

Simboli del progresso nel cinema industriale italiano dalla ricostruzione post-bellica allo sviluppo sostenibile

A partire da una selezione di documentari industriali, cinegiornali e filmati pubblicitari prodotti nella seconda metà del Novecento, il contributo propone l'indagine del ruolo svolto sul piano simbolico dalle grandi imprese nazionali del settore siderurgico, meccanico ed edile nei processi trasformativi del territorio italiano. L'analisi verte su alcuni elementi iconici quali acciaio, cemento, infrastrutture, macchine e automobili, impiegati per sostenere un'idea di progresso inesorabile, rapida industrializzazione e l'auspicabile nascita di una società dei consumi. Tali risvolti sono stati possibili grazie alla realizzazione di grandi opere pubbliche e private con un forte impatto sull'ambiente. Negli audiovisivi affiorano infatti i primi sintomi di problemi come la mobilità urbana o il degrado paesaggistico e architettonico, che si inaspriranno poi nei decenni successivi. Si intende qui individuare il passaggio dalla retorica industrialista e nazionalista degli inizi al discorso ambientalista proprio dell'odierna comunicazione d'impresa, i cui nuovi temi necessitano di essere approfonditi.

Symbols of progress in Italian industrial cinema, from postwar reconstruction to sustainable development

Based on selection of industrial documentaries, newsreels and advertising films produced in the second half of the XX century, this essay proposes the investigation of the role played at the symbolic level by national corporations in the steel, mechanical and construction sectors in the transformation of the Italian territory. The analysis focuses on some iconic elements such as steel, cement, infrastructure, machinery and automobiles, employed to support an idea of relentless progress, rapid industrialization and the emergence of a consumer society. Such implications were made possible by the construction of large public and private works with a strong impact on the environment. Indeed, in the audiovisuals the first symptoms of problems such as urban mobility or landscape and architectural degradation arise, which would later exacerbate in the following decades. It is intended here to identify the transition from the industrialist and nationalist rhetoric of the early days to the contemporary environmentalist discourse of corporate communication, whose issues needs to be further explored.

Parole chiave: audiovisivi, industrializzazione, progresso, urbanizzazione, ambiente

Keywords: audiovisuals, industrialization, progress, urbanization, environment

IULM; Dipartimento di Studi Umanistici – simongamba@gmail.com

1. Audiovisivi

L'indagine del ruolo svolto dalle grandi imprese nazionali nei processi trasformativi del territorio italiano, sia sul piano materiale sia simbolico, si avvale da tempo del contributo di audiovisivi di cinema industriale, produzioni televisive e pubblicità (Latini e Maggioli, 2022; dell'Agnesse, 2021).

In particolare, la documentazione prodotta nei «gloriosi trenta» (Fourastié, 1979) interessa la geografia umana in quanto fase cruciale per i mutamenti strutturali susseguirsi con una rapidità e un'intensità senza precedenti. Al contempo, le rappresentazioni mediatiche, che hanno accompagnato tale reificazione, hanno avuto una parte per nulla accessoria, contribuendo alla dimensione costitutiva e configurativa della territorialità, poiché il controllo simbolico dell'agire politico ed

economico investe anche la costruzione del senso politico del territorio (Turco, 2010; Maggioli, 2016; Gamba, 2021).

I filmati qui proposti, realizzati tra il 1950 e il 1992, riflettono il cosiddetto «miracolo economico»: un'epoca di cambiamenti epocali per il territorio italiano in cui si manifestano alcuni segnali critici. La disamina intende individuare alcuni elementi portanti delle narrazioni veicolate, per rintracciare le modalità di costruzione dell'idea di progresso basato su un modello di produzione e consumo e, in seguito, la svolta verso una nuova idea di sviluppo con una maggiore consapevolezza delle questioni ambientali.

Nei paragrafi successivi, la trattazione ruoterà attorno ad alcune componenti tecniche dei processi trasformativi (acciaio, cemento, infrastrutture, macchine e automobili), che si manifestano

nella testualità audiovisiva non solo come elementi materiali e funzionali, ma si configurano, insieme ad altri parimenti fondamentali qui solo accennati (petrolio, plastica ecc.), come simboli di progresso, produzione e consumo.

2. Acciaio

L'acciaio è il primo elemento a comparire in vari documentari del cinema d'impresa a sostegno di un discorso «prometeico». Il noto mito greco, secondo cui Prometeo rubò il fuoco a Zeus rendendo l'essere umano capace di modificare il proprio mondo, è alla base di quella fiducia illimitata nella capacità degli esseri umani di superare qualsiasi problema mediante la tecnica, compresi oggi quelli ambientali (Dryzek, 2013).

Il fuoco che si leva dalla terra durante l'incendio di un pozzo di metano appare come una forza proveniente dall'abisso, che l'uomo dell'epoca industriale crede di poter controllare (Cancellieri, 1956); oppure come un mostro, un «drago ruggente» da dominare, il cui fuoco viene sfruttato nei forni definiti «piccoli vulcani» (Marsili, 1962); oppure ancora come simbolo di lavoro e di prosperità, poiché laddove si produca acciaio significa che ci si trova in presenza di «un paese che sta bene» (*ibidem*).

Le immagini di repertorio riguardanti il processo di lavorazione del *coke* nello stabilimento di Portoferraio costituiscono una testimonianza dei mezzi rudimentali e del rischio con cui «gli operai strappavano alla terra le materie prime necessarie alla fabbricazione della ghisa e dell'acciaio» (Ceccarelli, 1962). La pervasività esemplare dell'acciaio e la sua centralità nell'emergente società dei consumi si nota anche nei filmati di animazione (Bozzetto, 1970). Ciò che viene celebrato qui è la materia prima come anima invisibile del mondo: dietro ogni oggetto naturale o artificiale si nasconde una struttura in metallo, uno scheletro archetipico che sorregge una montagna, le piante dell'orto, le uova, tutto contiene metaforicamente un'intelaiatura d'acciaio.

