterland gravante su Taranto e con una visione ampia delle possibilità pratiche di realizzazione. Il Provvedi-

torato osserva in merito al Progetto di Piano, in particolare: a.) punto basilare di tutta l'impostazione viaria rimane il viadotto urbano in costruzione che inserisce [unisce] la via Appia fino al Porto mercantile; b.) il Porto mercantile va potenziato principalmente in funzione dello stabilimento siderurgico e delle navi che vi si debbono attraccare; c.) per quanto riguarda il fabbisogno idrico, l'Area di Taranto si trova favorita rispetto alle Aree di Bari e di Brindisi. È infatti possibile che il rifornimento idrico degli agglomerati industriali, pur inquadrandosi nel quadro generale del fabbisogno di tutta la Puglia, possa venir risolto con l'utilizzazione delle acque locali» (“Voto n. 3 ... Taranto”, v. I., ff. 23-24).

II.2.a.4.2.b. *Considerazioni ‘allargate’ alla scala provinciale e urbana (il coordinamento con “PRG-Piano Regolatore Generale” di Taranto)*

Secondo la “Commissione PRIT”, oltre ad una previsione sovra-regionale, andava riconsiderata anche la rilevanza provinciale delle indicazioni, in relazione al “PRG-Piano Regolatore Generale” della Città di Taranto:

«d.) appare di particolare validità l'osservazione che la riuscita del Piano [PRITAS] è subordinata al basso prezzo di acquisizione dei terreni, il cui prezzo previsto di 110 lire/mq sembra più che remunerativo in relazione alla natura dei terreni e del tipo di agricoltura» (“Voto n. 3 ... Taranto”, v. I., f. 24).

Piuttosto, secondo il Provveditorato, vi era

«e.) la necessità di rielaborare il “Piano regolatore” della città di Taranto, sia per la mancata aderenza di esso alle reali esigenze della città, sia per le numerose infrazioni e le carenze dell'Autorità competente, che rilascia autorizzazioni a costruire senza tener conto del programma del Piano [PRIT]. Le conclusioni della [Sotto-]Commissione relatrice” sono contenute nello schema delle considerazioni e del parere che si sottopongono all'esame della “Commissione [PRIT]”» (“Voto n. 3 ... Taranto”, v. I., f. 25).

Però, la [Sotto-]Commissione PRIT” notava fin da subito che nel “Progetto preliminare”

«una lacuna di non rilevanza è tuttavia costituita dalla mancanza della planimetria con l'indicazione dello stato di fatto per quanto riguarda gli agglomerati industriali e le singole imprese industriali espressamente richiesta dalla Circolare del Comitato dei Ministri n. 2356 del 9 marzo 1961 (punto 7 c/2)» (“Voto n. 3 ... Taranto”, v. I., f. 2).

Importante, naturalmente, la previsione e la ripartizione degli “Oneri finanziari” («tenendo presente l'inderogabile esigenza di correlare l'intervento alle effettive previsioni di sviluppo industriale ... e laddove i prezzi unitari vengano accompagnati da opportune analisi particolareggiate per ogni categoria di lavoro»; (v. I., f. 11 [f. 36]), ma ricordando che «una particolare attenzione dovrebbe essere posta nella indicazione della struttura organizzativa necessaria per l'attuazione del Piano» (“Voto n. 3 ... Taranto”, v. I., f. 11 [f. 36]).

Così, in conclusione

«la Commissione [PRIT] è del parere che con la osservanza dei Pareri espressi, il “Progetto preliminare” di “Piano regolatore dell'Area di sviluppo industriale” di Taranto possa essere tenuto di base per la redazione del progetto definitivo di “Piano regolatore”, richiesto dall'art. 21 della Legge 29 luglio 1957 n. 634, modificato dall'art. 8 della Legge 18 luglio 1959 n. 555, secondo i criteri e le direttive contenute nella “Circolare” del “Comitato per il Mezzogiorno” n. 2356 del 9 marzo 1961».

Per quanto riguardava gli elaborati grafici, in “Allegato A” oltre alle tavole di “Analisi”, veniva ricordato un “Elenco di Planimetrie” di “Progetto” (che mostravano anch'esse come l'approccio progettuale fosse sempre di ambito territorialista, poiché le previsioni non scendevano mai al di sotto della scala rappresentativa dell'1:25.000 delle “Tavolette dell'IGM-Istituto Geografico Militare”). Dunque nell'elenco:

«8.1. Progetto: centri di servizio e di lavoro e relative aree di gravitazione (scala 1:25.000); 8.2. Progetto: localizzazione delle infrastrutture (scala 1:25.000); 8.3. Progetto: tipologia e dimensione delle strade (scala 1:25.000); 8.4. Progetto: localizzazione degli agglomerati industriali e dei servizi (scala 1:25.000)» (“Voto n. 3 ... Taranto”, v. I., “Allegato A”, f. 2 [f. 55]).

Seguiva poi l'“Elenco” delle Tavole relative all'Area del “Centro siderurgico” di Taranto (queste in scala 1:5000 e quindi comunque in linea con la scala all'1:2000, quella più tipica, cioè, di molti Piani Regolatori Comunali e dunque di ambito urbanistico):

«9.1. Indagine preliminare: impieghi del ruolo [cioè utilizzazione delle varie zone e fabbricati], (scala 1:5000); 9.2. Indagine preliminare: condizioni statiche dei fabbricati (scala 1:5000); 9.3. Indagine preliminare: altezze dei fabbricati (scala 1:5000); 9.4. Schema di distribuzione urbanistica e zonizzazione attorno al Centro siderurgico (scala 1:5000)».

Restavano poi i “Nodi urbani” relativi a Taranto, che potevano essere risolti solo alla scala del ‘dettaglio urbanistico’ (scala 1:2000):

«9.5. Particolare nodi (in scala 1:2000); 9.6. Particolare nodi (scala 1:2000); 9.7. Particolari nodi (scala 1:2000); 9.8. Particolare dei nodi del viadotto in corrispondenza del Porto e del Ponte di pietra (scala 1:500)».

Ma, soprattutto, nel “Parere” scritto della “Commissione” – in relazione al “Progetto preliminare” – nello specifico, vi era l'analisi particolareggiata delle ulteriori, varie questioni.

II.2.a.4.2.c. *La previsione di sviluppo pluricentrico nell'Area tarantina e le indicazioni della “Commissione PRIT”*

Per la presenza del “Centro siderurgico” e del suo ampio indotto produttivo, l'Area industriale tarantina, nella visione dei Progettisti

“Tekne” del “Piano”, doveva essere sempre più articolata e pluricentrica:

«al riguardo è da farsi presente ... che per quanto riguarda l'agglomerato a Nord di Taranto, le previsioni di sviluppo industriale poggiano sulla creazione del “IV Centro siderurgico”, del Cementificio, del Tubificio (quest'ultimo già installato e in funzione) nonché su quelle industrie che hanno interesse a localizzarsi nelle immediate vicinanze del Centro siderurgico, in qualità di fornitori di materiali o di servizi al medesimo, nonché di quelle per le quali è opportuna una localizzazione agli effetti di una utilizzazione dei prodotti del Centro. Le iniziative della Italsider, oltre a comportare un rilevante investimento, occuperanno un numero di addetti pari a 5.000 unità. Tenendo conto dell'occupazione delle altre attività comunque connesse al Centro siderurgico e tenuto conto altresì che l'agglomerato sul quale il Centro è ubicato, potrà senz'altro ospitare grandi industrie di base – data la sua felice ubicazione a ridosso del Porto industriale e mercantile – è da ritenere che la previsione di sviluppo industriale relativa sia fondata e tale da giustificare il rilevante onere finanziario che dovrà essere sostenuto per la sua attrezzatura immediata o a breve scadenza per entrambi gli agglomerati [di Massafra e Grottaglie], pur restando ferma la loro destinazione industriale ... sembrerebbe per ciò opportuno limitare l'esame al solo agglomerato di Massafra» (“Voto n. 3 ... Taranto”, v. I., ff. 3-5. [ff. 28-30]).

L'attenzione si incentrava sugli insediamenti vicini a Taranto:

«per quanto riguarda i due agglomerati di Massafra e di Grottaglie, allo stato attuale esistono soltanto previsioni estremamente generiche di sviluppo industriale. I Progettisti hanno, tuttavia, ritenuto necessario prevedere l'individuazione e l'attrezzatura di tali agglomerati per destinarli all'insediamento di grandi, medie e piccole industrie; e ciò principalmente allo scopo di evitare che i suoli del primo agglomerato possano essere utilizzati per attività industriali il cui vincolo ubicazione non è rigido come per le industrie siderurgiche e per altre industrie di base [in modo da non creare, cioè, una concen-

trazione troppo forte]. Al riguardo i Progettisti hanno fatto presente che tali agglomerati possono essere collegati con modo soddisfacente e con una spesa limitata al sistema infrastrutturale necessario per l'attrezzatura del primo agglomerato. La loro individuazione permetterebbe quindi di custodire i terreni vicini al Porto per destinarli ad industrie di base, evitando così l'insediamento di industrie che per il loro processo produttivo possono essere liberamente decentrate» (“Voto n. 3 ... Taranto”, v. I., f. 4. [f. 29]).

Dunque,

«si ritiene di dover considerare valida tale indicazione dei due agglomerati in questione: la loro attrezzatura, tuttavia, dovrà essere prevista soltanto sulla base di un ulteriore e deciso approfondimento delle previsioni di sviluppo industriale, sia per quanto riguarda le industrie di base (le quali dovranno ubicarsi nelle vicinanze del Porto); sia per quanto riguarda le altre industrie, che, secondo i Progettisti, potrebbero essere insediate nei due suddetti agglomerati. Qualora le previsioni di sviluppo industriale dovessero risultare tali da non giustificare la attrezzatura immediata o a breve scadenza di entrambi gli agglomerati pur restando ferma la loro destinazione industriale, sembrerebbe opportuno limitare l'esame al solo agglomerato di Massafra, la cui rete stradale e ferroviaria presenta aspetti favorevoli per un immediato insediamento con bassi costi di attrezzatura. È tuttavia da ritenere che allo stato attuale, lo spostamento della linea ferroviaria, previsto dai Progettisti, è ancora prematuro e che convenga, invece, prevedere soluzioni scaglionate nel tempo tali da lasciare inalterato l'attuale assetto ferroviario, salvo creare in un secondo tempo, d'intesa con l'Amministrazione ferroviaria, un ampio raccordo che potrebbe anche seguire il tracciato previsto per lo spostamento della linea ferroviaria» (“Voto n. 3 ... Taranto”, v. I., ff. 4-5. [ff. 29-30]).

Per quanto riguardava Grottaglie,

«nel caso in cui dovesse venire attrezzato, oltre che individuato, l'agglomerato di Grottaglie,

la sua ubicazione e il suo dimensionamento andrebbero attentamente studiati allo scopo di tener conto della presenza del locale aeroporto, nonché dei vincoli posti dalla Autorità aeronautica. Resta comunque inteso che la sua ubicazione dovrà essere stabilita d'intesa con la competente Autorità militare» (“Voto n. 3 ... Taranto”, v. I., f. 5. [f. 30]).

In più,

«per quanto riguarda i due agglomerati di Castellanea e Fragagnano-Monteparano, che i Progettisti hanno previsto di riservare a piccole industrie, si ritiene che la funzione loro assegnata, intesa a sviluppare una potenziale imprenditorialità locale, sia senz'altro da incoraggiare. Non può, tuttavia, sottacersi la mancanza assoluta di ogni previsione di sviluppo industriale, per cui, fermo restando che sembra attualmente da scartare una loro attrezzatura, anche la loro semplice individuazione nel “Progetto definitivo”, dovrà essere subordinata al sussistere di previsioni di sviluppo industriali, anche se scaglionate nel tempo oppure tali da richiedere interventi e misure da parte di Istituti o Enti specializzati per la creazione di Scuole professionali, corsi di addestramento ecc. destinate a stimolare le iniziative locali e il potenziale imprenditivo della popolazione» (“Voto n. 3 ... Taranto”, v. I., f. 5. [f. 30]).

Oltre alle scuole, anche la “Residenza operaia” in specifici “Quartieri operai” doveva diventare una parte integrante della previsione industriale:

«appare ovvia l'esigenza di prevedere particolari zone da riservare alla creazione di Quartieri operai in relazione al presumibile incremento delle occupazioni e che in tal senso i Progettisti hanno individuato in particolari zone a complemento dei centri abitati di Taranto, Massafra, Grottaglie e San Giorgio Jonico; si ritiene senz'altro opportuno prevedere nel “Progetto definitivo” tali individuazioni. Queste dovranno essere opportunamente dimensionate anche in considerazione della grande utilità di predisporre un ambiente urbanistico in armonia con le moderne esigenze ed impostazioni materiali di insediamenti residenziali. In particolare le

soluzioni prospettate dovranno tener conto del prevedibile sviluppo futuro dei Centri abitati, in modo da realizzare un giusto equilibrio tra la struttura abitativa esistente e quella indicata in progetto; ciò potrà avvenire qualora i Progettisti siano in grado di indicare, o quantomeno di suggerire, agli organi competenti, la tipologia edilizia più appropriata alle caratteristiche edilizie della zona. Dovrà comunque essere evitato uno studio che non trovi a suo fondamento le esigenze provocate dallo sviluppo industriale in atto o fondatamente prevedibili nell'Area, oppure a tale sviluppo connesso» (“Voto n. 3 ... Taranto”, v. I., f. 7 [f. 32]).

Insomma, anche per le esigenze abitative singole, i parametri urbanistici (come densità, coperture, tipologie e tipi) dovevano adattarsi ai bisogni dell'Industria e creare una nuova “Città industriale”.

Dal punto di vista pianificatorio, era poi ovvio che

«la realizzazione del “Piano regolatore” dell'Area richiede anche che le Amministrazioni comunali recepiscano nei loro “PRG-Piani Regolatori Generali” le risultanze del “Piano” in questione: sarà opportuno che il Consorzio prenda necessari contatti, qualora non siano stati già presi, affinché d'intesa con le Amministrazioni comunali, con la Prefettura e con il Ministero dei Lavori Pubblici, si predispongano le procedure per apportare una “Variante” al “Piano Regolatore Generale” di Taranto, in modo che l'agglomerato situato a Nord di tale città diventi parte integrante del “Piano Regolatore” comunale e in modo che gli altri Comuni interessati provvedano o a redigere il “Piano Regolatore” comunale, oppure ad inserire nei Piani già approvati, le soluzioni contenute nel progetto di “[PRITAS-] Piano Regolatore [Industriale] dell'Area di Taranto” » (“Voto n. 3 ... Taranto”, v. I., ff. 6-7 [ff. 31-32]).

Restava la quantificazione degli ‘impatti’:

«conformemente alla “Circolare” del “Comitato dei Ministri”, i Progettisti hanno considerato le ripercussioni che lo sviluppo potrà avere in par-

icolare sull'Agricoltura e sul Turismo e si ritiene di dover suggerire quanto segue: a) per quanto riguarda l'Agricoltura, lo studio delle ripercussioni che lo sviluppo industriale avrà sulla struttura agricola esistente, è senz'altro opportuno che venga approfondito e che vengano presi o mantenuti contatti con gli Enti interessati, specie Consorzi di bonifica, di irrigazione o di riforma, allo scopo di trovare in sede locale soluzioni adeguate anche per lo sviluppo dell'Agricoltura; o, se tali soluzioni non sono realizzabili in sede locale, per prospettarle alle superiori Autorità affinché siano predisposti gli opportuni provvedimenti. Dovrà comunque evitarsi, nella misura del possibile, che lo sviluppo industriale non tenga conto delle esigenze dell'Agricoltura, specie per quanto riguarda la opportunità di prevedere il sorgere di iniziative industriali e commerciali dirette alla trasformazione e alla valorizzazione dei prodotti agricoli» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I, ff. 7-8 [ff. 32-33]).

Per il Turismo,

«appare senz'altro opportuna la individuazione di fasce o zone di particolare interesse anche paesistico; pertanto il Consorzio dovrà adoperarsi affinché le competenti Autorità provvedano alle necessarie misure di Tutela e di Salvaguardia» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I, f. 8 [f. 33]).

II.2.a.4.2.d. *Il nodo problematico dell'Approvvigionamento idrico: una questione infrastrutturale di importanza primaria*

Per il complesso problema dell'Approvvigionamento idrico

«in particolare per quanto riguarda l'approvvigionamento idrico, la "Cassa per il Mezzogiorno" ha fornito una dettagliata "Relazione" con allegato uno "Studio preliminare", dalla quale emerge con chiarezza che è oggi possibile dare avvio con fiducia, per quanto attiene al problema del rifornimento idrico, ai programmi di Industrializzazione. Le relative soluzioni sono tuttora da definire ma è comunque accertato che esistono i presupposti fondamentali per la loro definizione» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I, f. 23).

Secondo

«il "Provveditorato delle Opere Pubbliche di Bari" ... c.) per quanto riguarda il fabbisogno idrico, l'Area di Taranto si trova favorita rispetto alle Aree di Bari e di Brindisi. È infatti possibile che il rifornimento idrico degli agglomerati industriali, pur inquadrandosi nel quadro generale del fabbisogno di tutta la Puglia, possa venir risolto con l'utilizzazione delle acque locali» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I, f. 23).

