

Prefazione

*Original*

Prefazione / Pace, Sergio. - STAMPA. - 1209:(2024), pp. 13-15.

*Availability:*

This version is available at: 11583/2995959 since: 2024-12-27T12:56:32Z

*Publisher:*

FrancoAngeli

*Published*

DOI:

*Terms of use:*


This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

*Publisher copyright*

(Article begins on next page)



LE IMPRONTE

FrancoAngeli 

Rossella Maspoli

# Motor towns

Innovazione, rigenerazione  
e turismo

*Innovation, redevelopment  
and tourism*

Edizione bilingue - *Bilingual Edition*

**LE IMPRONTE**

Studi storici  
e sociali  
dell'Associazione  
culturale  
Vera Nocentini


Rossella Maspoli

# Motor towns

Innovazione, rigenerazione  
e turismo

*Innovation, redevelopment  
and tourism*

Edizione bilingue - *Bilingual Edition*

FrancoAngeli 

La pubblicazione è stata realizzata grazie al contributo della Direzione generale Educazione, ricerca e istituti culturali, con il supporto di ISMEL - Istituto per la Memoria e la Cultura del Lavoro, dell'Impresa e dei Diritti Social, e il patrocinio di AIPAI - Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale.



Direzione generale  
Educazione, ricerca  
e istituti culturali



ASSOCIAZIONE  
ITALIANA PER IL  
PATRIMONIO  
ARCHEOLOGICO  
INDUSTRIALE

*In copertina:* Torino, fabbrica Lingotto, 1980, di Paolo Mussat Sartor  
*On the cover:* Turin, Lingotto factory, 1980, by Paolo Mussat Sartor

Progetto grafico di copertina: Elena Pellegrini

Copyright © 2024 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore ed è pubblicata in versione digitale con licenza *Creative Commons Attribuzione-Non Commerciale-Non opere derivate 4.0 Internazionale* (CC-BY-NC-ND 4.0)

*L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunica sul sito*

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.it>

# Indice

<b>Premessa</b> , di <i>Rossella Maspoli</i>	pag.	9
<b>Prefazione</b> , di <i>Sergio Pace</i>	»	13
<b>Introduzione</b> , di <i>Edoardo Currà e Giovanni Luigi Fontana</i>	»	17

## **Parte prima - Automobile Heritage. Percezione, storia, turismo, innovazione**

<b>I valori e ruoli di città dell'auto e la legacy culturale</b> , di <i>Rossella Maspoli</i>	»	23
Società dell'automobile	»	23
Patrimonio immobile e mobile delle <i>motor town</i>	»	33
<b>Le forme di valorizzazione del patrimonio e il ruolo dell'edutainment</b> , di <i>Rossella Maspoli</i>	»	52
Patrimonio, eredità e memoria	»	52
Valorizzazione e storicizzazione	»	55
Edutainment	»	56
<b>Innovazione, rigenerazione e turismo nelle motor town</b> , di <i>Rossella Maspoli</i>	»	61
City branding	»	61
Struttura del turismo dell'automobile	»	65
<b>Torino. Come raccontare la città e il suo rapporto con l'auto. Dagli archivi al percorso museale, l'industria automobilistica nel Museo Nazionale dell'Automobile</b> , di <i>Ilaria Pani e Davide Lorenzone</i>	»	69
Torino e l'automobile	»	69
I Saloni dell'Automobile	»	73

Le corse automobilistiche	pag. 73
Il Museo Nazionale dell'Automobile	» 74
<b>Torino. Archivi, collezioni, edifici: la storia dell'auto risorsa turistica di Torino</b> , di <i>Giovanni Ferrero e Diego Robotti</i>	» 78
Dall'Appello agli industriali del 1865 allo Sport degli Automobili	» 78
Il Novecento e le guerre mondiali	» 79
Perché la promozione turistica di Torino non prende in considerazione l'Auto?	» 80
Una nuova immagine turistica per Torino	» 83
Per una nuova immagine turistica di Torino	» 85