L'acciaio, tuttavia, non viene solo mostrato come lega portentosa, ma anche come veicolo di una trasformazione più ampia della società italiana e della sua organizzazione spaziale (Farina, 1972). Gli anni del secondo dopoguerra, infatti, vedono nascere complessi siderurgici e petrolchimici fuori scala rispetto alle città che li ospitano, come a Taranto (Nistri, 2007; Romeo, 2019) o a Siracusa dove la speranza nuova di cambiamento e di modernizzazione si contrappone agli elementi

locali che rappresentano il passato: templi greci, asini e case di pietra in rovina (Olmi, 1960).

Anche quando ambientati interamente all'interno di uno stabilimento (Paolucci, 1953; Mas-sobrio, 1965), i documentari legittimano gli effetti virtuosi delle grandi aziende nazionali, che comunicano sé stesse come veicolo preponderante – sebbene non esclusivo – del progresso. Le fabbriche sono rappresentate come opere grandiose, sia in senso fisico come spazi produttivi, sia come generatrici di posti di lavoro e beni materiali, tanto che gli operai non sono impiegati solo come forza-lavoro, ma stanno «plasmando la materia inerte nel nome del progresso umano» e coloro che non partecipano alla missione, i disoccupati, «assistono inoperosi e depressi» (Cor-te, 1953).

L'acciaio, insomma, insieme al capitale industriale e alle conoscenze tecnico-scientifiche, agisce come motore del cambiamento in una narrazione industrialista che, nella produzione audiovisiva, può essere considerata come la sovrastruttura che giustifica la struttura in un cammino apparentemente inarrestabile dell'economia italiana verso il futuro.

3. Cemento

Il cemento è tra i protagonisti dell'urbanizzazione delle campagne (Turri, 2000; Bonora, 2015; Ghisalberti, 2018) e dei luoghi dell'abbandono (Dal Borgo, Garda e altri, 2016). Non sorprenderà, dunque, la sua appartenenza al discorso filmico non solo come materiale per l'edilizia e l'ingegneria civile, ma come elemento impiegato nella costruzione simbolica del territorio. Si basavano proprio sul cemento quei modelli insediativi che hanno prodotto realtà suburbane, eretto dormitori delle periferie e sostenuto la realizzazione di una capillare rete autostradale.

Si celebrano le splendide gesta dell'edilizia attraverso i grandi monumenti della storia: il grattacielo Pirelli è «il più alto in cemento armato del mondo» (Paoloni, 1961), opera che al pari di quelle antiche, è testimonianza autentica di un'epoca in cui «scompaiono le vecchie abitazioni superate nel gusto e nella tecnica costruttiva, per lasciare spazio a moderne ed organiche zone residenziali» (*ibidem*). Oggetto del discorso sono sia la grande periferia dei condomini e degli stabilimenti industriali «dalla linea ardita eppure sobria e dalla precisa funzionalità» (*ibidem*), sia i centri urbani dove l'elevazione materiale della città verticale corrisponde allo slancio creativo che «fornisce



nuove concezioni e nuovi mezzi al progresso economico e sociale» (Lualdi, 1957).

L'importanza attribuita al cemento serve a trasmettere l'idea che modernità e tradizione, urbanizzazione e paesaggio mediterraneo possano convivere (Miyazaki, 1990): le immagini – la costiera amalfitana, le porcellane, le feste tradizionali – restituiscono l'idea di un luogo con una precisa identità, al quale si alternano spazi dalle geometrie razionali realizzati da interventi architettonici all'avanguardia, in una soluzione di continuità tra passato e presente, come il Conservatorio di Potenza e la linea tranviaria di Napoli.

Sempre grazie al cemento, tuguri desolanti vengono sostituiti da «linde ed accoglienti casette destinate ai lavoratori più bisognosi» (Corte, 1953) e le baracche dall'edilizia popolare capitolina (Curti, 1968). Un altro documentario passa in rassegna diversi progetti architettonico-urbanistici (Pacini, 1955), dove il cemento soddisfa il fondamentale bisogno della casa. L'edilizia sociale si accorda con le esigenze dell'uomo moderno per il quale le case non sono mere «macchine per abitare», ma dispositivi rivelatori di senso, propri di un'epoca e di un luogo specifici. Mostrando i momenti di vita sociale nei nuovi edifici, lo spazio urbano diventa anche paesaggio dove i nuovi cittadini abitano *de facto*, anche scuole e mercati, nella loro dimensione pubblica (*ibidem*).

A differenza dell'acciaio e del petrolio, tuttavia, il cemento diventa presto anche oggetto di una contro-narrazione, dandoci preoccupazioni di varia natura sin dagli anni Cinquanta. Viene percepito da alcuni come invasivo e destabilizzante, sia per gli esiti dell'espansione urbana sia di quella viaria: «dove non è così adesso, sarà domani, dovunque nuovo cemento» (Taviani, 1966). Emergono anche le tensioni tra automobilisti per il traffico e la scarsa disponibilità di spazio (*ibidem*). La cementificazione appare come una radicale trasformazione che «sta cancellando l'antico aspetto della campagna romana», mentre le aree edificate avanzano e del paesaggio tradizionale rimangono solo tracce (Palombelli, 1959; Cerchio, 1964). Tanto che si sottolinea la necessità di tutelare i dintorni della capitale in quanto «*habitat* biologico eccezionale» per limitare la caccia e salvaguardare la fauna della macchia mediterranea.

Quelli appena citati sono soltanto alcuni esempi di audiovisivi che indicano come la rapida urbanizzazione, per quanto parzialmente pianificata, abbia portato con sé fenomeni di speculazione edilizia, proseguendo fino ad oggi con un crescendo di preoccupazioni attorno al tema. Il cemento assume così la veste controversa di risor-

sa fondamentale ma dal notevole impatto ambientale, tema trattato negli ultimi anni su varie scale, da quella globale (Delestrac, 2013) fino al livello regionale e locale (Petto, 2012).