Però, per la "Commissione",

«non appare sufficiente l'indicazione delle soluzioni di massima fornite dai Progettisti in merito all'approvvigionamento idrico dell'Area di sviluppo industriale" e, in particolare, dell'agglomerato a Nord di Taranto, mentre è nota l'assoluta necessità di risolvere in via preliminare, anche se provvisoria, tale problema: sarà senz'altro opportuno che i Progettisti, oltre ad indicare soluzioni appropriate e definite in relazione ai primi concreti fabbisogni, prendano senza indugio contatto con la "Cassa per il Mezzogiorno", con l'Acquedotto Pugliese", con l'Ente Irrigazione Puglia e Lucania" e con gli altri Enti interessati, allo scopo di stabilire la necessaria ed opportuna collaborazione in vista di un coordinamento nella utilizzazione delle disponibilità idriche, che in tale materia appare assolutamente indispensabile» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I, f. 8 [f. 33]).

II.2.a.4.2.e. *Le infrastrutture viarie e ferroviarie e il Porto di Taranto*

Dal punto di vista delle infrastrutture viarie,

«il "Provveditorato delle Opere Pubbliche di Bari" ha fatto presente che l'impostazione data al Progetto di "[PRITAS]-Piano regolatore" appare valida in quanto derivata da analisi che mettono a fuoco una situazione dei Comuni dell'hinterland gravante su Taranto e con una visione ampia delle possibilità pratiche di realizzazione. Il Provveditorato osserva in merito al Progetto di Piano, in particolare: a.) punto

basilare di tutta l'impostazione viaria rimane il viadotto urbano in costruzione che inserisce [unisce] la via Appia fino al Porto mercantile» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I, ff. 23-24).

Ma soprattutto,

«l'esistenza del "IV° Centro siderurgico", in relazione con i previsti aumenti della sua capacità di produzione che dovrà portarsi da una quota di 2 milioni ad una quota di 6 milioni di tonn/anno [di acciaio] in un tempo ragionevole, impongono sin da ora la redazione di uno studio sul prevedibile sviluppo del traffico ferroviario limitato non soltanto ad un periodo breve, ma proiettato in periodi medi e lunghi. Le stesse considerazioni valgono anche per il sistema viario che dovrà essere strutturato per tener conto dell'incremento del traffico che potrà verificarsi in relazione al sorgere di un così importante processo di sviluppo industriale» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I, f. 3. [f. 28]).

Dunque,

«il sorgere del "IV° Centro Siderurgico" presuppone che sia preventivamente risolta la questione relativa allo spostamento della linea ferroviaria che attraversa il comprensorio della Italsider e, tenuto conto che essa è di esclusivo uso militare, è senz'altro opportuno che il Consorzio continui i contatti con le competenti Autorità militari, preferibilmente in sede di Prefettura, allo scopo di risolvere tempestivamente ed in modo soddisfacente tale problema, la cui mancata soluzione potrebbe condizionare o quantomeno notevolmente ritardare l'entrata in funzione del "IV° Centro siderurgico"» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I, f. 8 [f. 33]).

Anche nell'hinterland le infrastrutture andavano ripensate:

«per quanto riguarda il dimensionamento degli agglomerati di Massafra e Grottaglie, dovrà essere anche indicato lo schema fondamentale delle infrastrutture sempre in correlazione con la previsione di sviluppo industriale che ne giustifica la individuazione» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I, ff. 5-6 [ff. 30-31]).

Insomma,

«1) si ritiene opportuno dover far presente che il sistema viario connesso con le esigenze di attrezzatura dell'agglomerato industriale a Nord di Taranto, dovrà essere tempestivamente sistemato in quanto dalla sua soluzione dipendono numerosi problemi, oltre che di carattere industriale anche di carattere urbano. Per tale duplice aspetto, sorge la questione preliminare di stabilire nel modo più particolareggiato possibile, quale sarà o quali saranno gli Enti incaricati della esecuzione delle opere, nonché di stabilire a che debba far carico la spesa relativa. Il problema presenta un aspetto particolare per quanto riguarda il viadotto progettato dalla Provincia che, anche se a prima vista appare destinato a risolvere problemi di carattere esclusivamente urbano, ha pur tuttavia una sua innegabile ripercussione sullo sviluppo industriale, in quanto consentirebbe l'attraversamento del Centro cittadino, di cui sono note le strozzature, per notevole parte del traffico operaio e industriale. Poiché la stessa situazione si presenta, sebbene con aspetti diversi, per altre opere infrastrutturali, è senz'altro necessario che nel "Progetto definitivo" venga prospettata una soddisfacente soluzione, di intesa con tutti gli Enti interessati, in modo che la Commissione trovi delle proposte sulle quali è stato già raggiunto un accordo nella sede competente» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I, ff. 9-10 [ff. 34-35]).

Ancora a carattere intercomunale,

«2) il sistema viario di progetto collegante gli agglomerati di Massafra e Grottaglie dovrà essere studiato in relazione al presumibile assetto finale dell'intero triangolo (agglomerati di Taranto Nord, Massafra e Grottaglie), considerato che la direttrice di sviluppo individuata dai Progettisti ha una sua validità anche per aspetti diversi da quello strettamente industriale. Sarà pertanto opportuno che tale direttrice sia mantenuta come indicazione nel progetto definitivo, anche se la sua concreta realizzazione potrà avvenire, come allo stato attuale sembra giusto che avvenga, in tempi successivi».

Infatti,

«3) poiché il prevedibile sviluppo industriale comporterà in proseguo di tempo un aumento del traffico stradale, è senz'altro da suggerire che nel "Progetto definitivo" siano mantenute le fasce di rispetto ai margini delle principali strade, specie di carattere nazionale, al fine di non veder precluso un loro futuro allargamento a costi sopportabili, in connessione con le esigenze dello sviluppo industriale».

Nodale restava poi la questione del Porto commerciale:

«il Porto industriale ed il Porto mercantile sono stati illustrati nelle varie fasi di realizzazione e sono provvisti di due varchi laterali, congegnati in modo da assicurare il più efficiente collegamento con il retroterra» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I., f. 18);

ma certo, «il Porto mercantile va potenziato principalmente in funzione dello stabilimento siderurgico e delle navi che vi si debbono attraccare» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I., f. 24).

Così,

«essendo evidente che lo sviluppo industriale dell'Area troverà una delle sue principali ragioni d'essere nelle possibilità portuali e di traffico marittimo mercantile ed industriale, anche in relazione al prevedibile sviluppo del Nucleo industriale della valle del Basento, sembra assolutamente necessario procedere senza indugio ad adeguare le attrezzature del Porto medesimo alle previsioni di movimento portuale quali deriveranno dall'accresciuto traffico di carattere industriale. Al riguardo sembra altresì indispensabile che tali opere, nonché quelle intese a collegare il Porto con gli agglomerati industriali, tengano conto dei tempi tecnici connessi con l'entrata in funzione delle iniziative industriali» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I., f. 9 [f. 34]).

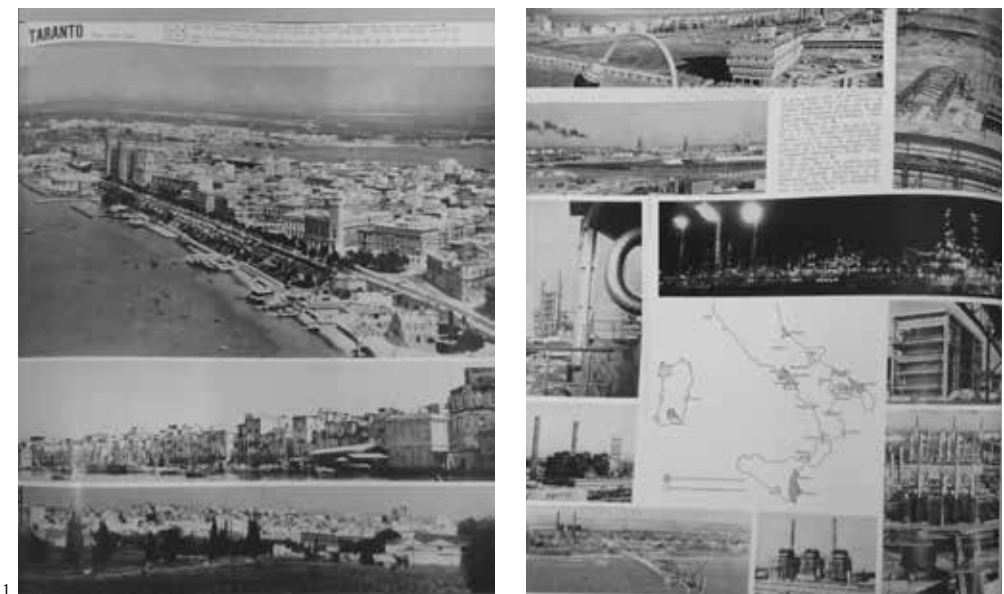
Ma tra le infrastrutture andavano comprese anche le "Linee elettriche" e le altre infrastrutture 'di rete':

«poiché il progetto in esame non indica nessuna soluzione per le linee elettriche ad alta tensione, per gli allacciamenti telefonici e per il trattamento delle acque di rifiuto, sarà senz'altro opportuno che tali questioni formino oggetto di esame nel "Progetto definitivo" indicando le varie soluzioni» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I., f. 10 [f. 35]).

II.2.a.4.2.f. Aspetti di demografici e di popolazione secondo la "Commissione PRIT": una previsione di impatti

Nella seconda parte della "Voto" veniva riportato il parere della "Commissione PRIT" («ciò premesso»), «considerato che»:

«sebbene l'impostazione data al Progetto di "[PRITAS]-Piano Regolatore dell'Area di Sviluppo industriale di Taranto" appare valida in quanto derivata da analisi che mettono a fuoco una situazione socio-economica e industriale dei Comuni dello hinterland gravanti su Taranto e con una visione ampia delle possibilità pratiche di realizzazione, non sembra, tuttavia, che sia stato dato il giusto peso alla previsione di sviluppo industriale che le disposizioni in materia pongono a fondamento del "[PRITAS]-Piano Regolatore Territoriale delle Aree di Sviluppo industriale". Se si prescinde, infatti, dalle ipotesi formulate in merito all'impianto del IV Centro Siderurgico dell'Italsider, la parte di previsione sembra essersi indirizzata piuttosto verso l'indicazione e la fissazione di alcuni obiettivi e previsioni di sviluppo demografico della popolazione all'interno dell'Area di Taranto e di nuovi posti di lavoro che andrebbero creati, tenendo conto sia dello sviluppo demografico, sia del peso che potranno avere le immigrazioni dalle zone circostanti, sia infine, di una diversa composizione della popolazione attiva rispetto alla popolazione totale. L'indagine è stata, quindi, rivolta a fissare gli obiettivi del Piano e pertanto la successiva analisi è stata impostata più su quello che dovrebbe essere l'Area di Sviluppo industriale di Taranto, che non sulle effettive previsioni che allo stato attuale è possibile formulare in merito al prevedibile sviluppo industriale dell'Area in questione. Si ritiene pertanto di prescrivere che nella fase di redazione del



IL "PRITAS", Previsioni dello "Studio Tekne" per l' "Area di Sviluppo Industriale" di Taranto

1. Roberto Guiducci, "Taranto", Il Piano "PRITAS" della Tekne (in Guiducci, «Casabella», 1964)
2. Roberto Guiducci, Gli stabilimenti industriali di Taranto e Brindisi e le Aree e i Nuclei di sviluppo industriale (in Guiducci, «Casabella», 1964)

"Progetto definitivo" si provveda a sviluppare, in modo coerente ed approfondito, le previsioni di sviluppo industriale secondo i criteri indicati nella "Circolare" n. 2356 del 9 marzo 1961 ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I., f. 1. [f. 26]).

II.2.a.4.2.g. L'istruzione e la preparazione tecnica di Tecnici e Maestranze come imprescindibile motore di sviluppo

Le previsioni pianificatorie non dovevano trascurare la formazione degli operatori; un aspetto, questo che, pur se apparentemente lontano dall'Urbanistica, poteva invece fare la differenza nei confronti dello sviluppo. Infatti,

«per quanto riguarda i due agglomerati di Castellaneta e Fragagnano-Monteparano, che i Progettisti hanno previsto di riservare a piccole industrie, si ritiene che la funzione loro assegnata, intesa a sviluppare una potenziale imprenditorialità locale, sia senz'altro da incoraggiare ... ma

la loro [anche] semplice individuazione nel "Progetto definitivo", dovrà essere subordinata al sussistere di previsioni di sviluppo industriali anche se scaglionate nel tempo oppure tali da richiedere interventi e misure da parte di Istituti o Enti specializzati per la creazione di Scuole professionali, corsi di addestramento ecc. destinate a stimolare le iniziative locali e il potenziale imprenditivo della popolazione» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I., f. 5. [f. 30]).

Infatti, più in generale,

«in relazione al prevedibile sviluppo industriale [dell'Area] è senz'altro opportuno che l'istruzione tecnica e professionale sia indirizzata verso la preparazione di elementi che potranno agevolmente essere utilizzati nelle attività nuove che sorgeranno, [per cui] si richiama la particolare attenzione dei Progettisti sulla opportunità che anche tale problema sia attentamente studiato allo scopo di prospettare, in sede di "Progetto definitivo", adeguate soluzioni» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I., f. 9 [f. 34]).

II.2.a.4.2.h. Preoccupazioni della "Commissione PRIT" alla luce di un 'precoce' "Ambientalismo"

Nei giudizi della "Commissione PRIT" per la prima volta, in relazione alla situazione di Taranto, emergeva con chiarezza una preoccupazione ambientalista, che veniva prospettata pressoché come una amara certezza (o un difficile risveglio dopo l'ubriacatura progressiva):

«poiché è da attendersi che il sorgere di importanti industrie, specie a Nord di Taranto, possa determinare un certo inquinamento atmosferico, si prospetta fin d'ora la opportunità che anche tale particolare problema venga studiato onde ridurre al minimo la sua dannosa influenza sull'igiene degli abitanti» ("Voto n. 3 ... Taranto", v. I., f. 10 [f. 35]).

Anche per Taranto, insomma, come per Brindisi, la previsione risultava assai articolata e non poteva prescindere da una visione di "Area" che finiva sempre per incentrarsi sul Polo siderurgico come 'motore' dello sviluppo.

II.2.b. Il "Laboratorio Basilicata" e l'"Architettura industriale" attorno al «Centro del Metano»: il "Progetto preliminare" del "PRITENS-Piano Regolatore Industriale Territoriale del Nucleo Industriale" della Valle del Basento e il "Voto n. 5" (Parere) della "Commissione PRIT" (1961-1964)

Il Piano per la Valle del Basento, in Basilicata, costituiva una previsione ritenuta strategica dal Governo nazionale, non solo per le condizioni di particolare depressione dell'area (parte della 'vecchia' 'vergogna d'Italia' lucana), ma anche perché, a partire dalla "Bonifica integrale" fascista e poi con i provvedimenti dell'immediato Secondo Dopoguerra con la "Riforma Agraria", si era avviata una 'Stagione' che aveva dato vita al "Laboratorio Basilicata", nel quale si erano impegnati non solo i principali Enti governativi (poi la "Cassa per il Mezzogiorno", gli "Enti di Bonifica fondiaria", l'"Ina-Casa"), ma anche il *gotha* della Politica, della Cultura e degli approcci economici, sociali, antro-

pologici (degli Americani), pianificatori, ingegneristici e architettonici nazionali e internazionali (a partire dall'"UNRA-CASAS", da Adriano Olivetti, dall'INU-Istituto Nazionale di Urbanistica", dalle Università di Napoli e di Roma ...). L'attenzione per quel "Laboratorio", con l'avvio della nuova "Fase dell'Industrializzazione" connessa alla 'scoperta del Metano', dopo quella (più o meno difficoltosa e ancora poco riuscita) del decollo agricolo, era massima e vedeva un passaggio fondamentale nelle previsioni del "PRITENS- Piano Regolatore industriale territoriale per il Nucleo di Sviluppo Industriale" e nei pareri della "Commissione interministeriale PRIT" presieduta da Cesare Valle. Il 'tandem' con il Ministro dell'Industria, il lucano Emilio Colombo, era serrato. Così,

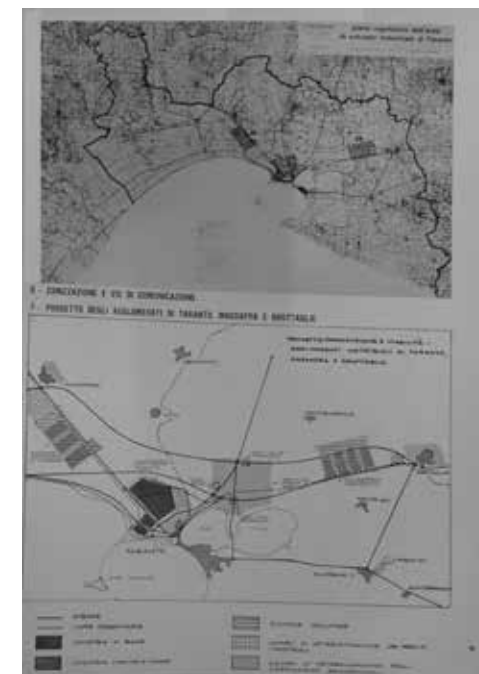
«la "Commissione [PRIT] per i Piani Regolatori" ha iniziato l'esame del "Progetto preliminare" di "[PRITENS-] Piano regolatore" della Valle del Basento il 20 settembre 1962. In tale occasione sono stati innanzi tutto ascoltati i Progettisti del Piano (i quali hanno illustrato gli studi e le indagini compiuti e le soluzioni prospettate) e il Presidente del Consorzio (il quale ha fatto presente le grandi aspettative delle popolazioni per l'attuazione del Piano). Il Presidente [Valle] ha anche chiesto che venisse acquisita agli atti e distribuita ai Membri della Commissione la "Delibera" del Comitato direttivo del Consorzio del 3 agosto 1962, con la quale esso formula alcuni suggerimenti circa l'attrezzatura della parte di fondo valle, compresa tra lo scalo di Ferrandina e quello di Salandra, nonché sui quartieri residenziali (allegato B)» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 31).

