

IMPRESE E PAESE

/ GIULIO BARAZZETTA

44. I. "MA COSA CERCA L'ITALIA? Non le basta la sua grande architettura?". Così Luigi Moretti, in *Les constructeurs italiens* (Ministero per il Commercio Estero con ANCE - Associazione Nazionale Costruttori Edili, Roma 1971), traccia i caratteri del nostro modo di disegnare e costruire. Il libro è fatto per suscitare l'interesse "più attento e qualificato" per le realizzazioni italiane, per affermare la "maniera italiana di concepire l'arte delle costruzioni in quanto opera essenzialmente mediatrice: da Palmyra [...] a San-Pietroburgo [...] alle enormi dighe di Kariba o Tarbela, che sono esempi moderni di collaborazione internazionale nei quali le imprese italiane ottengono risultati che dimostrano in modo sempre più probante la validità di questa formula". Un mezzo di propaganda rivolto a organismi di promozione e controllo di grandi lavori che agiscono nel mercato dei paesi in via di sviluppo che "se contribuirà a far conoscere nel modo intero le grandi realizzazioni dei nostri costruttori, eredi e continuatori di una tradizione prestigiosa, non avrà mancato il suo scopo". Nel volume si presentano costruzioni civili e industriali, vie di comunicazione, opere idrauliche e idroelettriche

costruite da imprese italiane, progettate da architetti e ingegneri italiani, che testimoniano il contributo del nostro paese alla trasformazione del mondo avvenuta negli anni sessanta. Opere sintomatiche in cui quella grande tradizione rivendicata da Moretti è portata avanti su vasta scala dall'ingegneria delle infrastrutture, che interpreta al meglio la continuità della costruzione italiana sulla scena del mondo avviato all'industrializzazione globale. La tecnica del calcestruzzo armato e precompresso, assieme a quella delle costruzioni in acciaio poco diffusa nel nostro paese, sono passate dall'invenzione individuale di componenti e sistemi messi in opera caso per caso a una vera e propria industria della costruzione e alla prima stagione della produzione prefabbricata diffusa. Nell'appendice *Les ouvrages et les constructeurs* troviamo i riferimenti a immagini, titoli, nomi, ragioni sociali delle opere. Leggiamo fra le imprese milanesi Impresit, Lodigiani, Rodio, Cogefar, Torno e le romane Ediltecno, Astaldi, Sogene, Salini, Condotte d'acqua. Si notano le *joint-venture* di Impregilo (Impresit-Girola-Lodigiani) con Rodio per Abu Simbel e con Cogefar e Astaldi per la diga di Tarbela. Fra gli architetti troviamo BBPR, Luigi Moretti, Melchiorre Bega, Paolo Portoghesi, Manfredi Nicoletti. Ingegneri come Pier Luigi Nervi, Riccardo Morandi e Silvano Zorzi si trovano a collaborare con architetti nelle architetture civili, ma nei grandi lavori agiscono direttamente con le imprese; a volte con società di progettazione come Italconsult, Stipe, ma anche Techint, o società di ingegneri come IN.CO., o di ingegneri e architetti come studio Valle. Come si vede nella composizione dei gruppi di progettazione e nell'elenco delle imprese si registra un momento di passaggio in cui le maggiori società, già in transito dalla gestione familiare a quella azionaria, hanno scelto la crescita industriale nel mercato delle grandi opere e si stanno consorziando in vista delle transizioni future e degli assetti attuali. Questo passaggio è evidente anche

nell'affermazione delle società di progettazione. Realtà produttive con forte vocazione internazionale come l'Eni o direttamente all'estero come Techint dagli anni cinquanta sviluppano una strategia industriale in cui la progettazione è integrata alla costruzione e alla fornitura di impianti industriali complessi, sovente seguita dalla gestione individuata come fase finale della progettazione. Così, gruppi di produzione di beni di massa come Fiat e/o Olivetti in espansione all'estero integrano il processo industriale con la costruzione e la gestione degli edifici e degli impianti. Le associazioni di progettisti ingegneri e architetti vengono superate da società di progettazione come Tekne, che accoppia Roberto Guiducci, direttore del Dipartimento Progetti e Costruzioni dell'Olivetti, alla preesistente società diretta dall'ingegnere-architetto Giulio Rusconi Clerici, in seguito studio d'ingegneria VRC (Valtolina Rusconi Clerici). Un caso che mette in luce l'ampia mescolanza di interessi di gruppi industriali, imprese edili con associazioni di progettisti, che nell'architettura a servizio dell'industria trovarono il proprio ruolo intellettuale e professionale. L'inizio degli anni settanta coincide con l'uscita de *I limiti dello sviluppo*, di MIT-Club di Roma (1972) e con la crisi petrolifera del 1973. Si chiude così l'espansione della cosiddetta società affluente con una necessaria e definitiva svolta per i consumi. È questo anche il punto di mezzo effettivo per le costruzioni italiane, utile per descrivere caratteristiche e protagonisti di un percorso che va dalla fine della ricostruzione del 1949 al 1992, sommariamente ripartito nella prima fase sino al 1962, la successiva sino al 1973 e la terminale al 1992, che s'identifica con Tangentopoli e con la crisi monetaria coeva.