4. Infrastrutture

Il cemento non compare solo quando si trattano questioni come l'edilizia urbana e industriale. Si presenta anche quando il discorso riguarda infrastrutture stradali e ferroviarie destinate a colmare squilibri regionali e considerate di vitale importanza (Nebiolo, 1960): qui, come per l'edilizia, il cemento unito all'acciaio diventa «armato» e ogni intervento sul territorio si ammanta di un'aura mitologica. Tra le varie infrastrutture, quelle stradali sono considerate primarie, dato un contesto politico-normativo particolarmente favorevole allo sviluppo del trasporto su gomma e soltanto in misura inferiore alla ferrovia (Paolini, 2005; Sellari, 2013).

La carrellata di materiali e forze impiegate nella costruzione della sopraelevata di Genova rende l'idea di quale capacità trasformativa porti con sé l'industria, laddove «il tempo cambia il luogo continuamente» e «l'ingegneria si è unita al paesaggio ed è diventata architettura» (Orsini, 1969), ovvero dove l'uomo modella il proprio ambiente in un territorio le cui restrizioni fisiche e i limiti morfologici sono ostacoli da superare. Emerge qui un punto nodale del discorso sulle infrastrutture: la loro funzione connettiva e ottimizzante, in questo caso tra riviera di Ponente e di Levante. Una funzione che esprime la generazione di un nuovo territorio, il quale acquisisce valore grazie all'utilità di un'infrastruttura moderna, segno del progresso tecnico-scientifico. L'idea delle criticità morfologiche compare spesso quando si parla di Liguria, regione il cui interno è quasi totalmente montuoso e dove dunque la realizzazione delle infrastrutture viarie – e attualmente la loro manutenzione – risultano notoriamente problematiche¹.

Sulla stessa linea si pongono gli audiovisivi incentrati sulla costruzione di viadotti e gallerie, come nel caso dell'autostrada Genova-Savona, dove l'enfasi è posta proprio sulla funzione della tecnica nel superamento delle condizioni naturali e morfologiche². Le strade sterrate rappresentano il passato, mentre il progresso è «continuo e veloce» e il «profano» – così viene apostrofato un contadino – «è ormai abituato a questi tecnici» che lavorano per la costruzione delle gallerie. Tecnica è anche la definizione che vuole il viadotto un'o-

pera d'arte, inserita «senza turbarlo nel paesaggio stupendo di colline e montagne», perché con la strada investe tutta la valle «che cambierà fra poco la sua fisionomia» (Magni, 1965).

La descrizione documentaristica dell'autostrada A1 Milano-Napoli, oltre a inquadrare le tecniche impiegate per la sua attuazione, identifica e decanta bellezze paesaggistiche in un quadro nazionalistico e unitario. L'A1 è infatti l'arteria che collega anche simbolicamente il Nord e il Sud, diventando emblema di un'unità nazionale ancora *in fieri*. Committenti e autori dei documentari paiono condividere la consapevolezza di una missione civilizzatrice, nella veste di costruttori di una rete di collegamenti.

La magnificazione dell'infrastruttura, ad ogni modo, non rimane esclusiva dei promotori del trasporto su gomma né si fonda solo su un legame di tipo spaziale. La dimensione temporale è altrettanto importante, ad esempio, nella rappresentazione delle varie fasi di lavoro su una nuova tratta ferroviaria, dove il moderno viadotto Fratta, sul rio omonimo nel Lazio, dialoga con l'antico ponte romano già presente *in loco*, secondo un «involontario accostamento» che «richiama il pensiero del secolare cammino degli uomini sulla strada della civiltà e del progresso» (Alberico, 1980). Allo stesso modo si propone un parallelismo tra il paesaggio urbano milanese dipinto da artisti dell'Ottocento e le periferie industriali del dopoguerra, dove i nodi infrastrutturali come le stazioni hanno la stessa dignità infusa loro dall'arte pittorica (Mida, 1966).

Così come la costruzione di strade asfaltate sembravano allora la soluzione all'arretratezza e all'isolamento (Pastorino, 1968), in altri casi le strade ferrate svolgevano una funzione imprescindibile, specialmente, nello sviluppo del Mezzogiorno (Gallo, 1956; Petrosimolo, 1956; *Come nacque l'automobile*, 1960). Qui il treno viene rappresentato come un mezzo che sfreccia lungo la penisola, in un connubio tra velocità e comodità, che consente di dedicare del tempo per godersi il panorama³. La connettività garantita dall'infrastruttura, poi, è importante anche per il trasporto di risorse energetiche. Il metanodotto Cortemaggiore-Genova, nato per congiungere le aree di produzione del gas naturale con i grandi centri nel Triangolo industriale, rimane quasi solo «una cicatrice del terreno» (Cancellieri, 1956). Il messaggio del documentario vuole essere rassicurante rispetto a preoccupazioni ambientali, in quanto «presto tornerà la vegetazione», ossia, l'infrastruttura viene riassorbita nel paesaggio, nascosto alla vista, invisibile ma presente.

Gli audiovisivi che pongono al centro del discorso le strade, la ferrovia e talvolta i collegamenti navali, esaltando sia la capillarità della rete infrastrutturale sia la sua modernità, celebrano la definitiva affermazione della civiltà della macchina nel mondo contemporaneo (Nasso, 1955). Mentre il paesaggio rimane sullo sfondo, il treno-macchina d'acciaio, così come le ruspe per il cemento, consuma suolo, conquista nuovi spazi per consentire spostamenti nel quadro di un discorso scienziata e nazionalista.

5. Macchine

La modernizzazione emerge come processo che coinvolge il rapporto tra uomo e macchina e a sua volta la relazione tra questo binomio e le configurazioni spaziali che lo investono. Per come viene rappresentata, spesso scaturisce da un'organizzazione produttiva sempre più meccanizzata, in particolare in alcuni documentari prodotti dalla Olivetti. Una meccanizzazione che coinvolge acciaio, cemento e infrastrutture, accelerando la trasformazione dei territori e intensificando l'impatto sull'ambiente, considerato e interpretato più spesso come oggetto che soggetto.

