UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DEL MOLISE
CAMPOBASSO

DIPARTIMENTO DI SCIENZE UMANISTICHE, SOCIALI E DELLA FORMAZIONE

CORSO DI DOTTORATO IN STORIA DELL'EUROPA (XIV-XX SECOLO)

CICLO XXVII **S.S.D. M-STO/04**

La Fiat di Termoli 1970-1992
Produzione industriale e trasformazioni territoriali nel Molise contemporaneo

Tutor/Relatore:
Chiar.mo Prof.
Roberto PARISI

Coordinatore:
Chiar.mo Prof.
GIOVANNI CERCHIA

Candidata:
Maddalena CHIMISSO
Matricola 146129

Anno Accademico 2013/2014

LA FIAT DI TERMOLI 1970-1992.
PRODUZIONE INDUSTRIALE
E TRASFORMAZIONI TERRITORIALI NEL MOLISE CONTEMPORANEO

Dottorato di Ricerca in Storia dell'Europa (XIV-XX secolo)
ciclo XXVII

Maddalena Chimisso

Indice

Introduzione p. 4

Abbreviazioni p.7

Capitolo 1.
La Fiat in Molise. Il contesto e lo stato dell'arte

1.1. L'argomento di studio e gli obiettivi della ricerca p. 9
1.2. La storiografia p. 11
1.3. Le fonti p. 21

Capitolo 2.
I prodromi dell'industrializzazione assistita del Molise

2.1. Il Basso Molise dopo la Guerra Totale: geomorfologia dei luoghi e profilo socio-economico p. 32
2.2. Ricostruzione e modernizzazione del territorio p. 37
2.3. La legge "Pastore" e le prospettive di industrializzazione p. 42
2.4. Nuovi e vecchi scenari per Termoli: città industriale, città turistica p. 51

Capitolo 3.
Il Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Valle del Biferno (COSIB)

3.1. Il progetto del Centro di studi e piani economici p. 63
3.2. La nascita del Cosib p. 68
3.3. Il Piano regolatore territoriale del Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno (1968-1995) p. 73
3.4. La Fiat nel Mezzogiorno e il Molise p. 83

Capitolo 4.
La Fiat di Termoli. 1970-1992

4.1. La fabbrica modello: progetti e realizzazioni p. 93
4.2. Lo spazio della produzione: dalla catena di montaggio all'alta automazione p. 107
4.3. Lo spazio del lavoro: operai o metal-coltivatori? p. 114
4.4. Fiat Engineering, i territori dell'industria, il social housing p. 123

Apparati

Fonti archivistiche	p.130
Fonti iconografiche	p. 148
Fonti bibliografiche	p. 183
Sitografia	p. 206

Introduzione

«[…] *ma le industrie di Stato, caro avvocato* [Zampini] *non hanno bisogno di quella piccola cosa che sono le aree di nuclei di industrializzazione. Lo Stato è già industrializzato di per sè stesso; non verrà da noi Agnelli ad impiantare uno stabilimento nell'area del nucleo di industrializzazione, non verrà Agnelli. Dico questo perché hanno tale modo di scelta e tanto denaro che trovano sempre posti migliori di quei nuclei di industrializzazione di cui disponiamo noi* […]»[1].

Nel 1963, Vincenzo D'Alessandro, consigliere della Provincia di Campobasso, non poteva immaginare che nel giro di pochissimi anni sarebbe stato smentito: la Fiat arrivò in Molise e anche Giovanni Agnelli, nonostante il "tanto denaro" e la possibilità di scegliere "posti migliori", raggiunse «questo lembo d'Italia»[2].

A soli sei anni di distanza dalle affermazioni di D'Alessandro, un gruppo di dirigenti Fiat (tra loro Luigi Ravelli, futuro direttore del Servizio Costruzioni e Impianti della Fiat) giunse a Termoli per un primo sopralluogo nell'area che avrebbe ospitato l'impianto industriale.

L'arrivo della Fiat innescò un processo di cambiamento che differenziò l'area del nucleo industriale termolese dalle altre aree geografiche regionali «tradizionalmente caratterizzate da ritmi lenti di trasformazione» [3] e sviluppo. Infatti, le maggiori suscettività di sviluppo dell'area basso-molisana rispetto ad altri ambiti territoriali regionali, erano già state individuate nei primi anni Sessanta, quando il Centro Piani di Roma[4] aveva riconosciuto nell'area termolese la zona territoriale da cui partire, attraverso la svolta industriale, per il generale sviluppo economico del Molise.

I principi di François Perroux dello sviluppo polarizzato, l'emanazione della legge Pastore nel 1957 e il riconoscimento del Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Valle de Biferno nel 1967, anche a Termoli diedero vita ad una nuova progettazione attenta non solo agli aspetti urbanistici ma anche a quelli economici e sociali.

I territori scelti furono invasi dalla presenza dell'industria che, superando i confini dello spazio della produzione e del suo immediato contorno

[1] Archivio di Stato di Campobasso (d'ora in avanti ASCB), Prefettura Archivio di deposito, busta 146, fascicolo 820, *Costituendi Consorzi industriali nel Molise*, Verbale del Consiglio Provinciale di Campobasso del 29 ottobre 1963.
[2] COSTANTINO FELICE, ANGELO PASQUINI, SERGIO SORELLA *Termoli. Storia di una città*, Donzelli Editore, Roma 2009, p. XII.
[3] Ibidem.
[4] DOMENICO MANNA (a cura di), *Prospettive economiche della regione molisana. Situazione, tendenze ed obiettivi*, Quaderni del Centro di Studi e Piani Economici, Boringhieri, Roma 1967.

ambientale, si rivolse all'intero ambito urbano.

In Molise, l'attività di progettazione di gruppi specializzati nell'engineering al servizio dell'industria si estese a una scala territoriale più ampia interessando, con la progettazione di quartieri operai, anche i comuni prossimi alla zona industriale. L'interesse della Fiat Engineering si rivolse sia all'edilizia residenziale destinata ai lavoratori della fabbrica, sia alla progettazione di strutture ricettive. La realizzazione di alberghi costruiti *ex novo*, unitamente alla riconversione in strutture per l'ospitalità di preesistenze edilizie, avrebbe inizialmente permesso di fronteggiare il problema alloggiativo degli operai, e successivamente rappresentato un vantaggio per lo sviluppo turistico della cittadina.

Gli accadimenti che, a partire dalla scelta localizzativa della Fiat, interessarono la cittadina adriatica rappresentano un esempio delle sperimentazioni che progettisti e tecnici della Fiat Engineering attuarono attraverso la realizzazione di modelli tipologici elaborati sia per lo Stabilimento X che per l'insediamento residenziale Tipo.

«A Termoli infatti tutto è "sistema" (anzi il "sistema" è Termoli stessa), è un insieme di macchine utensili, di robot, di manipolatori, di trasferte, di mezzi di movimentazione, di stazioni di controllo e di computer di gestione che da soli, in automatico, lavorano i pezzi, controllano che siano in quota, li trasportano all'appuntamento con altri particolari, li montano tra loro, ne verificano la funzionalità e sfornano motori pronti per la spedizione»[5]. Le parole con cui un autore anonimo (del gruppo Fiat) descrisse l'impianto termolese in un contesto come quello della XVII Triennale di Milano (1986), dedicata ai cambiamenti riguardanti luoghi e modi del lavoro, possono riferirsi in qualche modo all'intera cittadina adriatica messa a sistema dalle progettazioni degli spazi industriali e degli spazi urbani.

Sempre più l'attuale crisi economica porta a intendere il lavoro come una pratica ormai a rischio di estinzione; ma se è vero che l'occupazione in fabbrica sta scomparendo è altresì giusto affermare che essa rappresenta un aspetto importante della storia del mondo occidentale, dai paesi *first comers* ai territori più periferici -quali Termoli- dove l'industria ricopre un ruolo importante. Il riconoscimento dell'importanza del ruolo che lo stabilimento Fiat ha svolto (e svolge) per Termoli e per l'area basso-molisana, ha determinato il desiderio di approfondirne la storia. Se nell'impianto termolese "tutto è sistema" anzi il sistema è la stessa Termoli, la storia (e il valore) del territorio inteso quale sistema culturale

[5] FIAT, *La fabbrica dell'automobile*, in ALDO CASTELLANO, ROBERTA SOMMARIVA (a cura di), *Il luogo del lavoro. Dalla manualità al comando a distanza*, XVII Triennale di Milano, Catalogo della Mostra (Milano, maggio-settembre 1986), Electa, Milano 1986, pp. 149-155:151-152.

complesso[6], può essere indagata anche attraverso lo studio di un impianto industriale relativamente recente e tutt'ora attivo.

Il riconoscimento da parte del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, del valore storico dell'insediamento Fiat Case Sud di Termoli testimonia il processo di storicizzazione in atto direttamente legato all'impianto industriale termolese. Le Case Fiat, realizzate dall'engineering dell'azienda torinese, sono state iscritte nella lista delle architetture italiane del secondo Novecento da salvaguardare e tutelare per il ruolo significativo nell'evoluzione tipologica con interpretazioni costruttive sperimentali.

Riflettere sullo stabilimento Fiat di Termoli significa, quindi, riflettere sulla dimensione urbano-territoriale, economica, sociale (e più in generale culturale) e sui dualismi derivanti dalla presenza della grande industria in un ambito territoriale circoscritto (globale/locale), profondamente modificato (conservazione/partecipazione) e interessato, soprattutto nella fase iniziale da uno sviluppo accelerato (partecipazione/imposizione).

Non ultimo l'approfondimento della storia della fabbrica ha messo in luce, per l'ambito territoriale considerato ma soprattutto per Termoli, la costante dicotomia tra attitudine industriale e vocazione turistica influenzata, senza dubbio, dagli studi e dalle scelte programmatiche dei primi anni Sessanta.
Ciò porterebbe a superare la visione negazionista dell'attitudine industriale di Termoli ma pur se «soprattutto sul piano storico-urbano, i risvolti fisici sul territorio interessato rendono plausibile l'ipotesi di considerare Termoli come l'ultima *coketown* italiana»[7], classificare Termoli quale cittadina solamente industriale rappresenterebbe un approccio limitato.

In una visione più ampia che analizza in una prospettiva storica il caso termolese si deve piuttosto immaginare la coscienza urbana della cittadina adriatica quale espressione di un'identità plurima in cui le diverse anime - agricola, industriale, turistica- coesistono. A Termoli si ha conferma empirica delle intuizioni che i ricercatori del Centro Piani ebbero nei primi anni Sessanta quando individuarono nella zona litoranea termolese «la contemporanea esistenza di suscettività agricola intensiva, di suscettività agli insediamenti industriali, di vocazioni turistiche del tipo residenziale e [l'] assenza di controindicazioni per la realizzazione di opere infrastrutturali idonee a valorizzare le suscettività produttive e residenziali dell'area»[8].

[6] MAURIZIO CARTA, *L'armatura culturale del territorio: il patrimonio culturale come matrice di identità e strumento di sviluppo,* Franco Angeli, Milano 1999.
[7] Cfr. ROBERTO PARISI, *Fabbriche d'Italia. L'architettura industriale dall'Unità alla fine del Secolo Breve*, Franco Angeli, Milano 2011, p. 242.
[8] Cfr. D. MANNA (a cura di), *Prospettive economiche della regione molisana,* cit., p. 143.

Abbreviazioni

ASF Archivio Storico Fiat
AMT Archivio Maire Tecnimont
ASCB Archivio di Stato di Campobasso
ACosib Archivio del Consorzio per lo sviluppo industriale della Valle del Biferno
AST Archivio Storico del Comune di Termoli
ASC Archivio Storico del Comune di Campomarino

Capitolo 1
La Fiat in Molise. Il contesto e lo stato dell'arte

1.1. L'argomento di studio e gli obiettivi della ricerca

1.2. La storiografia

1.3. Le fonti

1.1. L'argomento di studio e gli obiettivi della ricerca

Questo lavoro di ricerca ha per oggetto la storia della Fiat a Termoli e dell'impatto alla scala socio-economica e territoriale che scaturì dal suo insediamento nell'area basso-molisana.

Nel contesto nazionale, le vicende concernenti la produzione industriale e le trasformazioni territoriali delle aree meridionali possono essere indagate, in una prospettiva storica, anche attraverso l'approfondimento di specifiche esperienze e di casi-studio.

La strategia elaborata dall'azienda torinese presupponeva investimenti nel Sud, ricorrendo agli incentivi resi disponibili dallo Stato per favorire l'industrializzazione nel Mezzogiorno. Il piano d'investimenti della Fiat nell'Italia meridionale ipotizzava, inizialmente, la realizzazione di insediamenti a Bari, Cassino, Vasto-San Salvo, Nardò, Termini Imerese, Lecce, Sulmona e appunto Termoli. Il caso termolese rappresenta quindi un esempio concreto della cosiddetta "contrattazione programmata", che prevedeva la compartecipazione di capitali pubblici e privati, e un caso-studio da cui partire per analizzare le principali fasi degli investimenti Fiat a Sud.

Per Termoli l'arco cronologico che si è scelto di approfondire va dal 1970 al 1992: la periodizzazione fa riferimento all'arrivo dell'azienda torinese in Molise e all'apertura dello stabilimento di Melfi. Se Termoli 1 rappresentava la fabbrica organizzata sul modello taylor-fordista e Termoli 2 identificava già la volontà di superare, con l'introduzione della lavorazione "a isola", la consolidata organizzazione scientifica del lavoro, fu a Termoli 3 che si registrò il cambio di passo verso la produzione industriale incentrata totalmente sull'automazione spinta. Tuttavia, nel nuovo stabilimento di Termoli la competitività tecnologica entrò in crisi quasi subito. Quando si iniziarono a produrre più tipologie di motori, l'estrema complicazione del flusso produttivo mise in crisi la rigidità del processo generando continui guasti meccanici che non permettevano di raggiungere i volumi di produzione programmati[9]. Ciò determinò sia una riorganizzazione dei modelli organizzativi e gestionali (per garantire interventi rapidi i tecnici abbandonarono la palazzina uffici e raggiunsero i reparti produttivi) , sia un ripensamento dell'intero processo produttivo: il progresso tecnologico raggiunto si affiancò ai più tradizionali modi di produzione che non erano mai stati completamente abbandonati. Ne derivò un modello "ibrido" di organizzazione del lavoro e della produzione (taylor-fordista e alta automazione) che, chiaramente non rappresentava il modello ottimale cui

[9] DOMENICO CERSOSIMO, *Da Torino a Melfi. Ragioni e percorsi della meridionalizzazione Fiat*, in «Meridiana», n. 21/1995, p. 41.

far riferimento. Fu così che nei nuovi stabilimenti meridionali, che la Fiat iniziò a realizzare nei primi anni Novanta, le nuove progettazioni di impianti e modi di produrre vennero pensate con l'intenzionale volontà di superare tanto il modello taylor-fordista quanto i limiti della automazione spinta. Lo stabilimento di Melfi (1992) fu la risposta della Fiat a tutto ciò: la fabbrica integrata melfese rappresenta, infatti, un nuovo modo di concepire e progettare lo spazio del lavoro e proprio per questo, rispetto a Termoli indica il termine *ad quem* cui si è scelto di riferirsi.

La dimensione visibile delle pratiche e delle strategie di governo del territorio, il ruolo della Fiat Engineering nella progettazione industriale e nelle realizzazioni civili, così come la funzione che la classe politica rivestì nelle scelte decisionali, sono stati altresì oggetto di studio della ricerca, la cui prospettiva storica ha imposto un approccio storiografico multidisciplinare, necessariamente sensibile alla storia economica, alla storia dell'industria, della storia dell'urbanistica, alla sociologia. Da tale approccio ne è derivata l'analisi critica dei processi d'industrializzazione che hanno interessato l'area basso-molisana, e più in generale tutta la regione; la ricostruzione della storia degli enti che hanno concretizzato in Molise quel processo di sviluppo che la programmazione economica nazionale aveva individuato per il Mezzogiorno; l'approfondimento della più generale questione legata all'urbanizzazione di specifici territori (area Cosib).

Tale processo di sviluppo è stato anche analizzato attraverso le cosiddette architetture della produzione: indagarne la storia ha permesso non solo di comprendere il processo di produzione, ma anche il rapporto che le stesse hanno avuto con il territorio e le comunità locali.

Muovendo dalla storiografia concernente la Fiat, si è poi focalizzato l'attenzione sugli studi riguardanti specificatamente lo stabilimento Fiat di Termoli. Il vuoto storiografico riscontrato ha ulteriormente legittimato il ricorso alla documentazione archivistica: se gli archivi locali hanno permesso di ricostruire le principali fasi concernenti la programmazione economica e la pianificazione territoriale dell'area industriale di Termoli, lo scavo archivistico effettuato presso l'Archivio Storico Fiat e l'Archivio Maire Tecnimont ha reso possibile l'accesso diretto alla documentazione più specificatamente riguardante lo stabilimento di Termoli.

Muovendo dall'impianto Fiat si è potuto così approfondire non solo lo spazio del lavoro e della produzione ma più in generale la storia del territorio in cui la fabbrica venne impiantata.

1.2 La storiografia

«L'Italia è il primo paese dell'Europa meridionale a raggiungere uno stabile livello di industrializzazione attraverso un processo che inizia nell'ultimo ventennio dell'Ottocento e giunge a pieno compimento nella metà del Novecento» [10] . Nel processo di industrializzazione (e di motorizzazione) della società italiana, la Fiat svolse, senza dubbio, un ruolo primario: dal 1899, anno di costituzione della Società Anonima Fabbrica Italiana di Automobili (divenuta nel 1906 Fabbrica Italiana Automobili Torino), la storia dell'azienda torinese si interseca in maniera evidente con la più generale storia economica italiana[11]. La lettura della storia aziendale del gruppo torinese permette, infatti, di ripercorrere la storia dell'industria nazionale e di approfondire un aspetto particolare della storia d'Italia[12].