Quindi,

«la "Commissione [PRIT] per i Piani Regolatori" ha proceduto alla nomina della "Commissione relatrice", che è risultata così composta: prof. dr. ing. Cesare Valle, Presidente; dr. Vincenzo Scotti; dr. Guido Spanò; ing. Vittorio dell'Agli; dr. Mario Guidi (successivamente sostituito dai sigg. dr. Silvio Lauriti e dr. Francesco C. Rossi); dr. Mario Benusso; e dr. ing. Piero Grassini, Membri. Prof. Marinello Marinelli, segretario. Ai lavori della "Commissione relatrice" è stato invitato



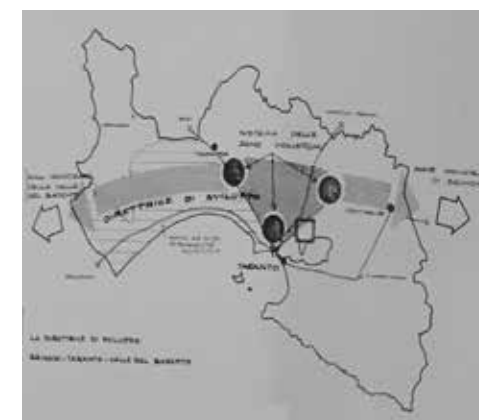
3



4



5



6

3. Roberto Guiducci, "Taranto", Il Piano "PRITAS" della Tekne, schemi distributivi (in Guiducci, «Casabella», 1964)

4. Roberto Guiducci, "Taranto", Il Piano "PRITAS" della Tekne, il rapporto funzionale di Taranto con Massafra e Grottaglie (in Guiducci, «Casabella», 1964)

5. Roberto Guiducci, "Taranto", Il Piano "PRITAS" della Tekne, i nuovi quartieri residenziali extra-urbani (in Guiducci, «Casabella», 1964)

6. Roberto Guiducci, "Taranto", Il Piano "PRITAS" della Tekne. Schema di lettura della "direttrice di sviluppo Brindisi-Taranto-Valle del Basento" (in Guiducci, Casabella, 1964)

a partecipare anche il dr. ing. Alberto Bianchi, Provveditore alle OO. PP. della Basilicata».

Dal punto di vista operativo,

«La “Commissione relatrice” si è riunita presso la sede del Comitato dei Ministri [a Roma] per il mezzogiorno nei giorni 2, 11, 18 ottobre e 5 novembre [1962]. Essa ha inoltre compiuto un sopralluogo nella Valle del Basento nei giorni 23 e 24 ottobre, al quale sono stati invitati a partecipare tutti i Membri della Commissione medesima, nonché i rappresentanti di altre Amministrazioni interessate e in particolare quello dell'Agricoltura (per Bonifiche e Foreste) e dei Lavori Pubblici (Acque, Impianti Elettrici). Le risultanze del sopralluogo sono state esaminate in una successiva riunione tenutasi il 29 ottobre presso il “Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno” [a Roma] ... Relazioni e osservazioni sono pervenute da parte di numerosi Membri della Commissione, dal Provveditorato alle OO. PP. per la Basilicata, dall'“Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato”, dall'“Ufficio del Medico Provinciale” di Matera, dai “Consorzi di Bonifica” di Metaponto e della Media Valle del Bradano, mentre l'“Ente Irrigazione Puglia e Lucania” ha inviato il “Piano idrografico” della Valle del Basento. Osservazioni sono anche pervenute dall'“Ispettorato Regionale del Corpo Forestale dello Stato per la Lucania” ... Nella riunione del 5 novembre 1962 la Commissione relatrice ha deciso di incaricare il Segretario di predisporre ... una bozza di “Schema delle considerazioni e del parere della Commissione” ... E tale “Schema”, completato da parte dei Membri della “Commissione relatrice”, viene sottoposto all'esame della “Commissione” in se-

duta plenaria per le determinazioni di Competenza» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, ff. 31-32).

Seguiva dunque l'analisi dettagliata delle questioni di “Analisi” (B.1) e di “Programma” (B.2) (redatte dai Progettisti), alle quali si erano poi aggiunte («ciò premesso») le deliberazioni della Commissione (B.3).

Poi, alla fine della disamina,

«la “Commissione relatrice” propone che con l'osservanza dei suggerimenti espressi, il “Progetto preliminare” di “Piano Regolatore Territoriale” presentato dal “Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della valle del Basento” possa essere tenuto di base per la redazione del “Progetto definitivo” di Piano Regolatore” (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 62).

Ma nonostante “Progetti” realizzati in varie stesure e “Voti”, il problema di rendere operativo e soprattutto ‘compatibile’ quel Piano non sarebbe stato risolto⁷¹.

II.2.b.1. Valle del Basento: la parte analitica del Progetto presentato dalla “Tekne” come riassunta nella “Relazione” della “Commissione interministeriale PRIT”

Nella “Premessa” allo “Schema delle considerazioni e del parere” sul ‘Progetto preliminare di Piano regolatore territoriale’ presentato dal ‘Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Valle del Basento’⁷² veniva ricordato, dalla “Commissione interministeriale PRIT” che

⁷¹ «Nella valle del Basento la presenza delle tre industrie petrolchimiche della Montecatini, dell'ANIC (Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili) e della Pozzi aveva reso necessaria la costruzione di quartieri residenziali. Ciò si scontrò con una serie di problemi che si sarebbero potuti superare con la redazione contemporanea di un piano industriale e di un piano urbanistico intercomunale o comprensoriale dei comuni interessati, cosa a cui Matera si oppose. Così avvenne che nelle more dell'approvazione del piano industriale e nell'attesa della realizzazione di quello urbanistico, una delle tre industrie iniziò la costruzione a fondovalle di un intero quartiere residenziale in un'area non prevista dal piano ASI, con le autorizzazioni dell'amministrazione comunale competente, aprendo un processo di urbanizzazione irrazionale e insostenibile che comprometteva gli equilibri ambientali e territoriali» come sottolineava Radogna nel 1965: in ADORNO, *Le “ASI-Aree di Sviluppo Industriale”* ... , cit.

⁷² “Voto n. 5: schema delle considerazioni e del parere sul ‘Progetto preliminare di Piano regolatore territoriale’ presentato dal ‘Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Valle del Basento’”, a cura della “Commissione [PRIT] per i Piani Regolatori Territoriali delle Aree di Sviluppo e dei Nuclei di Industrializzazione”, 19 maggio 1964, in Roma,

«il Consorzio ... con lettera n. 546/50 dell'8 agosto 1962, ha inviato al “Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno”, il “Progetto preliminare” di “[PRITENS]- Piano Regolatore Territoriale del Nucleo di Industrializzazione” della Valle del Basento» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 1).

Poi, nel 1963 quel “Progetto preliminare di massima del “[PRITENS]- Piano Regolatore industriale territoriale per il Nucleo di Sviluppo Industriale” della Val Basento” risultava presentato alla “Commissione interministeriale PRIT”. Lo “Schema preliminare”, risultava piuttosto articolato:

«il progetto è composto oltretutto dalla “Relazione”, di 22 planimetrie ben studiate ed elaborate, le quali illustrano la situazione per quanto riguarda lo stato di fatto, le ipotesi di sviluppo industriale e il progetto dell'agglomerato industriale, in modo particolare per quanto riguarda la viabilità; le opere idrauliche e idraulico-forestali; la sistemazione dei terreni; le fognature; l'approvvigionamento di acque potabili; l'approvvigionamento e scarico di acque industriali; gli allacciamenti stradali, ferroviari, elettrici e telefonici; gli usi del suolo; le industrie; le attrezzature comuni e i centri di servizio; il centro residenziale; e infine lo schema di distribuzione urbanistica di progetto (Vedi “Allegato A”). Le planimetrie presentate sono illustrate in genere con dati tratti da indagini condotte *in loco*.

La “Relazione”, di 196 pagine, è suddivisa nelle seguenti parti:

a) *Stato di fatto*, comprendente i seguenti capitoli: 1. la distribuzione della popolazione e i Centri abitati; 2. l'ambiente fisico: geologia e litologia; 3. l'ambiente fisico: idrologia e clima; 4. la struttura economica della popolazione e gli impieghi del suolo; 5. attrezzature per la residenza e i servizi; 6. brevi note introduttive sullo stato di fatto di alcune infrastrutture» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 2).

Le analisi erano dunque scese a livello di un deciso dettaglio.

C'erano poi, nella “Relazione”, le «b. *Ipotesi di sviluppo* comprendenti i due seguenti capitoli: 7. ipotesi di sviluppo industriale e sua verifica in base alle caratteristiche dell'ambiente territoriale; 8. schema di distribuzione urbanistica del “Nucleo di industrializzazione” nel quadro regionale» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 2).

Seguiva quindi, sempre nella “Relazione”, il

«c. “*Progetto* comprendente i due seguenti capitoli: 9. schema di distribuzione urbanistica, attrezzature infrastrutturali di progetto dell'agglomerato industriale e opera di bonifiche idrauliche e idraulico forestali della Valle del Basento; 10. Schema di massima del piano finanziario e tempi di realizzazione delle opere infrastrutturali urgenti».

Infine,

«[d.] completa la “Relazione” una breve nota aggiuntiva che la Soc. Tekne ha aggiunto al progetto per tener conto delle risultanze emerse durante la “Conferenza dei servizi” indetta dal Consorzio il 25 luglio a Matera» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 3).

Ma non andava perso di vista il fatto che il nuovo “Progetto preliminare” – come in tutti gli altri casi previsti per la macro-area apulo-lucana – si poneva a latere dell'Industrializzazione del Metano che si stava avviando nei nuovi poli industriali «(gli impianti dell'“ANIC”, della “Montecatini” e della “Ceramica Pozzi”):

«la “Relazione” e le planimetrie precisano la situazione sullo stato di fatto, nonché indicazioni sui programmi già formulati o in via di attuazione, per quanto riguarda alcune infrastrutture anche in relazione alle esigenze sorte per il ser-

vizio degli impianti dell'“ANIC”, della “Montecatini” e della “Ceramica Pozzi” » (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 12).

Dal punto di vista della sua realizzazione, l'elaborato del “Progetto di massima” si componeva dunque di una “Relazione” e di elaborati grafici.

Nella esplicitazione del “Voto”/Parere della “Commissione PRIT”, espresso in merito al “Progetto preliminare di massima”, molto spazio veniva dedicato ai caratteri ‘di base’ della elaborazione.

Così, ad esempio, dal punto di vista metodologico, i Progettisti avevano previsto l'impiego della “Zonizzazione” in aree omogenee, esattamente come avveniva nei vari “PRG-Piani Regolatori Comunale” secondo la “Legge urbanistica” del 1942 (anche se solo nel 1968 con il “Decreto ministeriale” n. 1444 si sarebbe proceduto alla organizzazione scientifica e alla codificazione legislativa di quelle “Zone”). Anche il “[PRITENS]- Piano Regolatore industriale territoriale per il Nucleo di Sviluppo Industriale” della Valle del Basento impiegava il criterio della “Zonizzazione”, ma sottolineava la “Commissione”:

«sarà necessario che in sede di “Progetto definitivo” si provveda nel modo più esatto possibile alla Zonizzazione dell'agglomerato industriale. In fase prioritaria, dovrà procedersi all'attrezzatura della Zona situata tra lo Scalo di Ferrandina e quello di Pisticci e, se per le previsioni di sviluppo industriale sarà pure necessario prendere in esame altre Zone di fondo valle, bisognerà tenere presente la necessità di ridurre al minimo gli oneri infrastrutturali addizionali, quindi scegliendo Zone che presentino il massimo d'idoneità per i futuri insediamenti industriali. In tale prospettiva va valutata la opportunità di attrezzature in fase successiva anche per la parte del territorio individuato, situata tra lo Scalo di Salandra e quello di Ferrandina» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, ff. 48-49).

II.2.b.1.1. “La distribuzione della Popolazione ed i Centri abitati”, i caratteri geografici

Importante per i Progettisti era delineare i caratteri geografici della zona nella quale andava a porsi l'Industria:

«l'agglomerato industriale costituisce una striscia di terreno di fondo valle del fiume Basento di 10.000 ettari: su di essa affacciano 7 Comuni, situati a contatto con il fondo valle ed i cui Centri abitati sono collocati ad un'altezza di 400-500 m sul livello del mare; mentre il fondo valle va dai 150 m. s. l. m. dello Scalo di Salandra ai 54 m circa in prossimità dello Scalo di Pisticci. Esaminando il fiume Basento da monte a valle, tre Comuni sono situati alla sua destra (Salandra, Ferrandina e Pisticci) e quattro Comuni alla sua sinistra (Grassano, Grottole, Miglionico e Pomarico)» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 3).

Ancora,

«i loro territori hanno una superficie territoriale di 89.773 ettari e cioè circa 9 volte maggiore del territorio dell'agglomerato; una popolazione residente di 49.349 persone al 1951 e un densità di 55 abitanti per kmq, inferiore alla densità della Basilicata, che sempre al 1951 era uguale a 60 abitanti/kmq, e a quella italiana uguale a 155 abitanti/kmq».

II.2.b.1.2. “L'ambiente fisico: Geologia e Litologia”, “Idrologia e Clima”

Sempre il “Progetto di massima” metteva in evidenza l'importanza dell'«ambiente fisico» per l'insediamento dell'Industria, che aveva bisogno di suoli particolarmente consistenti e stabili. Per la scelta andavano dunque ben analizzate le condizioni del terreno, per cui si metteva in evidenza che

«dal punto di vista della stabilità, nella Provincia di Matera si hanno i seguenti tipi di affioramenti geologici del territorio: a) scarsa presenza di terreni coerenti costituiti da Calcari e Tufi limitati agli immediati dintorni orientali del Capoluogo; b. terreni

più o meno incoerenti, ciottolosi, sabbiosi scarsamente cementati e dagli stessi termini sciolti; c. terreni argillosi di varia origine e costituzione che sono quelli di gran lunga prevalenti. In particolare, nel territorio di immediato interesse del Nucleo sono presenti solo gli ultimi due tipi di terreni. I terreni argillosi sono quelli di origine più antica ed è probabile che originariamente fossero ovunque ricoperti, in maniera più o meno uniforme, dai conglomerati e dalle sabbie sciolte, oggi completamente scomparsi dalle pendici che sovrastano l'agglomerato perché scivolato verso valle ed asportate dalle acque del fiume. Nell'argilla ormai messa a nudo sotto l'impulso delle vicende climatiche, si verificano notevoli dissesti che procedono da valle verso monte con forme più o meno accelerate e gravi: calanchi, incisioni profonde, scoscedimenti superficiali e frane scalgano progressivamente il sostegno al terreno sovrastanti di monte» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 4).

Dal punto di vista operativo, si notava che

«questo processo è arrivato ormai ad interessare le sommità dei crinali laddove passano grandi vie di comunicazione e sono localizzati i centri abitati. I dissesti sono stati studiati e illustrati nella cartografia dal punto di vista della natura e dell'intensità dei fenomeni e sono stati altresì precisati i luoghi dove essi hanno aggredito attrezzature infrastrutturali e centri abitati».

Un esplicativo «?» come glossa laterale sottolineava l'ultimo passaggio relativo all'«aggressione», richiedendo dunque indicazioni topografiche di dettaglio per evitare proprio in quei luoghi la previsione di insediamenti industriali. Così,

«distinguendo tra fondo valle, pendii e sommità, la “Relazione” perviene alle seguenti considerazioni: a. il fondo valle, di larghezza assai limitata e in pratica coincidente con l'alveo del fiume, costituisce una zona stabile dal punto di vista dei dissesti e pertanto si caratterizza come sede, da questo punto di vista, di possibili utilizzazioni urbanistiche ed edilizie» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, ff. 4-5).