Gli edifici dell'ENI nel quartiere EUR a Roma sono architetture funzionali che corrispondono a una razionalità ordinatrice: linee perpendicolari e rettangoli, forme e volumi elementari, sia per gli esterni sia per gli interni. Piegatrici e profilatrici, la saldatrice multipla nelle officine, sono tutti strumenti al servizio dell'uomo che permettono di incrementare le operazioni e rendere più efficiente il sistema produttivo. Disegni colorati, progetti con linee e poligoni rimandano sempre alle macchine, mentre all'essere umano spetta l'unica funzione di «intelligenza e controllo», ovvero la mera fornitura di istruzioni programmatiche. Questo lavoro costante e inarrestabile non vorrebbe essere il segno di una rottura col mondo naturale, ma si presenta in apparente sintonia con esso, riproducendone ritmi e cicli. Proprio grazie alla «regolarità di ogni fase del ciclo», fatta di fasi prestabilite, ordini ripetitivi e al «dividere e suddividere, multipli e sottomultipli», come afferma il titolo stesso del documentario, l'ordine è spazio (Bosio, 1964).

Il miglioramento degli strumenti di lavoro, dalla carriola ai camion fino agli esplosivi, in realtà, non è altro che un percorso lineare volto al superamento dei limiti naturali da parte della tecnica. Le macchine sono «strutture organizzative che consentono un notevole incremento della produ-



zione» (Giannarelli, 1968) e pervadono ogni attività umana, tanto da essere tra i fattori di quella compressione spazio-temporale che annichilisce lo spazio (Harvey, 1989) e della grande accelerazione del mondo contemporaneo (Virilio, 1996; Mc Neill ed Engelke, 2018). Si prefigurava già decenni prima che «mondi diversi e distanti» presto sarebbero stati omologati, ad esempio nella ricerca dell'opulenza del volo intercontinentale vissuto come esperienza consumista (Gallo e Nuzzi, 1963).

Si riscontra talvolta una fiducia incrollabile nelle macchine, per il loro potere di rendere efficienti le attività umane e contribuire a un benessere diffuso. Viene dato per scontato che i benefici apportati dalle macchine siano superiori ai danni potenziali per la salute e l'ambiente e che a condurre il gioco sia indiscutibilmente l'essere umano. Non vi sono dubbi che la progressiva automazione della società e la pervasività dei calcolatori siano esiti auspicabili. Sebbene le macchine abbiano «la perfezione astratta e deprimente degli strumenti abbandonati nell'orchestra» (Magri, 1968), lo scenario finale di un sistema di produzione industriale e consumista in una totale interazione uomo-macchina appare inesorabile. In quest'ultimo documentario, infatti, compaiono immagini di case borghesi al cui interno i computer sono ovunque – in cucina, in bagno, accanto al letto –, accompagnate da una profezia: «il computer diventerà sempre più ridotto nelle sue dimensioni e potente nelle sue funzioni» (*ibidem*). Quello che oggi conosciamo come *smartphone*.

Insieme alla produzione di merci e servizi, infine, l'ordine razionale della macchina investe anche la realtà urbana. La città non è una località specifica, ma l'archetipo della città moderna (Risi, 1960), le cui funzioni sono determinate dal calcolatore elettronico. Il sogno del calcolatore si sostituisce all'essere umano in una relazione meccanica per affrancarlo dalla schiavitù del lavoro, così come in futuro la domotica libererà le persone dalle incombenze domestiche. La «città com'è sempre stata», con i suoi abitanti e «i metri cubi di case» dove «sono arrivati bambini a milioni[e] sono arrivate automobili a milioni», avrebbe di certo beneficiato di un'organizzazione prodotta dai calcolatori e, implicitamente, limitato i danni attribuibili all'espansione urbana indiscriminata (Branca, 1968).

In tutto ciò dobbiamo riconoscere, tuttavia, che non vi è ancora una completa sostituzione della macchina all'uomo. La centralità dell'essere umano negli audiovisivi della Olivetti corrisponde alle idee di un imprenditore visionario (Oli-

vetti, 1959), alla sua concezione dell'azienda come luogo vivibile e abitabile (Gandin, 1957). Delegare alla macchina significa pertanto umanizzare il lavoro e l'ambiente.

6. Automobili

Un'interpretazione specifica riguarda l'automobile intesa come tipologia di macchina nella sua veste simbolica. Nella nuova civiltà industriale e urbana, l'uomo moderno si muove a bordo della sua auto, mezzo così centrale nella vita degli italiani da essere semplicemente chiamata «macchina». Quando l'auto compare nel discorso industrialista si lega talvolta alla parabola ascendente del petrolio, tema centrale nel cinema d'impresa (Latini, 2011), paragonata all'ossigeno e tale da rendere una città e il suo porto «polmone europeo» (Salvi, 1964). La rappresentazione simbolica del connubio auto-petrolio è tanto importante da essere narrato anche in chiave didattica dalle produzioni cinescolastiche BP, che ne raccontano la storia come di un eroe epico⁴ o lo rappresentano con una vena umoristica in una scena dove l'uomo insegna al diavolo in persona l'importanza dell'oro nero (Bozzetto, 1970).

L'auto viene promossa come strumento di affermazione della libertà di spostamento, segnale di un profondo mutamento dello stile di vita e della nascita di una società dei consumi. Nel giro di pochi anni diviene un mito della contemporaneità (Barthes, 1975), ma anche un mezzo che produce «folle solitarie» (Debord, 1979; Burckhardt, 2019). Oltre agli aspetti tecnici e ai continui rimandi all'innovazione di processo e di prodotto (Mida, 1969), molti filmati FIAT fanno leva sull'immaginario divenuto oramai un canone pubblicitario, in cui l'auto sfreccia immersa nel verde in ampi spazi aperti, lungo strade dove il traffico è insignificante. Immagini di prati e boschi, scorci di mare e borghi, sono talvolta accompagnati da musica classica, in un'atmosfera di armonia visiva e acustica (Fiat, 1971). L'auto viene rappresentata come mezzo di congiunzione tra uomo e natura, un veicolo che permette di uscire dalla città per raggiungere la campagna o il mare, tanto che il passaggio dal cavallo all'auto appare del tutto spontaneo⁵. Quando invece l'ambientazione è urbana, si sottolineano le caratteristiche specifiche del veicolo come la compattezza che rende agile districarsi nella giungla urbana (Battiato, 1972).