È il ventennio 1950-70, il periodo in cui si ebbe la definitiva industrializzazione del Paese [13] , quando, il tasso di crescita annuo del reddito nazionale aumentò notevolmente raggiungendo il 6%[14]. «Di questo profondo cambiamento definito addirittura «miracolo» per la fase a cavallo del 1960, quantità e modi della crescita fanno della FIAT attore di primo piano ed emblema»[15].

In quest'ottica lo stabilimento Fiat di Termoli rappresenta un pezzo di storia della Fiat nel Mezzogiorno ancora poco indagato: ripercorrere le vicende che hanno interessato l'impianto termolese vuol dire ripercorrere la storia recente che a partire dagli Settanta ha interessato l'area basso-molisana e in generale l'intera regione.

---

[10] Cfr. FRANCO AMATORI, DUCCIO BIGAZZI, RENATO GIANNETTI, LUCIANO SEGRETO (a cura di), *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*, Einaudi, Torino 1999, p. XV.

[11] Si veda LUCIO LIBERTINI, *La Fiat negli anni Settanta*, Editori Riuniti, Roma 1973; ANTONIO MOSCONI, *Fiat 1968-1977 gli anni del cambiamento*, in A. MOSCONI, ENZO RULLANI, *Il gruppo nello sviluppo dell'impresa industriale. con un'analisi del caso Fiat,* Isedi, Milano 1978; CESARE DE SETA, *Sull'autosole ascoltando Mina: l'Italia verso la piena motorizzazione*, in *Immagini dell'archivio Fiat. 1940-1980*, Fabbri, Milano 1990, pp. 9-16; G. BERTA, *Conflitto industriale e sistema d'imprese. L'esperienza della Fiat*, in «Meridiana», n. 16/1993, pp. 159-178; GIUSEPPE BERTA, DUCCIO BIGAZZI (a cura di) *Grande impresa e sviluppo italiano: studi per i cento anni della Fiat*, Il Mulino, Bologna 1999; F. AMATORI, *Gli uomini del professore. Strategie. Organizzazioni, management alla Fiat fra anni Venti e anni Sessanta*, in ID., *La storia d'impresa come professione*, Marsilio, Venezia 2008, pp. 203-281.

[12] Si veda VALERIO CASTRONOVO, *La "via italiana" all'automobile*, in ID., *Imprese ed economia in Piemonte. Dalla "grande crisi" a oggi*, Cassa di Risparmio di Torino, Torino 1977; dello stesso autore *Come è nata la Fiat*, Domus, Milano 1979; *Fare come Ford: Giovanni Agnelli e la nascita della Fiat*, in ID., *Grandi e piccole borghesi. La via italiana al capitalismo*, Laterza, Roma-Bari 1988, pp. 73-98; *FIAT,1989-1999: un secolo di storia italiana*, Rizzoli, Milano 1999; *FIAT: una storia del capitalismo italiano*, Rizzoli, Milano 2005;

[13] Cfr. F. AMATORI, *Gli uomini del professore,* cit.

[14] VERA ZAMAGNI, *Dalla periferia al centro. La seconda rinascita economica dell'Italia 1861-1981*, Il Mulino, Bologna 1990, p. 423.

[15] Cfr. F. AMATORI, *Gli uomini del professore,* cit., p. 203.

La lacunosità della letteratura cui riferirsi per analizzare l'insediamento termolese in una prospettiva storica, probabilmente è legata anche al fatto che solo a partire dagli anni 2000 si è raggiunta una distanza temporale tale da permettere un approccio storico alle vicende riguardanti la realizzazione da parte della Fiat dello stabilimento molisano. Dai primissimi contributi (1979) -quasi coevi alla realizzazione dell'impianto termolese- fino a quelli relativamente più recenti (1998), il comune denominatore degli studi riferibili allo stabilimento molisano, riguarda in sostanza l'organizzazione del lavoro[16] e le tematiche sindacali[17]. Infatti, pur se la questione economica e industriale (sviluppo) del Molise scaturì dal dibattito culturale e politico che prese piede nei primissimi anni Cinquanta, la storicizzazione del fenomeno Fiat è avvenuta solo in tempi recenti (anni 2000).

Quando il 29 settembre del 1962 fu promulgata la legge n. 1462 a modifica e integrazione delle leggi 10 agosto 1950 n. 646[18], 29 luglio 1957 n. 634[19] e 18 luglio 1959 n. 555[20], riguardanti provvedimenti per il Mezzogiorno, il Molise non aveva ancora raggiunto la propria autonomia legislativa e amministrativa ottenuta, a distanza di 15 mesi, con la promulgazione della legge costituzionale n. 3 del 27 dicembre 1963[21] che di fatto ne decretò non solo l'autonomia funzionale ma anche il riconoscimento dell'identità

[16] RENATO CAVALLARO, GENNARO BUCCI, *Progresso tecnico e valori tradizionale. La Fiat nel Basso Molise*, Iauna, Roma 1979; EZIO BECHIS (a cura di), *Indagine su un caso di progettazione congiunta prodotto/processo: il motore Fiat fire e lo stabilimento di Termoli*, Istituto ricerche economiche e sociali Lucia Morosini, Torino 1985; BRUNO CATTERO, *Motori di qualità: l'organizzazione del lavoro alla Fiat di Termoli 3* in «Politica ed Economia», n. 21/1991, 6, pp. 53-62; VIVIANA COLAPIETRO, ANTONELLO MICCOLI, *Miti e realtà della vita di fabbrica. Pedagogia del lavoro e processi formativi: indagine sulla Fiat auto di Termoli*, Franco Angeli, Milano 1998.

[17] MIMMO CARRIERI (a cura di), *Fiat Punto e a capo: problemi e prospettive della fabbrica integrata da Termoli a Melfi*, Ediesse, Roma 1992; GIANCARLO CERRUTI, VITTORIO REISER, *La fabbrica integrata e il tempo. A proposito dell'accordo di Termoli*, Istituto ricerche economiche e sociali Lucia Morosini, Torino 1994.

[18] Si veda *Istituzione della Cassa per opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia meridionale (Cassa per il Mezzogiorno)*, Gazzetta Ufficiale n. 200 del 01.09.1950, http://www.normattiva.it (ultima consultazione del 22.02.2015).

[19] *Provvedimenti per il Mezzogiorno*, Gazzetta Ufficiale n.193 del 03.08.1957, http://www.normattiva.it (ultima consultazione del 22.02.2015).

[20] *Modifiche ed integrazioni della legge 29 luglio 1957, n. 634, recante provvedimenti per il Mezzogiorno*, Gazzetta Ufficiale n. 186 del 04.08.1959, http://www.normattiva.it (ultima consultazione del 22.02.2015).

[21] Per approfondire i controversi aspetti che riguardano la costruzione della regione amministrativa del Molise così come il dibattito autonomista che interessò il Molise si veda EDILIO PETROCELLI, *La controversa costruzione della regione amministrativa*, in GINO MASSULLO, (a cura di) *Storia del Molise*, Donzelli Editore, Roma 2006, pp. 429-457. Sull'argomento si veda anche GAETANO AMOROSO, *Il Molise in una circoscrizione regionale*, Amministrazione Provinciale di Campobasso, G. Quartieri & Figli, Campobasso 1946; LUCIO GAMBI, *L'equivoco tra Compartimenti statistici e regioni costituzionali*, Fratelli Lega, Faenza 1963; RENATO LALLI, *Dalla Provincia di Molise alla ventesima regione: storia, atti, dibattiti, documenti*, Editrice Samnium, Campobasso 1989; LEOPOLDO FEOLE, *Questione regionale e Statuto del Molise*, Edizioni Enne, Ferrazzano 2000.

geografica, storica e culturale[22].

A pochi anni di distanza dall'ottenimento dell'autonomia regionale la classe politica molisana pose in essere importanti azioni di pianificazione economica e territoriale rispondenti alle direttrici che il governo nazionale aveva individuato per lo sviluppo delle aree del Sud Italia con l'istituzione nel 1950 della Cassa per le opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia meridionale (CasMez). Riferendosi al Molise, e nello specifico allo stabilimento Fiat di Termoli, si fa riferimento a quella che è stata definita "la terza fase" dell'intervento straordinario del Mezzogiorno[23]. Infatti, dopo la fase preindustriale degli anni Cinquanta, volta a dotare il Sud delle infrastrutture necessarie per lo sviluppo e quella dei nuclei e delle aree di industrializzazione nel successivo decennio, gli strumenti di piano nazionale per lo sviluppo industriale dell'intero Paese, attuati al Sud attraverso gli interventi della CasMez, prevedevano la cosiddetta "contrattazione programmata" che puntava, alla promozione delle iniziative di sviluppo mediante il coinvolgimento dell'autorità pubblica e dei soggetti privati.

Tra i soggetti privati coinvolti in questa importante fase di industrializzazione del Mezzogiorno d'Italia un ruolo primario fu svolto dalla Fiat che, nei primissimi anni Settanta del Novecento, realizzò anche a Termoli (CB) un insediamento industriale. La strategia di quegli anni elaborata dall'azienda torinese presupponeva investimenti nel Sud, ricorrendo agli incentivi resi disponibili dallo Stato per favorire l'industrializzazione nel Mezzogiorno. Il piano d'investimenti della Fiat nell'Italia meridionale prevedeva la realizzazione di insediamenti a Bari, Cassino, Vasto-San Salvo, Nardò, Termini Imerese, Lecce, Sulmona e appunto Termoli[24] .

Considerevole è la quantità di contributi che analizzano le tematiche

---

[22] E. PETROCELLI, *La controversa costruzione della regione amministrativa,* cit., pp. 429-457: 450.

[23] Per approfondimenti si vedano GIUSEPPE CENZATO, *L'industrializzazione del Mezzogiorno*, a cura dell'Unione degli industriali della Provincia di Napoli, Arte tipografica, Napoli 1954; FERRUCCIO MARZANO, *Un'interpretazione del processo di sviluppo economico dualistico in Italia*, Giuffrè, Milano1969; PIERO BARUCCI (a cura di), *Pasquale Saraceno Il meridionalismo dopo la ricostruzione (1948-1957)*, Milano, Giuffrè, 1974; NAPOLEONE COLAIANNI, *Il Mezzogiorno nella crisi dell'economia italiana*, in «Politica ed economica», n. 5/1975; P. BARUCCI, *Ricostruzione, pianificazione, Mezzogiorno: la politica economica in Italia dal 1943 al 1955*, Il Mulino, Bologna 1978; SALVATORE CAFIERO, *La questione meridionale*, Le Monnier, Firenze1980; LEANDRA D'ANTONE, *L'interesse straordinario per il Mezzogiorno (1943-1960)*, in «Meridiana», n. 24/1995; L. D'ANTONE (a cura di), *Radici storiche ed esperienza dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno*, Bibliopolis, Napoli 1996; S. CAFIERO, *Storia dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno (1950-1993)*, Lacaita Editore, Manduria-Bari-Roma 2000.

[24] MICHELA COMBA (a cura di), *Maire Tecnimont. I progetti Fiat Engineering (1931-1979)*, SilvanaEditoriale, Milano 2011.

storiche, industriali, economiche e sociali concernenti la Fiat[25]. Rispetto all'ampia produzione storiografica che favorisce un approccio generale all'azienda torinese, vi è però un esiguo numero di contributi cui poter attingere per un inquadramento specifico del complesso termolese. Infatti, pur essendo stata considerata «esempio di fabbrica come sistema integrato»[26] e inserita nel contesto territoriale di una cittadina ritenuta essa stessa "sistema" da prendere a modello per «le prospettive del domani»[27], la fabbrica di Termoli è caratterizzata da una sorta di vuoto storiografico che sembra legittimare, per la città adriatica, la costante dicotomia tra attitudine industriale e vocazione turistica.

Per comprendere gli accadimenti storici che, indicati da indirizzi politici nazionali, hanno visto il loro concretizzarsi in scelte programmatiche di carattere regionale e che hanno riguardato l'allocazione dello stabilimento Fiat di Termoli, necessario è il riferimento a studi che hanno analizzato il più generale fenomeno di industrializzazione che investì il Molise a partire dalla seconda metà del Novecento.

Le conclusioni cui Gazzera e Selvaggi[28] giunsero nei primissimi anni Cinquanta, proponevano per il Molise un'integrazione agricola ed industriale.

Definita, dal regime fascista, la "ruralissima" pupilla del duce[29], in quella molisana così come nelle altre realtà meridionali, la battente propaganda ruralistica in realtà sacrificava l'agricoltura impiegata solo come serbatoio volto a contenere la sempre maggiore disoccupazione da limitare attraverso la formula della sottoccupazione agricola[30].

Se è vero che nel Molise (e soprattutto nella provincia di Campobasso) agli inizi degli anni Cinquanta l'agricoltura rappresentava l'attività economica preminente, è errato pensare che la stessa fosse anche particolarmente prospera. La succitata preminenza è da intendere in rapporto alle altre attività economiche capaci di generare redditi nettamente inferiori rispetto a quelli prodotti dalle attività agricole. Per la provincia di Campobasso, definita relativamente agricola, il minore sviluppo di attività economiche differenti da quelle agricole è stato attribuito anche al limitato sviluppo

---

[25] Per un più esaustivo quadro sulla Fiat si veda MARIA ROSARIA MOCCIA (a cura di), *Bibliografiat. Saggi, studi, ricerche sulla Fiat (1899-1996),* Scriptorium, Torino 1998.

[26] FIAT, *La fabbrica dell'automobile*, in ALDO CASTELLANO, ROBERTA SOMMARIVA (a cura di), *Il luogo del lavoro. Dalla manualità al comando a distanza*, XVII Triennale di Milano, Catalogo della Mostra (Milano, maggio-settembre 1986), Electa, Milano 1986, pp. 149-155:152.

[27] Idem, p. 149.

[28] ENZO GAZZERA, LUCIO SELVAGGI, *Integrazione agricola e industriale nel Molise,* Arti Grafiche Santa Barbara, Roma 1953.

[29] G. MASSULLO, *Introduzione* in Id. (a cura di) *Storia del Molise,* cit., p. XVII.

[30] G. MASSULLO, *Dalla periferia alla periferia. L'Economia del Novecento* in Id. (a cura di) cit., pp. 459-509.

dell'agricoltura che, non prosperando, non favoriva la disponibilità di capitali da impegnare in altre attività quali quelle industriali. Gli autori vedevano l'incremento delle attività industriali consequenziale a quello dell'agricoltura. La convinzione fondamentale era che le industrie sorte in maniera artificiale e per sola volontà dei pubblici poteri avrebbero rischiato di essere controproducenti per lo sviluppo industriale del Molise. Almeno per un primo tempo l'incremento industriale della provincia di Campobasso avrebbe dovuto legarsi allo sviluppo di un'industrializzazione complementare all'agricoltura e direttamente legata alla trasformazione, la preparazione, la conservazione dei prodotti agricoli.
Benché l'agricoltura regionale forniva produzioni notevoli, la mancanza di un complesso integrativo volto ad una valorizzazione "totale" dei prodotti del suolo era vista come una causa rilevante del disagio economico. La spinta economica sarebbe dovuta derivare da direttive volte ad integrare il comparto agricolo con quello industriale così da implementare un'agricoltura industrializzata non solo nei processi di lavorazione della terra, ma anche nella trasformazione dei prodotti.

A circa dieci anni di distanza la visione che emerge dal *Contributo allo studio di un piano economico per il Molise* redatto da Campopiano e pubblicato a Termoli nel dicembre del 1962 a cura del Centro zona di Termoli del Partito Socialista Italiano, è sostanzialmente diversa da quanto Gazzera e Selvaggi[31] avevano in precedenza affermato.
Una zona esclusivamente agricola è destinata a restare povera e per questo necessita di un'industrializzazione, un fenomeno tecnicamente difficile ed economicamente molto costoso; il capitale privato si sposta là dove esiste la certezza del ritorno degli investimenti. Queste sono le convinzioni da cui Campopiano partì per affermare che in Molise l'industrializzazione poteva avvenire solo come conseguenza dell'intervento dello Stato. Era quindi necessario individuare, nel quadro di una più generale programmazione economica, almeno due poli di sviluppo industriale per il basso e l'alto Molise. Indispensabile era inoltre l'iniziativa statale volta ad impiantare in Molise grandi industrie a carattere nazionale capaci con il loro prodotto di inserirsi non solo nel mercato italiano ma anche in quello estero ed allo stesso tempo capaci di fungere da attrattore di ulteriori iniziative industriali complementari.

Il primo decennio del secondo Novecento vide quindi un aperto dibattito, circa il modello di sviluppo economico da seguire, cui presero parte uomini di cultura e personalità politiche. Tra le forze politiche, la maggioranza delle stesse, e in modo particolare la cosiddetta "ala dorotea" della Democrazia

[31] E. GAZZERA, L. SELVAGGI, *Integrazione agricola e industriale nel Molise,* cit.

cristiana (partito che predominava nello scenario politico molisano e soprattutto in quello termolese), era orientata verso la valorizzazione dell'agricoltura che, pur necessitando di ammodernamenti profondi, era considerata la naturale vocazione del Molise. Di qui l'adesione, nel 1961 e nel 1966, ai "piani verdi" che contrassegnavano la politica agricola nazionale[32] .