2. Il 16 luglio 2015 si sono festeggiati cinquant'anni di storia del traforo del monte Bianco. Costruito congiuntamente tra Italia e Francia (1957-1965), il tunnel ha rappresentato una delle maggiori vie di trasporto

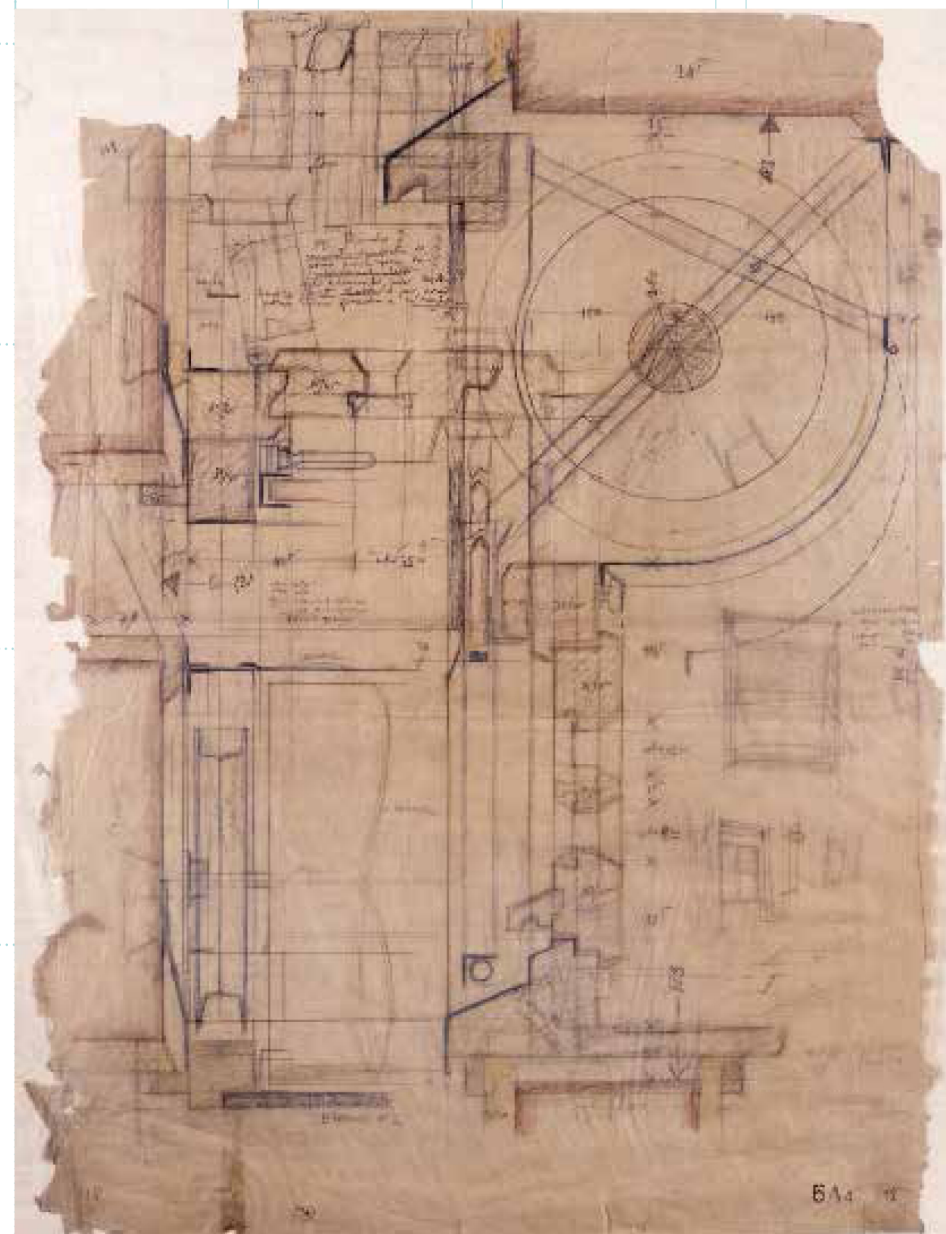
transalpino ed è rimasto per molto tempo il traforo autostradale più lungo al mondo. Nel 1959 iniziarono i lavori sul versante italiano seguiti dai lavori sul versante francese. Nell'estate del 1962 gli operai s'incontrarono abbattendo l'ultimo diaframma. Nel luglio 1965 i due presidenti, Giuseppe Saragat e Charles De Gaulle, inaugurarono la galleria che venne aperta alla circolazione. Il traforo ha unito Italia e Francia contemporaneamente alla costituzione della Comunità Economica Europea, materializzata nel tunnel in cui sono rappresentati gli orizzonti delle cooperazioni europee. Ma la stagione è ben descritta da Tullia Iori¹, che usa il cantiere nazionale dell'Autostrada del Sole ripercorrendo la sequenza della sua realizzazione (1956-1974) per mostrare le peculiarità dell'ingegneria italiana attraverso le diverse applicazioni delle tecniche del cemento armato al tipo strutturale del ponte e nello stesso tempo l'evoluzione della costruzione e della progettazione. Ciò che qui interessa è la gestione di un progetto vasto come l'intero paese, la capacità di servirsi di una struttura produttiva che riflette l'organizzazione delle imprese italiane, che ripartisce gli appalti delle singole tratte per lotti adattando la scala dell'opera nazionale alle capacità della piccola impresa². Un sintetico *excursus* simbolico di grandi lavori che chiudo con il caso della metropolitana milanese, cominciata nel 1955 con la costituzione della Società per Azioni che ne diverrà concessionaria e inaugurata dalla linea MMI che venne aperta al servizio nel 1964. Luca Beltrami Gadola commenta così la sua costruzione: "Una grande dimostrazione, mai più ripetuta, di affinità ideologica tra il mondo dell'imprenditoria edile milanese e la società civile [...] Bisognava fare la metropolitana, non c'erano i soldi, fu emesso un prestito obbligazionario, i milanesi sottoscrissero le obbligazioni e si fece la metropolitana. Oggi rido un po' amaro quando sento parlare di project financing, perché quello sì che fu un vero project financing"³.