Un'indagine di mercato tramite interviste a potenziali acquirenti rivela un ventaglio di qualità auspicabili in un'auto, tra le quali ancora non fi-

gura quella di un basso impatto ambientale (Orsini, 1969). Il traffico risulta essere già un problema mentre ancora non sembra esserlo l'emissione di CO₂, nonostante in una ricerca di Humble Oil già nel 1957 si discutesse di cambiamento climatico (Grasso, 2022). Sia nel mondo accademico, sia poi all'opinione pubblica internazionale almeno dai primi anni Sessanta, era già noto quale fosse l'impatto inquinante della motorizzazione privata sulla metropoli (Paolini, 2005), tanto che comparivano, in forme bizzarre, improbabili macchine a energia solare (Biasich, 6.VII.1960).

Dal 1981 la FIAT inizia a promuovere nuovi interventi innovativi sulle proprie autovetture che dovrebbero giovare all'ambiente (Giannarelli, 1981). L'obiettivo qui dichiarato è soprattutto quello di migliorare aspetti come l'abilità dell'auto, ma si menziona anche la riduzione delle emissioni di gas di scarico e di carburante. Tuttavia, ciò avviene sulla spinta non tanto di una solida coscienza ambientalista, quanto per la necessità pratica di rispondere alle crisi petrolifere del 1973 e del 1979 e alla temporanea contrazione dei consumi. Parimenti, con la commercializzazione delle prime auto elettriche, l'accento non cade sulla lotta all'inquinamento atmosferico, ma sulla convenienza che questi veicoli offrono di fronte a restrizioni alla circolazione⁶.

7. Narrazioni

Il filo conduttore che lega gli audiovisivi esaminati è un'idea solida di progresso nazionale e di destino industriale. Se nel cinema d'impresa la posizione a riguardo è sostanzialmente compatta, le inchieste televisive e i documentari dell'Istituto Luce sembrano lasciare maggiore spazio a momenti critici. Possono essere individuati, infatti, almeno due assi portanti di un discorso dominante: il primo corrisponde alla visione industrialista nelle produzioni commissionate dalle grandi imprese pubbliche e private, che veicola una retorica sempre e comunque favorevole al progresso nella prospettiva di dominio antropocentrico della natura. In questo caso alcuni registi hanno operato come funzionari di un apparato impegnato nel controllo simbolico, che agivano come «ingegneri di anime» (Westerman, 2020; Turco, 2020) divulgando specifiche argomentazioni dell'azienda attraverso il linguaggio filmico.

Secondo tale visione, il progresso non può prescindere dallo sviluppo industriale e si radica sulla costruzione di impianti produttivi, sull'espansione urbana e su uno stile di vita consumista.

Anche la questione meridionale rientra in quella industriale: la localizzazione mirata di grandi impianti come quelli di Bagnoli, Taranto e Gela mostra come la modernizzazione desiderata del Sud si fondi necessariamente sulle fabbriche, anche quando nate dallo sradicamento degli ulivi (Marsili, 1962; Paolucci, 1962). Tali insediamenti finiscono poi col plasmarne il tessuto socio-economico dei territori interessati, diventando in pochi anni, oltre che fonti di inquinamento, presenze controverse e scomode, laddove l'industria si è evoluta non propriamente da una vocazione artigianale locale, ma è stata innestata dall'alto tramite politiche nazionali.

Spesso l'industrializzazione viene rappresentata come un'acquisizione di dignità dei territori, nel passaggio dal lavoro contadino a operaio o impiegatizio, un riscatto dal mondo agricolo povero e arcaico (Cecchinato, 1969). Stando a questa visione, inoltre, lo sviluppo industriale è fondamentale non tanto per la crescita economica in sé, quanto per il benessere sociale. Perché, come avviene per i messaggi pubblicitari, l'acquisto e il godimento di beni e servizi non è il fine ultimo: ciò che si compra è la dignità di appartenere a un mondo nuovo e migliore di quello precedente.

I dispositivi retorici impiegati sono di ordine temporale (prima/dopo): ad esempio, nei documentari il mondo agricolo viene spesso rappresentato come poco produttivo, il lavoro nei campi faticoso, mentre le soluzioni tecniche promesse dall'industria, garantiscono prosperità e abbondanza. Talvolta sono di ordine spaziale (esterno/interno): ad esempio, i confini dell'impresa non coincidono con quelli dei suoi insediamenti produttivi. La fabbrica o l'azienda è inserita in un contesto più ampio di relazioni umane, sociali, economiche e politiche con il territorio.

Il secondo asse discorsivo può essere definito nazional-popolare e riguarda in particolare cinegiornali dell'Istituto Luce, documentari e inchieste RAI, che promuovono idee ufficiali di progresso e natura. In questi casi, eventuali critiche o questioni sollevate, il disagio espresso nei confronti di politiche pubbliche e industriali dominanti, rientrano comunque nello spirito di un servizio pubblico verso una comunità⁷. Compaiono qui i primi segnali precursori di quel discorso ambientalista che con il tempo abbandonerà l'idea di progresso della ricostruzione post-bellica, per includere temi ambientali contemporanei. In alcuni casi l'anticipazione sui tempi dell'ecologismo può apparire sorprendente (Baldi, 1951), dal momento che i testi chiave dei portatori di istanze ecologiste – Rachel Carson, Barry Commoner,



Paul R. Ehrlich ecc. – non sono ancora stati pubblicati. Si rileva piuttosto la sensibilità propria del proto-ambientalismo – Ralph Waldo Emerson, John Muir, Henry David Thoreau – e quell’attenzione per la *wilderness* che in Italia aveva già portato alla costituzione di parchi nazionali.

Non si tratta, tuttavia, di una contro-narrazione ambientalista strutturata e organica così come la intendiamo oggi, ovvero con un ampio spettro di posizioni non sempre conciliabili, che vanno dall’ecologia profonda a quella superficiale (Næss, 1973). Salvo alcuni casi di precoce interesse per gli ecosistemi in quanto tali, quando vengono sollevate critiche al modello industriale, sono quasi sempre in funzione all’esigenze dell’essere umano, ovvero collocabili in una prospettiva antropocentrica. Ad esempio, problemi come il traffico e la mobilità urbana, il degrado paesaggistico e architettonico, lo smaltimento dei rifiuti vengono segnalati per i loro effetti negativi sulla salute umana piuttosto che per i danni ambientali.