Negli stessi anni vi erano però, settori politici che puntavano sull'industria per il futuro sviluppo della regione. Nonostante anche in seno al Partito socialista, durante il Consiglio Provinciale di Campobasso del 30 giugno 1961 e del 30 marzo 1962 prima, e attraverso Guido Campopiano poi[33], si espresse il pieno appoggio allo sviluppo industriale del Molise, tuttavia lo scontro maggiore avvenne all'interno della Democrazia cristiana. Al congresso regionale della Dc, tenutosi a Campobasso nel 1962 alla vigilia dell'VIII congresso nazionale del partito che si svolse a Napoli, "l'ala dorotea"[34] respinse la mozione della componente "fanfaniana" favorevole all'industrializzazione[35] .

---

[32] Per maggiori approfondimenti si vedano i due volumi *Il piano verde: piano quinquennale per lo sviluppo dell'agricoltura*, REDA, Roma 1962; *Piano verde secondo: provvedimenti per lo sviluppo dell'agricoltura nel quinquennio 1966-70. Leggi, circolari, moduli, commenti e carte regionali*, REDA, Roma 1970.

[33] GUIDO CAMPOPIANO, *Contributo allo studio di un piano economico per il Molise: Termoli, dicembre 1962*, Tip. CET, Lanciano 1962.

[34] Per la lista n. 1 "Rinnovamento democratico", i consiglieri nazionali eletti all'VIII Congresso nazionale della Democrazia cristiana che si tenne a Napoli dal 23 al 31 gennaio 1962, furono Pastore Giulio, Donat Cattin Carlo, Scalia Vito, Penazzato Dino, Butté Alessandro. Per la lista n. 2 "Linea Moro-Fanfani", vennero eletti Moro Aldo, Zaccagnini Benigno, Rumor Mariano, Colombo Emilio, Forlani Arnaldo, Salizzoni Angelo, Gui Luigi, Berloffa Alcide, Gaspari Remo, Malfatti Franco Maria, Ferrari Aggradi Mario, Barbi Paolo, Natali Lorenzo, Cossiga Francesco, Lattanzio Vito, Scaglia Giovan Battista, Delle Fave Umberto, Gullotti Nino, Russo Carlo, Spataro Giuseppe, Bo Giorgio, Radi Luciano, Truzzi Ferdinando, Sarti Adolfo, Antoniozzi Dario, Mattarella Bernardo, Dal Falco Luciano, Rampa Leandro, Badaloni Maria, D'Arezzo Bernardo, Folchi Alberto, Curti Aurelio, Vetrone Mario, Magrì Domenico, Pugliese Vittorio, Oliva Giorgio, Gioia Giovanni, Gotelli Angela, Vincelli Sebastiano, Bertè Pirantonio, Per la lista n. 3 "Amici di base" vennero eletti Sullo Fiorentino, Ripamonti Camillo, Scarlato Vincenzo, Negrari Andrea. Per la lista n. 4 "Centrismo popolare" furono eletti Andreotti Giulio, Scelba Mario, Scalfaro Oscar Luigi, Cajati Giulio, Fanelli Augusto, Restivo Franco, Lucifredi Roberto, Elkan Giovanni, Martinelli Mario, Iozzelli Attilio, Pignatelli Gaspare. Cfr. http://www.storiadc.it (ultima consultazione 07.01.20152015).
Tra gli esponenti molisani della Democrazia cristiana si ricordano, invece, i nomi di Bruno Vecchiarelli, Sedati Giacomo, Girolamo La Penna, Remo Sammartino, Domenico Zampini, Florindo D'Aimmo, Nicola Di Lisa, Vittorino Monte. Per ulteriori approfondimenti si veda MASSIMILIANO MARZILLO, *Partiti e politici nella repubblica*, in G. MASSULLO (a cura di), *Storia del Molise in età contemporanea*, cit., pp. 405-427.

[35] Nel 1959, l'apertura a sinistra verso il Partito Socialista Italiano e la concentrazione delle principali cariche istituzionali e di partito nella figura di Amintore Fanfani, genera la spaccatura della corrente maggioritaria di Iniziativa Democratica. In quell'anno si costituì la corrente dei Dorotei (il cui nome deriva dal convento di Santa Dorotea nel quale alcuni leader di Iniziativa Democratica si riunirono per dare la sfiducia a Fanfani), molto più cauta nell'approccio verso il centro-sinistra, e più attenta alle ragioni delle gerarchie ecclesiastiche e alle associazioni industriali. Alla corrente dorotea aderirono Aldo Moro, Mariano Rumor, Antonio Segni, Paolo Emilio Taviani.

Gli amministratori termolesi, guidati dall'allora sindaco Girolamo La Penna, democristiano di area fanfaniana, continuarono ad esprimere attraverso le azioni politiche, la chiara volontà di dare all'economia termolese un *imprinting* industriale. Come si vedrà più avanti, la fase preparatoria per l'ottenimento del riconoscimento del Nucleo di industrializzazione (costituito 17 gennaio 1967) avvenne nei primissimi anni Sessanta (1960-1964) quando l'amministrazione comunale di Termoli avviò un programma d'incentivazione industriale mettendo a disposizione aree e concedendo contributi economici per l'insediamento di iniziative industriali nella futura area del Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno. Questa politica favorì, tra gli altri, l'impianto a Termoli di industrie quali la Tecnogas per l'imbottigliamento di gas liquidi, la Bentonite per la lavorazione della bentonite, la Salto per la lavorazione dei tabacchi, l'Ipim per la costruzione di profilati e infissi metallici[36], la Vetroluce, la Società termolese industrie confezioni, il caseificio Del Giudice[37].

La stagione di studi sullo stabilimento termolese si apre con il volume di Renato Cavallaro e Gennaro Bucci[38] che, pur muovendo da un approccio sociologico, evidenziano aspetti utili per un primo inquadramento delle vicende storiche riguardanti la Fiat e il basso Molise e forniscono un «contributo serio alla elaborazione di un più maturo concetto di industrializzazione come processo sociale globale»[39]. Lo studio effettuato ha una duplice funzione: analizzare alcune modalità di socializzazione della nascente classe operaia molisana (che si forma quale conseguenza direttamente connessa alla crescita industriale della regione); studiare, attraverso l'indagine sociologica, una particolare realtà meridionale in cui la localizzazione dell'industria coincide con il primo manifestarsi di problemi. «Le nuove forme di produzione, la diversa distribuzione delle risorse [economiche] e i differenti modelli di vita di relazione [sociali]» [40] rappresentavano, infatti, le questioni conflittuali che il progresso determinò.

Cfr. http://www.storiadc.it/correnti (ultima consultazione 22.02.2015). Per approfondire la storia della Democrazia cristiana si veda GIORGIO GALLI, *Storia della Democrazia cristiana*, Laterza, Bari-Roma 1978; GIOVANNINI CLAUDIO, *La Democrazia cristiana dalla fondazione al centro-sinistra (1943-1962)*, La Nuova Italia, Firenze 1978; ROCCO DE ROSA, *Il Mezzogiorno doroteo dal dopoguerra ad oggi*, Rubettino, Soveria Mannelli 1984; GIUSEPPE CHIARANTE, *La Democrazia cristiana*, Editori Riuniti, Roma 1990; ANTONIO GHIRELLI, *Democristiani: storia di una classe politica dagli anni Trenta alla seconda Repubblica*, Mondadori, Milano 2004;

[36] Si veda la pagina regionale molisana de «Il Messaggero» del 18 ottobre 1960.

[37] ILARIA ZILLI, *Prove d'industria. La Fiat e il nucleo industriale di Termoli. 1970-2008*, in AUGUSTO CIUFFETTI, ROBERTO PARISI (a cura di), *L'archeologia industriale in Italia. Storie e storiografie (1978-2008)*, Franco Angeli, Milano 2012, pp. 332-352: 336-337.

[38] R. CAVALLARO, G. BUCCI, *Progresso tecnico e valori tradizionali*, cit.

[39] FRANCO FERROTTI, *Prefazione* in R. CAVALLARO, G. BUCCI *Progresso tecnico e valori tradizionale*, cit. pp. 7-9: 9.

[40] R. CAVALLARO, G. BUCCI, *Progresso tecnico e valori tradizionali*, cit., p. 16.

L'istantanea che emerge dall'analisi di Cavallaro e Bucci è che, sul finire degli anni Settanta, lo stabilimento termolese doveva essere inteso non solo come modello propulsore dell'economia regionale ma anche come «un modello sociale di tipo conflittuale»[41] essendo stato allocato in una realtà territoriale sulla quale persisteva ancora una condizione di arretratezza economica e un'economia maggiormente agricola.

Tra il 1980 e il 2000 la letteratura cui far riferimento per approfondire le vicende dello stabilimento Fiat di Termoli mette in luce molteplici aspetti legati soprattutto alla pedagogia del lavoro, ai processi formativi[42] e all'organizzazione del lavoro all'interno della fabbrica[43].

Solo dai primi anni del 2000 si è cominciato a riflettere (in un'ottica multisettoriale che attinge a strumenti propri di discipline quali la storia economica, la storia urbana, la storia del paesaggio, la storia del patrimonio industriale) sugli aspetti più direttamente connessi all'insediamento industriale di Termoli, sull'area in cui lo stesso è allocato, così come su alcuni interventi concreti (infrastrutture, housing sociale, edilizia turistico-residenziale), espressioni dell'attività di progettazione della Fiat Engineering in Molise[44].

In *Termoli. Storia di una città*[45] Costantino Felice dedica un interessante capitolo alla grande trasformazione industriale che nel secondo Novecento investì la cittadina adriatica interessata -per la prima volta dopo l'Unità d'Italia- tra il 1956 e il 1958, da un calo di abitanti che, tra 1961 ed il 1971 tornò ad incrementarsi fino a raggiungere il 38,8 %[46]. L'incremento demografico di Termoli assunse consistenza notevole nel successivo decennio 1971-1981 allor quando al fenomeno della crescita demografica contribuirono in larga misura le iscrizioni anagrafiche particolarmente elevate «a partire dalla attivazione dell'insediamento Fiat: 2468 nel 1973, contro le 790 dell'anno prima e le 675 del 1971»[47]. La crescita demografica rappresentava uno degli aspetti più evidenti di un importante processo di urbanizzazione sul quale incidevano differenti fattori tra i quali senza dubbio il neonato polo industriale termolese[48].

---

[41] Ibidem, p. 16

[42] V. COLAPIETRO, A. MICCOLI, *Miti e realtà della vita di fabbrica*, cit.

[43] B. CATTERO, *Motori di qualità: l'organizzazione del lavoro alla Fiat di Termoli 3*, cit.

[44] C. FELICE, A. PASQUINI, S. SORELLA *Termoli. Storia di una città*, cit.; M. COMBA (a cura di), *Maire Tecnimont*, cit.; R. PARISI, *Fabbriche d'Italia,* cit.; R. PARISI, *Le fabbriche del Molise. Uomini, luoghi e paesaggi del lavoro*, in R. PARISI, I. ZILLI (a cura di), *Il Patrimonio Industriale in Molise. Itinerari di un censimento in corso*, Crace, Terni 2012, pp. 52-74; I. ZILLI, *Infrastrutture e nuclei industriali*, in R. PARISI, I. ZILLI (a cura di), *Il Patrimonio Industriale in Molise*, cit., pp. 176-187; I. ZILLI, *Prove d'industria. La Fiat e il nucleo industriale di Termoli. 1970-2008*, cit.

[45] C. FELICE, A. PASQUINI, S. SORELLA *Termoli. Storia di una città*, cit.

[46] Ibidem, p. 257.

[47] Ibidem, p. 258.

[48] Ibidem, p. 259.

Infatti, Termoli fu identificata da subito come il «polo della regione nodale»[49] a più alto tasso di modernizzazione e dinamicità del Molise che tuttavia non riusciva ad incidere sull' intero sviluppo dell'area circostante[50]. Per la storia di Termoli più che di «industrializzazione senza storia»[51] è opportuno parlare di "sviluppo industriale importato" da intendere come la risultante di fattori esterni e spinte endogene che incisero notevolmente sullo sviluppo della cittadina adriatica. Più di una volta il polo di sviluppo industriale di Termoli è stato definito come un caso *sui generis* che si discostava notevolmente dal panorama regionale che vedeva nel settore agricolo il maggiore sbocco occupazionale della forza lavoro molisana[52]. Infatti, a partire dagli anni Sessanta, l'agricoltura termolese registrò un vero tracollo occupazionale determinato da una modernizzazione della produzione e dalla conseguente esclusione delle eccedenze di manodopera, ma anche legato alla rapida espansione urbana[53].

Istituito il Nucleo industriale, l'avvenimento principale che interessò il territorio fu l'approvazione, da parte del Comitato interministeriale per la programmazione economica (Cipe), del progetto che la Fiat aveva presentato per la realizzazione di uno stabilimento nella Valle del Biferno. Considerata per l'intero Molise come «l'alba della sua rinascita»[54], nei primi anni di attività l'azienda torinese soddisfò pienamente le aspettative iniziali tanto da rendere complessivamente positivo il bilancio del Nucleo industriale. In quell'area territoriale si era riusciti a richiamare una parte importante dell'industria e dell'artigianato del Molise: alla fine del 1975, infatti, circa un terzo delle unità locali della regione erano impiegate nel Nucleo industriale di Termoli[55].

Anche il *Rapporto 1982 sullo stato delle economie locali*[56], elaborato da Unioncamere, definì il comprensorio termolese (costituito dai comuni di Termoli, Campomarino, Guglionesi, Petacciato, Portocannone, San Giacomo degli Schiavoni, San Martino in Pensilis) come un ottimo modello di localismo che aveva saputo associare una dotazione infrastrutturale e

[49] ORNELLO VITALI, *Popolazione, occupazione e abitazioni nelle aree urbane del Molise*, Franco Angeli, Milano 1994, pp. 111 e 134.
[50] MAURO FERRARA, *Localismo: verso una logica di sistema*, in «Censis. Quindicinale di note e commenti», XXII, 1986, 4, pp. I-VII.
[51] CLAUDIO QUINTANO, *Il sistema industriale del Molise*, Il Mulino, Bologna 1986, pp. 13-14. Si veda anche UNIONCAMERE-CENSIS, *Rapporto 1982 sullo stato delle economie locali. Scenario del localismo italiano*, I, Franco Angeli, Milano 1982, pp. 119-134.
[52] GRAZIANO ROTONDI, *Un quadro extra-agricolo dai contrastanti aspetti*, in FULVIA RIGOTTI, GRAZIANO ROTONDI, *Il Molise costiero. Momenti umani e economici*, Università di Padova – Dipartimento di Geografia, Padova 1990, p. 125.
[53] RICCIARDA SIMONCELLI, *Molise*, in VERA CAO-PINNA, *Le regioni del Mezzogiorno*, Il Mulino, Bologna 1979, p. 264.
[54] RENATO PISTILLI, *Problemi nuovi*, in «Il Messaggero» del 23 gennaio 1970
[55] R. SIMONCELLI, *Molise*, cit., p. 286.
[56] UNIONCAMERE-CENSIS, *Rapporto 1982 sullo stato delle economie locali*, cit.

un'urbanistica razionale ai vantaggi dell'incentivazione statale e di una buona localizzazione.

Tuttavia dopo una prima fase ottimale, le dinamiche di industrializzazione del Molise iniziarono a presentare alcuni limiti strutturali che incisero sulla stabilità dello sviluppo: il mix industriale non era in grado di interagire con il tessuto economico preesistente, né di incentivare relazioni interne all'area; l'istituzione del Nucleo aveva creato un forte squilibrio all'organizzazione del territorio regionale; nell'area basso molisana ci si trovava di fronte ad un'economia poco favorevole al rischio di impresa (perché fortemente assistita) e in larga parte dipendente dall'esterno (management, tecnologie, capitali)[57] .

Nella seconda metà degli anni Cinquanta, come per la maggior parte delle regioni meridionali, anche in Molise si stavano consolidando gli esiti della riforma agraria avviata nel 1950 e iniziavano a registrarsi i primi interventi della Cassa del Mezzogiorno[58]. Diversi fattori determinarono la tempistica e le modalità dell'intervento straordinario dello Stato nelle regioni del Sud Italia: tra questi merita di essere annoverata la capacità della classe politica locale di cogliere nel nuovo corso della politica economica dello Stato, l'abilità di attrare investimenti nelle proprie aree di influenza[59]. Sono queste le riflessioni cui parte Ilaria Zilli[60] per delineare le principali tappe utili a comprendere la storia del Nucleo industriale termolese. Le novità che gli studi della Zilli apportano ai lavori realizzati in precedenza, riguardano una rivisitazione e un approfondimento delle analisi, effettuate sulla Fiat e sul Nucleo Industriale di Termoli, condotte con la metodologia propria della storia economica e della storia dell'industria. Altro aspetto interessante che merita di essere evidenziato è che l'intero processo di studio viene inserito in un più ampio ambito disciplinare che è quello dell'archeologia industriale.

La storia della fabbrica non può che avere un approccio multidisciplinare dove elementi sociologici, aziendalistici, statistico-economici devono necessariamente affiancarsi a elementi architettonici, urbanistici e territoriali coì da fornire una visione di insieme[61] che riunifichi lo studio

[57] C. QUINTANO, *Il sistema industriale del Molise*, cit.

[58] I. ZILLI, *Prove d'industria. La Fiat e il nucleo industriale di Termoli. 1970-2008*, cit. Si vedano anche FRANCESCO BARBAGALLO, *La questione meridionale (1860-1980)*, Guida, Napoli 1980; S. CAFIERO, *Questione meridionale e politica meridionalistica attraverso un quarantennio di attività*, Svimez, Roma 1986.

[59] F. BARBAGALLO, *La questione meridionale (1860-1980)*, cit.