Invece,

«b. nelle pendici i fenomeni di dissesto, anche se più vistosi alle quote più basse, rendono co-

munque precarie le condizioni di stabilità dei terreni sovrastanti: c. la sommità, zona originariamente più stabile, oggi è sottoposta e direttamente minacciata dai dissesti in atto. La situazione riveste, secondo i Progettisti, carattere di particolare gravità per l'importanza delle opere che i dissesti colpiscono: vie di comunicazione e soprattutto Centri abitati, per taluni dei quali già esistono “Decreti” di trasferimento o si sono predisposti interventi per il consolidamento» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 5).

Dunque

«i Progettisti pervengono alla conclusione che la possibilità di conservare il suolo sia legata ad un'azione di bonifica idraulica e idraulico-forestale da attuarsi in modo esteso e lento e secondo tempi ben più prolungati di quelli che si riferiscono all'impianto dell'agglomerato industriale; ritengono comunque improbabile un esito positivo nei confronti di movimenti franosi».

Dal punto di vista dell'“Idrologia e clima”,

«il fondo valle, relativamente stabile sotto il profilo dei dissesti del suolo, presenta, invece, caratteristiche notevolmente diverse dal punto di vista della sicurezza quando lo si esamina in relazione ai pericoli d'inondazione del fiume. Ciò risulta chiaramente esaminando le caratteristiche di magra e di piena del fiume stesso. Nei periodi di magra, che durano parecchi mesi all'anno, le portate del fiume in corrispondenza dell'agglomerato, si riducono praticamente a zero. Da qui la necessità d'impostare e risolvere il problema dell'approvvigionamento idrico industriale, che è di particolare rilevanza per le Industrie chimiche già programmate, con la realizzazione di uno o più invasi a monte» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 6).

Invece,

«a queste portate di magra fanno riscontro portate di piena normali di 500 mc/sec, che possono arrivare, in corrispondenza di eventi eccezionali, fino a 1400 mc/sec. Quando ciò si verifica, il fiume, che si era costituito un letto adatto a smaltire le limitate portate normali, viene ad avere per alveo praticamente tutta la zona di

fondo valle, con notevole capacità di erosione e modificazione del terreno data l'elevata velocità delle acque. Queste portate, da ritenere elevatissime in relazione alla modesta estensione del bacino idrografico, sono da far risalire, più che ad eventi pluviometrici di carattere eccezionale, alle elevate impermeabilità del bacino, che ha per conseguenza alti coefficienti di deflusso e tempi di corrivazione molto bassi, che rendono possibile il facile sovrapporsi di onde di piena».

In più,

«per quanto riguarda il clima, le indagini presso i Comuni hanno messo in luce la sensibilissima differenza climatica tra le alture dove sono localizzati i Centri abitati esistenti e il fondo valle, che è in condizioni nettamente inferiori. Inoltre, pur in mancanza di elementi definitivi in questo senso, i Progettisti ritengono che i venti siano incanalati dalla valle del Basento, la quale costituisce in tal modo quasi un camino con senso alterno. A ciò aggiungasi un ristagno d'aria quasi assoluto in corrispondenza dei mesi di intensa calura, Nei mesi invernali, invece, il fondo valle è un po' meno freddo delle alture» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, ff. 6-7).

In conclusione,

«l'indagine sull'ambiente fisico mette in evidenza come il fondo valle presenti una notevole stabilità dei terreni ma una difficile situazione per quanto riguarda le piene e il clima. I Centri abitati, invece, e le pendici, sono soggetti a fenomeni di dissesti calanchivi e franosi difficilmente evitabili; presentano però un clima notevolmente migliore».

II.2.b.1.3. *L'ambiente umano e le caratteristiche del popolamento, in «una situazione di notevole depressione» per «le difficoltà della situazione economica e sociale»: “la Struttura economica delle popolazioni”, le “Attrezzature per la residenza e i servizi ed impieghi del suolo”*

Dal punto di vista del popolamento della Valle del Basento, l'analisi si mostrava particolarmente

te accurata sulla base della consapevolezza che l'insediamento dell'Industria avrebbe scardinato equilibri e gerarchie millenarie («la fissità della struttura urbanistica dei territori»).

Per la “Struttura economica della popolazione”,

«lo studio storico della distribuzione della popolazione negli ultimi cento anni ha accertato la fissità della struttura urbanistica dei territori dei sette Comuni considerati, con una assai lieve propensione verso la costa jonica. Allo spostamento del baricentro della popolazione ha contribuito l'accresciuta importanza, in termini relativi, di Pisticci, dovuta in parte allo sviluppo agricolo e alla colonizzazione dei terreni metapontini negli anni più recenti. La popolazione complessiva del territorio è accresciuta meno rapidamente di quella dell'Italia meridionale e della città di Matera. Molto intensi sono stati i flussi di emigrazione registrati negli ultimi anni» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 8).

Per quanto riguardava le dinamiche insediative,

«le tendenze distributive trovano conferma e più chiara interpretazione se esaminate nel quadro regionale. Questo indica la fascia lucana di transizione alla regione pugliese come un territorio, pur con alterne vicende, di netta preferenza nella redistribuzione della popolazione dai monti verso le colline e le pianure di nuovo sviluppo. Lo spiccato esodo regionale sarebbe determinato principalmente dalla irrazionale utilizzazione agricola e dalla scarsa conservazione del suolo».

Dal punto di vista sociale,

«la “Relazione” fornisce poi brevi note sugli elementi che caratterizzano l'economia della Provincia di Matera e cioè: attività economiche; condizioni sociali; disoccupazione, salari, trasporti e comunicazioni, servizi e attrezzature, ecc. Tali dati definiscono una situazione di notevole depressione pur essendosi verificati negli ultimi anni netti miglioramenti in alcuni settori, come l'edilizia residenziale, l'edilizia scolastica, etc. Alcune tabelle, che si riferiscono ai Comuni già visti, forniscono un complesso di notizie analoghe alla precedente e mettono in

rilievo le difficoltà della situazione economica e sociale del territorio della Valle del Basento».

Il problema era in gran parte connesso alle caratteristiche del ridottissimo sistema industriale del Materano:

«La “Relazione” fa presente che, pur non esistendo dati relativi ai salari effettivamente pagati ai Lavoratori dell'Industria, è noto che lo squilibrio esistente tra domanda e offerta di lavoro in Provincia di Matera determina bassissimi livelli salariali, che in alcuni casi non raggiungono neppure il 50% dei minimi tabellari fissati in base ai contratti collettivi di lavoro. Sembra inoltre molto diffusa l'evasione da parte dei datori di lavoro, all'obbligo del pagamento delle assicurazioni sociali. Il rilievo delle Aziende a tipo industriale, commerciale e artigianale con più di 5 dipendenti nella Provincia di Matera al 1961 ha messo in evidenza la quasi totale assenza di attività industriali e terziarie nel territorio dei sette Comuni del Nucleo» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 9).

Le nuove industrie connesse al Metano dovevano ancora ‘partire’ e quindi la situazione era quella atavica.

Per quanto riguarda le “Attrezzature per la residenza e i servizi ed impieghi del suolo”,

«un'indagine socio-economica con questionario, condotta presso ciascun Comune al fine di accertare un insieme di elementi di ordine fisico, economico e sociale ed in particolare la consistenza delle attrezzature dei Centri abitati, ha permesso di stabilire che ogni Centro abitato è in uno stato di forzata autosufficienza rispetto agli altri ed è la sede di un modestissimo scambio di merci e di servizi» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 10).

La conclusione era che

«le attrezzature sono quelle relative alle esigenze più elementari della vita e quelle specializzate mancano quasi totalmente. In conseguenza, sia per il livello dei redditi che per la struttura orografica, infrastrutturale e urbanistica, nessun Centro abitato si qualifica come Centro di servizi. Le conclusioni cui

si è giunti per quanto riguarda specificatamente le attrezzature sono: a. gravità della situazione delle attrezzature non soltanto in vista del nuovo processo di industrializzazione, ma in relazione alle attuali condizioni pre-industriali; b. particolare gravità della situazione dell'edilizia residenziale con altissimi indici di affollamento e di case malsane, inadeguate e intrasformabili; c. necessità di una bonifica urbana e, più in generale, di una ristrutturazione dei Centri abitati che li adegui funzionalmente al loro nuovo ruolo. Lo studio di tale problema, affiancato a quello della scarsa disponibilità di terreni stabili geologicamente, suggerisce l'opportunità di custodire con ogni cautela i suoli urbani attorno ai Centri abitati esistenti».

Così,

«quanto sopra detto sembrerebbe far ritenere che i Centri abitati non siano in grado di sostenere, a meno di deliberati eccezionali interventi concentrati, dimensioni maggiori di quelle attuali e che il nuovo ruolo che essi assumeranno nell'economia industriale del Nucleo, richiederà un grande sforzo ed impegno per la loro trasformazione economica, sociale e urbanistica. Circa gli impieghi del suolo, poi, negli elaborati grafici è stato illustrato il quadro degli impieghi del suolo agricolo ponendolo in relazione alla base geologica, alla struttura fondiaria e ai programmi di sviluppo del territorio da parte degli Enti competenti. Esso definisce ulteriormente il livello e il ritmo di degradazione del suolo già esaminato nelle indagini concernenti l'ambiente fisico» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, ff. 10-11).

II.2.b.1.4. *La condizione delle Infrastrutture e i possibili rischi per le Industrie: “Brevi note sullo stato di fatto di alcune infrastrutture”*

Il tema delle “Infrastrutture” costituiva un nodo che andava affrontato con grande attenzione perché l'isolamento e l'indisponibilità infrastrutturale potevano far miseramente naufragare anche la migliore iniziativa industriale.

«La “Relazione” e le planimetrie precisano la situazione sullo stato di fatto, nonché [danno] indicazioni sui programmi già formulati o in

via di attuazione, per quanto riguarda alcune infrastrutture anche in relazione alle esigenze sorte per il servizio degli impianti dell'“ANIC”, della “Montecatini” e della “Ceramica Pozzi” » (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 12).

Già in relazione ai bisogni dei tre grandi impianti industriali era stati elaborati “Programmi”:

«1. *Rete ferroviaria, stato di fatto.* La Ferrovia dello Stato a binario unico, che congiunge Napoli a Potenza e Taranto, data la particolare orografia del terreno, non consente né un traffico veloce, né convogli di grande capacità. In particolare tra Calciano e Grassano sono frequenti le interruzioni data la natura franosa del terreno. Gli scali ferroviari sono di scarsa potenzialità e non adeguati al futuro sviluppo della zona. La Ferrovia a scartamento ridotto, che congiunge Matera a Montalbano, ha scarsissime potenzialità per il traffico merci e quasi nulli gli scali ferroviari. Sono previsti comunque i seguenti programmi: a. potenziamento della linea Metaponto-Matera; b. adeguamento degli scali ferroviari di Pisticci, Ferrandina e Salandra; c. variante della linea presso Grassano per ovviare alle frequenti interruzioni che si verificano a causa del terreno franoso» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 12).

Per quanto riguardava l'approvvigionamento idrico una notazione esplicativa in rosso notava a latere dello scritto “Lavori radicali da eseguire”:

«2. *Acquedotti, stato di fatto.* L'“Acquedotto dell'Agri”, che porta l'acqua – passando da Salandra e da Grottole fino al serbatoio della collina Gesù Cristo – alimenta da questo punto i Comuni di Miglionico, Pomarico, Montescaglioso, Ferrandina, Pisticci, Bernalda fino a Montalbano. Con il nuovo progetto, l'acquedotto dell'Agri sarà interrotto subito dopo Ferrandina ed i Comuni di Pisticci, Craco, Montalbano e Bernalda saranno alimentati dal nuovo “Acquedotto del Frida”.

In relazione alla rete elettrica poi:

«3. *Rete elettrica, stato di fatto.* La rete 30 kV che proviene da Matera si divide a sua volta in

tre linee, sempre di 30 kV, di cui una collega Grottole e Grassano; una Ferrandina e Pisticci a Monte; e una terza scende allo Scalo di Ferrandina e segue la strada Basentana fino allo Scalo di Pisticci. Esiste poi un'altra linea da 60 kV che va da Matera a Miglionico» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, ff. 12-13).

Ancora,

«4. *Rete stradale, stato di fatto.* La rete stradale esistente nell'ambito del Nucleo [i sette Comuni coinvolti nel “PRIT-Piano di Industrializzazione”] è la seguente: a. [strada statale] SS. n. 7 “Appia” che da Matera, attraverso Miglionico, Grottole, Grassano e Tricarico conduce a Potenza. Il fondo stradale è buono, con numerose curve a raggio limitato di curvatura e visibilità in molte di esse assai scarsa (velocità massima possibile: 60 Km/h); b. [strada statale] SS n. 167 “Basentana”, che si innesta sulla SS. 7 poco dopo Miglionico, scende allo Scalo di Ferrandina, attraversa la ferrovia Calabro-Lucana e le FF. SS. [Ferrovie dello Stato], segue il fiume Basento fin presso lo Scalo di Pisticci e quindi prosegue fino alla stazione di Craco, dove si innesta sulla SS. 103 “Val d'Agri”. Il fondo è discreto nella parte pianeggiante, spesso in cattivo stato negli altri tratti. Numerose le curve a ridottissimo raggio di curvatura, spesso pericolose. Frane frequenti con danneggiamenti non soltanto alla massicciata stradale, ma anche ai manufatti (velocità massima possibile: 50 km/h). c. Alle due strade statali suddette, i Comuni di Grottole, Salandra, Ferrandina, Pomarico e Pisticci sono stati collegati con Strade provinciali [SP] spesso di larghezza inferiore a 6 m, asfaltate o alcune addirittura senza il manto ghiaioso, altre di difficile percorrenza, con strapiombi notevoli, curve pericolose e frane frequenti (velocità massima possibile: 40 km/h). d. Esiste, infine, una strada consortile che va dalla Stazione di Ferrandina, attraverso il Pantano di Salandra, fino allo Scalo di Calciano. Si tratta di una strada larga in taluni punti non più di 5 m e quasi impraticabile ad un traffico di media velocità se non si provvede a ripristinare il manto bituminoso ormai completamente scomparso» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, ff. 13-14).

II.2.b.2. *La Val Basento e le “Previsioni” nel “Progetto di massima” (ovvero “Progetto preliminare” cioè “Progetto preliminare di massima”) del “PRITENS”*

Dopo un primo “Parere” espresso dalla “Commissione PRIT” in relazione allo “Schema di massima” presentato inizialmente dalla “Tekne”, quelle proposte – per il “Progetto preliminare” del 1963 – erano state ricalibrate, per cui i Progettisti avanzavano una nuova serie di soluzioni per quanto riguardava i singoli temi specifici più complessi.

A partire dalla valutazione dello “Stato di fatto” e dei principali aspetti di programmazione, venivano dunque elaborate delle “Ipotesi di sviluppo industriale, all'insegna

«dell'impostazione di una prospettiva ampia e razionale commisurata agli obiettivi che il Piano può proiettare a lungo termine» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 27).

Notava la “Commissione ministeriale” come

«la previsione di sviluppo contenuta nel Piano in esame si basa, in questa fase preliminare, sulle previsioni formulate dai tre grandi complessi industriali che hanno già deciso di ubicare i loro stabilimenti nell'agglomerato industriale e cioè: 1. ANIC; 2. Montecatini; 3. Pozzi. I Progettisti hanno rinviato al “Progetto definitivo” la formulazione e l'articolazione definitiva dell'ipotesi di sviluppo industriale, tenendo conto, oltre che delle tre iniziative suddette, anche della possibilità di installare nell'agglomerato stesso le seguenti categorie di industrie: 1. industrie di trasformazione delle risorse naturali, oltre il Metano, diffuse nella regione lucana; 2. Industrie sussidiarie, derivate e complementari dei tre stabilimenti ANIC, Montecatini e Pozzi; 3. Industrie che richiedano netta prevalenza di manodopera femminile e di manodopera scartata dalle industrie dell'agglomerato industriale» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 43).

II.2.b.2.1. *Le previsioni del “Progetto di massima” del “PRITENS” secondo il “Parametro temporale”*

Che fosse dunque necessario «commisurare [le previsioni] agli obiettivi che il Piano può proiettare a lungo termine» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 27) sembrava una necessità imprescindibile visto che il “parametro temporale” non poteva che essere dilatato nel tempo; tanto che il tempo era addirittura in grado di “appianare” le prospettive che nell'immediato potevano sembrare «antagoniche» («nella prospettiva a lungo periodo le ipotesi esposte non si rivelerebbero antagoniche, ma semplicemente legate ad una loro misura quantitativa», cioè a quanto si poteva davvero realizzare secondo le diverse soluzioni che si intersecavano). Tempi ravvicinati fornivano, cioè, prospettive peculiari di realizzazione che finivano, però, per stemperarsi nella lunga durata.

Soprattutto

«nel Progetto viene sottolineata la necessità di un perfetto coordinamento di tutti gli Enti competenti al fine di poter realizzare le opere necessarie entro la data di entrata in funzione dell'agglomerato industriale secondo i necessari anticipi ... Il “Progetto preliminare” individua le seguenti cinque fasi: 1. attrezzatura dell'agglomerato industriale e dei servizi per i tre complessi industriali ANIC, Montecatini e Pozzi. In questa fase, che è la più onerosa di tutte, sono massicciamente impegnate tutte le Amministrazioni e il Consorzio; 2. completamento dell'attrezzatura dell'agglomerato industriale in corrispondenza delle località Ischia del Basento, Pantaniello e Sant'Angelo ... mentre si provvederà all'attrezzatura delle rimanenti zone dell'agglomerato ... per l'insediamento di altre industrie grande, medie e piccole o alle richieste di ampliamento dei tre complessi. Si renderanno disponibili le zone destinate a servizi civili, industriali e a ulteriori insediamenti residenziali» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, ff. 28-29).