## Parte seconda - Motor town. Casi di studio

<b>I criteri di analisi</b> , di <i>Rossella Maspoli</i>	» 89
Una preconditione. Valori simbolici e patrimonializzazione	» 89
I temi di benchmarking. Transizione industriale e post-industriale, e funzioni attrattive innovative nelle <i>motor town</i>	» 90
Torino	» 102
Motor Valley	» 114
Wolfsburg	» 122
Stoccarda	» 128
Parigi - Boulogne-Billancourt	» 136
Londra - Coventry	» 143
Göteborg	» 149
Detroit - Michigan	» 155
<b>Valorizzare, storicizzare, attrarre. Tre quesiti fra passato e futuro</b> , di <i>Rossella Maspoli</i>	» 164
<b>Valorizzare, storicizzare, attrarre. Le risposte</b>	» 166
di	
<i>Associazione Motor Valley Development</i>	» 166
<i>Elena Corradini, Francesco Gherardini</i>	» 168
<i>Marco Montemaggi</i>	» 171
<i>Carolina Lussana</i>	» 172
<i>Nataša Grom Jerina</i>	» 175
<b>Conclusioni</b> , di <i>Rossella Maspoli</i>	» 179
<b>Immagini / Images</b>	» 185

# *Prefazione*

di *Sergio Pace*

All'inizio degli anni '90 del '900, quando la città di Torino pareva interrogarsi, tra circospezione e scoramento, sul proprio futuro postindustriale, Carlo Cresto-Dina e Franco Fornaris decisero di dar vita a un documentario costruito attraverso una serie molto ampia di interviste a persone informate dei fatti, “per capire se una città sta veramente morendo”. Ne nacque un volume, dal contenuto assai ricco e soprattutto dal titolo formidabile, nella propria asciutta verità. Quasi ad apertura, Luigi Mazza ne chiariva il significato: Chi l'ha detto che una città non può morire? Non è assolutamente scritto da nessuna parte che una città, solo per il fatto che è esistita e magari è stata centro di attività importanti, non possa spegnersi<sup>1</sup>.

In quelle pagine, si parlava appunto di Torino, in procinto di smarrirsi quale città dell'auto: quasi uno slogan pubblicitario, questo, che tuttavia nascondeva e in parte ancora nasconde una realtà durata oltre un secolo. Pochi anni prima, era stato Marco Revelli a descriverne in poche righe uno scenario quantitativo abbagliante anche solo osservando un'unica fabbrica:

Mirafiori, quasi tre milioni di metri quadri, per metà coperti, 37 porte d'accesso, distribuite lungo un perimetro di oltre 10 chilometri, una popolazione dai 30 ai 60 mila uomini, a seconda dei tempi, con una rete stradale interna di 22 chilometri e una ferroviaria di 40. Otto locomotori, 30 vagoni in uscita, altrettanti in entrata. Quasi 40 chilometri di catene di montaggio, 223 chilometri di convogliatori aerei, 13 chilometri di gallerie sotterranee. Una rete telefonica pari a quella di una città di 50.000 abitanti, con 10.000 apparecchi e 667 chilometri di cavi; una capacità di autoproduzione elettrica tale da coprire il 50% del fabbisogno energetico, equi-

1. Cresto-Dina Carlo, Fornaris Franco, *Sapevate che le città possono anche morire? Torino, un documentario*, Pluriverso, 1993.

valente al consumo di una città come Trieste. Una quantità di carburante bruciato annualmente capace di riscaldare 22.000 alloggi<sup>2</sup>.

Questa era Torino, la *motor town* italiana per eccellenza. Ma questa avrebbe potuto essere anche una qualunque delle altre *motor town* descritte in questo volume: città sottratte a destini diversi, tra '800 e '900, che in tempi rapidissimi divennero poli di un'industria davvero globale. Gli otto casi di studio raccolti nella seconda parte del volume – due italiani (Torino e motor-valley emiliano-romagnola), due tedeschi (Wolfsburg e Stoccarda), uno francese (Boulogne-Billancourt), uno britannico (Coventry), uno svedese (Göteborg) e, infine, quello eponimo statunitense (Detroit) – testimoniano di una vicenda storica in fondo piuttosto breve, ma di straordinaria intensità, che ha finito per cambiare non soltanto le topografie e i tessuti sociali delle città interessate, ma anche l'infrastruttura fisica e simbolica, nonché gli immaginari di gran parte dell'Occidente, e non solo.