[60] I. ZILLI, *Prove d'industria. La Fiat e il nucleo industriale di Termoli. 1970-2008*, cit.; I. ZILLI, *Infrastrutture e nuclei industriali*, cit.

[61] E. PETROCELLI, *Fiat. Un padrone venuto dal Nord*, in «Proposte molisane», n. 3/1973, pp. 26-28; GIOVANNI MANCINONE, *Fiat, dieci anni dopo. Lo stabilimento di Termoli: lotte, problemi, prospettive*, in «Proposte molisane», n. 2/1982, pp. 67-73; CLORIDANO BELLOCCHIO, *Modificazioni economiche e sociali nell'area di gravitazione dello stabilimento FIAT di Termoli,* in «Molise

dell'architettura della fabbrica, il contesto territoriale in cui essa è allocata e la dimensione urbana di riferimento.

Infatti, come sottolinea Roberto Parisi, «l'architettura della fabbrica non si esaurisce nella progettazione e nella realizzazione dello spazio del lavoro e del suo immediato contorno ambientale» [62] ma interessa l'intera scala territoriale (urbana, extra-urbana, regionale) con interventi sul sistema infrastrutturale legati sia all'attrezzature di servizio alla mobilità che all'housing sociale.

1.3 Le fonti

Il tema riguardante la svolta industriale termolese, come si è visto, ha suscitato l'interesse di studiosi ai cui lavori è opportuno riferirsi per attingere, soprattutto nella fase iniziale della ricerca, alle fonti bibliografiche e archivistiche consultate. Tralasciando la letteratura che riguarda le tematiche sindacali e l'organizzazione del lavoro, ciò che emerge dall'esiguo numero di testi che più specificatamente hanno analizzato in una prospettiva storica lo stabilimento termolese, è il ricorso soprattutto alla documentazione conservata presso gli archivi locali del Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Valle del Biferno (Cosib) e del comune di Termoli. Infatti, sia Costantino Felice[63] che Ilaria Zilli[64] delineano lo stretto rapporto tra la cittadina adriatica e la Fiat muovendo soprattutto dalle fonti documentali (deliberazioni della Giunta comunale) e dalle relazioni a corredo del Piano Regolatore Territoriale del nucleo industriale conservate presso i succitati archivi locali.

È lo studio di Roberto Parisi [65] a fornire un inquadramento dello stabilimento Fiat di Termoli nel più ampio contesto della storia

---

economico», n. 4-6/1988, pp. 57-77; LAURA NOLA, FEDERICO ORLANDO, *Termoli: dove atterra la FIAT*, in CORRADO BARBERIS, GIAN GIACOMO DELL'ANGELO (a cura di), *Italia rurale*, Laterza, Bari 1988, pp. 355-375; *formativi. Indagine sulla Fiat-auto di Termoli*, Franco Angeli, Milano 1988.

[62] R. PARISI, *Fabbriche d'Italia*, cit.; R. PARISI, *Termoli e l'urbanistica nel secondo Novecento*, in ROBERTO GIULIANELLI, ERCOLE SORI (a cura di), *Ricostruire le città. Piani regolatori nell'Italia del secondo Novecento*, in «Storia e problemi contemporanei », n. 65, gennaio-aprile 2014, Franco Angeli, Milano 2014, pp. 117-137.

[63] COSTANTINO FELICE, *La grande trasformazione del secondo Novecento*, in C. FELICE, A. PASQUINI, S. SORELLA *Termoli. Storia di una città*, cit., pp. 256-302.

[64] I. ZILLI, *Infrastrutture e nuclei industriali*, in R. PARISI, I. ZILLI (a cura di), *Il Patrimonio Industriale in Molise*, cit.; I. ZILLI, *Prove d'industria. La Fiat e il nucleo industriale di Termoli. 1970-2008*, cit.

[65] R. PARISI, *Fabbriche d'Italia*, cit.

dell'architettura industriale: lo stesso è utile anche per comprendere le schede, curate da Rita D'Attorre [66] nel volume Tecnimont, riguardanti disegni e progetti conservati presso l'Archivio Maire Tecnimont e attualmente gestito dal Politecnico di Torno.

Il focus dettagliato su un episodio puntuale (la realizzazione dello stabilimento Fiat di Termoli) ascrivibile a un distretto poco esteso, rischierebbe di considerare questo territorio alla stregua di una monade decontestualizzata dal multiforme insieme di relazioni che lo hanno storicamente connesso con l'esterno. Nello studio di una realtà territoriale è, infatti, necessario adottare un approccio di ricerca che consideri lo stretto rapporto esistente tra le relazioni gerarchico-spaziali che si creano tra le periferie e i centri.

Per queste ragioni, dunque, si è ritenuto necessario compiere l'indagine di scavo anche negli archivi locali (Archivio di Stato i Campobasso, Archivio storico del comune di Termoli, Archivio storico del comune di Campomarino, Archivio del Cosib) finora i soli ai quali ha attinto la storiografia per lo studio dell'insediamento termolese della Fiat. Di qui la necessità di ricorrere anche ad altri archivi (Archivio del Centro di studi e piani economici, Archivio Storico Fiat, Archivio Maire Tecnimont, Banca dati delle delibere Comitato interministeriale per la programmazione economica) che, alla luce di quanto detto, possono appunto essere identificati come "centrali", favorendo una visione d'insieme rispetto alle vicende che hanno interessato l'area basso molisana e, più in generale, l'intero Molise.

Si è trattato di una ricerca alquanto complessa non solo in ragione alla quantità della documentazione emersa, ma anche derivante in alcuni casi (Archivio del Cosib) dalla mancanza di adeguati strumenti di ricerca e dalle difficoltà logistiche che spesso si incontrano quando si effettuano indagini su fonti ancora affidate ad enti attivi.

Fu la delibera del Consiglio Comunale di Termoli n. 33 del 3 maggio 1965[67] a conferire al Centro di studi e piani economici di Roma (Centro Piani, diretto da Franco Archibugi), l'incarico di redigere un piano di fattibilità economica e territoriale per la localizzazione in Molise di aree di sviluppo industriale. Da qui il passaggio, quasi obbligatorio, presso il Centro Piani di Roma per la consultazione delle fonti storiche ivi conservate che hanno permesso di approfondire la pianificazione dei territori che, in Molise, avrebbero ospitato lo stabilimento Fiat.

---

[66] RITA D'ATTORRE, Dis*egni e progetti Archivio Maire Tecnimont,* in M. COMBA (a cura di), *Maire Tecnimont,* cit.

[67] Cfr. Archivio Storico del Comune di Termoli (d'ora in avanti ASCT), Delibera di Consiglio n. 33 del 03/05/1965, *Conferimento incarico per studio economico da allegare alla domanda per il riconoscimento del Nucleo*.

Profondamente legato alla figura del suo ideatore, Franco Archibugi, che a oltre trent'anni dalla formale chiusura è ancora riconosciuto quale presidente, il Centro Piani iniziò la propria attività nel 1965, anno della sua fondazione.

Le attività e le finalità del Centro Piani sono esplicate nei primi articoli dello Statuto del Centro stesso[68]. Il Centro di studi e piani economici nacque con il chiaro intento di essere un istituto senza scopo di lucro, volto allo sviluppo di studi nel campo della pianificazione integrata socio-economica e territoriale. Obiettivo principale del Centro Piani era lo sviluppo della scienza della pianificazione attraverso la diffusione di ricerche empiriche di carattere socio-economico e territoriale; mediante la costruzione di un mezzo di cooperazione scientifica e culturale fra cultori di studi economici, sociali e territoriali; nonché con studi volti a dotare gli organi pubblici (internazionali, nazionali e regionali) di quadri di riferimento utili a porre in essere adeguate scelte decisionali nella pianificazione del territorio. Il Centro Piani formalmente cessò di esistere dopo circa un decennio dalla sua fondazione[69]: i ricercatori del Centro continuarono la loro attività presso l'Istituto di Ricerca e Progettazione Territoriale[70] di Roma (ECOTER s.r.l.,), operante dal 1976.

Le fonti storiche che l'Archivio conserva permettono di tracciare le analisi che il Centro Piani fece per il Molise e che sono parte integrante di un complesso di ricerche effettuate, a partire del 1965 a livello regionale e interregionale su tutto il territorio italiano, con il chiaro intento di ottenere una sorta di primo assetto territoriale nazionale utile per la programmazione economica a larga scala[71]. Queste ricerche furono affidate al Centro Piani dall'Ufficio di Programma del ministero del Bilancio e dal

[68] Si veda ww.planningstudies.org (ultima consultazione 24.03.2015).

[69] Come ha affermato il presidente Franco Archibugi «la vita del Centro Piani finisce in concomitanza con la programmazione economico-territoriale in Italia. Noi potevamo fare molto lavoro per conto di Regioni e Governo italiano; come Governo italiano è finita subito la programmazione quindi è venuta meno l'assistenza che il Centro Piani avrebbe potuto dare». Si ringrazia il professor Franco Archibugi per la disponibilità manifestata nel ripercorrere le tappe principali della sua attività presso il Centro di studi e piani economici. L'intervista, effettuata il 06/08/2013, è in possesso di chi scrive nella versione integrale.

[70] L'ECOTER s.r.l. si occupa, sia in Italia che all'estero, della consulenza per la progettazione e realizzazione di programmi finalizzati allo sviluppo socio-economico dei sistemi territoriali urbani.

[71] Tra i lavori effettuati si vedano ad esempio CENTRO DI STUDI E PIANI ECONOMICI, *Problemi dell'assetto territoriale dell'area industriale Roma-Latina*, s.e., Roma 1967; CENTRO DI STUDI E PIANI ECONOMICI, *Progetto per la costruzione della tavola delle interdipendenze settoriali della Regione Friuli-Venezia Giulia*, s.e., ROMA 1967; FERNANDO CLEMENTE (a cura di), *I poli regionali in Sardegna: una ipotesi di assetto territoriale*, Quaderni di Centro di Studi e Piani Economici, ETAS Kompass, Milano 1968; CENTRO DI STUDI E PIANI ECONOMICI, *Le prospettive di sviluppo industriale in Italia e nelle sue regioni*, Collana di studi e ricerche del Ministero del bilancio e della programmazione economica, ATEL, Roma 1973; CENTRO DI STUDI E PIANI ECONOMICI, *Prima valutazione dello spazio economico per nuove iniziative industriali*, Collana di studi e ricerche del Ministero del bilancio e della programmazione economica, ATEL, Roma 1975.

Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno. Compito del Centro Piani era quello di produrre studi che, valutando gli obiettivi di reddito, occupazione e produttività (che il governo centrale aveva quantificato per le macro aree "Triangolo", "Mezzogiorno" e "Resto d'Italia" dallo schema di sviluppo economico contenuto nel Programma quinquennale 1966-1970), individuassero criteri e modalità da impiegare per il raggiungimento degli stessi.

L'archivio aziendale della Fiat[72] si trova a Torino presso il Centro Storico Fiat. Aperto, nel 1963, nell'edificio che fu il primo ampiamento (1907) delle officine di corso Dante dove nacque l'azienda. L'Archivio conserva una tipologia documentale varia costituita da disegni tecnici, relazioni, immagini, filmati, deliberazioni di Consiglio che permettono di approfondire la storia aziendale della più importante fabbrica automobilistica italiana così come la storia delle varie realtà regionali che ospitano e hanno ospitato gli stabilimenti Fiat.

Presso l'Archivio Storico Fiat sono stati visionati i fondi costituiti da documentazione che copre un arco cronologico compreso tra il 1899 e il 1988. Chiaramente si è favorito lo studio dei documenti riguardanti gli atti di acquisto dei terreni in Termoli per l'insediamento del nuovo stabilimento; gli atti notarili riconducibili alla scrittura di promessa di vendita (e conseguente atto di acquisto) di suoli dal Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno alla Fiat Società per azioni di Torino; i finanziamenti a medio e lungo termine previsti dalla Fiat per porre in essere il proprio piano di industrializzazione nelle aree del Mezzogiorno con particolare riferimento ai progetti dello stabilimento di Termoli ed alla relazione generale a corredo degli stessi; le iniziative Fiat nel Mezzogiorno, poste in essere tra il 1971 ed il 1975, riguardanti i programmi di investimento della società torinese, la situazione infrastrutturale degli insediamenti del Mezzogiorno nonché la documentazione specifica che concerne la realizzazione delle infrastrutture costruite a servizio dello stabilimento termolese.

Gli aspetti interessanti emersi dallo studio di questo materiale documentale forniscono una visione generale dei caratteri che contraddistinsero i programmi e le attività d'investimento che l'azienda torinese effettuò nel Mezzogiorno, e quindi anche a Termoli, nel periodo

[72] Per approfondimenti si veda CESARE DE SETA, CARLO BERTELLI, *Immagini dell'Archivio fiat: 1900-1940*, Fabbri Editori, Milano 1989; C. DE SETA, C. BERTELLI, *Immagini dell'Archivio fiat: 1940-1980*, Fabbri Editori, Milano 1990; *Fabbrica e dintorni: la Fiat nelle fotografie del suo archivio 1899-1960*, Catalogo della mostra, Museo dell'automobile "Carlo Biscaretti di Ruffia", Torino, ottobre-novembre 1992, Fabbri Editori, Milano 1992; MARIO VERDUN, *L'Archivio storico Fiat*, in «Archivi & Computer», n. 1/1993, pp. 20-27; CHIARA CASALINO, VALERIA FAVA (a cura di), *La Fiat nel mondo, il mondo della Fiat: 1930-1950: il mercato mondiale dell'auto e i lavori dell'industria automobilistica nelle carte dell'Archivio Storico Fiat*, Marsilio, Venezia 2002.

compreso tra il 1971 e il 1975. Le carte di archivio mettono in evidenza la situazione infrastrutturale degli insediamenti del Sud Italia e nello specifico delle infrastrutture realizzate o da realizzare per lo stabilimento di Termoli. Un altro aspetto che emerge da questa documentazione riguarda le iniziative di formazione professionale realizzate all'interno degli stabilimenti Fiat, condotte soprattutto nell'ottica dell'introduzione di un nuovo sistema di produzione che, accanto alle tradizionali linee di montaggio meccanizzate, sperimenta l'impianto ad isole che nello stabilimento di Termoli vide concretizzarsi, nella prima metà degli anni Ottanta, uno tra i migliori esempi nazionali ed europei.

Inoltre, sono stati visionati le deliberazioni del Consiglio direttivo Fiat dal 1920 al 1970 e i verbali del Consiglio di amministrazione Fiat riguardanti l'arco temporale compreso tra il 1967 e il 1970. Ciò che emerge da questi atti è utile per avere una visione generale delle scelte decisionali che il management Fiat pose in essere per le politiche di crescita aziendale. In particolare nella seduta di Consiglio di amministrazione del 30 gennaio 1970, nel programma di iniziative per il Mezzogiorno, si decise la realizzazione dell'impianto industriale di Termoli.

Come per altre realtà nazionali (la Tekne a Taranto[73], l'Italconsult a Siracusa[74]) anche a Termoli il luogo del lavoro è espressione di tecnici specializzati nella progettazione degli spazi dell'industria, delle infrastrutture e dell'edilizia a essa ausiliaria. Nello specifico lo stabilimento Fiat di Termoli e le strutture ad esso correlate furono interamente realizzate su progetto degli specialisti dell'engineering Fiat.

Creata nel 1972, la Fiat Engineering (successivamente Maire Tecnimont) si occupava della progettazione e realizzazione di complessi non solo industriali, ma anche commerciali, residenziali e turistici. Una vera e propria *Divisione Costruzione e Impianti* in cui lavoravano progettisti, disegnatori, periti industriali preposti a quella che lo stesso Bonadè-Bottino, fondatore e direttore del Servizio Costruzioni e Impianti Fiat (SCI)[75], definì nel 1951 la "progettazione completa" cui la fabbrica doveva tendere[76]. Indispensabile quindi, per lo studio dell'impianto Fiat di Termoli,

[73] NICLA DATTOMO, *Il piano Tekne per l'area di sviluppo industriale di Taranto*, in «Storia Urbana», n. 130/2011, pp. 137-167.

[74] FABIO SALERNO, *Il piano dell'Italconsult del Consorzio Asi di Siracusa. Tra coerenza distributiva e grandi prospettive*, in «Storia Urbana», n. 130/2011, pp. 105-136.

[75] L'ingegnere Vittorio Bonadè-Bottino fondò e diresse il Servizio Costruzioni e Impianti Fiat (SCI) dal 1936 al 1968; nel 1950 venne anche nominato procuratore Speciale e Generale Fiat per la gestione Ina-Casa. Il SCI svolse, a partire dagli anni Cinquanta, il ruolo di «un *general contractor* ante litteram, che tale diventerà effettivamente con gli anni settanta e la "nascita" di Fiat Engineering» Cfr. M. COMBA, *Introduzione. L'ingegneria della lunga ricostruzione*, in ID. (a cura di), *Maire Tecnimont*, cit., pp. 27-38: 30.

[76] VITTORIO BONADÈ-BOTTINO, *Criteri di Impostazioni delle costruzioni industriali*, in «Atti e rassegna tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», n. 10/1951, pp. 289-294.

la consultazione della documentazione archivistica conservata a Bruino (TO) presso l'Archivio Storico della Maire Tecnimont.