Negli anni Settanta, in concomitanza con Club di Roma e il suo noto rapporto (Meadows, 1972), il discorso ambientalista si rispecchia prevedibilmente in una forma più netta nella produzione documentaristica (Cerchio, 1972; Franceschelli, 1972; Ghilardi e altri, 1976). Per cercare i primi sintomi di un disagio nei confronti del moderno stile di vita produttivo e consumista, possiamo però riferirci al materiale audiovisivo pubblicato già nel decennio precedente. In linea con i casi precoci di denuncia alla cementificazione citati sopra, troviamo testimonianze dell’alienazione urbana per la vita nei condomini e il lavoro in fabbrica: una reazione blanda ai problemi ambientali, ma già esplicita (Di Gianni, 1964). Un altro filmato evidenzia come gli impianti di riscaldamento Ideal Standard non emettano più «fumo nel cielo»⁸: l’azienda propone infatti la riduzione dei fumi rilasciati nell’atmosfera, grazie ad una caldaia dalla combustione efficiente.

Altrettanto esemplare il caso di Napoli, la città «porosa» secondo Walter Benjamin, dove la vita sociale dei suoi abitanti penetra le strutture architettoniche della città stessa (Iovino, 2014). Qui, come del resto altrove in Italia, l’urgenza di infrastrutture e case ha portato alla speculazione edilizia fuori e dentro gli antichi quartieri, con la conseguente disgregazione del tessuto urbano. Si è perso quel legame eco-tecno-simbolico tra essere umano e il proprio *milieu* (Berque, 2019), perché «troppi ingegneri e uomini d’affari e troppo pochi poeti si sono occupati della sua crescita» (Marsili, 1966) e si è arrivati al punto in cui il sottosuolo dal ventre di tufo non regge più il peso

delle costruzioni e delle strade caotiche nelle quali si aprono voragini (Carbone, 1968).

8. Conclusioni

Nel corso dei decenni si nota negli audiovisivi una graduale presa di coscienza da parte di vari attori (istituzioni, aziende, cittadini intervistati) delle esternalità imputabili alla massiccia industrializzazione e della divergenza tra progresso e questioni ambientali.

Dagli anni Cinquanta agli anni Settanta, solo saltuariamente si innesta una vena ambientalista e la componente dominante rimane quella centrata sulla necessità della crescita e del progresso. Per l’industria italiana la questione ambientale non diviene chiave di lettura del presente finché non entrano in crisi la siderurgia, la cantieristica, la chimica, la metallurgia, ovvero fino a che non sorgono preoccupazioni socio-economiche (Adorno e Serneri, 2009). Da quando si inasprisce il dissidio tra insediamenti industriali contaminanti e complessi residenziali, fra traffico caotico e vivibilità urbana, fra consumo e accumulazione di rifiuti, l’inquinamento viene sempre meno tollerato. Solo a partire da questo momento alcune posizioni ecologiste vengono prese in considerazione, anche se con un approccio superficiale.

A questo passaggio paradigmatico contribuiscono, nel mondo delle imprese, la figura ponte di Aurelio Peccei, che già considera l’automobile un anacronismo nel 1971 (Jaffe, 2004) e in quello dell’opinione pubblica gli articoli di Antonio Cederna, Giorgio Nebbia e Laura Conti. Se prima i grandi gruppi industriali sembravano lontani dall’assunzione della propria responsabilità nei confronti dell’ambiente e del dovere di contribuire alla decarbonizzazione, oggi che lo sviluppo sostenibile appartiene al discorso dominante, la comunicazione di impresa si mobilita tramite i suoi canali (*house organ*, *social media*, pubblicità), raccogliendo l’ansia generale per gli effetti del cambiamento climatico.

In generale, è possibile affermare che i ritardi tra la denuncia di problemi ambientali già noti almeno dagli anni Sessanta alla pubblica opinione, come riscontrabile nel materiale audiovisivo, e gli interventi pubblici e privati sul piano economico mostrano come esista una sorta di latenza tra conoscenza scientifica e interventi correttivi sul piano politico-economico. Tale ritardo è da imputare non solo alla complessità della società moderna, fatta di equilibri tra numerosi e diversi

interessi in gioco, ma anche al potere che le narrazioni esercitano sui processi trasformativi che investono il territorio, il paesaggio e non ultimo, l'ambiente.

