

**Signor Presidente della Camera dei Deputati,
Signor Ministro Pierluigi Bersani,
Signor Sottosegretario Alfonso Gianni,**

Sono onorato di essere invitato a partecipare all'incontro organizzato dai "Libri di Via Veneto" in occasione della presentazione del volume *Cattedrali dell'archeologia industriale costiera*. Tuttavia, per questo vecchio professore universitario che vi parla, l'onore è ancora maggiore poichè vivacissimo è l'interesse intellettuale ed umano per l'autore del libro e per le nuove strade che tale volume, magari in maniera ancora parziale per il grande pubblico, apre alla comprensione storica del patrimonio industriale dell'Italia, ed al suo ruolo nell'ampliamento degli orizzonti culturali nazionali, unitamente ad un'offerta importante nella direzione dello sviluppo sostenibile nelle aree visitate dall'architetto e storico veneziano e dai suoi collaboratori.

Il mio interesse, appassionato, per questo volume non si può spiegare senza fare un salto all'indietro di una dozzina d'anni, un ritorno sulla storia, un po' autobiografica, degli scambi intrecciati con Francesco Calzolaio e sul ruolo che la nostra collaborazione ha avuto nell'evoluzione della mia percezione della struttura del patrimonio industriale italiano.

La prima occasione d'incontro è stata un seminario ristretto organizzato all'Argentiera, in Sardegna, con la partecipazione di Franco Mancuso, su un progetto di pianificazione elaborato da Francesco Calzolaio. Ho, quindi, scoperto, *in situ*, le peculiarità fisiche ed il contesto storico ed economico nel quale le miniere metalliche, di cui la penisola italiana e le sue isole sono particolarmente ricche, hanno ripreso ed ampliato, in epoca moderna, una tradizione produttiva e commerciale molto antica, plurisecolare se non millenaria, ma anche i problemi posti dalla conservazione del patrimonio paesaggistico, tecnico ed industriale che ci hanno tramandato. Eravamo ancora ben lontani, non c'è dubbio, dalle *Cattedrali dell'archeologia industriale costiera*, come pure dall'ipotesi di una crociera il cui itinerario fosse costruito sulla base della visita delle stesse. Eppure, già lì vi era in germe una problematica nuova: quella di un rovesciamento di prospettiva, di una nuova fase nella storia del *vedutismo*, che ci invita a guardare il patrimonio industriale dell'Italia a partire dal mare, come un patrimonio legato allo sviluppo delle sue interminabili coste, di una grande

complessità morfologica al contatto con le colline e le montagne, ricco per la sua complessità ambientale ed umana. Le coste italiane: il cemento di un'unità il cui percorso è anche un mezzo per unire tra loro le fasi cronologiche di una industrializzazione regionale per fasi temporalmente diverse. Certo, è un approccio complementare rispetto ad una pratica di conoscenza del patrimonio industriale che ha preso i suoi punti di ancoraggio molto tempo fa sull'entroterra e sull'inventario sistematico di una straordinaria ricchezza di siti dell'archeologia industriale, sul percorso per esempio che va dalla protoindustria del Veneto o del Biellese all'industrializzazione delle metropoli torinese o milanese o alla nascita di Terni.

Mi sia concesso di venire ora alla seconda tappa dei miei scambi con Francesco Calzolaio. Essa incomincia con l'invito e l'associazione, a più riprese, alla sua attività di professore associato al *College of Architecture and Landscape Architecture* dell'Università del Minnesota di Minneapolis, attività che accoglie ogni anno uno stage di studenti sul tema di un progetto architettonico a Venezia. E ancora una volta è sul terreno che il suo invito mi ha permesso di interessarmi ancora più da vicino ai problemi delicati della transizione dell'illustrissimo Arsenale alla sua nuova condizione di patrimonio al contempo nazionale e veneziano – patrimonio di storia militare e navale, beninteso, ma per me innanzitutto di storia industriale, tecnica e architettonica – e urbano, l'Arsenale come nuovo quartiere urbano, a stretto contatto con altri quartieri ai piedi stessi delle sue mura, e quasi con qualche elemento insospettato del patrimonio industriale moderno come i gasometri... Più largamente ancora, ho constatato il rinnovato interesse che Venezia mostra ormai per la sua laguna in quanto tale, in quanto spazio d'acqua, ovviamente (non posso dimenticare che persino la Provincia di Venezia spesso si riferisce alla laguna come ad una *zona umida di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar*, titolo di una pubblicazione del 2004). Ma anche alla laguna in quanto luogo ben delimitato di stabilimenti umani ed industriali che hanno ornato le sue rive e popolato i suoi isolotti, dando origine ad un paesaggio complesso e ad un patrimonio talvolta troppo discreto, dal Brenta alla zona delle bonifiche. Al tempo stesso, del resto, altri contatti mi avevano permesso di fare conoscenza, altrimenti che attraverso l'arte bizantina, con delle realtà della regione meridionale del *Parco del delta del Po*, tra Argenta e Ravenna – ancora un panorama molto differente da quello litorale italiano.