Nel 2003 l'allora Gruppo Maire decise di acquisire la Fiat Engineering, una delle principali realtà industriali italiane operante, sia in Italia che all'estero, nel settore dell'edilizia civile ed industriale, dell'energia e delle infrastrutture. L'acquisizione di Fiat Engineering, finalizzata nel 2004, comportò il cambio del nome aziendale in Maire Engineering prima, e nel 2005 in seguito all'acquisizione di Tecnimont, alla creazione nello stesso anno del Gruppo Maire Tecnimont. Il nascente Gruppo ha avuto così accesso a uno straordinario archivio di progetti che testimonia la ricchezza e l'attività di una delle principali società d'ingegneria del panorama italiano. Nel 2009 Maire Tecnimont ha deciso di valorizzare questa importante eredità avviando un percorso di recupero dell'intero fondo documentario di Fiat Engineering, affidato all'attività di docenti e ricercatori del Politecnico di Torino. L'accesso a questo straordinario Archivio, attualmente ancora in fase di riorganizzazione, ha permesso di fare esperienza diretta delle politiche e delle azioni, dei calcoli e delle sperimentazioni, dei progetti compiuti ed incompiuti dell'allora Divisione Costruzione e Impianti della Fiat.

Notevole la documentazione emersa riguardante lo stabilimento Fiat a Napoli (1953-1959), il primo grande stabilimento Fiat nel Mezzogiorno che fu progettato nel 1955 e inaugurato nel 1960; lo studio per uno stabilimento tipo (1973), lo Stabilimento X, cui riferirsi per la progettazione dei nuovi insediamenti Fiat da costruire nel Sud Italia; le Officine meccaniche Fiat a Rivalta (1965-1969), la cui tecnica costruttiva, pensata sulla base della linea di montaggio delle fabbriche, divenne il sistema di prefabbricazione con cui vennero realizzati gli stabilimenti meridionali di Termoli (Fiat), Lecce (Allis) e Varrone (Lancia).

Molti i documenti relativi allo Stabilimento Fiat di Termoli (1971-1976). Le fonti archivistiche visionate riguardano non solo i progetti dello stabilimento industriale, ma anche tutte le opere a corredo realizzate nel lotto Fiat (fabbricato officina, mensa, uffici).

Di straordinario interesse tutta la documentazione ascrivibile al comparto dell'housing sociale Fiat Case Sud (1972-1978). Infatti, a partire dal 1972 il Servizio Costruzioni e Impianti progettò un complesso residenziale tipo, a carattere popolare, finalizzato all'insediamento della manodopera occupata negli stabilimenti Fiat presenti nelle province di Frosinone, L'Aquila e Campobasso. Ai progettisti del Servizio Costruzioni e Impianti si affiancarono, soprattutto per la consulenza al progetto architettonico, Franco Karrer, Ludovico Quaroni e Lucio Passarelli. Nello specifico sono

stati visionati i tombolotti[77] riguardanti l'insediamento tipo delle Case Sud, gli insediamenti di Piedimonte San Germano (FR), Pontecorvo (FR), e per quanto riguarda il Molise quelli di Campomarino (128), Guglionesi (78 alloggi) e Termoli (76 alloggi).

Per quanto attiene alle fonti locali, di fondamentale importanza sono anche i documenti contenuti presso l'Archivio di Stato di Campobasso, l'Archivio Storico del Comune di Termoli e l'Archivio Storico del Comune di Campomarino.

Presso l'Archivio di Stato di Campobasso è stata analizzata una cospicua documentazione attraverso cui si è potuta approfondire la storia dell'istituzione del Consorzio del Nucleo Industriale della Valle del Biferno mediante l'adesione dei comuni allo stesso Nucleo, ma anche la realizzazione di opere infrastrutturali (rete viaria e ferroviaria, sistemazione idraulica) nell'area del Consorzio a servizio degli insediamenti industriali. L'Archivio contiene la documentazione riguardante le espropriazioni attuate dal Consorzio per l'acquisizione dei terreni in seguito ceduti alla Fiat e l'installazione dello stabilimento Fiat nel Molise. Inoltre vi sono documenti che si riferiscono agli interventi di bonifica di Pantano Basso e Marinelle -l'area su cui insiste il Cosib- effettuati fino al 1955, e documenti riguardanti il Piano Marshall in Molise: costruzione di opere pubbliche, elenco dei progetti approvati nei primi anni Cinquanta dalla CasMez, attuazione di iniziative di sviluppo industriale e commerciale.

La documentazione conservata presso l'Archivio Storico del Comune di Termoli permette di approfondire la situazione delle opere pubbliche finanziate dalla Cassa per il Mezzogiorno di cui è concessionario il Consorzio di Bonifica del Basso Biferno (1954); le attività della Cassa del Mezzogiorno e le sue ripercussioni economiche e sociali in Molise (1957-1960); l'indagine condotta in Molise sul tema riguardante le linee di politica economica, sociale e urbanistica per le aree povere del Mezzogiorno (1965); i proprietari di specifiche aree ricadenti nella zona industriale di Termoli (1963); le domande per la concessione di aree industriali nell'area del Cosib (1963-1965); le planimetrie dell'area industriale basso-molisana (1966); il Piano regolatore territoriale del Nucleo di industrializzazione di Termoli (1968); i progetti Fiat-Case Sud lotto A del Piano di zona di Termoli (1975-1976).

La categoria "X-Industria" dell'Archivio Storico del Comune di Campomarino conserva, infine, le pratiche per le procedure di esproprio per la realizzazione del lotto Fiat (1975-1976).

[77] Il tombolotto è una scatola di cartone che, al pari di una busta archivistica, è utilizzato per conservare documenti, sciolti o raccolti in fascicolo. Si veda http://www.archivi.beniculturali.it/glossario (ultima consultazione 15.12.2014) e PAOLA CARUCCI, *Le fonti archivistiche: ordinamento e conservazione*, Roma, Carocci, 2010.

Nell'estratto del verbale della seduta del Consiglio Provinciale di Campobasso del 29 ottobre 1963 [78] l'allora presidente avv. Domenico Zampini, riprendendo quanto già affermato nella seduta del Consiglio Provinciale del 13 dicembre 1962, ribadì l'importanza che per il Molise avrebbe avuto l'attuazione della Legge n. 634 del 29 luglio 1957 -Legge Pastore-. In quella stessa occasione emerse chiaramente, l'enorme interesse da parte dell'Amministrazione Provinciale di Campobasso, per la costituzione di nuclei industriali, da considerarsi quale premessa obbligatoria per una vera rinascita del Molise. In particolare il Consiglio Provinciale si espresse in maniera favorevole rispetto alla creazione dei nuclei industriali di Isernia-Venafro e di quello di Termoli o Larino-Termoli, riconoscendo i sindaci di Termoli, Larino, Guglionesi e Montenero di Bisaccia tra i pionieri dell'istituzione di un consorzio industriale nel basso Molise.

Il Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno venne costituto il 17 gennaio 1967 con atto del notaio Giuseppe Macchiagodena: il decreto del Presidente della repubblica del 9 novembre dello stesso anno ne approvò lo statuto. La costituzione del Cosib rientrava nella chiara volontà di rendere esecutive, anche in Molise, le direttive nazionali per la spinta all'industrializzazione dei territori del Mezzogiorno.

Per conoscere e analizzare in maniera approfondita e in una prospettiva storica gli accadimenti che hanno interessato quel particolare ambito territoriale che insiste nell'area denominata «Pantano Basso», indispensabile è la conoscenza della storia del Consorzio Industriale della Valle del Biferno "gestore" delle modificazioni territoriali che a partire degli anni Sessanta hanno investito la zona.

L'archivio storico del Cosib è stato oggetto di interesse di ricerche e analisi precedentemente condotte; infatti, la storiografia cui attingere [79] per ritracciare la storia del Consorzio mette in luce fonti storiche direttamente reperibili preso l'archivio del Cosib che evidenziano tutti gli step legati non solo all'istituzione dell'Ente consortile ma anche all'elaborazione del Piano Regolatore Territoriale dell'area di industrializzazione.

Il passaggio "obbligato" preso l'archivio del Consorzio ha permesso non soltanto di fare esperienza diretta delle fonti già indagate da altri, ma soprattutto di studiare la documentazione concernente più direttamente la

[78] ASCB, Prefettura Archivio di deposito, busta 146, fasc. 820, *Costituendi Consorzi industriali nel Molise*.

[79] C. FELICE, *La grande trasformazione del secondo Novecento*, cit.; I. ZILLI, *Prove d'industria. La Fiat e il nucleo industriale di Termoli*, cit.; I. ZILLI, *Infrastrutture e nuclei industriali*, in R. PARISI, I. ZILLI (a cura di), *Il Patrimonio Industriale in Molise*, cit., pp. 176-187; R. PARISI, *Le fabbriche del Molise. Uomini, luoghi e paesaggi del lavoro*, in R. PARISI, I. ZILLI (a cura di), *Il Patrimonio Industriale in Molise.* cit., pp. 52-74.

realizzazione dell'impianto Fiat a Termoli. Le fonti hanno rivelato lo stretto rapporto tra la Fiat e il Consorzio dalla scrittura di promessa di vendita di suoli (01.07.1971), all'atto pubblico di compravendita degli stessi (03.07.1973), fino alla progettazione e pianificazione dello stabilimento. Infatti, nel 1973 a cinque anni di distanza dall'istituzione del Consorzio e a due anni dalla scrittura di promessa di vendita dei suoli, venne firmato l'atto pubblico di compravendita dei terreni in presenza del notaio Giuseppe Macchiagodena, dell'avvocato Giovanni Di Giandomenico (presidente e legale rappresentante del Cosib) e dell'ingegnere Piero Berardi (procuratore speciale della Fiat). L'atto pubblico sancì il formale possesso dei suoli ceduti dal Cosib direttamente all'acquirente Fiat e destinati esclusivamente «alla costruzione, gestione e manutenzione di opifici industriali tecnicamente organizzati, i quali dovranno risultare avviati entro il termine previsto dalle norme sull'industrializzazione del Mezzogiorno per le realizzazioni di primo tempo»[80].

Dalla documentazione archivistica è anche possibile analizzare le tappe principali che hanno interessato l'intero iter progettuale dello stabilimento Fiat: accanto ai primi progetti elaborati dalla Fiat Engineering nel 1972 si conservano anche tutti i progetti riguardanti ad esempio il fabbricato uffici e mense nonché le varie modificazioni (ampliamenti, ristrutturazioni delle strutture industriali, realizzazione del centro sportivo interno al lotto Fiat) che negl'anni interessarono il complesso termolese. Un altro aspetto che emerge riguarda le planimetrie generali dell'intero lotto Fiat, così come la richiesta e l'ottenimento da parte della Fiat nel 1982 della concessione di impianto e di esercizio di un binario di raccordo ferroviario tra lo stabilimento Fiat e la fermata di Guglionesi e Portocannone[81].

Parallelamente è stata eseguita una ricerca nella Banca dati delle delibere del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) da cui, attraverso i 73 record riguardanti la Fiat, sono emersi aspetti rilevanti utili a tracciare un quadro generale dei finanziamenti che l'azienda torinese ottenne per implementare la propria produzione nel Mezzogiorno, unitamente ad una visione più specifica dei sovvenzioni e dei contributi ottenuti dalla Fiat per la realizzazione dello stabilimento di Termoli e le case per i lavoratori.

Le fonti consultate nei diversi archivi, hanno permesso una prima ricostruzione dei processi tecnologici, della storia economica e delle

[80] Cfr. Archivio Cosib (d'ora in avanti ACosib), busta 23/B1, *Atto pubblico di compravendita di suoli tra il Consorzio per il Nucleo di industrializzazione della valle del Biferno e la Società per azioni Fiat di Torino.*

[81] Cfr. ACosib, busta 23/C_3, Azienda autonoma Ferrovie dello Stato. Compartimento di Napoli. Ufficio movimento, *Concessione raccordo Fiat. Autorizzazione all'esercizio del raccordo per conto terzi* (08.04.1982).

trasformazioni territoriali dell'area basso-molisana. La ricerca archivistica, non sempre agevole sia per quanto concerne le modalità di accesso che per lo stato di conservazione della documentazione, ha consentito di porre le basi utili ad analizzare e meglio definire gli sviluppi delle economie industriali considerati nel loro rapporto con il territorio ossia nella loro capacità di modificarlo, di ampliarlo, di creare sistemi di relazione sempre più complessi con mercati ed istituzioni.

Capitolo 2.
I prodromi dell'industrializzazione assistita del Molise

2.1. Il Basso Molise dopo la Guerra Totale: geomorfologia dei luoghi e profilo socio-economico

2.2. Ricostruzione e modernizzazione del territorio

2.3. La legge "Pastore" e le prospettive di Industrializzazione

2.4. Nuovi e vecchi scenari per Termoli: città industriale, città turistica

2.1 Il Basso Molise dopo la Guerra Totale: geomorfologia dei luoghi e profilo socio-economico.

Il Molise è un'area geograficamente poco estesa e storicamente scarsamente antropizzata[82]. Il Matese e le Mainarde, che la cingono a nord e a ovest, isolavano, infatti, in modo naturale la regione dalle aree limitrofe. Verso il mare, dove le condizioni morfologiche e altimetriche avrebbero potuto favorire una maggiore fascia di penetrazione, la presenza di zone paludose costituì un ulteriore ostacolo all'insediamento nei lunghi secoli dell'età moderna[83]. Il numero delle dimensioni dei centri abitati, le caratteristiche della sua dinamica demografica, la struttura e l'articolazione territoriale delle sue attività produttive ancora oggi finiscono per riflettere queste peculiarità del paesaggio molisano[84].

Nei secoli passati l'unica vera ricchezza dell'economia regionale, che si affiancava ai pascoli, sembrava essere l'abbondanza di acque: fiumi, torrenti, laghetti e sorgenti differenziavano la regione dalla maggior parte degli altri meridionali. Il Molise però, pur avendo saputo fin dall'antichità trarre vantaggio da questo patrimonio idrico, sfruttandolo soprattutto in termini di energia idromeccanica, agli inizi dell'Ottocento risultava ancora poco sviluppato sia sotto il profilo agricolo che quello manifatturiero[85].

Un maggiore sfruttamento delle potenzialità idriche era stato invano suggerito dagli economisti meridionali di fine Settecento, i quali avevano individuato proprio nell'acqua un possibile volano per l'economia locale, soprattutto nel difficile passaggio verso la modernità. Una potenzialità che tuttavia, nel corso dei primi decenni dell'Ottocento stentò a svilupparsi, nonostante la lunga tradizione di macchine e impianti idraulici che ancora sopravvivevano lungo le rive dei fiumi e dei torrenti, a testimonianza della vivace attività protoindustriale che si era realizzata all'interno dei feudi e soprattutto in prossimità dei tratturi nei secoli precedenti.

---

[82] Cfr. I. ZILLI, *Un progetto per la valorizzazione turistica del patrimonio archeologico-industriale del Molise*, «Quaderni Istituto di Studi delle Società del Mediterraneo», n.106/2006; MARIO FONDI, *Il Molise 20^ regione d'Italia,* UTET, Torino, 1964; MARIO ORTOLANI, *Memoria illustrativa della carta di utilizzazione del suolo degli Abruzzi e del Molise,* Consiglio Nazionale delle Ricerche, Roma, 1964; R. SIMONCELLI, *Il Molise. Le condizioni geografiche di una economia regionale,* Istituto di Geografia economica della Facoltà di Economia dell' Università di Roma, Roma, 1969.

[83] Si veda quanto affermato da Antonio Di Vittorio circa la quasi totale assenza, fino a gran parte dell'Ottocento, di centri urbani di una data a consistenza lungo il corso, seppur pianeggiante, dei fiumi meridionali e ancora di più in prossimità della foce; cfr. ANTONIO DI VITTORIO, *Le acque continentali e le attività umane nel Mezzogiorno d'Italia nei secoli del XVIII e XIX,* in «Atti del XII Congresso Geografico Italiano», Salerno, 18-22 Aprile 1975, pp. 45-49.

[84] Cfr. I. ZILLI, *Un progetto per la valorizzazione turistica del patrimonio archeologico-industriale del Molise*, cit.

[85] Idem.

Le relazioni redatte nei primi anni dell'Ottocento evidenziavano, infatti, uno scarso dinamismo di cui, l'uso non sistematico dell'energia idraulica disponibile *in loco,* era più effetto che causa[86].

La regressione del preesistente settore protoindustriale derivò dai radicali cambiamenti imposti in quegli stessi decenni dal governo francese. Nel caso molisano, l'impatto dell'abolizione della "Dogana della mena delle pecore" di Foggia era stato notevolissimo poiché aveva distrutto gli equilibri secolari esistenti tra la pastorizia transumante e l'agricoltura, fra l'economia delle piane costiere e quella delle zone interne[87].

Le risposte a questa crisi avrebbero potuto essere molteplici: il Molise scelse la via della tradizione riorganizzando la sua economia sull'altro pilastro rimasto ancora in piedi: la cerealicoltura. Così, mentre gradualmente diminuivano gli impianti protoindustriali legati all'industria della lana unitamente a quelli delle più antiche lavorazioni come la concia delle pelli, si rafforzava il numero dei mulini[88], rappresentati da una capillare presenza su tutto il territorio.

Infatti, proprio considerando nello specifico l'intensità dell'attività molitoria[89] è facile comprendere e giustificare la nascita e lo sviluppo in Molise, sul finire del XIX secolo[90], di una moderna industria alimentare che traeva forza dall'agricoltura locale e dalla disponibilità di risorse idriche ed era costituita da impianti meccanizzati dislocati sia in provincia di Campobasso[91] che in provincia di Isernia[92].

Un'estesa presenza di mulini, pastifici, frantoi e cantine caratterizzava dunque il paesaggio industriale molisano, anche se alcuni piccoli lanifici, la cui produzione si era però ristretta al locale mercato, continuavano a

---

[86] Idem.

[87] Idem.