45.

Lasciando da parte la questione della residenza, troppo complessa per questo breve profilo e trattata altrove in questo volume, anche solo nei tre esempi illustrati la via italiana al benessere e al consumo di massa si rivela sostanzialmente consociativa, ma la sua immagine predominante nel lungo periodo è l'inesorabile scomparsa di una concezione progressiva della società. Avviata con una politica che componesse l'interesse privato con quello pubblico nel concorso di differenti necessità, proprio bilanciandone l'equilibrio, la nostra collettività si è gradualmente sottratta alla trasparenza in favore di un sistema di autotutela. Proporzionalmente all'infittirsi dell'ordinamento ha finito per assicurare posizioni di potere e di mercato, se non solo "grama sostanza" da ridistribuire, come si è visto nel perdurare di una pesante corruzione, ben oltre il 1992 sino all'istituzione dell'Autorità Nazionale Anti Corruzione⁴. In questa solco si sono proposte diverse scelte di rilancio che hanno sostituito la 'comunicazione' alla 'costruzione'. Le occasioni mancate o travisate dei grandi eventi sono ben rappresentate nel confronto fra le Olimpiadi del 1960 e il perdurante stallo delle opere incompiute dei campionati di nuoto di Roma, o dei ruderi degli "alberghi" per il Giubileo mai messi in esercizio e utilizzati. Così come nella realizzazione dell'Alta Velocità ferroviaria restano contraddizioni fra l'alto profilo di alcune opere e la bassa qualità generale dei manufatti, non coerenti con quello che ci si attende dal paesaggio italiano. Si può dire

che la vicissitudine del ponte sullo stretto di Messina (1970-2013), fin dal concorso del 1969 in cui emergono alcune delle idee più innovative del periodo, come quelle di Sergio Musmeci e Pier Luigi Nervi, è espressiva dei caratteri e dei limiti di tutto ciò e rappresenta anche l'auspicabile considerazione conclusiva che forze produttive e intellettuali del nostro paese si trovano a valutare oggi, per chiedersi se non fosse corretto procedere già su idee differenti come il ponte *sommerso* disegnato da Silvano Zorzi nel 1980, una rinuncia che sottrae l'*opera dell'arte* all'esibizionismo della struttura per inquadrarsi nel paesaggio di Scilla e Cariddi.

3. Oggi nel nostro paese s'individuano poche grandi imprese operanti sul piano internazionale e su quello interno, specializzate in grandi opere, evolute nella dimensione e nella capacità competitiva per concentrazioni successive da medie imprese familiari⁵ sino alle attuali società per azioni che stanno nel mercato globale degli appalti. La maggior parte delle imprese di costruzione nazionali è invece cresciuta in una sostanziale complementarità fra promozione immobiliare e costruzione⁶. Una concezione imprenditoriale che si stenta a superare, che resta una condizione da cui emanciparsi orientandosi a una svolta netta verso l'industria delle costruzioni, mai adeguatamente sostenuta da un "sistema paese" che sappia individuare mercati alternativi all'egemonia finanziaria⁷.



► Mario Ridolfi, *Studi di infissi per il "Manuale dell'architetto"*, siglato 6A4, matita, pastelli su carta, 81 x 60 cm. Courtesy: FFMAAM | Collezione Francesco Moschini e Gabriel Vaduva A.A.M. Architettura Arte Moderna © Gabriel Vaduva | FFMAAM | Eredi Mario Ridolfi