Poi

«3. e 4. la realizzazione delle opere di bonifica ... e di comunicazione interregionale che

servono a legare la Valle del Basento al resto del territorio; 5. in quest'ultima fase si prevede il completamento della bonifica integrale del bacino del fiume Basento ... per garantire da un lato l'incolumità assoluta e definitiva delle opere infrastrutturali».

Dal punto di vista temporale

«Nel "Progetto definitivo" tali fasi saranno chiarite in relazione al periodo di 10 anni prescelto per gli studi di sviluppo demografico e per la determinazione degli obiettivi occupazionali» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 29).

II.2.b.2.2. Le previsioni del "Progetto di massima" del "PRITENS" secondo il "Parametro territoriale"

Una delle prime verifiche di fattibilità andava compiuta in base alle caratteristiche dell'"ambiente territoriale", come aveva dimostrato la "Fase dell'Analisi":

«le ipotesi di sviluppo sono state formulate sia sul piano demografico, che su quello industriale. Tuttavia, l'ipotesi di sviluppo demografico è stata rinviata in sede di redazione del "Progetto definitivo". Attraverso la sua formulazione si tenderà ad accertare il limite delle risorse umane e a definire un obiettivo di occupazione sulla scorta di quali interventi che una politica di Piano dovrà porsi. L'ipotesi si riferirà ad un periodo di dieci anni che si ritiene giustificato a causa della limitata estensione territoriale del Piano, nonché del suo carattere operativo. Tale periodo consentirà, comunque, la realizzazione o quantomeno l'avvio di quelle opere che si ritengono fondamentali per una sostanziale modifica dell'attuale ambiente» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 15).

Così,

«con l'ipotesi di sviluppo industriale, già abbozzata in sede di "Progetto preliminare", si sono studiate le caratteristiche tecniche, produttive, economiche ed infrastrutturali dei tre grandi complessi chimici, che utilizzeranno il Metano

nella valle del Basento e cioè gli insediamenti "ANIC", "Montecatini" e "Pozzi" i quali, più che concrete previsioni, costituiscono ormai una fondata realtà. Gli investimenti industriali preventivati e reti comportano complessivamente una cifra di 75 miliardi di lire».

Poi,

«nel Progetto sono stati precisati i dati circa le superfici, le infrastrutture, i consumi e le caratteristiche di funzionamento, approvvigionamento delle materie prime e l'inoltro dei prodotti finiti, i mercati di sbocco, le probabili industrie connesse, la manodopera, le caratteristiche dei prodotti, etc. Si sono poi impostati gli studi per la definizione, oltretutto di impianti produttivi sussidiari e complementari a quelli di base, anche di quelli legati all'utilizzazione di altre risorse naturali locali oltre il Metano, e di più probabile insediamento».

II.2.b.2.3. Proposte per i Centri: «il problema dei Centri abitati esistenti»

In una concezione urbanistica che metteva al centro dello sviluppo e delle previsioni non lo spazio, ma l'antropizzazione di esso (tanto che molti Piani Regolatori Comunali indicavano solo sommariamente le categorizzazioni per le "Zone E" cioè le "Zone agricole" prevedendone, semmai, solo l'urbanizzazione), non deve meravigliare che anche il "[PRITENS]- Piano Regolatore industriale territoriale per il Nucleo di Sviluppo Industriale" mettesse al centro dello sviluppo industriale il 'problema dell'antropizzazione' dello spazio (inteso come un 'pieno' da riempire). Infatti,

«il "Progetto preliminare di massima" dell'agglomerato industriale ... è stato predisposto considerando dapprima il problema dei Centri abitati esistenti in relazione all'ubicazione industriale e, in secondo luogo, la vera e propria localizzazione dell'agglomerato industriale e delle attrezzature infrastrutturali di salvaguardia e di allacciamento» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 20).

Così,

«la verifica dimensionale è stata rinviata alla fase del "Progetto definitivo", mentre nel presente "Progetto preliminare" sono state indicate le seguenti linee fondamentali: a. gli insediamenti industriali sono stati previsti su un'unica fascia compresa fra l'argine destro del fiume e la linea ferroviaria, i cui punti terminali sono rappresentati dagli impianti della "Montecatini" e dell'"Anic" (rispettivamente Scalo Ferrandina e Scalo Pisticci). La porzione intermedia, in località Pantaniello, è disponibile per ampliamenti o per l'insediamento di industrie connesse agli impianti di base collegate allo sfruttamento delle risorse naturali. Ogni blocco è allacciabile con tronchi ferroviari ed è prevista una strada di servizio industriale parallela alla linea ferroviaria» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 22).

Ancora, per quanto riguardava i "Servizi all'Industria",

«b). La zona dei servizi industriali è stata individuata in una fascia parallela e contigua alla precedente e compresa fra la linea ferroviaria e la nuova strada "Basentana". Tali servizi dovrebbero coprire tutta l'estesa gamma di esigenze delle industrie: magazzini, depositi, motels, servizi sociali, alloggi per il personale addetto alla sorveglianza e manutenzione degli impianti, etc. c). In corrispondenza della località "Ischia del Basento" è stata prevista una zona per servizi specializzati di interesse per l'intero comprensorio, come ad esempio Scuole aziendali di addestramento e qualificazione, Centri sanitari, Centri culturali, Centri ambulatoriali di Igiene e Profilassi, Centri consultoriali, Biblioteche e Centri culturali regionali, Complessi commerciali del tipo grandi magazzini, Alberghi, Stazioni di servizio».

Insomma, il "Modello Olivetti" – con «Centri culturali ... Biblioteche e Centri culturali regionali» accanto a Multi-Servizi («Centri sanitari, Centri ambulatoriali di Igiene e Profilassi, Centri consultoriali») oltre a «Complessi commerciali del tipo grandi magazzini, Alberghi, Stazioni di servizio» – continuava a fare

scuola; e non poteva essere altrimenti in un 'olivettiano' come Guiducci.

In definitiva, per quanto riguardava lo sviluppo e la nuova organizzazione dei Centri urbani,

«le tre ipotesi [avanzate dai Progettisti] non si rivelerebbero antagoniche, ma semplicemente legate ad una loro misura quantitativa:

«a) per i centri tradizionali si può prevedere una riqualificazione del tessuto esistente; b). per i nuclei di fondovalle, un dimensionamento legato ai bisogni di insediamento di personale per servizi d'urgenza e di presenza ininterrotta nel ciclo industriale; c). verso il nuovo Centro si prevede l'avvio di tutte le altre iniziative da quelle di ricostruzione dei Centri dissestati a quelle di costruzione di nuove case per laboratori delle industrie del Nucleo» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 27).

II.2.b.2.4. La programmazione idrologica e gli interventi di Bonifica

Per quanto riguardava la situazione idrologica, le piene incontrollabili del Basento, dal punto di vista delle proposte, richiedevano

«secondo i Progettisti, tutto un complesso di interventi di bonifica che si risolve, per la parte più propriamente idraulica, nella realizzazione di invasi a monte della zona agglomerata, ed opere di regolazione dell'alveo» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 6).

Insomma,

«h). le principali opere idrauliche e di bonifica idraulica o idraulico-forestale da realizzarsi dentro o fuori l'ambito dell'agglomerato industriale sono le seguenti: 1. diga sul Camastra; 2. arginatura longitudinale insommergibile; 3. sistemazione idraulico-agraria delle pendici sottese dall'arginatura; 4. drenaggio delle acque da monte mediante fossi di guardia; 5. collettore di acque reflue industriali fino al mare e di acque bianche fino al Basento; 6. traversa sul Basento per captazione di acqua industriale; 7. allaccia-

menti agli acquedotti dell'Agri e del Frida; 8. invasi del Canali, del Fiumarella e del Tiera e sistemazione idraulica di nuovi tronchi d'alveo» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 24).

II.2.b.2.5. *La programmazione dell'incremento dell'approvvigionamento idrico e delle reti energetiche*

Per quanto riguarda gli approvvigionamenti dell'acqua potabile,

«con il nuovo progetto, l'acquedotto dell'Agri sarà interrotto subito dopo Ferrandina ed i Comuni di Pisticci, Craco, Montalbano e Bernalda saranno alimentati dal nuovo "Acquedotto del Frida"» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 12),

che una notazione a latere specificava però «da rifare del tutto».

Anche l'agevole conduzione dell'energia elettrica negli agglomerati destinati all'Industria-lizzazione costituiva un aspetto molto importante che era stato programmato:

«sono in programma le seguenti linee: a. linea 150 kV Matera-Pisticci; b. linea 200-220 kV Taranto-Rotonda passando per la sottostazione elettrica di Pisticci. La distribuzione dell'energia elettrica per le industrie del Nucleo si prevede supererà i 100.000 kV» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 12-13).

Inoltre, «gli allacciamenti elettrici faranno capo alla nuova sottostazione elettrica di Pisticci» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 24).

II.2.b.2.6. *La programmazione della nuova rete stradale e dei mezzi pubblici*

Per quanto riguardava la sistemazione della rete stradale, nel "Progetto" si programmavano lavori di ritracciamento e di riorganizzazione:

«circa la rete stradale in progetto, vi sono la "Strada Basentana" e la "Strada [Superstrada] a scorrimen-

to veloce Ferrandina-Matera". La prima, che congiungerà Napoli a Potenza e alla Jonica, seguirà in parte il tracciato dell'attuale SS. 176 e in parte avrà un nuovo tracciato. Sarà a quattro corsie, per ora nel tratto da Ferrandina al Mare, a lunghi raggi di curvatura e di velocissimo scorrimento. La superstrada Ferrandina-Matera si innesterà alla Basentana presso lo Scalo di Ferrandina e porterà a Matera e quindi a Bari. Sarà una strada a tracciato molto agevole e quindi a scorrimento veloce» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 14).

Infatti,

«d. la nuova strada "Basentana", in corrispondenza delle estremità dell'agglomerato industriale, ha due fondamentali cerniere: una che immette nella strada di scorrimento veloce Ferrandina-Matera (strada attualmente in fase di progettazione); e l'altra che immette nel luogo da cui si dovrebbe dipartire la strada veloce Pisticci Scalo-Taranto, via Ginosa e Massafra. Tali strade dovrebbero consentire un rapido e agevole collegamento dell'agglomerato con Matera da un lato, e il porto industriale di Taranto dall'altro. La strada "Basentana", invece, che dovrebbe essere prevista a due carreggiate con due corsie ciascuna e con banchina spartitraffico centrale, collegherà l'agglomerato industriale da un lato con Salerno e Napoli; e dall'altro con la via Jonica e la fascia metapontina ... In corrispondenza dell'agglomerato industriale si innestano sulla "Basentana" nodi stradali che sovrapassano le linee ferroviarie dello Stato e delle Ferrovie Calabro-Lucane e che immettono nella zona dei due complessi "Montecatini" e "Pozzi", dei blocchi industriali di Pantaniello, nella zona retrostante l'aeroporto e della zona del complesso "ANIC"» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 22-23).

Per le previsioni d'uso,

«studi successivi sono stati rivolti all'entità dei viaggi dai Centri abitati all'agglomerato industriale [previsto] sulla rete infrastrutturale esistente e di programma, sia per quanto riguarda i tempi di percorrenza, che i prezzi dei biglietti di viaggio sui mezzi pubblici. Tali dati, calcolati per diversi ambiti territoriali, hanno permesso di pervenire alle seguenti conclusioni di carattere generale: a.

tempi di percorrenza e prezzi dei biglietti molto elevati ... d. necessità di predisporre una rete infrastrutturale ed in particolare viabilistica che renda l'agglomerato industriale altamente accessibile ad un territorio ben più vasto di quello del Nucleo» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 16-17).

Insomma, «f. per gli scali ferroviari, da ampliare sono quelli di Salandra, Ferrandina e Pisticci» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 24).

Mentre, per quanto riguardava l'aeroporto:

«e. l'aeroporto, già approntato dall'ANIC con una pista di categoria F, potrà essere eventualmente d'interesse collettivo e consentire un servizio di cui si può intravedere tutta l'importanza» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 23-24).

II.2.b.2.7. *La programmazione per il popolamento e l'impiego della manodopera*

Dal punto di vista del popolamento,

«sulle scorta dei dati precedenti, si è proceduto ad una verifica, ritenuta dai Progettisti di indubbia importanza, date le premesse ambientali del territorio. Si è cioè proceduto allo studio della possibilità del territorio del Nucleo a fornire la manodopera richiesta dall'"ANIC", "Montecatini" e "Pozzi" e alla valutazione dei problemi consequenziali. L'ipotesi di partenza, confortata dall'esperienza e dalle informazioni fornite dalle imprese, è che la popolazione maschile, cui si attingerà per il reperimento della manodopera, dovrà avere un'età fra i 18 e i 25 anni ed essere in possesso della licenza di V° Elementare» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 15-16).

A lato veniva annotato che si trattava di «unità necessarie»:

«poiché le prime richieste saranno di circa 3.000 addetti da reperire in loco nel 1964-1965, l'indagine riferita a tale data ha stabilito che il territorio da prendere in considerazione ai fini del reperimento della suddetta manodopera, si estende a quello in cui vivono i 2/3 della popolazione della Provincia di Matera, com-

prendente, oltre i 7 Comuni del Nucleo, i quali dispongono di circa 1900 addetti potenziali, i Comuni di Bernalda, Calciano, Craco Caraguso, Montalbano, Tursi, Matera, Montescaglioso, Oliveto e Tricarico. A tutti questi territori corrispondono 6000 addetti potenziali, limite che i Progettisti ritengono necessario considerare anche in vista di futuri sviluppi industriali».

Un'attenzione particolare andava posta nei confronti della «manodopera femminile», con

«c. l'opportunità di una politica del "Consorzio industriale" volta all'insediamento di quelle industrie che richiedono manodopera femminile ... Nel "Progetto definitivo" sono state preannunciate articolazioni e sviluppi delle possibilità industriali, specie per quanto riguarda le Industrie di trasformazione delle risorse naturali diverse dal Metano, le industrie sussidiarie derivate e complementari dei tre complessi "ANIC", "Montecatini" e "Pozzi" e industrie che richiederanno netta prevalenza di manodopera femminile e di manodopera scartata dalle Industrie dell'agglomerato industriale» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 17).

Del resto,

«una prima verifica per esaminare da una parte le esigenze di manodopera al 1964 da parte dei tre complessi in fase di insediamento ["ANIC", "Montecatini" e "Pozzi"], in termini di sesso, età, livello di studi etc.; e dall'altra l'effettiva capacità dei centri abitati a fornire la manodopera richiesta, ha dimostrato che occorre prendere in considerazione un territorio più vasto di quello costituito dai 7 Comuni considerati» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 18).

II.2.b.2.8. *La programmazione urbanistica e lo "Schema di distribuzione del Nucleo nel quadro regionale": i "Nuovi quartieri residenziali"*

Era chiaro come i Progettisti pensassero a

«d. necessità di predisporre ... un assetto urbanistico razionale ed organico pronto a dare forma a una eventuale redistribuzione della

popolazione dovuta alle situazioni di tensione che sicuramente si verificheranno» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 16).

Dunque ci si aspettavano «tensioni sociali», necessità di «redistribuzione» insediativa, progetto di nuovi «Quartieri residenziali».

Ciò portava ad elaborare un vero e proprio "Schema di distribuzione urbanistica del Nucleo nel quadro regionale":

«nello "Schema di distribuzione urbanistica" si affronta il problema della soluzione urbanistica del territorio del Nucleo, la quale trova il suo presupposto nella definizione del rapporto geografico fra il Nucleo e il territorio circostante, cioè nella delimitazione di quella "Unità territoriale" centrata sul Nucleo che deve costituire la base per lo sviluppo delle indagini, degli studi e degli interventi» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 18).

Infatti,

«al riguardo i Progettisti – scartando a priori la delimitazione quale risulta dallo "Statuto" [del Consorzio] (striscia di fondo valle di ha. 10. 000 di superficie) in quanto assolutamente insufficiente alla soluzione del problema – sono dell'avviso che anche il territorio del 7 Comuni, che si affacciano sull'agglomerato, sia inadeguato per risolvere i comuni problemi sociali, economici ed urbanistici. Un criterio di prima approssimazione per la delimitazione del Comprensorio potrebbe essere stabilito in funzione dei soli problemi occupazionali della manodopera. Occorre però far presente che i problemi sociali, economici e industriali da risolvere richiedono una base geografica che si presenta di difficile definizione e concettualmente più complessa» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 18).

Così,

«una prima verifica per esaminare da una parte le esigenze di manodopera al 1964 e dall'altra l'effettiva capacità dei centri abitati a fornire la manodopera richiesta, ha dimostrato che occorre prendere in considerazione un territorio più

vasto di quello costituito dai 7 Comuni considerati. I Progettisti pervengono alla conclusione che il problema del Nucleo vada esaminato in un quadro più vasto, a premessa del quale pongono: 1. la realizzazione di una rete infrastrutturale che consenta una grande mobilità all'interno della Valle del Basento e che la ponga in condizioni di facile accesso rispetto a tutto il territorio circostante» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 18).