[88] Il mulino è l'impianto che permette di trasformare l'acqua in forza motrice utile per diversi usi produttivi: l'irrigazione a fini agricoli, l'industria molitioria, l'industria tessile, l'industria della carta e quella metallurgica a fini manufatturieri. Il nome stesso Molise, che secondo alcuni risale a *molenses* ovvero al plurale del termine macina, attesta l'importanza che l'industria molitoria ebbe nell'economia locale. Si veda I. ZILLI, *La realtà economica molisana nella descrizione dei contemporanei (secc. XVIII-XIX)*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1995.

[89] I. ZILLI, *Le forme dell'acqua. Territorio e risorse nel Molise fra l'età moderna e contemporanea*, Quaderni del Centro di Cultura, n. 9, Campobasso, Università degli studi del Molise, 2003 (Quaderni del Centro di Cultura, n. 9.).

[90] Già durante il corso dell'Ottocento si rintracciano diverse notizie sulla produzione delle paste alimentari nel Molise; la *Statistica Murattiana* condotta nel Regno di Napoli durante il decennio francese, consentì di censire quaranta "maccaronaj" tra gli *artieri* molisani. Cfr. MAURO GIOIELLI, *Isernia fra passato e presente,* Campobasso, Paladino Editore, 2006, p. 99.

[91] Cfr. MADDALENA CHIMISSO, *La tradizione dei pastai*, in RENATO LALLI, NORBERTO LOMBARDI, GIORGIO PALMIERI (a cura di), *Campobasso Capoluogo del Molise,* Vol. I, Palladino Editore, Campobasso, 2008, pp. 385-404.

[92] Cfr. Ibidem.

funzionare. Così pure esistevano alcune cartiere, alcune fabbriche di cuoi e alcune antiche botteghe di prodotti metallurgici[93].

Il panorama industriale molisano restava però caratterizzato da una sostanziale staticità (alcune industrie minerarie, meccaniche e chimiche; qualche industria estrattiva legata alla produzione di materiali da costruzione ed alcune fornaci di laterizi) pur registrando negli ultimi decenni dell'Ottocento una sorta di modernizzazione di diversi opifici dislocati sia in provincia di Campobasso che in provincia di Isernia[94].

Agli inizi del Novecento, il quadro dell'economia molisana non si presentava in forme incoraggianti. L'agricoltura, basata sulla produzione estensiva di grano, trovava: in scarsa produttività, modestissima meccanizzazione, pericolosa fragilità dei suoli, ridotta dimensione media della proprietà, frazionamento fondiario, i propri caratteri costitutivi. L'indiscriminata estensione delle superfici coltivate e il basso costo della manodopera erano gli unici fattori d'incremento del reddito prodotto nel settore[95].

A rallentare lo sviluppo economico della società molisana d'inizio Novecento furono soprattutto tre fattori: una classe contadina caratterizzata da modelli di comportamento economico e sociale tradizionali; una struttura creditizia inadeguata alla promozione e al sostegno di attività imprenditoriali sia in campo agricolo che industriale; un basso livello di istruzione e formazione professionale. A queste cause si aggiunse la politica nazionale di quegli anni, interessata soprattutto allo sviluppo del triangolo industriale Torino-Milano-Genova progettato anche contando sulla manodopera proveniente dai territori arretrati del Mezzogiorno[96].

Durante il ventennio fascista la propaganda "ruralistica" del regime sacrificò notevolmente l'agricoltura molisana: in Molise la formula della sottoccupazione agricola venne impiegata per arginare la crescente disoccupazione senza tuttavia determinare, per il settore, alcun processo di crescita e sviluppo che lo scoppio del secondo conflitto mondiale contribuì a rallentare.

Accumunato alla prima da molti elementi (coinvolgimento dei principali paesi industrializzati, volontà di riformare in maniera radicale l'assetto e le gerarchie internazionali), la seconda guerra mondiale rappresenta

---

[93] Si veda FRANCESCO DE VINCENZI, *La produzione della lana, gli opifici e i centri di lavorazione e commercializzazione,* in E. PETROCELLI (a cura di), *La civiltà della transumanza. Storia, cultura e valorizzazione dei tratturi e del mondo pastorale in Abruzzo, Molise, Puglia, Campania e Basilicata,* Iannone, Isernia, 1998, pp. 75-81.

[94] Si veda GIANBATTISTA MASCIOTTA, *Il Molise dalle origini ai giorni nostri,* Lampo Editrice, Campobasso, 1988, (prima ed.: Stabilimento Tipografico Luigi Pierro e Figlio, Napoli, 1915).

[95] Cfr. G. MASSULLO, *Dalla periferia alla periferia. L'economia nel Novecento,* in ID, *Storia del Molise,* cit. 459.

[96] Ibidem.

un'esperienza totale[97]. Infatti, mentre tra il 1914 e il 1918, gli avvenimenti bellici avevano interessato sostanzialmente l'Europa, il secondo conflitto assunse da subito una dimensione globale sia per paesi coinvolti sia per numero di vittime[98]. Come già evidenziato[99], tre sono le principali caratteristiche che contraddistinsero la seconda guerra mondiale: il progresso tecnologico applicato al campo militare (offensiva aerea); un'enorme crescita, da parte di burocrazie, sia economiche che istituzionali, delle capacità organizzative (conseguenza anche della generale modernizzazione delle società industriali); il carattere stragista che la Germania diede ai suoi obiettivi militari.

Così intesa, la guerra segnò profondamente il territorio italiano, le aree meridionali e il Molise che «fu, suo malgrado, uno dei principali protagonisti di questa storia, condannato dalla geografia a rappresentare un punto di collegamento e di incontro tra spinte contrastanti»[100]. Il territorio molisano era infatti, percorso da una delle «tre linee ritardatrici»[101] che, attraversando anche la Campania, il Lazio e l'Abruzzo, spezzarono l'Italia dal mar Tirreno all'Adriatico. In particolare la *Winter Line* o Linea Gustav che dai fiumi Rapido e Garigliano si spingeva fino al mare Adriatico, rappresentava un sistema difensivo congeniale alla strategia militare tedesca ed era considerata la vera linea di sbarramento del fronte meridionale in quanto dotata di un sistema di fortificazioni capaci di sostenersi vicendevolmente[102]. La vittoria della guerra dipendeva quindi anche dalla capacità (velocità) degli Alleati di distruggere lo sbarramento che avrebbe permesso di penetrare il fronte meridionale. Evidentemente a essere maggiormente colpiti furono proprio territori e città che insistevano lungo la *Winter Line*. Qui, violando le allora vigenti norme del diritto bellico internazionale (Convenzione di Ginevra del 1864, Trattato de l'Aja del 1907) che impedivano esplicitamente di colpire città, villaggi, porti, abitazioni, la distruzione delle reti infrastrutturali mise ulteriormente in ginocchio la già provata economia molisana.

---

[97] GIOVANNI CERCHIA, *Il Molise e la Guerra Totale*, Cosmo Iannone Editore, Isernia 2011.
[98] ALAN J. P. TAYLOR, *Storia della seconda guerra mondiale*, Il Mulino, Bologna 1990; JOHN KEEGAN, *La seconda guerra mondiale (1939-1945), Una storia militare*, Rizzoli, Milano 2002;
[99] G. CERCHIA, *Il Molise e la Guerra Totale*, cit., p. 23.
[100] Ibidem, pp. 15-16.
[101] NATALINO PAONE, *Il Molise e la guerra di liberazione*, Volturnia edizioni, Isernia 2011, p. 26.
[102] G. CERCHIA, *Il Molise e la Guerra Totale*, cit., p. 86; GIUSEPPE PARDINI, *Linea Gustav 1943-44. Gli studi e le ricerche,* in G. CERCHIA, GIUSEPPE PARDINI (a cura di), *L'Italia spezzata. Guerra e Linea Gustav in Molise*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 2008.

In Molise, come in tutta la nazione, «la guerra lasciò macerie morali e materiali di non lieve entità e, come altrove, l'opera di ricostruzione risultò lenta e faticosa»[103] .

Riferendosi all'area basso molisana, il quadro che, all'indomani del conflitto bellico emerse, era così desolante che anche le autorità locali ebbero non poche difficoltà nello stimare i danni che i bombardamenti avevano causato al patrimonio pubblico e privato. A Termoli, principale centro dell'area costiera, erano stati profondamente danneggiati il porto, gli edifici delle scuole elementari di piazza Vittorio Veneto e delle scuole medie di piazza Garibaldi, l'orfanotrofio, il cimitero, la cattedrale e il Castello svevo. Anche l'acquedotto del Basso Larinese, che forniva la rete idrica di Termoli era stato parzialmente danneggiato, così come la rete fognaria. Inoltre, a causa dell'eccezionale traffico dei veicoli militari, la pavimentazione delle strade era quasi completamente distrutta[104].

Anche lo stato della locale economia risultava particolarmente depresso. Come scriveva, alla fine del 1944, il sindaco di Termoli al Prefetto della Provincia di Campobasso, l'attività industriale di un territorio già privo di particolari risorse era completamente paralizzata a causa della mancanza delle materie prime e dei mezzi di trasporto. Le industrie di laterizi, l'industria chimica saponaria e l'industria della pesca (presenti nella cittadina adriatica), se opportunamente riorganizzate, avrebbero però potuto rappresentare un'importante risorsa economica anche per l'intero territorio provinciale[105].

L'affermarsi di un nuovo Governo centrale (espressione del Comitato di Liberazione Nazionale), determinando una relazione diretta tra la periferia (Termoli) e il centro del potere (Roma), diede l'avvio al piano di effettiva ricostruzione e riqualificazione termolese concretizzatosi nel giugno 1948 con l'adesione di Termoli all'*European Recovery Program*.

[103] Cfr. ANGELO PASQUINI, *Dalla ricostruzione a oggi*, in C. FELICE, A. PASQUINI, S. SORELLA, *Termoli. Storia di una città*, cit., pp. 375-385: 375.
[104] MODESTINO VERRENGIA, *L'VII Armata e il settore adriatico. La vicenda di Termoli*, in GIOVANNI CERCHIA, *Il Molise e la Guerra Totale*, cit., pp. 69-126: 113.
[105] Ibidem, p.118.

2.2. Ricostruzione e modernizzazione del territorio

Il 18 ottobre 1948 in occasione della visita in Molise di James Zellerbach, delegato statunitense per l'esecuzione del piano Marshall[106] in Italia, il presidente dell'Amministrazione provinciale di Campobasso Eugenio Grimaldi, illustrò la gravità dei problemi ereditati dagli accadimenti bellici.
Il bilancio riguardante gran parte di comuni molisani era effettivamente critico. Erano soprattutto i raid aerei che avevano danneggiato la quasi totalità dei ponti di maggiore importanza; cinque centri abitati (San Pietro Avellana, Sant'Angelo del Pesco, Castelnuovo al Volturno -frazione di Rocchetta-, Cerasuolo -frazione di Filignano- e Castello -frazione di Fornelli-) furono completamente distrutti, 12 gravemente danneggiati e 40 parzialmente rovinati. Inoltre, quasi tutti i comuni avevano avuto gravi danni agli edifici scolastici, ai luoghi di culto, alle opere portuali e a quelle di bonifica, agli acquedotti, agli ospedali, ai cimiteri, agli stabilimenti industriali, agli impianti idroelettrici[107].

Il desolante quadro delle infrastrutture molisane rappresentava la risultante di un conflitto costruito soprattutto sulla logica dell'annientamento delle risorse infrastrutturali[108] , causa del conseguente annientamento di ogni iniziativa economica. La ripresa post-bellica di «un Molise che allora ancora "non c'era"» [109] sarebbe dovuta, quindi, necessariamente passare attraverso una pianificazione territoriale integrata capace di affiancare ai piani urbanistici per la ricostruzione, un'adeguata e non per nulla secondaria programmazione economica. Solo così poteva avvenire il superamento

> della "Pianificazione tendenziosa" o "pseudo-pianificazione" (come la chiamano gli economisti): dove tutti gli Enti e gli istituti pianificano si, ma nel proprio esclusivo interesse; programmano si, ma nel quadro del proprio settore e quello che manca è il piano dei piani senza il quale [...] le energie si sperperano e i danni sono infiniti[110].

Nell'immediato dopoguerra, in un Molise che si presentava come un

[106] MAURO CAMPUS, *L'Italia, gli Stati Uniti e il piano Marshall 1947-1951*, Laterza, Roma-Bari 2008.
[107] Si veda AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI CAMPOBASSO, *Relazione sull'attività svolta dal 1944 al 1952*, Arti Grafiche Di Mauro, Cava dei Tirreni 1953, p. 317; REMO SAMMARTINO, *Il Molise dalla ricostruzione allo sviluppo*, Edizioni Enne, Ferrazzano 2003; ROBERTO COLELLA, *I danni di guerra e lo sminamento*, in GIOVANNI CERCHIA (a cura di), *Il Molise e la Guerra Totale*, cit., pp. 353-368.
[108] R. PARISI, *I piani di ricostruzione dei centri «disastrati»*, in GIOVANNI CERCHIA (a cura di), *Il Molise e la Guerra Totale*, cit., pp. 369-413.
[109] Idem, p. 378.
[110] Cfr. *Relazione del Prof. Luigi Piccinato*, in «Urbanistica», n. 15-16/1955, p. 29; si veda R. PARISI, *I piani di ricostruzione dei centri «disastrati»*, in GIOVANNI CERCHIA (a cura di), *Il Molise e la Guerra Totale*, cit, pp. 369-413: 397.

territorio ancora profondamente segnato dalla distruzione e dai lutti che lo avevano investito nei cinque lunghi anni del conflitto, riprese il flusso migratorio interrotto circa venti anni prima[111]. Complessivamente nei venticinque anni successivi al Secondo conflitto mondiale, il Molise, per la sola emigrazione verso l'estero, perse circa 127.000 dei suoi abitanti (il 32% della popolazione residente al 1939, il 31% di quella del 1951)[112]. Dal 1951 al 1975, il saldo del movimento migratorio raggiunse nel Molise le 150.000 unità (ben due quinti della popolazione inizialmente presente): nello stesso periodo solo un quarto degli abitanti dei territori meridionali viveva analoga vicenda. Infatti, già nel primo decennio (1951-1961) del ventennio considerato (1951-1971) si contava per il Molise ben 53,7% (38,4% nel Mezzogiorno) del saldo totale di quanti sarebbero poi emigrati[113].

Mentre era notevole il numero di contadini molisani che, lontano dalle loro terre di origine, contribuivano con manodopera e ingegno al boom economico italiano e internazionale, il Molise «mostrava tutti i segni tipici del ristagno economico e produttivo e dell'involuzione sociale»[114].

In campo economico l'azione politica, dell'allora dominante partito della Democrazia cristiana, riguardò maggiormente la gestione dei finanziamenti pubblici erogati dalla Cassa per il Mezzogiorno per il miglioramento agrario e delle opere infrastrutturali. In Molise, l'attività di riforma fondiaria, svolta nell'ambito comprensoriale di Puglia, Lucania e Molise, comportò nel decennio 1950-1960 l'esproprio, la bonifica e la trasformazione di 4.700 ettari (pari solo al 1% dell'intera superficie agraria e forestale). La riforma fondiaria interessò 13 comuni della collina litoranea: Campomarino, Guglionesi, Larino, Mafalda, Montecilfone, Montenero di Bisaccia, Petacciato, Portocannone, Rotello, Termoli, San Giacomo degli Schiavoni, San Martino in Pensilis e Santa Croce di Magliano. All'assegnazione di quote (3 ettari) e poderi (6.5 ettari) seguì sia la realizzazione di opere infrastrutturali (52 kilometri di strade a servizio dei poderi, 65 pozzi trivellati e 378 pozzi a cielo aperto), sia la "creazione" di centri di servizio:

---

[111] Nel quinquennio 1946-1950 espatriarono circa 30.000 molisani al cui numero si aggiunsero, nel decennio successivo, oltre 100.000 uomini e quasi 60.000 negli anni Sessanta. Cfr. G. MASSULLO, *Dalla periferia alla periferia. L'economia nel Novecento,* cit., p. 487. Si veda anche FRANCESCO CITARELLA, *Le condizioni geografico-economiche del Molise e la diffusione territoriale dell'emigrazione transoceanic*a, in ID., *Emigrazione e presenza italiana in Argentina*, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Roma, 1992.

[112] Cfr. G. MASSULLO, *Dalla periferia alla periferia. L'economia nel Novecento*, IN ID, *Storia del Molise,* cit., p. 487.

[113] Si veda VERA CAO-PINNA, *Le regioni del Mezzogiorno: analisi critica dei progressi realizzati dal 1951 al 1975*, Il Mulino, Bologna 1979, p. 250; R. SIMONCELLI, *Il Molise. Le condizioni geografiche di una economia regionale,* cit.; EUGENIA MALFATTI, *Valutazione dei bilanci demografici annuali delle popolazione presente nelle regioni e nelle province del Mezzogiorno (1951-1975),* Svimez, Giuffré. Milano 1976.

[114] Cfr. G. MASSULLO, *Dalla periferia alla periferia. L'economia nel Novecento,* IN ID, *Storia del Molise* cit., p. 489.

Nuova Cliternia e Ramitelli a Campomarino, Montebello a Montenero di Bisaccia, Piano Palazzo a Rotello (per un totale complessivo di 476 case coloniche) [115] . Accanto alle realizzazioni che interessarono la collina litoranea, altre importanti realizzazioni avvennero (anche) nell'ambito dei più ampi comprensori di bonifica montana. Infatti, l'attività dei tre consorzi di bonifica di Venafro, Termoli e Larino e delle sei aziende consorziali con sede a Campobasso, Isernia Agnone, Trivento, Boiano e Riccia, si indirizzò al completamento dei lavori di bonifica e alla realizzazione di opere pubbliche. Analizzando, in una visione d'insieme, gli interventi che furono realizzati, è proprio riferendosi alle opere infrastrutturali (strade, acquedotti, elettrodotti, abitazioni rurali, stalle, magazzini) che si ebbero i risultati migliori.

