



tuttoscienze

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

003600



Flashnews Tecnologia

S

Sei qui: Home

Tuttascienze



Alla scoperta delle mille metamorfosi delle "Motor towns"

Il saggio della professoressa Rossella Maspoli del Politecnico di Torino: innovazione hi-tech e nuove formule turistiche stanno trasformando alcune città-simbolo dell'auto

LUIGI GRASSIA
30 Aprile 2015 alle 06:00 3 minuti di lettura



Le città capitali dell'automobile, cioè le "Motor towns", per usare un'espressione americana conosciuta cent'anni fa per Detroit e valida oggi per parecchie altre realtà urbane nel mondo (in Italia c'è Torino, ma anche il distretto automobilistico emiliano), vivono una fase di profonda trasformazione, che per alcune di loro significa crisi e tracollo senza speranza, per altre, un po' più fortunate, comporta una decrescita felice (ammesso che l'espressione non sia un ossimoro), mentre per altre ancora è già in atto una rinascita industriale legata alle nuove tecnologie, ma anche (a sorpresa) a un nuovo tipo di turismo industriale. Veicoli senza conducente a guida satellitare, Intelligenza Artificiale, propulsione elettrica e a idrogeno sono alcuni degli aspetti dell'innovazione su cui puntano le Motor towns per rigenerarsi.

Su questi argomenti è scaricabile gratuitamente in rete un libro aggiornatissimo di Rossella Maspoli, professoressa di Tecnologia dell'Architettura al Politecnico di Torino. "Motor towns" è edito nella collana "Le Impronte" dell'Associazione culturale Nocentini per Franco Angeli Open Access e analizza le condizioni urbane, architettonica, costruttiva, produttiva, economica, del design e della socialità nelle aree storiche dell'automobile, mettendo a confronto Torino con la Motor Valley emiliana e con Wolfsburg e Stoccarda (in Germania), Parigi e Boulogne-Billancourt (in Francia), Londra e Coventry (in Inghilterra), Göteborg (in Svezia) e naturalmente Detroit (negli Stati Uniti).

<https://www.francoangeli.it/Libro/Motor-towns-Innovazione,-rigenerazione-e-turismo.-Innovation,-redevelopment-and-tourism?id=29553>

Esistono varie attività industriali capaci di condizionare l'identità di una città o di un distretto: di sono città o regioni la cui economia ruota attorno al petrolio oppure alla chimica o alle attività digitali e così via. Per quelle con importanti produzioni di auto la simbiosi città-industria tende a essere ancora più accentuata, perché le metropoli dell'automobile inglobano spesso, nel loro territorio, anche ulteriori attività industriali dell'indotto, che hanno un effetto moltiplicatore. Inoltre, gli indispensabili centri dirigenziali, di ricerca e di design potenziano l'impatto che l'industria dell'auto ha sul mercato immobiliare e sulla pianificazione urbanistica e strutturano la città a loro immagine e somiglianza, cambiandola anche più e più volte nel corso dei decenni.

Nel caso di Torino, per esempio, Rossella Maspoli osserva che, "a partire dai Piani di Ampliamento di inizio '900 e poi dal Piano Regolatore del 1908, le potenzialità dell'industria legate all'automobile si sono spostate dall'originaria collocazione prevalente nel quartiere di San Salvario via alle regioni più esterne come San Paolo", ridisegnando progressivamente la mappa della città. E non si tratta solo di collocare e ricollocare fabbriche e centri dirigenziali: "A lato delle fabbriche sono sorte, a mano a mano, strutture di servizio e del tempo libero per gli operai e gli impiegati e nei quartieri popolari era un fatto tipico veder sorgere in mezzo alle case le sedi dei sindacati e dei partiti", soprattutto

Video Del Giorno



"Napoli città danzante": oltre 2500 ballerini trasformano piazza del Plebiscito in un palcoscenico

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

003600



dei sindacati e dei partiti orientati a sinistra, così come nei secoli passati in mezzo alle case era naturale che si costruissero numerose chiese a marcare e identificare il territorio.

Non è qui il luogo per rifare nel dettaglio la storia industriale di Torino, ma Maspoli osserva non solo che la crisi dell'auto (cominciata negli Anni '70 e '80) ha provocato il graduale svuotamento delle fabbriche e la delocalizzazione delle attività industriali, ma anche che le fusioni societarie internazionali hanno "depauperato le funzioni direzionali e di ricerca e sviluppo". La città ha saputo, però, attrarre e far crescere al suo interno attività nuove, dall'aerospazio al digitale, e in particolare la professoressa sottolinea un caso che appare emblematico: "La tecnologica Reply ha la sede proprio nel Lingotto, dove un tempo si fabbricavano le auto".

Molto è stato fatto anche per attrarre flussi turistici a Torino e, ovviamente, il libro "Motor towns" focalizza l'attenzione sui flussi legati all'auto: la città ospita eventi automobilistici periodici e ha a disposizione strutture permanenti come il Museo dell'Automobile e la pista del Lingotto e il volume (il cui approccio non è solo scientifico e teorico, ma anche pratico e operativo) propone numerose idee. Citiamo a titolo di esempio: "Si potrebbe proporre ai visitatori un percorso reale-virtuale a scoprire le grandi fabbriche storiche e dimenticate dell'automobile, così come di fare giri al volante di auto d'epoca sulla pista del Lingotto", attrazione questa che sarebbe di forte impatto sull'immaginario e anche molto remunerativa. Idee fra le tante.

"Motor towns" invita a considerare esempi positivi stranieri e qui citiamo in particolare quello della tedesca Wolfsburg, che ha reagito al relativo declino della Volkswagen anche reinventandosi come meta di turismo industriale, operazione che si è rivelata di grande successo. Certo, le condizioni di partenza sono favorevoli. La città è stata fondata in anni piuttosto recenti, sul metro della Storia: nel 1938 ed è stata progettata e costruita fin dall'inizio come una "company town". Inoltre, in Germania il peculiare sistema della cogestione delle fabbriche, con i lavoratori compartecipi delle attività industriali, crea nel pubblico una condizione psicologica molto più positiva nei confronti degli stabilimenti o ex stabilimenti produttivi, un'identificazione collettiva che rende più facile al cittadino comune concepire come svago il turismo industriale. Non è una situazione facilmente replicabile in altri Paesi, dove la fabbrica è vista anche (non esclusivamente, ma anche) come il luogo del conflitto sociale fra il lavoro e il capitale.

Però, il turismo industriale si è dimostrato una formula di successo nella Motor Valley emiliana e ha successo persino in circostanze che sono l'esatto opposto di quelle cooperative di Wolfsburg e della Germania, cioè nell'americana Detroit, dove le crisi industriali sono brutali, senza ammortizzatori sociali, e spesso si lasciano dietro un deserto umano ed economico. Eppure, anche lì il turismo industriale, a fianco della continua reinvenzione tecnologica, si è rivelato una carta vincente sulla via della rigenerazione. Questa sembra essere un'indicazione valida per tutte le città dell'auto.