Importante poi, a livello areale locale nella Pianificazione, il fatto che

«in corrispondenza delle cerniere [viarie ... una che immette nella strada di scorrimento veloce Ferrandina-Matera ... l'altra che immette nel luogo da cui si dovrebbe dipartire la strada veloce Pisticci Scalo-Taranto] sarà necessario prevedere un "Piano particolareggiato" di sistemazione urbanistica» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 23).

E infatti,

«un ulteriore blocco per industrie di base a lati del complesso ANIC è stato ipotizzato e per la sua realizzabilità si compiranno indagini in sede di "Progetto definitivo". Ampie fasce di rispetto sono previste non solo a fianco delle strade, ma anche in corrispondenza delle linee ferroviarie, data la estrema necessità di una tutela estremamente oculata dell'intero fondovalle» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 23).

Dal punto di vista insediativo, restava nelle previsioni il fatto che si sarebbe dovuto rispondere al

«b. massiccio impegno cui sarà sottoposta Matera dal processo di Industrializzazione della Valle del Basento per quanto riguarda le risorse di manodopera ... d. necessità di predisporre ... un assetto urbanistico razionale ed organico pronto a dare forma a una eventuale redistribuzione della popolazione dovuta alle situazioni di tensione che sicuramente si verificheranno. I dati precedenti avrebbero proposto l'urgenza di poter disporre di un nuovo "Quartiere residenziale" per gli operai specializzati e per altro personale proveniente dal Nord» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 16-17).

La risposta si riteneva stesse

«2. nella strutturazione di nuovi Quartieri residenziali in modo da determinare non solo un loro adeguato rapporto urbanistico con l'agglomerato industriale, ma in modo tale da poter assegnare una funzione più ampia commisurata alla vastità del territorio interessato dal fenomeno dell'Industrializzazione» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 18).

E infatti, «i dati precedenti avrebbero proposto l'urgenza di poter disporre di un nuovo "Quartiere residenziale" per gli operai specializzati e per altro personale proveniente dal Nord» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 16-17). Nello specifico del bisogno di "Nuovi quartieri residenziali",

«l'esigenza di quartieri residenziali deriva, secondo i Progettisti, dalla necessità di trasferimento di un notevole numero di tecnici specializzati per le tre industrie programmate, dalle regioni dell'Italia settentrionale e dal trasferimento delle popolazioni locali da quartieri e Centri abitati dismessi da frane per i quali esiste un "Decreto di trasferimento", come nel caso di Pisticci. Tali esigenze permetterebbero il sorgere di quartieri residenziali strutturati secondo una notevole dimensione fin dalla fase iniziale; il che consentirebbe di esaminare la possibilità di collocarli in un ampio contesto urbanistico. I Progettisti hanno analizzato tre possibili alternative: 1. sviluppo dei Centri abitati esistenti e costruzione di una nuova rete infrastrutturale di montagna; 2. sviluppo edilizio nel fondo valle del Basento; 3. sviluppo edilizio nell'ambito regionale» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 24-25).

Dunque anche i "Decreti" di trasferimento per frane – come quello per Pisticci del 1959 e relativa espansione di Marconia – potevano venire inclusi nella programmazione Industriale. Gli scenari ipotizzati erano diversi e implicavano soluzioni molto articolate:

«per l'alternativa 1 degli "Attuali Centri" (cioè dello sviluppo dei centri abitati esistenti e costruzione di una nuova rete infrastrutturale di montagna) sono state fatte considerazioni ... a). a base geografica ... la poca superficie disponibile attorno ai

Centri abitati è da ritenersi tutta impegnata per la ristrutturazione urbana che si prospetta necessaria; b). le attrezzature dei servizi sono in pessime condizioni ... e inadeguate già in questa fase pre-industriale; c). non esiste alcuno di tali Centri che abbia una precisa vocazione a divenire polo di convergenza per servizi o d'attrazione abitativa ... Per cui sembrerebbe poco opportuna sia la concentrazione di tutte le nuove attrezzature in un unico Centro, sia la dispersione di esse sui 7 Centri abitati per motivi economici e funzionali ... d). realizzazione di una nuova rete infrastrutturale».

Invece,

«per l'alternativa 2 dei "Centri nel fondo valle" sono state fatte le seguenti considerazioni: a.) non esiste una disponibilità di suolo che consenta un'effettiva strutturazione urbanistica ben congegnata di zone di attività diverse ... b.) occorre valutare attentamente le condizioni climatiche ... anche in relazione al tipo di industria ... c.) in senso urbanistico lato, non è opportuno interpretare i Quartieri residenziali come puri servizi industriali da collocarsi attorno agli stabilimenti. Ciò non incoraggierebbe una diversificazione sociologica ed economica ed uno sviluppo in termini dimensionali» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 26).

Il 'taglio sociologico' della Progettazione era stato dunque assai spiccato e dimostrava come la "Tekne" si servisse – in collegamento con la "Olivetti" – di esperti Sociologi urbani.

Infine

«per l'alternativa 3 dei "Centri di ambito regionale" sono stati considerati i seguenti elementi di studio: a.) opportunità di collegare trasversalmente le valli ... b.) opportunità di inserire il territorio del Nucleo nel sistema economico e sociale costituito dalla nuova regione apulo-lucana ... con Bari, Brindisi e Taranto; c.) opportunità di prevedere a collocazione dei nuovi quartieri residenziali nell'ambito di questo sistema territoriale e infrastrutturale e in particolare nell'ambito della fascia compresa tra Pisticci e la zona prospiciente la via Jonica, a cavallo del Basento» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 26-27).

Interessante la 'visione territoriale':

«questa soluzione consentirebbe lo sviluppo di molte potenzialità agricole e turistiche del Metapontino; la diversificazione sociologica ed economica dei quartieri residenziali: viaggi al lavoro ... in tempi più brevi ... in una prospettiva ampia e razionale commisurata agli obiettivi che il Piano può proiettare a lungo termine ... e le tre prospettive non si rivelerebbero antagonistiche ... ma semplicemente legate ad una loro misura quantitativa».

Così

«a.) per i Centri tradizionali si può prevedere una riqualificazione del tessuto esistente; b.) per i Nuclei di fondovalle un dimensionamento legato ai bisogni di insediamento di personale ... c.) per il nuovo Centro si prevede l'avvio di tutte le altre iniziative ... dalla ricostruzione ... alla costruzione di nuove case per i lavoratori delle industrie del Nucleo» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 27).

II.2.b.2.9. *La programmazione economica: "lo schema di massima del Piano finanziario"*

Naturalmente la previsione degli aspetti economici era fondamentale, tanto che «con l'ipotesi di sviluppo industriale, già abbozzata in sede di "Progetto preliminare" ... gli investimenti industriali preventivati e reti comportano complessivamente una cifra di 75 miliardi di lire» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 15).

Poi però, nel concreto

«il costo totale del progetto è previsto in oltre 43 milioni di cui 15.190 a carico del Consorzio e 28.440 a carico di altri Enti; più una serie di costi imprecisati che riguardano soprattutto le opere di bonifica idraulica ed idraulico-forestale e la rete stradale» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 29-30).

Non solo dal punto di vista quantitativo, ma anche in merito all'attribuzione delle potenzialità di spesa, la riflessione si articolava:

«i costi delle opere sono stati distinti a seconda che esse siano a carico del Consorzio o di altre Amministrazioni ... Per quanto riguarda le opere a carico del Consorzio ci si è limitati soltanto a quelle che costituiscono un allacciamento infrastrutturale dell'agglomerato industriale alle reti esterne ... Per quanto riguarda le opere di competenza delle altre Amministrazioni, ci si è limitati soltanto a quelle dalle quali dipende in modo tassativo la possibilità di attrezzatura dell'agglomerato industriale» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 28).

II.2.b.3. *Le proposte della "Commissione ministeriale PRIT": "Criteri", "Puntualizzazioni", "Raccomandazioni"*

A partire dalla considerazione delle "Analisi" e delle "Proposte" avanzate dai Progettisti, la "Commissione PRIT", in merito alle singole questioni, avanzava una serie di puntualizzazione da apportare al "Progetto di massima". Ciò veniva fatto sulla base di alcuni "Criteri" molto chiari:

«[la Commissione ritiene che] il problema della distribuzione urbanistica dell'agglomerato industriale debba essere risolto seguendo i seguenti criteri: 1) il territorio dell'agglomerato dovrà essere destinato ad esclusivo uso industriale con limitatissime eccezioni per i servizi industriali ... e per le costruzioni di un numero ridotto di case per Lavoratori in percentuale attorno al 10% della manodopera che sarà occupata negli stabilimenti» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 39-39bis).

Ancora,

«2) la sistemazione del complesso dei Servizi civili e industriali destinati alla comunità e alle industrie dovrà essere orientata principalmente nella città di Matera. Ciò consentirebbe di utilizzare al massimo le strutture già esistenti in tale città (scuole di ogni ordine e grado, biblioteche e centri culturali, alberghi, ecc.). 3) condizione essenziale perché la soluzione al punto 2) si dimostri non solo possibile ma proficua, è la creazione di collegamenti rapidi, efficienti e sicuri tra l'agglomerato e Matera: a tal fine oltre il potenziamento della rete viaria e ferroviaria esistente, va data assoluta priorità alla costruzione della strada a scorrimento veloce

Ferrandina-Matera già in corso di avanzatissima progettazione e che, secondo notizie attendibili, potrebbe essere ultimata nello spazio di due anni.

4) Per quanto riguarda i lavoratori che saranno occupati nei nuovi stabilimenti, buona parte sarà reclutata nei Comuni vicini all'agglomerato e pertanto essi avranno una propensione a restare nei loro luoghi di origine. Tale propensione appare da incoraggiare, nei limiti del possibile, in quanto eviterà che i vecchi Centri si spopolino delle energie più giovani e nello stesso tempo consentirà un apporto economico notevole ai centri suddetti da parte dei lavoratori occupati nelle industrie di fondo valle. 5) Per i lavoratori che dovessero provenire da zone diverse, in particolare dal Nord-Italia, la creazione di quartieri residenziali in zone oggi prettamente agricole, non offrirebbe mai una prospettiva di vita sociale e comunitaria, date le infinite difficoltà che esistono per la creazione dal nulla di una città, come l'esperienza, specie straniera, ha ampiamente dimostrato; a parte il fatto che tale città o quartiere o centro sarebbe per lunghi anni priva dei suoi centri di servizi essenziali e quindi si ridurrebbe a un quartiere privo di ogni vitalità. Le suddette maestranze, con la soluzione prospettata, potrebbero disporre di un ampio margine di scelta, tra il Capoluogo – che offre il massimo di servizi disponibili nella Provincia – la località di Metaponto – che presenta un indubbio interesse sotto molteplici aspetti, non escluso quello delle comunicazioni con l'agglomerato industriale – e tutti gli altri centri posti nelle immediate vicinanze dell'agglomerato stesso (che offrono pur sempre possibilità per determinati tipi di insediamento, se non altro per la posizione geografica e il clima, fattori che debbono essere tenuti in particolare considerazione per maestranze che dovranno lavorare in stabilimenti nei quali le prestazioni si prospettano onerose e, specie nel corso dei mesi caldi, particolarmente penose» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 39bis-41).

Dunque, meglio la distribuzione.

Ulteriore "Criterio", era il fatto che

«criterio basilare da seguire, sarà quello di utilizzare al massimo le attrezzature esistenti e progettate [ma un revisore a lato del passaggio annotava "dove sono?"] in modo da evitare a breve distanza di tempo modifiche sostanziali che sarebbero esiziali per la riuscita del Piano» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 44-45).

Prioritario rispetto a tutto, doveva restare però, per la "Commissione", che

«stante la fondamentale importanza della "Previsione di sviluppo industriale" [che era stata rimandata dai Progettisti ad una seconda fase], questa venga il più esattamente possibile formulata anche nella fase del "Progetto preliminare", specie quando, come nel caso attuale, ci si trova di fronte a territori che richiedono, per essere attrezzati, notevoli spese infrastrutturali e industrie che occupano addetti reclutati in una maglia molto stretta di popolazione e dotati di particolari requisiti. Ciò rilevato sarà pertanto indispensabile che nel "Progetto definitivo" si integri e si articoli in modo del tutto adeguato la "Previsione di sviluppo industriale", così da avere una chiara visione degli sviluppi possibili e da fornire al Consorzio lo strumento indispensabile per lo sviluppo della sua attività futura» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 44).

Purtroppo, infatti

«la previsione, come attualmente formulata, si presenta, nonostante la sua limitatezza, notevolmente imprecisa, specie per quanto riguarda il numero degli addetti da occupare nei tre noti complessi industriali ... In definitiva la realtà già in atto – rappresentata dai tre ricordati impianti "ANIC", "Montecatini" e "Pozzi" – sembra più che sufficiente per mettere in moto il meccanismo per l'attuazione del Nucleo ... ma serve una "Previsione di sviluppo industriale" che consideri tutte le possibilità di insediamento concretamente prevedibili, anche sulla base di un maggiore approfondimento del Metano disponibile, dei previsti tempi di utilizzazione sia in loco che attraverso metanodotto; e delle possibili, adeguate ed economiche alternative da opporre all'eventualità di una futura diminuzione o cessazione delle risorse metanifere» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 45-46).

Interessante notare come le analisi sulle possibilità offerte dal Metano fossero all'inizio e non si potesse prevedere ancora l'estensione dei giacimenti e il loro sfruttamento nel tempo.

II.2.b.3.1. *Proposte della "Commissione interministeriale PRIT" per la determinazione del livello temporale*

La "Commissione ministeriale" rispetto alle previsioni dei Progettisti nutrivà forti dubbi che i «10 anni» previsti per l'attuazione fossero sufficienti. Infatti

«nel "Progetto definitivo" le fasi [di attuazione] saranno chiarite in relazione al periodo di 10 anni prescelto per gli studi di sviluppo demografico e per la determinazione degli obiettivi occupazionali» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 29).

Invece per la "Commissione"

«non può disconoscersi che nel caso di complessi petrolchimici con elevati investimenti per addetto, bisognevoli di ampie e costose infrastrutture e le cui produzioni sono destinate ogni giorno di più a incrementarsi, la previsione di 10 anni ... sembra inadeguata ... e sarà quindi necessario che nel "Progetto definitivo" ... venga formulata una previsione di sviluppo industriale ... con quelle fino a 15 anni formulate o in fase di formulazione per le "Aree di Sviluppo industriale" di Bari, Brindisi e Taranto che formano, con il nucleo in esame, il quadrilatero apulo-pugliese» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 46-47).

II.2.b.3.2. *La definizione del livello urbanistico-territoriale di intervento: la determinazione topografica per i problemi di ubicazione e l'azione di promozione del Consorzio*

Poiché la "Commissione PRIT" temeva il fatto che

«l'industrializzazione del Nucleo creerà un complesso di contraccolpi e di tensioni tanto più accentuati date le condizioni economiche e sociali del territorio che si presenta attualmente così depresso» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 20), allora «si dovrebbe evitare che il processo di sviluppo industriale auspicato possa determinare, date anche le difficoltà fisiche e urbanistiche dell'am-

biente, un graduale o accelerato spopolamento dei Centri urbani esistenti. Ciò potrebbe essere evitato se il Piano fosse in grado di articolare un insieme di misure e di interventi differenziati, così da poter affrontare in modo multiforme e capillare la complessa realtà umana e sociale del Centri abitati esistenti e consentire ad ognuno di essi un organico e deliberato inserimento nell'ambiente in via di trasformazione. Non sarebbe quindi sufficiente provvedere all'attrezzatura dell'agglomerato industriale di fondo valle e alle opere di bonifica dell'intero bacino idrografico; come non sarebbe sufficiente che ogni Centro abitato contribuisca al processo di sviluppo solo fornendo manodopera e ristrutturandosi soltanto in termini edilizi ed urbanistici. Sarebbe invece necessario che, in linea con alcune iniziative industriali in atto nel territorio, venissero incoraggiate intensamente quelle attività economiche dal modesto capitale investito per addetto, e che allo stesso tempo presentino un notevole valore aggiunto. Affinché tale processo di rinnovamento e di rinvigorismento dei Centri abitati possa avvenire, il Consorzio dovrebbe predisporre un Organismo tecnico volto ad un'azione di promozione, di avvio, di organizzazione produttiva e di mercato di minute attività economiche. Sarebbe inoltre opportuno che il Consorzio potesse concedere a quelle industrie, che si localizzassero all'interno dei Centri abitati e che rientrerebbero nella categorie contemplate, tutte quelle agevolazioni economiche e finanziarie che spetterebbero loro qualora si localizzassero all'interno dell'agglomerato industriale di fondo valle» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 20-21).