Dal bilancio complessivo dell'efficacia degli interventi a sostegno dello sviluppo agricolo molisano dall'inizio dell'intervento straordinario alla fine degli anni Sessanta, gli aspetti positivi che emergono sono rappresentati da un significativo incremento (rispetto alle disastrose condizioni di partenza) della meccanizzazione agricola. Tuttavia, alla fine degli anni Sessanta, nonostante due decenni di intervento straordinario e di concentrazione della locale classe politica sullo sviluppo regionale, i miglioramenti ottenuti risultavano insufficienti al raggiungimento degli obiettivi di efficienza economica che il settore primario avrebbe dovuto generare[116].

L'agricoltura molisana era ancora permeata da caratteristiche strutturali di tipo tradizionale individuabili nella frantumazione fondiaria, nell'assenza di filiere di trasformazione agroalimentare, nelle limitate conoscenze tecniche concentrate quasi esclusivamente nelle aree della collina litoranea. Ciò avveniva mentre l'agricoltura del Mezzogiorno complessivamente viveva il periodo di più intenso sviluppo dall'Unità; uno sviluppo che però si concentrava in meno di un quinto della superficie agricola utilizzata (Sau) meridionale relegando al destino di arretratezza i quattro quinti della restante Sau, cui anche il Molise apparteneva.

Come sostiene Massullo, la concentrazione che la classe politica molisana riservò al settore agricolo, corrispose per tutti gli anni Sessanta, alla completa stagnazione del settore industriale. Infatti, (come si vedrà avanti) dalla promulgazione della legge n. 634/57 che disciplina il progetto di

---

[115] G. MASSULLO, *Dalla periferia alla periferia. L'economia nel Novecento,* IN ID, *Storia del Molise* cit.; GIACOMO RESCIGNO, *Attività di riforma e attività delegate*, in «Ersam Molise» n. 4/2004, pp. 12-13; FERDINANDO MILONE, *L'Italia nell'economia delle sue regioni*, Einaudi, Torino 1955; MANLIO ROSSI DORIA, *I problemi delle trasformazioni fondiarie nel Mezzogiorno e nelle isole*", in «Rivista economica agraria», n. 6/1947; M. ROSSI DORIA, *Riforma agraria e azione meridionalistica*, Edizioni agricole, Bologna 1956; GERALD W. DEAN, MICHELE DE BENEDICTIS, *Il Mezzogiorno estensivo e la ristrutturazione dell'agricoltura*, Franco Angeli, Milano 1974.

[116] Cfr. G. MASSULLO, *Dalla periferia alla periferia. L'economia nel Novecento,* cit., IN ID, *Storia del Molise* p. 491.

sviluppo industriale per il Mezzogiorno, si dovettero attendere dieci anni per la costituzione a Termoli del Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Valle del Biferno (1967), unico nella regione fino alla costituzione dei consorzi di Campobasso-Boiano e Isernia-Venafro (1974)[117].

La costituzione dei Consorzi (soprattutto di quello operante nell'area basso molisano) in qualche misura determinò il superamento della dimensione di isolamento e di depressione economica che per lungo tempo avevano caratterizzato il Molise. Sul finire degli anni Sessanta e per tutto il decennio seguente si ebbero, infatti, chiari segni di sviluppo economico con livelli di crescita annoverabili tra i più intensi delle realtà regionali del Meridione.

Nel settore agricolo, in misura superiore rispetto sia al Mezzogiorno che all'intero territorio nazionale, si registrò la crescita delle superfici medie aziendali (ampiezza compresa tra 5 e 20 ettari) [118] unitamente all'incremento della meccanizzazione (delle stesse aziende). I cambiamenti che interessarono il settore industriale riguardarono, invece, l'aumento delle dimensioni medie delle aziende esistenti e l'apertura, soprattutto per iniziativa di soggetti economici esterni alla regione, di nuovi stabilimenti la cui diretta conseguenza fu un incremento del numero di addetti impiegati soprattutto dal settore delle costruzioni e in quello manifatturiero meccanico. Tuttavia se al 30 giugno 1965 risultavano in istruttoria presso l'Istituto per lo Sviluppo Economico dell'Italia Meridionale (Isvemer), 14 domande di finanziamento per un investimento previsto in 1.308 milioni di lire e per un'occupazione complessiva di 142 unità[119], tra il 1973 e il 1977, in Molise, entrarono in funzione 25 nuovi stabilimenti: 10 nel settore dei materiali per l'edilizia, 6 nel settore metalmeccanico, 3 in quello del legno, 3 nel settore tessile, 3 nel settore alimentare. I nuovi stabilimenti erano

[117] Lo statuto del Consorzio per il nucleo di industrializzazione della valle del Biferno fu approvato con decreto del presidente della Repubblica del 14 novembre 1967; il 10 luglio 1972 il consiglio regionale ne approvò il piano regolatore territoriale. Sette anni dopo, con decreto del presidente della Repubblica del 26 gennaio 1974, furono formalmente riconosciuti gli statuti del Consorzio del Nucleo di Industrializzazione di Isernia-Venafro e quello di Campobasso-Boiano, i cui piani regolatori territoriali vennero approvati (in via preliminare) dalla giunta regionale rispettivamente il 31 ottobre 1974 e il 20 novembre 1974. Si veda, tra gli altri, V. CAO-PINNA, *Le regioni del Mezzogiorno: analisi critica dei progressi realizzati dal 1951 al 1975*, cit., p. 285.

[118] Cfr. G. MASSULLO, *Dalla periferia alla periferia. L'economia nel Novecento,* cit., IN ID, *Storia del Molise*, p. 499.

[119] Le domande riguardavano un pastificio, un'industria zootecnica ed un'officina meccanica da localizzarsi o Campobasso; un'industria di manufatti di cemento a Boiano; un'industria di lavorazione di marmo a Civitanova del Sannio; un'industria conserviera a Fornelli; tre impianti per la lavorazione dl marmo a Gambatesa, Pozzilli e San Martino in Pensilis; un'industria di bevande analcoliche ed una di lavorazione del legno a Sant'Elia a Pianisi; due impianti di produzione manufatti di cemento ed uno di ricostruzione di gomme a Termoli. Cfr., COMITATO REGIONALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA DEL MOLISE, *Schema di sviluppo economico e sociale del Molise per il quinquennio 1966-1970*, La Grafica moderna, Campobasso 1967, p. 97.

dislocati nell'area di Campobasso (13), in quella di Termoli (9) e nell'area di Isernia (6). Tra gli stabilimenti industriali presenti nella regione, nel 1977, la Fiat di Termoli, lo Zuccherificio del Molise (contitolarità tra l'Ente di sviluppo del Molise e la famiglia Tesi di Bologna, anch'esso collocato a Termoli), la Società Agricola Molisana per la produzione di mangimi da sottoprodotto della macellazione (contitolarità tra l'Ente di sviluppo del Molise e il gruppo Arena di Boiano) e la Italcementi di Guardiareggia, superavano i 100 addetti. Un dato interessante che merita di essere evidenziato è che nel 1977 ben il 79% degli addetti manifatturieri (settore industriale) apparteneva ad aziende di soggetti economici esterni alla regione[120].

Nonostante ciò, l'incremento dello sviluppo (sia nel settore agricolo che in quello industriale) aveva permesso al Molise solo un parziale recupero rispetto agli standard dei processi di trasformazione economica in atto in Italia[121]. Non solo il divario tra l'economia molisana e quella delle aree centrali e settentrionali del Paese restava rilevante, ma anche all'interno del sistema economico e produttivo regionale persistevano ancora pesanti squilibri strutturali, che interessavano sia i diversi settori produttivi sia i differenti ambiti territoriali.

Non è errato ricercare la causa in questi forti sviluppi dello squilibrio regionale nella stessa periodizzazione che, rispetto al reso dell'Italia, avvenne asincronicamente. Paradossalmente lo sviluppo economico (soprattutto industriale ma anche agricolo) si manifestò in Molise proprio nella fase economica regressiva legata alla crisi petrolifera nazionale che, contrariamente a ciò che avveniva in Molise, vedeva nei suoi aspetti generali la tendenza alla ristrutturazione aziendale nella dimensione del ridimensionamento degli impianti[122]. Inoltre, il caso Molisano può essere inteso quale uno sviluppo economico *top down*, che, dalla costituzione dei Consorzi per lo sviluppo industriale, si sviluppò quale derivante di scelte e dinamiche produttive sostanzialmente esterne alla regione. Infatti, le grandi imprese (Fiat) extra-regionali, attratte soprattutto dalla possibilità di attingere a incentivi statali, allocarono i loro impianti nelle aree ritenute favorevoli (quelle appunto dei Consorzi) generando una forte polarizzazione industriale che contribuì a aggravare gli squilibri che già persistevano tra le aree interne depresse e ambiti territoriali economicamente più vivaci. Mancando qualsiasi tipo di relazione tra la debole tradizione manifatturiera locale e le produzioni delle nuove imprese a capitale esterno, in Molise, non si creò alcun indotto rilevante, limitando il contributo locale quasi

[120] ROBERTO CERCOLA, *L'industria manifatturiera del basso Lazio, dell'Abruzzo e del Molise*, Sagraf, Napoli 1977, vol. II.
[121] GIOVANNI BARBIERI, GABRIELE ROSA, *Il Molise tra squilibri e sviluppo*, Sipi 1988.
[122] G. MASSULLO, *Dalla periferia alla periferia. L'economia nel Novecento,* cit.

esclusivamente alla fornitura di manodopera.

Pur se nella negatività del più generale quadro dell'economia meridionale degli anni Novanta (diminuzione degli investimenti, aumento del tasso di disoccupazione, ritorno dell'emigrazione), il Molise era sicuramente tra le regioni la cui economia resse meglio, tuttavia, nonostante i progressi economici realizzati e il superamento della condizione di arretratezza in cui negli anni Sessanta ancora versava la regione, in Molise non si generò mai quel virtuoso processo economico tanto auspicato. Infatti, una precaria situazione infrastrutturale, l'incapacità di generare processi economici che integrassero imprenditorialità locale e grandi imprese extra regionali, divergenze economiche che continuavano a persistere tra le aree regionali, fecero si che il Molise continuasse (e forse continua) «a permanere, nella diuturna frustrante condizione della rincorsa allo sviluppo degli altri»[123].

2.3 La legge "Pastore" e le prospettive di industrializzazione.

Nell'Italia post-bellica un efficace rilancio del processo industriale del Mezzogiorno doveva necessariamente comprendere strumenti attraverso cui individuare esplicitamente, in base ad accertate previsioni di sviluppo, le località più idonee all'industrializzazione. Di fatto, le scelte programmatiche furono effettuate muovendo da un'ottica che cercò di aggregare la visione nazionale a quella regionale, cosi da superare i «limiti dell'atomismo comunale»[124]. In quest'ottica la legge n. 634 del 29 luglio 1957 -legge Pastore-[125]- può essere intesa come la maturazione di precise ipotesi alternative sia per la pianificazione economica e territoriale del meridione, sia per l'individuazione di nuove aree industriali da creare *ex*

[123] Idem, p. 509.

[124] GIOVANNI ASTENGO, *Forzare l'inerzia*, in «Urbanistica», n. 45/1965, pp. 3-4: 3.

[125] Giulio Pastore (Genova 17 agosto 1902-Roma, 14 ottobre 1969), ricoprì i seguenti incarichi: Presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno dal 1 luglio 1958 al 14 febbraio 1959; Presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno e le aree depresse dal 15 febbraio 1959 al 24 marzo 1960; Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno dal 25 marzo 1960 all'11 aprile 1960; Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno e le zone depresse dal 26 luglio 1960 al 20 febbraio 1962; Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno e le zone depresse) dal 21 febbraio 1962 al 20 giugno 1963;
Si veda www.senato.it (ultima consultazione 03.02.2015); VINCENZO SABA, *Giulio Pastore*, in *Dizionario storico del movimento cattolico in Italia 1860-1980*, vol. II, *I Protagonisti*, Casale Monferrato, Marietti, 1982, p. 465-470; SERGIO ZANINELLI, *Giulio Pastore*, in *Il Parlamento italiano 1861-1992*, vol. XIX, Nuova Cei, Milano 1992, pp. 312-317; FRANCESCO MALGERI, *Giulio Pastore a quarant'anni dalla morte*, in ANDREA CIAMPANI (a cura di), in *L'autunno sindacale del 1969*, Rubettino, Soveria Mannelli 2013, pp. 253-266.

novo o da incentivare mediante la manovra pubblica del credito agevolato e degli sgravi fiscali[126].

Riprendendo la proposta parlamentare n. 2453 del 17 dicembre 1957, avanzata dall'allora presidente del Consiglio dei ministri Antonio Segni, la legge Pastore (*Provvedimenti per il Mezzogiorn*o), ebbe quale principale contenuto, la proroga, fino al 1965, dell'attività della Cassa per il Mezzogiorno, inizialmente prevista della durata di dieci anni e già prolungata di due nel 1952.

Il dispositivo normativo del 1957 introdusse due importanti aspetti: stabilì che la spesa ordinaria per le opere pubbliche da destinare alle regioni della Cassa doveva essere direttamente proporzionale al loro peso demografico sull'intero Paese; introdusse l'obbligo, per i programmi annuali di investimento di aziende e enti posti sotto la responsabilità del ministero delle Partecipazioni statali, di prevedere una distribuzione territoriale degli investimenti che migliorasse l'equilibrio economico tra le diverse regioni (legge n.634/57, art. 2). Ai territori, soggetto dell'intervento speciale (descritti dalla legge n. 646 del 10 agosto 1950), la legge Pastore presumeva quindi di indirizzare il 40% degli investimenti totali e almeno il 60% degli investimenti concernenti i nuovi impianti, unitamente allo stanziamento di un contributo che, per l'implementazione di attività industriali da localizzarsi in comuni con meno di 75.000 abitanti (legge n. 634/57, artt. 18 e 19), poteva raggiungere il 20%. L'altra importante misura contenuta nel dispositivo normativo (legge n. 634/57, art. 21), fu quella che stabilì la possibilità per Comuni, Province e Camere di commercio di costituirsi in Consorzi così da favorire iniziative industriali concentrate in una specifica zona. Va detto che l'articolo 21 della legge n. 634/57 rimase inattivo fino alla promulgazione della successiva legge n. 555/59. Fino a quella data, le modalità di attuazione dei provvedimenti furono demandate a circolari ministeriali che disciplinavano sia le condizioni e requisiti per l'istituzione delle zone industriali, sia i modi di redazione dei piani regolatori urbanistici. Nello specifico, i requisiti minimi vennero definiti dalla circolare n. 21354 del 7 ottobre 1959 che sostituì la denominazione di "zona" con quella di Area di sviluppo industriale; queste ultime, con la circolare n. 5621 del 8 giugno 1960, furono ulteriormente differenziate dai Nuclei di industrializzazione[127].

---

[126] PAOLO RADOGNA, *Sviluppo industriale e pianificazione territoriale nel Mezzogiorno*, in «Urbanistica», n. 45/1965, pp. 10-40: 10.

[127] Il dispositivo normativo differenziava Aree e Nuclei in base a requisiti minimi (quantitativi e qualitativi) che riguardavano: a) il numero di comuni ricadenti nell'Area (tutti quelli contigui al comune principale); b) la popolazione insediata (non inferiore a 100.000 abitanti nei comuni oltre a quello principale e non meno di 200.000 in totale); c) la sicurezza e la natura dei terreni; d) la capacità di trasformazione economica; e) la presenza di un nucleo centrale di infrastrutture; f) l'inesistenza di impedimenti legati ad esempio al pregio panoramico delle zone. Si vedano le varie

La legge Pastore diede quindi il formale avvio alla nuova politica della concentrazione industriale nei territori meridionali. L'introduzione del concetto di zona industriale determinò il passaggio dalla visione industriale puntiforme ai più ampi concetti delle Aree e dei Nuclei di industrializzazione, inaugurando al contempo una stagione decisiva per lo sviluppo industriale delle regioni meridionali.

Con i Nuclei si tese a favorire una politica di localizzazione delle industrie nelle zone dove, pur non potendosi prevedere un intenso processo di sviluppo industriale, esistevano specifici fattori validi per iniziative industriali di medie dimensioni: «i nuclei devono dar luogo a un'agglomerazione di un numero limitato di piccole e medie industrie che sfruttano circoscritti mercati, materie prime esistenti in luogo e caratteristiche naturali o infrastrutturali che mancano in zone vicine»[128]. Le Aree, invece, avrebbero favorito una più intensiva localizzazione d'industrie in zone che già si manifestavano quali particolarmente idonee agli insediamenti industriali. Nelle Aree la normativa di riferimento [129] prevedeva una concentrazione industriale intensiva in corrispondenza di territori particolarmente qualificati e di ambiti territoriali sufficientemente ampi ed omogenei, costituiti dall'aggregazione di numerosi comuni e caratterizzati da molteplici fattori agglomerativi e ubicazionali (mano d'opera, infrastrutture di base)[130]. Lo scopo dell'istituzione delle Aree e dei Nuclei era anche quello di promuovere tutte le trasformazioni ambientali necessarie a sviluppare e a potenziare l'attrattività di ubicazione per lo sviluppo industriale[131]. *Conditio sine qua non* per l'istituzione delle Aree e dei Nuclei era il riscontro dell'effettiva tendenza alla concentrazione industriale misurata sia in rapporto al numero di iniziative già concretamente attuate, sia in base alle variazioni dei parametri economico-sociali e demografici che negli anni avevano interessato l'area.