Riferimenti bibliografici

- Adorno Salvatore e Simone Serneri Neri (a cura di) (2009), *Industria, ambiente e territorio*, Bologna, Il Mulino.
- Barthes Roland (1975), *Miti d'oggi*, Torino, Einaudi.
- Berque Augustin, (2019), *Ecumene. Introduzione allo studio degli ambienti umani*, Milano, Mimesis.
- Bonora Paola (2015), *Fermiamo il consumo di suolo*, Bologna, Il Mulino.
- Burckhardt Lucius (2019), *Il falso è l'autentico*, Macerata, Quodlibet.
- Clemenzi Laura (2018), *Il cinema d'impresa. La lingua dei documentari industriali italiani del secondo dopoguerra*, Firenze, Cesati.
- Dal Borgo Alice G., Emanuele Garda e Andrea Marini (a cura di) (2016), *Sguardi tra i residui: i luoghi dell'abbandono tra rovine, utopie ed eterotopie*, Milano, Mimesis.
- Debord Guy (1979), *La società dello spettacolo*, Firenze, Vallecchi.
- dell'Agnese Elena e Antonella Rondinone (a cura di) (2011), *Cinema, ambiente, territorio*, Milano, Unicopli.
- dell'Agnese (2021), *Ecocritical Geopolitics. Popular Culture and Environmental Discourse*, Londra, Routledge.
- Dryzek John S. (2013) *The Politics of Earth. Environmental Discourses*, Oxford, Oxford Press University.
- Fourastié Jean (1979), *Les Trente Glorieuses ou la révolution invisible de 1946 à 1975*, Parigi, Fayard.
- Gamba Simone (2021), *Rappresentazioni territoriali dalla company town all'Atlante dei classici padani*, in «Semestrare di Studi e Ricerche di Geografia», 2, pp. 83-97.
- Ghisalberti Alessandra (2018), *Rigenerazione urbana e restituzione di territorio. Metodi e mapping di intervento in Lombardia*, Milano, Mimesis.
- Grasso Marco (2022), *From Big Oil to Big Green: Holding the Oil Industry to Account for the Climate Crisis*, Boston, MIT Press.
- Harvey David (1989), *The Condition of Postmodernity: an Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Cambridge (MA), Blackwell.
- Iovino Serenella (2014), *Bodies of Naples: Stories, Matter, and the Landscapes of Porosity*, in Serenella Iovino e Serpil Oppermann (a cura di), *Material Ecocriticism*, Bloomington, Indiana University Press, pp. 97-113.
- Jaffe Hosea (2004), *L'imperialismo dell'auto. Auto + petrolio = guerra*, Milano, Jaca Book.
- Latini Giulio (2011), *L'energia e lo sguardo: il cinema dell'Eni e i documentari di Gilbert Bovay*, Roma, Donzelli.
- Latini Giulio e Marco Maggioli (a cura di) (2022), *Sguardi green: geografie, ambiente, culture visuali* (a cura di), Roma, Società Geografica Italiana (collana *Geografia a libero accesso*).
- Maggioli Marco (2016), *Politiche configurative e conflitti interconfigurativi*, in «Semestrare di Studi e Ricerche di Geografia», 1, pp. 123-140.
- McNeill John R. e Peter Engelke (2018), *La Grande accelerazione. Una storia ambientale dell'Antropocene dopo il 1945*, Torino, Einaudi.
- Meadows Donella H., Dennis L. Meadows, Jorgen Randers e William W Behrens III (1972), *The Limits of Growth*, Washington D.C., Potomac Associates.
- Naess Arne (1973), *The Shallow and the Deep, Long-range Ecology Movement. A summary*, in «Inquiry», 16, 1-4, pp. 95-100.

- Nistri Roberto (a cura di) (2007), *Taranto dagli ulivi agli altiforni*, Taranto, Mandese, I.
- Olivetti Adriano (1959), *Città dell'uomo*, Milano, Edizioni di Comunità.
- Paolini Federico (2005), *Un Paese a Quattro Ruote*, Venezia, Marsilio.
- Romeo Salvatore, (2019), *L'acciaio in fumo: l'Ilva di Taranto dal 1945 a oggi*, Roma, Donzelli.
- Sellari Paolo (2013), *Ferrovia*, in «Treccani, Lessico del XXI secolo», Roma, Istituto dell'enciclopedia italiana, I, pp. 444-446.
- Turco Angelo (2010), *Configurazioni della territorialità*, Milano, Angeli.
- Turco Angelo (a cura di) (2020), *Ingegneri di anime*, in «Semestrare di Studi e Ricerche di Geografia», 2, 2020, pp. 128-129.
- Turri Eugenio (2000), *La megalopoli padana*, Venezia, Marsilio.
- Virilio Paul (1996), *Un paysage d'événements*, Paris, Editions Galilée.
- Westerman Frank (2020), *Ingegneri di anime*, Milano, Iperborea.

Riferimenti filmografici

- Alberico Ugo (1980), *Linea direttissima Roma - Firenze. lotto II*, 21:55 min, col., Ivrea, Fondo Recchi, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Baldi Marcello (1951), *Salviamo le loro vite*, 10:24 min., b/n, Roma Archivio Luce.
- Battiato Giacomo (1972), *Meglio piccola*, 9:20 min., col., Ivrea, Fondo Centro Storico Fiat, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Biasich Gianni (06.VII.1960), *L'energia solare*, 4:25 min, b/n, Roma, Teche Rai.
- Bosio Aristide (1964), *Ordine e spazio*, 22:19 min., Ivrea, Fondo Olivetti, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Bozzetto Bruno (1970), *Looking for the right way*, 5:13 min., col., Genova, Fondazione Ansaldo.
- Branca Antonello (1968), *La macchina del tempo*, 14:56 min., col., Ivrea, Fondo Olivetti, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Cancellieri Edmondo (1956), *Arterie d'acciaio*, 17:50 min., col., Ivrea, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Carbone Mario (1968), *Una città sul vuoto*, 13:49 min., col., Ivrea, Fondo Videa, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Ceccarelli Giuseppe (1962), *Col ferro e col fuoco*, 17:04 min., b/n, Genova, Fondazione Ansaldo.
- Cecchinato Giovanni (1969), *Buon lavoro sud*, 16:32 min., col., Ivrea, Fondo Edison, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Cerchio Fernando (1964), *Prigionieri del cemento*, 10:08 min., col., Ivrea, Fondo Videa, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Cerchio Fernando (1968), *Con una vecchia guida*, 13:28 min., col., Ivrea, Fondo Videa, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Cerchio Fernando (1972), *La civiltà dei rifiuti*, 12:42 min., col., Ivrea, Fondo Videa, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Corte Alfredo (1953), *Vita e Lavoro*, 8:27 min., b/n, Genova, Fondazione Ansaldo.
- De Gianni Luigi (1964), *La città oppressa*, 10:52 min., col., Ivrea, Fondo Videa, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Delestrac Denis (2013), *Sand wars*, 75 min., col., ARTE France.
- Farina Corrado (1972), *Dialoghi con l'acciaio*, 33:39 min. col., Genova, Fondazione Ansaldo.