Siccome, come notava la "Commissione ministeriale",

«il "Piano regolatore [industriale]" deve prendere in esame un territorio che sia idoneo ad impostare o risolvere, su un piano tecnico, economico e sociale, i problemi che derivano da un processo di sviluppo industriale o secondo la probabile e prevedibile intensità o dimensionamento di tale processo ... il Progetto in esame ha messo bene in evidenza come lo stesso territorio dei 7 Comuni che gravitano più direttamente sull'agglomerato, appare in molti casi insufficiente a risolvere in modo corretto i pro-

blemi che l'utilizzazione a scopo industriale del Metano della Valle del Basento già pone; basti citare, al riguardo, il problema del reperimento della manodopera, dei quartieri residenziali, dei Centri di servizi e di talune infrastrutture (come quella viabilistica o di approvvigionamento idrico per uso industriale)» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 33-34).

Si raccomandava dunque la redazione di un Piano ben organizzato e completo («tutte le opere ... debbono essere previste dal "Piano Regolatore" del Nucleo medesimo»). Un problema di competenza si poneva allorché il "Consorzio" che proponeva il nuovo "PRITENS"

«per favorire il sorgere di nuove iniziative industriali ... [indica] nella planimetria allegata [al Progetto] una striscia di territorio di fondo valle del fiume Basento, compresa tra gli Scali di Salandra e di Pisticci della superficie di 1.000 ettari ... ma siccome nello "Statuto" [del Consorzio stesso] ... si limita un limite territoriale all'azione del Consorzio stesso, da ciò può derivare l'impossibilità del Consorzio di operare fuori del territorio [indicato] ... Sorge insomma il problema di stabilire quale sia l'ambito territoriale entro il quale il Consorzio possa ... intervenire in modo da predisporre ed attuare una sistemazione che sia ad un tempo razionale ed unitaria» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 35-36).

Sembrava una questione puramente amministrativa e, invece, si trattava di una definizione necessaria alla stessa esistenza del Piano. Se il "Consorzio" non aveva competenza al di fuori dell'area per il quale era stato creato (i 7 Comuni della Val Basento), come si poteva accettare – e a quale titolo – un "Progetto definitivo" che proponeva l'infrastrutturazione viabilistica o 'di rete' di tutta la Provincia se non della Regione? Per non dire delle dinamiche economiche e insediative ... Il nodo, insomma, andava 'risolto' a monte. Una nota a margine del passaggio – evidentemente apposta in una lettura successiva – infatti sentenziava «pare che [quel Comprensorio] non basti».

II.2.b.3.3. *La valutazione demografica, l'"indagine sociologica" e le Raccomandazioni della "Commissione PRIT"*

Per la formulazione delle giuste previsioni di sviluppo industriale, la "Commissione interministeriale" raccomandava

«la necessità di formulare una previsione di sviluppo demografico per il territorio del Nucleo, anche allo scopo di valutare le risorse disponibili in vista di una piena occupazione, della necessità di qualificazione degli addetti e di un ridimensionamento dei singoli settori economici di attività. Tale indagine è tanto più necessaria in quanto le industrie attualmente programmate attingeranno la manodopera da una maglia ristretta di età e pertanto lasceranno in parte notevole irrisolti i problemi relativi all'occupazione della manodopera disponibile nella Valle del Basento e nelle zone viciniori» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 47).

Secondo la "Commissione" era poi necessario

«predisporre anche un'indagine sociologica che, sulla base della situazione di fatto oggi esistente, metta a raffronto i risultati delle indagini [demografiche svolte] e stabilisca quali misure di ordine sociale in senso lato sono indispensabili per permettere uno sviluppo equilibrato dell'intero Comprensorio evitando, nella misura del possibile, il sorgere di nuovi squilibri» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 48).

Squilibri e tensioni che però ci si aspettava, poiché l'industrializzazione del Nucleo creerà un complesso di contraccolpi e di tensioni tanto più accentuati date le condizioni economiche e sociali del territorio che si presenta attualmente così depresso» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 20).

II.2.b.3.4. *Il problema dei "Vecchi centri": l'organizzazione dei "Centri abitati esistenti" vs. la realizzazione di nuovi «quartieri residenziali»*

Una visione allargata di "Comprensorio" imponeva – in rapporto all'Industria – la valuta-

zione chiara e sistematica delle prospettive dei “Vecchi centri”. Già nel Piano

«i Progettisti hanno analizzato tre possibili alternative: 1. sviluppo dei Centri abitati esistenti e costruzione di una nuova rete infrastrutturale di montagna; 2. sviluppo edilizio nel fondo valle del Basento; 3. sviluppo edilizio nell'ambito regionale» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, ff. 24-25).

Venivano però a scontrarsi due visioni: quella (dei Progettisti del Piano) che puntava a realizzare nuovi quartieri residenziali forniti di tutti i servizi necessari; e quella (del Consorzio) che invece puntava a riorganizzare i vecchi Centri esistenti. Notava la “Commissione ministeriale” in riferimento al progetto:

«sembra superfluo accennare che la costruzione di nuovi quartieri residenziali nella località sopra indicata ha suscitato o suscita talune divergenze tra tutti coloro che sono interessati alla realizzazione del progetto di “Piano regolatore”, ed in prima linea nel Consorzio, il quale, approvando il Piano attualmente all'esame, ha sollevato un'eccezione per la parte relativa allo schema di distribuzione urbanistica del nucleo nel quadro regionale, considerando valide in fase prioritaria per l'attuazione del Piano stesso, le ipotesi relative allo sviluppo dei Centri abitati esistenti, unitamente allo sviluppo edilizio nel fondo valle del Basento ... Sembra altresì che tale problema non possa non rientrare tra quelli che il “Piano regolatore” deve prendere in esame, data la sua notevole importanza, oltretutto ai fini di un ordinato sviluppo sociale e civile, anche per quelli strettamente industriali» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 37).

Lo scontro tra i Progettisti e il Consorzio era chiaro e, pur con molti ‘non detto’, la “Commissione ministeriale PRIT” cercava di bilanciare tra le due posizioni. Era chiaro che,

«l'industrializzazione del Nucleo creerà un complesso di contraccolpi e di tensioni tanto più accentuati date le condizioni economiche e sociali del territorio che si presenta attualmente così depresso» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f.

20), per cui «si dovrebbe evitare che il processo di sviluppo industriale auspicato possa determinare, date anche le difficoltà fisiche e urbanistiche dell'ambiente, un graduale o accelerato spopolamento dei Centri urbani esistenti. Ciò potrebbe essere evitato se il Piano fosse in grado di articolare un insieme di misure e di interventi differenziati, così da poter affrontare in modo multiforme e capillare la complessa realtà umana e sociale dei Centri abitati esistenti e consentire ad ognuno di essi un organico e deliberato inserimento nell'ambiente in via di trasformazione. Non sarebbe quindi sufficiente provvedere all'attrezzatura dell'agglomerato industriale di fondo valle e alle opere di bonifica dell'intero bacino idrografico; come non sarebbe sufficiente che ogni Centro abitato contribuisse al processo di sviluppo solo fornendo manodopera e ristrutturandosi soltanto in termini edilizi ed urbanistici. Sarebbe invece necessario che, in linea con alcune iniziative industriali in atto nel territorio, venissero incoraggiate intensamente quelle attività economiche dal modesto capitale investito per addetto, e che allo stesso tempo presentino un notevole valore aggiunto. Affinché tale processo di rinnovamento e di rinvigorismento dei Centri abitati possa avvenire, il Consorzio dovrebbe predisporre un Organismo tecnico volto ad un'azione di promozione, di avvio, di organizzazione produttiva e di mercato di minute attività economiche. Sarebbe inoltre opportuno che il Consorzio potesse concedere a quelle industrie, che si localizzassero all'interno dei Centri abitati e che rientrerebbero nelle categorie contemplate, tutte quelle agevolazioni economiche e finanziarie che spetterebbero loro qualora si localizzassero all'interno dell'agglomerato industriale di fondo valle» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, ff. 20-21).

Sembrava una raccomandazione ‘salomonica’ che cercava di distendere lo sviluppo tra “vecchi Centri” e “nuovi Quartieri”, ma la sostanza della difficoltà intrinseca permaneva:

«4) Per quanto riguarda i Lavoratori che saranno occupati nei nuovi stabilimenti, buona parte sarà reclutata nei Comuni vicini all'agglomerato e pertanto essi avranno una propensione a restare nei loro luoghi di origine. Tale propensione

appare da incoraggiare, nei limiti del possibile, in quanto eviterà che i vecchi Centri si spopolino delle energie più giovani e nello stesso tempo consentirà un apporto economico notevole ai Centri suddetti da parte dei Lavoratori occupati nelle industrie di fondo valle» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, ff. 39bis-41).

La “Commissione ministeriale” notava però che anche sui dati relativi ai Lavoratori si notava una discrepanza nelle previsioni (un dato non certo di poco conto, visto che da ciò derivava la previsione degli insediamenti, sia nei Quartieri sia nei vecchi Centri). Infatti,

«nella Relazione di progetto è dichiarato che l'effettiva manodopera richiesta da parte dei tre complessi (Anic, Montecatini e Pozzi) ammonterebbe a circa 3000 addetti ... mentre nella Tabella sembra invece che dette esigenze ammontino a circa 2360 addetti. Tale divario occorre venga chiarito ... a causa della locale situazione di difficoltà di collegamenti ed essendo il Piano regolatore prevalentemente impostato sulla necessità di creare un centro residenziale per gli addetti da occupare, in considerazione del fatto che gli attuali Centri abitati non sarebbero in grado di fornire la manodopera richiesta» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 45).

Il problema restava però di fondo e la “Commissione ministeriale” raccomandava che

«6) per i vecchi Centri, in ispecie quelli gravitanti sull'agglomerato, dovrà senza indugio esser posto allo studio un “Piano regolatore intercomunale” che tenda a ristrutturarli secondo le esigenze che scaturiscono dal processo di sviluppo industriale in primo luogo, e dal fatto che in essi bisognerà, comunque, prevedere un minimo indispensabile di servizi, zone per l'espansione edilizia, alcuni tipi particolarmente intonati di quartieri residenziali. Al riguardo tengasi presente che la dimensione di tali Centri è notevole» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 41).

Sembrava di leggere, nelle pagine della “Relazione” della “Commissione PRIT” due ‘mani diverse’ ovvero la fusione di due documenti di-

versi. Uno più ‘conciliante’ e ‘salomonico’ (testimoniato dalla volontà di ‘distendere lo sviluppo tra Centri e Quartieri’); e uno invece più ‘radicale’, ma che veniva espresso in occasioni diverse (sposando l'idea del Consorzio). Infatti

«appare di scarso fondamento il suggerimento contenuto nel Progetto in esame di vitalizzare i vecchi Centri attraverso la promozione di modeste attività di carattere industriale e artigianale, quando a tali Centri si dovesse sottrarre la popolazione più attiva; cosa che si verificherebbe con la creazione di un nuovo quartiere residenziale nella zona ipotizzata dai Progettisti. Tale azione di vitalizzazione appare invece necessario che venga promossa proprio fondando sul presupposto che gli occupati locali restino nei luoghi di origine nella misura massima possibile. Con ciò evidentemente non si vuole imporre nessuna coazione e limitazione ai movimenti di popolazione; si vuol mettere soltanto in rilievo quali sono le condizioni necessarie perché un certo fenomeno, sul quale tutti concordano Progettisti compresi, si debba verificare» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 42).

Del resto, non è che anche la questione della stessa ubicazione dei “nuovi Quartieri residenziali” risultasse a sua volta particolarmente pacificata. Notava infatti la “Commissione PRIT” che

«il Piano regolatore deve prendere in esame, affinché sussista la garanzia di un'esatta o perlomeno corretta metodologia nell'impostazione o nella soluzione dei problemi, una base geografica concettualmente molto complessa da definire ... Alla “Commissione” pare però che il problema sia già risolto dallo “Statuto” che indica i Comuni che ne fanno parte (Ferrandina, Grassano, Grottole, Miglionico, Pisticci, Pomarico oltre che Matera) ... formando così un Comprensorio che [rappresenta] una soluzione soddisfacente di uno dei problemi che il Progetto considera come essenziali ... e cioè quello relativo alla ubicazione dei nuovi quartieri residenziali» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 36).

Così,

«per i quartieri residenziali viene suggerita una zona nei pressi di Marconia o comunque a metà strada tra Pisticci e Metaponto ... Il problema potrebbe trovar soluzione ... nella [dimensione] del Comprensorio [dei 7 Comuni] previsto dallo “Statuto” del Consorzio» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, ff. 36-37).

Già, la Marconia ‘agricola’

Il dibattito si incentrava proprio sui nuovi «quartieri residenziali» e la proposta ubicazionale, all’interno del Comprensorio, poteva essere anche di dettaglio:

«per i quartieri residenziali viene suggerita una zona nei pressi di Marconia o comunque a metà strada tra Pisticci e Metaponto. Sembra superfluo accennare che la costruzione di nuovi quartieri residenziali nella località sopra indicata ha suscitato o suscita talune divergenze tra tutti coloro che sono interessati alla realizzazione del progetto di “Piano regolatore”, ed in prima linea nel Consorzio, il quale, approvando il Piano attualmente all’esame, ha sollevato un’eccezione per la parte relativa allo schema di distribuzione urbanistica del nucleo nel quadro regionale, considerando valide in fase prioritaria per l’attuazione del Piano stesso, le ipotesi relative allo sviluppo dei Centri abitati esistenti, unitamente allo sviluppo edilizio nel fondo valle del Basento. D’altra parte, il problema edilizio per dare alloggio a parte notevole delle maestranze, specie qualificate che saranno impiegate negli stabilimenti programmati, non può essere eluso stante le caratteristiche del territorio, nel quale detti stabilimenti sorgeranno. Di ciò ne è riprova, in certo qual modo, la Legge 29 settembre 1962 n. 1462, la quale prevede la concessione di contributi da parte della “Cassa [per il Mezzogiorno]” per la costruzione di case a caratteristiche popolari, destinate all’alloggio dei Lavoratori addetti alle industrie situate nelle Aree e nei Nuclei di Industrializzazione. Sembra altresì che tale problema non possa non rientrare tra quelli che il “Piano regolatore” deve prendere in esame, data la sua notevole importanza, oltretutto ai fini di un ordinato sviluppo sociale e civile, anche per quelli strettamente industriali» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 37).

II.2.b.3.5. “Il problema della ubicazione dei Servizi collettivi”

Il “Piano” doveva prevedere territorialmente una corretta ubicazione dei “Servizi” collettivi, ma la scelta non si presentava certo facile:

«un’indagine socio-economica con questionario, condotta presso ciascun Comune al fine di accertare un insieme di elementi di ordine fisico, economico e sociale ed in particolare la consistenza delle attrezzature dei Centri abitati, ha permesso di stabilire che ogni Centro abitato è in uno stato di forzata autosufficienza rispetto agli altri ed è la sede di un modestissimo scambio di merci e di servizi» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 10).

La conclusione era che

«le attrezzature sono quelle relative alle esigenze più elementari della vita e quelle specializzate mancano quasi totalmente. In conseguenza, sia per il livello dei redditi che per la struttura orografica, infrastrutturale e urbanistica, nessun centro abitato si qualifica come centro di servizi».

Dunque il Piano prevedeva che

«b. La zona dei Servizi industriali è stata individuata in una fascia parallela e contigua alla precedente e compresa fra la linea ferroviaria e la nuova strada “Basentana”. Tali Servizi dovrebbero coprire tutta l’estesa gamma di esigenze delle industrie: magazzini, depositi, motels, servizi sociali, alloggi per il personale addetto alla sorveglianza e manutenzione degli impianti, etc. c. In corrispondenza della località “Ischia del Basento” è stata prevista una zona per servizi specializzati di interesse per l’intero Comprensorio, come ad esempio Scuole aziendali di addestramento e qualificazione, Centri sanitari, Centri culturali, Centri ambulatoriali di Igiene e Profilassi, Centri consultoriali, Biblioteche e Centri culturali regionali, Complessi commerciali del tipo grandi magazzini, Alberghi, Stazioni di servizio». (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 22).

Era una visione ‘olivetiana’ e per riordinare una tale dispersione,

«il “Progetto preliminare” individua le seguenti cinque fasi: 1. attrezzatura dell’agglomerato industriale e dei servizi per i tre complessi industriali ANIC, Montecatini e Pozzi. In questa fase, che è la più onerosa di tutte, sono massicciamente impegnate tutte le Amministrazioni e il Consorzio; 2. completamento dell’attrezzatura dell’agglomerato industriale in corrispondenza delle località Ischia del Basento, Pantaniello e Sant’Angelo ... mentre si provvederà all’attrezzatura delle rimanenti zone dell’agglomerato ... Si renderanno disponibili le zone destinate a servizi civili, industriali e a ulteriori insediamenti residenziali» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, ff. 28-29).

La “Commissione ministeriale” però notava che

«per quanto riguarda il problema dei Servizi civili e industriali per i quali è stata prevista la zona di Ischia del Basento, tale soluzione viene giustificata con la constatazione che tale località rappresenta il baricentro della popolazione dei sette Comuni che si affacciano sull’agglomerato. Al riguardo va osservato: a) innanzi tutto, se un baricentro dovesse essere scelto per l’ubicazione del complesso dei servizi civili e industriali, occorrerebbe scegliere non quello attuale, ma quello che si delineerebbe in un prossimo avvenire e in dipendenza della soluzione che verrà adottata per l’insediamento delle nuove popolazioni che affluiranno verso l’agglomerato» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, f. 38).