E' quindi logico che i nostri scambi amichevoli siano stati all'origine della decisione di associarci, nell'autunno del 2002, per la presentazione di un dossier di candidatura per un

progetto di tre anni all'interno del programma «Cultura 2000» della Commissione Europea, dal titolo *Patrimonio industriale tra terra e mare: per una rete europea di ecomusei*, progetto che è all'origine del bel libro che ci riunisce oggi.

Sono contento, devo dirlo, dell'occasione che mi viene offerta per ricordare che Calzolaio è stato all'origine dell'idea del progetto; che un pomeriggio di settembre 2002, è nei locali vicini al nuovo museo che si installerà a *Dogana del Mare*, che, con entusiasmo, egli ha risposto ad una sollecitazione ricevuta direttamente da parte dei servizi della Direzione Educazione e Cultura della Commissione che invitava telefonicamente, in quello stesso momento, la dott.ssa Maria Teresa Maiullari Pontois a riflettere alla presentazione di un progetto di questa natura. Noi abbiamo collaborato alla formulazione del soggetto e desiderato immediatamente, Maria Teresa ed io stesso, nella nostra qualità di membri del Comitato internazionale per la conservazione del patrimonio industriale, ricercare presso più membri di questo organismo, partner di ICOMOS, una larga partecipazione europea al progetto. Maria Teresa Pontois, dal canto suo, era pronta ad apportare le sue competenze professionali alla preparazione del dossier ed alla gestione dell'équipe, grazie anche al gruppo europeo di interesse economico che ella aveva da poco costituito, tuttora Agenzia europea del TICCIH. Ma è giunto il momento di aggiungere che Francesco Calzolaio ha immediatamente incontrato l'interesse ed ottenuto il sostegno della Provincia di Venezia, la quale è diventata un partner attivo a livello istituzionale ed uno dei coorganizzatori del progetto. Giusto per limitarmi al risultato finale, diro' che la sua partecipazione è stata essenziale alla pubblicazione del libro che ci riunisce oggi e che concretizza in modo assolutamente ammirevole il completamento di una riflessione allargata e l'uno dei prodotti "visibili e tangibili" che la Commissione Europea attende dal cofinanziamento che ella ha apportato al progetto.

Vorrei ora, anche se brevemente, percorrere le tappe di questo viaggio lungo le coste dell'Italia per dividerne con voi la sorprendente varietà. L'analisi del contenuto del libro, nel quale una serie di monografie firmate da autori prestigiosi accompagna un'illustrazione magnifica, mostra immediatamente che non si tratta di un nuovo genere di guida turistica, ma di un'offerta differente, nata da una scelta meditata fra le risorse patrimoniali delle zone prese in considerazione. Nel campo culturale come nel mondo dell'impresa, la riunificazione delle buone informazioni è preliminare all'assunzione delle buone decisioni, soprattutto quando la promozione di un patrimonio si collega ad una certa qualità di sviluppo.

Si distinguono, in testa, i grandi porti del Nord dell'Adriatico, con destini ineguali, certo, ma che condividono la relazione con un orizzonte internazionale più largo: Venezia indissociabile dalla sua laguna, Porto Marghera dove *Fincantieri* costruisce le più grandi navi da crociera del mondo; Trieste una delle porte storiche dell'Europa. La notorietà e la complessità dei due primi soggetti rendono inutile ogni commento da parte mia. Vorrei soltanto ricordare, fra i numerosi incontri e progetti che hanno avuto come oggetto l'Arsenale e la città nel corso degli ultimi anni, l'audace proposta di Francesco Calzolaio, pubblicata nel 2003, con il titolo *Una piramide rovesciata per l'Arsenale di Venezia*, grazie alla Venice Lagoon Foundation.

Mi sia concesso anche di aggiungere qualche parola su Trieste, di cui ho scoperto il potere di seduzione in occasione di una visita purtroppo breve: questa città possiede il doppio atout archeologico ed architettonico di un Porto Vecchio e di un Arsenale che costituiscono delle testimonianze di primo piano dell'arte del XIXo secolo europeo nella costruzione delle installazioni portuarie e delle industrie ad esse associate. Un'occhiata anche al gasometro del Broletto, che ricorda il logo della Società americana di archeologia industriale!