- Franceschelli Enrico (1972), *Di ambiente si muore*, 10:34 min., col., Roma, Archivio Luce.
- Gallo Mario e Onofrio Nuzzi (1963), *La dinamica dei trasporti*, 9:31 min., col., Ivrea, Fondo Videa, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Gallo Vittorio (1956), *Disco verde per il sud*, 11:11 min., col., Ivrea, Fondo Videa, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Gandin Michele (1957), *Una fabbrica e il suo ambiente*, 16:04 min., col., Ivrea, Fondo Olivetti, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Giannarelli Ansano (1968), *Cantieri*, 20:28 min., col., Ivrea, Fondo Centro Storico Fiat, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Giannarelli Ansano (1981), *Speciale ricerca*, 33:25 min., col., Ivrea, Fondo Centro Storico Fiat, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Ghilardi Ugo, Crippa Massimo, Giannarelli Ansano, Morico Paola, Simoncelli Carla (1976), *Veleni d'Italia*, 20 min., col., Roma, Archivio Audiovisivo del Movimento Operaio e Democratico.
- Lualdi Armando (1957), *La Città verticale*, 9:41 min., col., Ivrea, Fondo Videa, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Lorenzini Ennio (1968), *Una città per vivere*, 10:30 min., b/n, Genova, Fondazione Ansaldo.
- Magni Pietro (1965), *I lavori sui lotti vi° e vii° del tronco autostradale Ceva - Fossano*, 22:33 min., col., Ivrea, Fondo Recchi, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Magri Massimo (1968), *Le regole del gioco*, 17:74 min., col., Ivrea, Fondo Olivetti, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Marsili Emilio (1962), *Il pianeta acciaio*, 18:22 min., col., Genova, Fondazione Ansaldo.
- Marsili Emilio (1966), *Napoli sessantasei*, 11:46 min., col., Roma, Archivio Luce.
- Massobrio Lionello (1965), *Costruire in acciaio*, 21:26 min., col., Ivrea, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Mida Massimo (1966), *L'età di Milano*, 10:58 min., col., Ivrea, Fondo Videa, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Mida Massimo (1969), *Appunti per l'auto di domani*, 23:52 min., col., Ivrea, Fondo Centro Storico Fiat, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Miyazaki Koy (1990), *Interventi in Campania e Basilicata*, 19:33 min., col., Ivrea, Fondo Recchi, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Nasso Enzo (1955), *50 anni di ferrovia*, 10:58 min., col., Ivrea, Fondo Videa, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Nebiolo Carlo (1960), *L'autostrada del sole Milano-Firenze*, 29:32 min., b/n, Roma, Archivio Centrale dello Stato.
- Olmi Ermanno (1960), *Il Grande paese d'acciaio*, 10:23 min., col., Ivrea, Fondo Edison, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Orsini Valentino (1965), *Sopraelevata. una strada d'acciaio*, 19:48 min., col., Genova, Fondazione Ansaldo.
- Orsini Valentino (1969), *Progetto 128*, 28:08 min., col., Ivrea, Fondo Centro Storico Fiat, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Pacini Raffaello (1955), *Uomini e case*, 19:22 min., col., Ivrea, Fondo Videa, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Palombelli Fabrizio (1959), *Qualcosa da ricordare*, 10:27 min., col., Ivrea, Fondo Videa, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Paoloni Filippo (1961), *La grammatica dell'operaio edile: panorama dell'arte edilizia*, 12:29 min., b/n, Ivrea, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Paolucci Giovanni (1953), *Un centro siderurgico a ciclo integrale. la costruzione*, 00:37 min., b/n, Genova, Fondazione Ansaldo.
- Paolucci Giovanni (1962), *Acciaio fra gli ulivi*, 22:09 min., col., Genova, Fondazione Ansaldo.
- Pastorino Milla (1968), *Italia allo specchio: Sicilia*, 8:30 min., col., Roma, Archivio Luce.
- Petitto Mario (2012), *L'età del cemento*, 30 min., col., Roma, Legambiente.
- Petrosemolo Gaetano (1956), *Treni sull'acqua - Ferrovie dello Stato - Stretto di Messina*, 10:07 min., col., Ivrea, Fondo Ferrovie dello Stato, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Quilici Folco (1966-1978), *L'Italia vista dal cielo*, 20 episodi, 40-60 min., col., Roma, Teche Rai.
- Risi Nelo (1960), *La memoria del futuro*, 12:51 min., col., Ivrea, Fondo Olivetti, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.
- Salvi Renato (1964), *Il porto che cambia volto*, 20 min., col., Genova, Fondazione Ansaldo.
- Taviani Paolo e Vittorio (1966), *Genova una città al bivio*, 33:30 min., b/n, Genova, Fondazione Ansaldo.

Note

¹ Per snellire il traffico della via Aurelia, costruzione dell'autostrada Genova-Savona che costerà allo stato decine di miliardi di lire, la *Settimana Incom* 00907 (19.II.1953), 1:15 min., b/n, Roma, Archivio Luce.

² *Autostrada del sole filmato storico 1956-1966* (1966), 27:39 min., b/n, Roma, Archivio Storico Autostrade per l'Italia.

³ *L'automotrice ferroviaria fiat 077b* (1950), 5:19 min., b/n, Ivrea, Fondo Centro Storico Fiat, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.

⁴ *As old as the hills* (1950), British Petroleum (BP), 11:29 min., col., Genova, Fondazione Ansaldo.

⁵ *Fiat 124 berlina\1970\ita vv* (1970), 00:59 min., col., Ivrea, Fondo Centro Storico Fiat, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.

⁶ *Cinquecento e Panda - Elettra \ 1992 \ ita vv* (1992), 3:25 min., col., Ivrea, Fondo Centro Storico Fiat, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.

⁷ *Italia - «salviamo il pianeta terra» radar / r0433* (27.V.1971), 2 min., b/n, Roma, Archivio Luce; *L'inquinamento atmosferico, Cinemondo / cn215* (01.V.1973), 1:12 min., b/n, Roma, Archivio Luce.

⁸ *Spot - Ideal Standard - impianti di riscaldamento - neve, 1967/1968* (1968), 00:49 min., b/n, Ivrea, Archivio nazionale Cinema D'impresa.

⁹ *Come nacque l'automobile* (1960), 12 min., col., British Petroleum (BP), Genova, Fondazione Ansaldo.

¹⁰ *La ricerca del petrolio* (1960), 12:50, col., British Petroleum (BP), Genova, Fondazione Ansaldo.

¹¹ *Meno di mille (Fiat 127)\1971\ ita -v* (1971), 17:21 min., col., Ivrea, Fondo Centro Storico Fiat, Archivio Nazionale Cinema d'Impresa.