A lato veniva segnalato «esatto». Ancora,

«b) tale considerazione è stata tenuta presente dai Progettisti i quali considerano tale localizzazione di Servizi, avente funzioni di Centro di appoggio per il primo periodo di avvio del processo di Industrializzazione e che, successivamente, i Servizi stessi dovrebbero venire spostati verso le zone dove saranno costruiti i quartieri residenziali nella misura in cui questi svilupperanno pienamente la loro potenzialità urbanistica; c) si osserva inoltre che se i Servizi sopra menzionati fossero allo-

cati tutti insieme, così come proposto, la località prescelta finirebbe, in poco tempo, col divenire un polo di attrazione per l’insediamento delle popolazioni gravitanti sull’agglomerato industriale, mentre sembra un punto fermo – come suggerito dai Progettisti – quello di destinare il fondo valle ad esclusivo uso industriale con esclusione di ogni altro impiego che non sia strettamente e direttamente connesso all’attività industriale e con esclusione, comunque, di ogni insediamento edilizio tranne quelli di cui alla pagina seguente punto 1 [cioè per un numero ridotto di case per Lavoratori]» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, ff. 38-39).

C’era poi una serie di cause ulteriori che sconsigliavano quell’insediamento dei “Servizi”:

«d) le condizioni climatiche di fondo valle sono tali da far comunque scartare la soluzione prospettata; e) la località prescelta si presenta difficilmente difendibile dalle piene del Basento se non a prezzo di opere di arginatura in sinistra del fiume medesimo, che potranno invece essere predisposte in un periodo successivo e sempre per un uso strettamente industriale della zona stessa; f) che la scissione, anche se temporanea, dei quartieri residenziali dal complesso dei Servizi civili e industriali è da scartare per gli inconvenienti ai quali essa darebbe luogo, sia perché svuoterebbe i quartieri residenziali della stessa ragion d’essere rappresentata, appunto, dal complesso dei servizi; sia perché accanto ai servizi sorgerebbe spontanea e difficilmente contenibile una tendenza all’inurbamento, mentre il fondo valle dovrà essere riservato ad esclusivo uso industriale».

In conclusione,

«per le ragioni su esposte, la “Commissione” ritiene che, in applicazione del principio per cui è necessario, nella redazione di un “Piano regolatore” [territoriale] valorizzare e se mai potenziare tutte le strutture esistenti [sottolineato due volte] ricorrendo alla costruzione di strutture nuove soltanto quando ciò sia assolutamente indispensabile per realizzare lo sviluppo industriale» (“Voto n. 5 ... Val Basento”, ff. 39-39bis).

II.2.b.3.6. *Raccomandazioni per lo "Schema di distribuzione urbanistica industriale e delle attrezzature infrastrutturali di salvaguardia e di allacciamento": "Opere di bonifica", "Sistemazione dei terreni e fognatura", "Approvvigionamento acqua potabile", "Approvvigionamento e scarico acque industriali" e "Allacciamenti stradali"*

Non certo minori erano i problemi connessi alle moderne Infrastrutture, specie in una terra come la Basilica a forte deficit infrastrutturale (un deficit che andava colmato prima della Industrializzazione, e che rischiava, altrimenti, di costituire un forte rallentamento per ogni iniziativa). La "Commissione interministeriale PRIT" faceva notare che

«gli insediamenti dell'ANIC, della "Montecatini" e della "Pozzi" hanno già determinato la parte del territorio di fondo valle che dovrà essere attrezzata prioritariamente quale agglomerato industriale. I Progettisti ritengono invece che la parte superiore della striscia di fondo valle compresa fra lo Scalo di Salandra e quello di Ferrandina non abbia l'idoneità per una sua utilizzazione industriale principalmente per difficoltà di reperimento di manodopera, di accessibilità dei Centri abitati ubicati sul territorio, di attrezzatura idraulica in un tempo ristretto, di comunicazione con i nuovi quartieri residenziali da collocarsi nella parte terminale del corso del fiume» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 21).

Veniva detto *en passant*, ma la discrasia era gravissima.

Così, la "Commissione" raccomandava varie opere infrastrutturali, per il cui «onere finanziario e i tempi di attuazione, si fa presente»:

provenienti dalle pendici in destra Basento, sistemazioni idraulico-forestali (serbatoi di Camastra e condotta da Cannano) ... I territori nei quali sono previste ricadono nel Comprensorio di bonifica di Grottole e San Mauro Forte, gestito dall'Ente Irrigazione Puglia e Lucania" e non sembra dubbio che esse opere dovrebbero essere incluse nel "Piano generale di Bonifica" di quel Consorzio. Appare infatti del tutto il-

logico far ricadere sul Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Valle del Basento, opere che sono necessarie per una sistemazione della zona indipendentemente dal processo di sviluppo industriale [il revisore del Progetto a lato segnava "Giusto"]. Qualora difficoltà si dovessero verificare ... la "Commissione Piani Regolatori" valuterà se esse debbano essere risolte in sede amministrativa o ad un livello più elevato ... Si osserva però che le previsioni per le opere di bonifica idraulica ed idraulico-forestale [indicate come "A1"] sono da considerarsi eccessive. L'esperienza acquistata in questi ultimi anni dagli Enti competenti ha ampiamente messo in evidenza che nelle zone calanchive della Basilicata il rimboschimento, oltretutto economicamente insostenibile, è risultato di scarsissima utilità ai fini della conservazione del suolo. Si tratta, d'altra parte, di pendici di limitata superficie, che cesseranno di costituire una preoccupazione se ne impedirà la coltivazione, oppure se verranno coltivate con tecnica agricola atta a conservare il suolo ... Gli interventi potranno dunque limitarsi a poche opere forestali e trasversali da eseguire nei torrenti e rigagnoli in una fascia adiacente ai canali di guardia, al solo scopo di circoscrivere il trasporto solido in limiti tollerabili e tali da evitare gravi interrimenti nei canali di guardia ... Per quanto riguarda la regimentazione e l'arginatura del Basento, da Ferrandina Scalo al torrente Vella [opere indicate come "A2"], che interessa gli insediamenti della "Montecatini" e della "Pozzi", le relative opere sono già state appaltate ... I "Canali di guardia" [opere indicate come "A3" e "A4"] ... sono opere indispensabili che riguardano sia la Basentana e le Ferrovie dello Stato e Calabro-Lucane oltretutto l'agglomerato industriale e le coltivazioni ... Le previsioni di spesa sono elevate e, almeno in un primo tempo, possono essere contenute in limiti molto più modesti. Per quanto riguarda l'arginatura e regolarizzazione del fiume Basento [opere indicate come "A5"] fino all'area ANIC ... dovranno essere realizzate quando vi saranno ... condizioni favorevoli per nuovi insediamenti ... e quando ciò dovesse verificarsi, occorrerà raddoppiare le previsioni di spesa perché esse sembrano inadeguate ... Vi sono poi le opere sul Camastra ["A6"] come ... la diga sul Camastra ... la sistemazione e correzione alveo Camastra e affluenti ... la sistemazione

idraulico-forestali ... che sono in corso di attuazione ad opera dell'Ente Irrigazione Puglia e Lucania» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 49-53).

Tra le opere infrastrutturali figurava poi

«b) la sistemazione dei terreni e fognatura ... interamente a carico del Consorzio ... suddivisa in una "Prima fase" per i complessi "Montecatini", "Pozzi" e "Anic" ... e una "Seconda fase" ... nella zona tra Pantaniello e Sant'Angelo [il redattore indicava a lato che la cifra prevista per la "Prima fase" è "elevata" e che la "Seconda fase" è "non urgente"] poiché la realizzazione delle opere previste nella "Seconda fase" sarà subordinata alle effettive esigenze dell'Industrializzazione ... mentre l'onere è da ritenere elevato» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 53-54).

Seguiva poi la previsione infrastrutturale per

«c) Approvvigionamento acqua potabile ... la cui spesa prevista ... appare attendibile; d) Approvvigionamento e scarico acque industriali ... con una spesa che è da ritenersi attendibile, ma in cui tale attendibilità riguarda la soluzione prospettata nel progetto consistente in una traversa con relativa presa d'acqua, ubicata a circa 2 km a monte della Stazione di Ferrandina, un serbatoio di accumulazione posto in vicinanza dell'opera di presa, un impianto centralizzato di depurazione delle acque subito a valle del serbatoio di accumulazione, unica tubazione di erogazione disposta lungo la Valle per l'alimentazione a gravità e in pressione delle utenze industriali, scarico delle acque reflue parte sul fiume Basento e parte a mare per le acque nocive ... L'altra soluzione [oltre a quella dell'unica condotta prevista] potrebbe essere consistente nella costruzione di una condotta dalla diga di Camastra fino all'agglomerato industriale oppure, in via subordinata, dalla stretta di Tricarico» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 54-56).

Notava la "Commissione ministeriale" che «è però da osservare che la soluzione non trova il parere unanime degli Enti interessati, per quanto riguarda l'approvvigionamento idrico». Per l'approvvigionamento,

«il problema si presenta notevolmente complesso ... ed è oramai pacificamente riconosciuto che uno dei principali fattori limitanti il progresso economico del Mezzogiorno è rappresentato dalla scarsità di acqua, per cui sarà necessario che nel "Progetto definitivo" l'intero problema dell'uso più razionale delle risorse idriche per i vari impieghi sia definitivamente approfondito e considerato in maniera unitaria e globale, cercando di evitare, nella misura resa possibile dai costi che occorrerebbe sostenere, ogni spreco e dispersione ... considerando anche altri usi tra cui, fondamentale, quello dell'irrigazione. Eventuali opere che dovessero essere presentate dal Consorzio o da altri Enti per l'utilizzo delle acque dovranno essere, oltretutto corredate di dati comparativi, anche inquadrate in una visione unitaria ... » ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 55-56).

Restavano, tra le infrastrutture, gli importantissimi

«e) Allacciamenti stradali. In materia occorre distinguere la rete stradale interna all'agglomerato, dalla rete stradale necessaria per allacciare l'agglomerato a Napoli-Salerno da una parte, a Matera-Bari-Taranto dall'altra. Per quanto riguarda questi ultimi allacciamenti, la Commissione ritiene che opere indispensabili e prioritarie siano il completamento della Basentana e la strada a scorrimento veloce Ferrandina Scalo-Matera».

In particolare,

«per la Basentana è stata già eseguita la variante al di là della ferrovia ed è ormai in corso fino al mare. Sebbene la sezione non sia quella indicata in progetto, si ritiene tuttavia opportuno considerare la striscia di rispetto di 20 m per parte in modo da consentire l'allargamento futuro della strada. Per la strada a scorrimento veloce Ferrandina Scalo-Matera sarà necessario procedere con la massima urgenza ... perché permetterà di considerare Matera come centro di Servizi civili per le esigenze dell'agglomerato e dell'intero territorio del Nucleo, dato che la sua lunghezza dall'agglomerato sarà di circa 25 km, che potranno essere percorsi a velocità notevole ... si potrà provvedere senza indugio all'appalto in modo che la strada possa essere pronta per l'autunno del 1964» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 59-60).

In merito poi

«alla rete stradale interna dell'agglomerato, sarà necessario che le relative opere siano progettate ed eseguite in stretta correlazione con il realizzarsi della previsione di sviluppo industriale. In particolare gli allacciamenti con cavalcavia oltre a quelli già previsti (Ferrandina-Scalo per la nuova strada Ferrandina-Matera) o realizzati (Scalo Pisticci-Pomarico Vecchio) potranno essere previsti e se mai realizzati in un secondo tempo. Occorrerà tuttavia lasciare libere le aree occorrenti e prevedere quindi adeguate zone di rispetto. E tale suggerimento vale evidentemente anche per tutti gli altri allacciamenti (ferroviari, telefonici, ecc.) ... ma al servizio non di tutto l'agglomerato, ma di singole imprese industriali. Altro problema è quello relativo ai collegamenti dei 7 Comuni che si affacciano sulla Valle con l'agglomerato industriale. Al riguardo da varie parti si sostiene che la rete stradale attualmente non è in grado di permettere rapidi e soprattutto sicuri collegamenti con il fondo valle ... anche se la Commissione ritiene che il problema non sia della gravità che gli viene attribuita ... ma che ogni assetto debba essere fatto da parte degli organi competenti ... ed è escluso che le spese relative possano far capo al "Consorzio di Industrializzazione"» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 60).

C'erano, infine

«f. Allacciamenti ferroviari, elettrici e telefonici ... Analogamente a quanto visto per gli allacciamenti stradali interni, anche per questi occorrerà stabilire in che misura il Consorzio debba contribuire ... e comunque l'onere finanziario per la realizzazione del Piano va notevolmente dimensionato» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 60-61).

II.2.b.3.7. *Prime attenzioni 'ecologiste' e nuove raccomandazioni: la necessità di evitare un «uso indiscriminato e irrazionale» oltre che speculativo, del terreno; i problemi dello scarico delle acque industriali*

Dal punto di vista della gestione economica, la "Commissione PRIT" notava che

«il fondo valle è largo poche centinaia di metri e in esso si vanno attuando opere infrastrutturali di costo altissimo. Sarebbe quindi un grave errore non cautelarsi tempestivamente con tutte quelle norme e quegli strumenti di controllo che evitino un uso indiscriminato e irrazionale di questo sottile lembo di terra. A tale fine sono state destinate a Verde di rispetto tutte le zone che non abbiano altra destinazione se non quella industriale e infrastrutturale» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 23).

Insomma,

«presupposto necessario per l'esecuzione delle opere è rappresentato dalla necessità di una tutela urbanistica estremamente oculata dell'intero fondo valle del Basento, data la sua esiguità e la concentrazione in esso di altissimi investimenti. Ciò si potrà realizzare attraverso l'effettivo controllo degli impieghi del suolo» ("Voto n. 5 ... Val Basento", f. 24).

Nel "Progetto" veniva previsto che

«lo scarico delle acque reflue [avvenisse] parte sul fiume Basento e parte a mare per le acque nocive» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 54-56).

Risultava particolarmente inquietante l'idea che lo «scarico delle acque reflue [avvenisse] parte sul fiume Basento e parte a mare per le acque nocive», senza porsi – da parte dei Progettisti – alcun problema di inquinamento.

Così, «è però da osservare che la soluzione non trova il parere unanime degli Enti interessati»:

«sarà necessario che nel "Progetto definitivo" sia prestata particolare attenzione all'esame e allo studio di un trattamento delle acque dopo il ciclo industriale, che ne consenta l'immissione nel fiume senza pregiudizio dell'Agricoltura, della zootecnia e degli orizzonti freatici collegati. Ciò anche in considerazione che le acque stesse costituiscono un quantitativo notevole, comunque da precisare in quantità certe nel "Piano Regolatore definitivo" ... e dunque dovranno essere presi opportuni accordi con i "Consorzi di bonifica" allo scopo di evitare danni alle colture. Eventuali divergenze, qualora si dovessero verificare, dovranno



1



3

IL "PRITENS" della Valle del Basento

1. Roberto Guiducci, "Valle del Basento", Il Piano "PRITENS" della Tekne (in Guiducci, «Casabella», 1964)

2. Roberto Guiducci, "Valle del Basento", Il Piano "PRITENS" della Tekne. Lo stabilimento della "Ceramica Pozzi" dello "Studio Figini e Pollini" e la distribuzione areale (in Guiducci, «Casabella», 1964)

3. Lo stabilimento della "Ceramica Pozzi" a Ferrandina (in Guiducci, «Casabella», 1964)

4. "Basilicata", da *Imago Italiae*, Milano, 1950, allegato alla rivista aziendale «Farmitalia», febbraio, 1950



2



4

venir risolte dal "Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste", previo un accurato esame delle acque di scarico da parte di un Istituto pubblico competente» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 57-58).

II.2.b.3.8. *La questione delle questioni: aspetti prospettivi del "Bilancio economico"*

Dopo l'analisi dettagliata dei costi – con notazioni su previsioni di cifre «troppo elevate» o «giuste» o «da incrementare» – la "Commis-

sione" avanzava un invito generale conclusivo di ordine economico. Invito ultimo, ma non certo di poco conto:

«che si provveda alla redazione di un "Bilancio economico di lungo periodo" del Consorzio, allo scopo di poter stabilire quali saranno gli oneri da una parte e gli introiti dall'altra. Tale bilancio sarà in funzione dell'ipotesi di sviluppo industriale e dovrà distinguere accuratamente le opere che, pur essendo assunte dal Consorzio, faranno carico alle singole imprese» ("Voto n. 5 ... Val Basento", ff. 61-62).



PARTE TERZA

L'ALTRA INDUSTRIA' SENZA L'INDUSTRIA

Scena iconica tratta dal film "Vacanze romane" del regista americano William Wyler del 1953, con la "Vespa-Piaggio". Il film ha contribuito a diffondere a livello mondiale sia il Prodotto industriale italiano, sia lo stile "Made in Italy" che lo charme della Vacanza e del Turismo in Italia (disegno di Virgilio C. Galati, 2023)