Mi soffermerò, immediatamente dopo, sugli arsenali marittimi. Alla lunga e grandissima storia dell'Arsenale di Venezia fa eco quella ben più recente dell'Arsenale di Taranto di cui si è segnalato l'impatto considerevole sullo sviluppo della città. L'importanza, al contempo, delle loro vestigia e del loro ruolo nella storia industriale dell'Italia ne fanno degli oggetti di curiosità generale e, al contempo, di studio, inesauribile, per i giovani ricercatori.

Un posto a parte e particolare meritano gli scali al *Parco delle Colline Metallifere* ed al *Parco Geominerario della Sardegna*. L'uno e l'altro illustrano, in effetti, il caso delle zone litorali nelle quali le installazioni dell'industria mineraria e metallurgica sono venute a contatto con il mare per assicurare uno sbocco all'entroterra ed hanno creato delle importanti basi tecniche, economiche ed umane la cui traccia si ritrova ancora oggi nell'intercomunalità che facilita la messa in opera effettiva di questi parchi. Questo sviluppo opera all'interno del quadro generale della legge italiana che associa riconoscimento giuridico e finanziamento. D'altro canto, la ricchezza patrimoniale di questi parchi ha già attratto, nel caso della Sardegna, l'attenzione dell'UNESCO, in particolare della Direzione delle scienze ecologiche e della terra, favorendo un primo riavvicinamento tra due settori del patrimonio culturale (miniere,

industrie, da un lato, protezione delle risorse naturali dall'altro) che è di un forte interesse intellettuale e potrebbe diventare operativo, in un avvenire prossimo, nel quadro europeo dei Geoparchi.

Numerosi siti presi in considerazione nelle *Cattedrali*, del resto, vogliono attirare l'attenzione dei partecipanti alle future crociere sui problemi della prossimità fra patrimonio industriale ed ambiente fisico e biologico. Altri siti ancora che ci dissuadono definitivamente dal soddisfare unicamente il nostro puro piacere visivo, offriranno dei monumenti industriali più o meno ben conservati che arricchiscono la linea dell'orizzonte alla maniera degli antichi templi. Una menzione a parte merita il capitolo sulla Campania, nel quale viene fatta la scelta quasi emotiva di contornare la città di Napoli e la sua illustre rada per soffermarsi, da un lato, su Bagnoli, testimonianza essenziale ed obbligata dell'ultima vague dell'industrializzazione tardiva, importata, dell'Italia meridionale - e, dall'altro lato, la Gola del Furore ed i suoi «eremi artigiani della carta». Quest'ultimo contributo rende il giusto omaggio, doveroso in archeologia industriale come pure in ogni tipo di itinerario turistico, all'antiorità assoluta delle industrie sull'acqua, come pure all'importazione, da parte dell'Italia medievale, dei nuovi prodotti dell'Oriente.

Come ritrovare, in tutto questo, il filo conduttore dell'impresa che ci è descritta ed annunciata? Nella ricerca – cito - di «una civile convivenza nell'ambito di una nuova Europa», costruita sulla linea delle coste che abbracciano la maggior parte degli stati europei in una specie di frontiera comune. Tuttavia, per ritornare all'inizio del libro, il punto di partenza di una tale evoluzione si trova ben nel progetto di «costituire una rete culturale dell'ambiente» di cui l'Ecomuseo della laguna di Venezia è ormai la testa di ponte. La costruzione di quest'ultimo sarà presto presentata in un altro libro a cura del medesimo autore e su richiesta della stessa Provincia – un'opera interessante che si intitola fin da ora *Stanze dell'ecomuseo della laguna di Venezia. Musei della cultura materiale, delle produzioni e del territorio*. Ma questo è un altro libro e, per certo, un'altra storia.

La conclusione, ora, per dire che la pubblicazione delle *Cattedrali* non mi appare solo essere la prova della fecondità dei progetti «Cultura 2000» della Commissione Europea, in particolare di quello dedicato al «Patrimonio industriale fra terra e mare», nè della diligenza di uno di quelli che questo progetto hanno letteralmente portato sulle proprie spalle. Più

largamente io vedo una manifestazione da parte dei nostri amici italiani di una adesione implicita e, certo, non concertata ad un concetto che, in Francia, ha il favore delle Camere del Commercio e dell'Industria: il concetto della «intelligenza territoriale», concepito come una declinazione locale di una strategia nazionale e di cui immagino essa sia applicabile bene ad una rete o ad una rete di reti, di musei del territorio. L'autore del capitolo «Toscana» delle *Cattedrali* ha, peraltro, sviluppato dei progetti assai vicini in occasione della sua partecipazione al *Piano di Indirizzo Territoriale 2005-2010* per la Regione Toscana (Firenze, 2005).

Ecco dei soggetti che mi auguro possano continuare ad alimentare il nostro dialogo amichevole negli anni a venire: come associare meglio l'informazione economica e l'iniziativa culturale e, perchè no, i musei e le piccole e medie imprese.....

Louis Bergeron