In questi luoghi, per motivi endogeni quanto esogeni, un ciclo è terminato e quelle città, così come ancora la letteratura le descrive a fine '900, sono forse davvero morte per sempre, senza speranza di resurrezione. Potrebbe essere soltanto un problema economico o sociale: a uno sguardo superficiale, in che modo potrebbe apparire una questione architettonica il fatto che l'industria automobilistica si sia trasformata radicalmente, abbia spostato i propri impianti di produzione altrove e/o licenziato i propri operai? Com'è naturale per tutta la storia del patrimonio industriale, architettura, città e territorio sono invece parte integrante del problema, anche solo perché questi processi – politici, nel senso etimologico del termine – hanno lasciato tracce al suolo.

Tracce importanti, disseminate ovunque, spesso inevitabili anche quando tutto intorno sembra diverso dal passato: tracce con cui queste città, che appena centocinquant'anni fa erano di medie se non modeste dimensioni e adesso sono piccole e medie metropoli continentali, non possono che confrontarsi, anche duramente, talvolta con fastidio o persino con dolore lacerante. È sempre difficile aver a che fare con i ricordi d'un tempo bello che non c'è più.

Quando qualcuno o qualcosa muore, una possibilità o forse una tentazione può essere cancellare ogni memoria di quel che è stato. Proprio questo è stato fatto in molti casi, soprattutto quando ciò che resta dello sce-

2. Revelli Marco, *Lavorare in Fiat*, Garzanti, 1989. Sull'idea di "fabbrica interminabile", cfr. Id., *Luoghi della produzione: l'incerta parabola del fordismo italiano*, in Bassignana Pier Luigi, Castagnoli Adriana (eds), *Storia fotografica dell'industria automobilistica italiana. Dal fordismo al postfordismo*, Bollati Boringhieri, 1998, pp. 29-36.



nario postindustriale è parso rappresentare conflitti irrisolti piuttosto che magnifiche sorti, e progressive. È un atteggiamento umano, troppo umano forse, poiché nasce dall'impossibilità di imporre ed imporsi l'oblio: è possibile far sì che ognuno ricordi, ma è difficile imporre che ognuno dimentichi. In ogni caso, è sempre meglio elaborare un lutto fino in fondo, con pazienza, fino a far nascere nuovi significati da attribuire ad affetti perduti, a termini già usati, talvolta persino logorati.

È questa la sfida raccontata in queste pagine. Grazie anche alla ricostruzione di una storia novecentesca che ormai comincia ad avere ben poche zone d'ombra, alcune *motor town* hanno provato a reinventare se stesse, traendo del proprio passato linfa per un futuro prospero, dal punto di vista sociale, economico, simbolico, culturale in senso lato. Grazie alla presenza di testimonianze di natura molto diversa – dall'oralità del racconto alla permanenza dei luoghi, favorite dalla solidità degli archivi così come dal dinamismo delle istituzioni museali – è in atto in queste città un processo di costruzione di memorie collettive, legate a un passato della fabbrica automobilistica che riesca ad andare ben oltre la conservazione del fossile archeologico. Una volta risemantizzate le tracce del passato prossimo, è possibile immaginarle come indicazioni di un percorso a venire, che trasformi l'idea stessa di automotive in un'opportunità di crescita, un'occasione di sviluppo, persino un'espressione di desiderio alla portata di tutti, cittadini e/o turisti, ben al di là di un'attività produttiva ormai (quasi del tutto) scomparsa.

Occorre molta energia, molto coraggio, molto denaro e, soprattutto, molta determinazione e lucidità politica per far tutto ciò. Occorre che residenti e forestieri di passaggio possano sentirsi immediatamente coinvolti nel progetto complessivo, come se quella storia, ormai percepibile soltanto in maniera frammentaria, fosse la storia di ognuno. Infine, occorre sempre tener presente che le trasformazioni, fisiche e/o simboliche, di città e architetture che hanno a che vedere con l'automobile finiscono per incidere sempre con gli immaginari di una civiltà che, nel bene o nel male, ha reso questo mezzo di locomozione un mito contemporaneo, “una grande creazione d'epoca, concepita appassionatamente da artisti ignoti, consumata nella sua immagine, se non nel suo uso, da tutto un popolo che si appropria con essa di un oggetto perfettamente magico”<sup>3</sup>. Costruire innovazione, rigenerazione e turismo a partire da questo mito non può che avere a che fare con questa magia.

3. Barthes Roland, *La nouvelle Citroën*, in *Mythologies*, Paris, 1957, trad. it. *La nuova Citroën*, in *Miti d'oggi*, Einaudi, 2016, pp. 147-149.