In particolare, i territori da destinare allo sviluppo industriale dovevano essere caratterizzati da terreni pianeggianti, idrogeologicamente sicuri, privi di vincoli urbanistici e forniti di infrastrutture di base. Gli ambiti territoriali erano generalmente formati dal comune capoluogo che,

---

circolari ministeriali dette sopra. Si veda STEFANO MAGAGNOLI, *Le aree industriali attrezzate: genealogia ed evoluzione di un modello di sostegno allo sviluppo locale*, in «Storia urbana», n. 130/2011, pp. 11-43; ID. *Arcipelaghi industriali: le aree industriali attrezzate in Italia*, Rosenberg & Sellier, Torino 2007.

[128] Cfr. Circolare del Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno n. 5621 dell'8 giugno 1960, *Istituzione dei Nuclei di Industrializzazione nel Mezzogiorno.*

[129] Cfr. Circolare del Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno n. 21354 del 7 ottobre 1959, *Condizioni e requisiti minimi per istituire Aree di Sviluppo Industriale nel Mezzogiorno*.

[130] Si veda N. DATTOMO, *La legge 634/57 e il progetto di sviluppo industriale per il Mezzogiorno*, «Storia Urbana» 2011, 130, Franco Angeli, Milano, 2011, pp. 45-74.

[131] GIUSEPPE CAMPOS VENUTI, *Due alternative per l'assetto territoriale dell'Italia padan*a, in «Urbanistica», n. 45/1965, pp. 5-9: 5.

unitamente ai comuni contigui (compresi entro un raggio di circa venticinque chilometri) costituiva il nucleo industriale principale[132] .

I Consorzi delle Aree e dei Nuclei avevano il compito di eseguire, sviluppare e gestire le opere di attrezzatura (allacciamenti ferroviari e stradali, canalizzazioni per la discarica delle acque reflue, impianti di approvvigionamento di energia e acqua) degli agglomerati industriali nei territori di loro competenza. Ai Consorzi, formati da Comuni, Province, Camere di Commercio, Associazioni industriali, la Cassa per il Mezzogiorno poteva concedere contributi fino a un massimo del 50% dei costi complessivi per la realizzazione «di tutte le opere esterne connesse all'esercizio dell'attività industriale», così da evitare «la dispersione delle iniziative in varie zone dello stesso comune, con conseguenze negative (sia agli effetti urbanistici che a quelli finanziari) per il maggior costo che la molteplicità delle attrezzature comporta» [133]. I Consorzi erano i soggetti giuridici che la legge n. 634/57 indicava quali responsabili dell'attuazione e della gestione di programmi volti a incentivare il processo di industrializzazione; gli stessi non solo rappresentavano un dispositivo territoriale-insediativo che permetteva possibili localizzazioni speciali per l'industria, ma erano da intendere quali enti che concretizzano il rapporto fra centro e periferia nell'ideazione e nel coordinamento dei programmi di sviluppo industriale [134].

Lo strumento operativo mediante il quale i Consorzi potevano esplicare la loro attività era rappresentato dai piani di sviluppo industriale attraverso cui si formulavano ipotesi di sviluppo riferite alle reali tendenze di localizzazione industriale; si identificavano agglomerati industriali e opere infrastrutturali necessarie allo sviluppo di Aree e Nuclei; si prevedevano i fabbisogni di opere pubbliche (attrezzature commerciali, sanitarie, quartieri residenziali) richiesti dallo sviluppo industriale ipotizzato. Pur prevedendo espressamente soltanto le opere a carico dei Consorzi, di fatto, i piani di sviluppo industriale, ponevano l'azione di pianificazione territoriale degli stessi nel più ampio quadro di assetto urbanistico dei territori che doveva esser fornito dai piani regolatori delle amministrazioni comunali.

Attraverso questi piani, che sotto il profilo giuridico erano svincolati dai piani comunali, «si dava mano per la prima volta nel nostro paese alla formazione di piani regolatori, interdisciplinari ed operativi»[135]. A tali piani,

---

[132] P. RADOGNA, *Sviluppo industriale e pianificazione territoriale nel Mezzogiorno*, cit. p. 10.

[133] Cfr. Relazione dell'on. Marrotta sul disegno di legge contenente provvedimenti per il Mezzogiorno, in «Informazioni Svimez», anno X, n. 1/1957, p. 543. Questa dotazione fu approvata nella stesura definitiva del testo della legge Pastore e confermata con la promulgazione della legge n. 555 del 18 luglio 1959 e alla successiva emanazione delle circolari ministeriali 7 ottobre 1959 n. 21354 e 8 giugno 1960 n. 5621.

[134] N. DATTOMO, *La legge 634/57 e il progetto di sviluppo industriale per il Mezzogiorno,* cit.

[135] P. RADOGNA, *Sviluppo industriale e pianificazione territoriale nel Mezzogiorno*, cit. p. 12.

nonostante le limitazioni evidenti derivanti dalla settorialità degli interventi, si dava la fattiva possibilità di affrontare i complessi problemi legati alla localizzazione industriale a una scala territoriale più ampia di quella dei piani tradizionali e con un approccio multidisciplinare (studi urbanistici, ingegneristici, economici)[136].

Due erano i punti principali concernenti la redazione dei piani regolatori territoriali: l'operatività immediata e l'operatività a medio e lungo termine. L'immediatezza operativa dei piani era indispensabile soprattutto nella risoluzione dei numerosi problemi della sistemazione di aree interessate da complessi industriali in corso di insediamento: qui i piani dovevano risolvere i problemi ubicazionali e di forma dei lotti, le caratteristiche tecniche delle infrastrutture di base necessarie al funzionamento degli stabilimenti industriali, la tipologia e la distribuzione dei servizi richiesti dall'area[137]. I piani, inoltre, dovevano essere redatti con una proiezione temporale di medio e lungo termine così da favorire la ricostruzione dello sviluppo industriale dell'area, e più in generale dell'intero Mezzogiorno. Non si trattava di risolvere solo gli urgenti problemi di localizzazione delle industrie all'interno delle zone appositamente individuate o i problemi legati all'efficienza della rete infrastrutturale di base: occorreva anche ottimizzare i costi di gestione e di attrezzatura delle zone industriali ricorrendo a tutte le risorse (tecniche e naturali) disponibili così da predisporre l'intera area ad un più ampio processo di industrializzazione. Era, inoltre, necessario sia salvaguardare le fasce agricole, paesistiche e turistiche sia prevedere e pianificare l'espansione dei centri abitati esistenti, nell'ottica di una organizzazione urbanistica che favorisse l'evoluzione sociale e culturale dell'intero territorio. Era quindi indispensabile innescare un meccanismo di sviluppo globale che avrebbe dovuto interessare l'intera scala regionale. Il problema dello sviluppo industriale dei territori del Meridione doveva, infatti, essere inquadrato in un processo di trasformazione profonda di tutti i settori della vita produttiva e civile dell'intera organizzazione territoriale[138].

---

[136] I Piani regolatori territoriali di Aree e Nuclei possono essere equiparati ai Piani di coordinamento territoriale stabiliti dalla legge urbanistica n . 1150 del 17 agosto 1942.

[137] Riferendosi agli aspetti più problematici nella redazione dei piani regolatori territoriali, tre sono i principali aspetti che è opportuno annoverare: la pianificazione doveva riguardare le infrastrutture industriali di base (acquedotti, canalizzazioni, impianti per l'approvvigionamento idrico), il miglior ordinamento degli impieghi industriali del suolo nonché l'organizzazione urbanistica delle attrezzature dei servizi richiesti dalle industrie in corso di insediamento. Si veda P. RADOGNA, *Sviluppo industriale e pianificazione territoriale nel Mezzogiorno*, cit. p. 12.

[138] Questi concetti ispirarono l'elaborazione di molti piani di sviluppo industriale: quello per l'Area di Taranto, quelli di Caserta, della Valle del Basento e della Piana di Sibari (negli anni 1965-1967), e il piano per il porto industriale di Ravenna (1965-1967). Per un quadro più ampio si veda P. RADOGNA, *Sviluppo industriale e pianificazione territoriale nel Mezzogiorno*, cit. p. 14; N. DATTOMO, *La legge 634/57 e il progetto di sviluppo industriale per il Mezzogiorno,* cit.

Promulgato con il chiaro intento di sanare, attraverso l'intervento pubblico a sostegno dei territori meridionali, gli squilibri nella distribuzione territoriale dell'industria, il dispositivo normativo n. 634/57 rimandava ad altri temi importanti quali il ruolo delle imprese pubbliche e private e la pianificazione economica.

Nonostante una prima possibilità verso l'industrializzazione si fosse chiaramente mostrata negli anni della ricostruzione post bellica, la questione dell'industrializzazione dei territori del sud Italia era rimasta secondaria rispetto agli indirizzi della politica industriale nazionale. Infatti, in una prima fase di definizione del programma di interventi, lo sviluppo del Mezzogiorno era stato tralasciato poiché considerato inattuabile senza la creazione di un idoneo ambiente [139] . Il necessario consenso all'industrializzazione dei territori meridionali si ebbe solo sul finire degli anni Cinquanta quando, superate le antitetiche visioni alimentate dal dibattito politico-culturale che videro contrapporsi agricoltura e industria [140] , per la futura crescita economica del Paese, si scelse di potenziare il settore industriale il cui sviluppo poteva avvenire seguendo le linee guida che la legge Pastore esplicitava.

La ripresa del ciclo economico internazionale che avvenne al termine del secondo conflitto mondiale avviò la sperimentazione di nuove politiche economiche volte a realizzare, in determinate aree territoriali, la concentrazione di imprese industriali. Questo procedimento innovativo si iscrive nel più ampio processo di dilatazione della presenza delle istituzioni in campo economico[141] . Queste prime esperienze sottolineavano il punto di inizio di una traiettoria lunga che vide nella pianificazione e realizzazione di Aree industriali attrezzate (Aia), una prassi che si diffuse prima nei paesi del capitalismo occidentale (*first comers*) e poi in quelli in via di sviluppo (*late comers*).

Il termine Area industrializzata attrezzata definisce «una porzione di territorio che, sulla base di un programma d'intervento più generale (programmazione economica, pianificazione urbanistica e territoriale), viene sviluppata per iniziativa di un attore specifico (pubblico, privato o di

---

[139] VERA ZAMAGNI, MARIO SANFILIPPO, *Introduzione,* in ID (a cura di), *Nuovo Meridionalismo e intervento straordinario. La Svimez dal 1946-1950,* Il Mulino, Bologna 1988; PAOLO BARUCCI, *Ricostruzione e panificazione (1943-1948),* Laterza, Bari 1969; PAOLO BARATTA, *La "questione meridionale" e la "questione industriale" in Italia, secondo Pasquale Saraceno,* Svimez, Roma 2004.

[140] E. GAZZERA, L. SELVAGGI, *Integrazione agricola e industriale nel Molise,* cit.; GUIDO CAMPOPIANO, *Contributo allo studio di un piano economico per il Molise: Termoli, dicembre 1962*, Tip. CET, Lanciano 1962.

[141] ALDO TONELLI (a cura di), *Il ruolo dello Stato nell'economia, in Lo sviluppo economico moderno. Dalla rivoluzione industriale alla crisi energetica (1750-1973),* Marsilo, Venezia 1997; JEAN PAUL THOMAS, *Le politiche economiche del Novecento*, Il Mulino, Bologna 1998.

natura mista) con la realizzazione di un determinato insieme di servizi e infrastrutture e suddivisa in lotti unitari destinati ad accogliere imprese industriali»[142]. Per definizione, quindi, un'Aia è il prodotto di processi intenzionali volti a creare condizioni che rendano più conveniente che altrove l'insediamento di attività industriali. Un'altra caratteristica importante delle aree industriali attrezzate è la presenza di un soggetto specifico che, assumendo funzioni di coordinamento si faccia carico della progettazione tecnica, della realizzazione dei servizi che rendano attrattiva l'area e del controllo dei conflitti sulla redistribuzione dei benefici.

Le Aia rappresentano una tipologia progettuale di territorio orientata a incrementare i vantaggi insediativi per le imprese. La localizzazione nelle Aree attrezzate comporta, infatti, vantaggi economici riguardanti sia le economie di scala prodotte dall'Area sia le economie prodotte dal processo di agglomerazione che la concentrazione di imprese determina[143]. I vantaggi che le imprese traggono dall'insediamento nelle Aia riguardano la possibilità di accedere in modo rapido ad agevolazioni e servizi riguardanti ad esempio le procedure di insediamento, la lottizzazione industriale, la realizzazione di attrezzature. Ovviamente accanto ai vantaggi riferibili alle imprese, le Aia producono ricadute positive per i territori e le comunità locali in cui sorgono: esse rappresentano un fattore significativo di un più complesso programma nazionale di industrializzazione.

Nell'Europa occidentale si iniziò a progettare aree attrezzate, concepite come strumento volto a stimolare e diffondere lo sviluppo economico, sul finire del XIX secolo. Infatti, in questo periodo si ebbe la nascita di agenzie di sviluppo il cui compito era quello di realizzare lotti urbanizzati che, dotati delle infrastrutture di base, potessero ospitare imprese industriali. Se la costruzione di Traford Park Estate nella zona portuale di Manchester (1896), può essere considerata uno tra i primi esempi inglese di area industriale attrezzata[144], in Italia fu Francesco Saverio Nitti, che nel 1904, introdusse lo strumento delle Aree industrializzate attrezzate quale dispositivo dell'intervento pubblico previsto dalla legge per lo sviluppo

[142] S. MAGAGNOLI, *Le aree industriali attrezzate*, cit, p. 12; WILLIAM BREDO, *Industrial Estates. Tool for industrialization*. International Industrial Development Center, Stanford Research Institute, Menlo Park, California 1960; PETER HEINRICH GLOECKNER, *Industrial Estates: an instrument for industrial development and promotion*, Lahore, Ferozons, 1966.

[143] Le economie di agglomerazione si riferiscono alla diffusione di saperi e abilità di manager e lavoratori; alla disponibilità di un ampio bacino di manodopera; alla forte stimolazione competitiva. Si veda PHILIP SARGANT FLORENCE, *Investment, Location and Size of Plant. A realistic inquiry into the structure of British and american industries*, Cambridge University Press, Cambridge 1948.

[144] S. MAGAGNOLI, *Le aree industriali attrezzate in Italia*, cit. p. 17. Per maggiori approfondimenti riguardanti la costruzione di Trafford Park Estate si veda DOUGLAS A. FARNIE, *The Manchester Ship Canal and the rise of the Port of Manchester 1894-1975*, Manchester University Press, Manchester 1980.

industriale di Napoli[145]. Chiamato a collaborare all'inchiesta Saredo[146], che propose suggerimenti importanti per il risanamento politico e amministrativo e per la ristrutturazione produttiva della città partenopea, Nitti fu incaricato dal Governo di redigere il testo della legge speciale per Napoli che diede inizio allo sviluppo industriale della città (nascita dell'ILVA a Bagnoli, dei cantieri navali Pattison e Armstrong a Pozzuoli, degli arsenali di Napoli e Castellamare)[147] . La legge straordinaria del 1904 si colloca in quello che sarebbe divenuto il solco della tradizione meridionalistica imperniata sull'intervento straordinario pubblico. Infatti, per le politiche di sviluppo industriale, il provvedimento rappresentò il riferimento normativo cui attinsero sia la legislazione fascista che quella di età repubblicana[148] .

Il progetto per l'industrializzazione di Napoli si basava sulla realizzazione di alcune importanti riforme tra cui l'unione dei comuni limitrofi al territorio della cittadina partenopea, l'introduzione di regimi doganali agevolati, la realizzazione di aree industriali attrezzate direttamente legate al pieno utilizzo del porto[149]. Concentrato nel tempo, nella localizzazione territoriale, nella natura dei provvedimenti e posto sotto il diretto controllo dello Stato così da evitare le interferenze delle élite locali, il progetto per l'industrializzazione di Napoli, corrispondeva a un particolare modello che, basato sul concetto di polo di sviluppo da intendere quale volano centrifugo per la diffusione di attività economiche in un ampio raggio territoriale, sarebbe riemerso durante il fascismo diventando poi uno degli strumenti portanti del Cassa per il Mezzogiorno[150]. Infatti, in Italia, il ricorso alle aree industriali attrezzate divenne lo strumento con cui il regime fascista diede corpo al proprio progetto industrialista incentrato maggiormente sul sostegno dei settori (meccanico, siderurgico, chimico, elettrico) che la programmazione autarchica riteneva strategici per la preparazione bellica[151]. Le Aia create in quegli anni[152], riflettendo gli obiettivi del regime

---

[145] Si veda legge n. 166 dell'8 luglio 1904.

[146] SERGIO MAROTTA, *Corruzione politica e società napoletana: l'inchiesta Saredo*, La Scuola di Pitagora, Napoli 2012.

[147] FRANCESCO SAVERIO NITTI, *La città di Napoli. Studi e ricerche sulla situazione economica presente e la possibile trasformazione industriale*, CalicEditori, Rionero in Vulture 2003 (edizione originale *La città di Napoli, Studi e ricerche sulla situazione economica presente e la possibile trasformazione industriale, con appendice su le forze idrauliche in Italia e la loro utilizzazione*, Lorenzo Alvano, Napoli 1902).

[148] S. MAGAGNOLI, *Le aree industriali attrezzate,* cit., p. 21.

[149] Idem, p. 22.

[150] ROLF PETRI, *La Frontiera industriale. Territorio, grande industria e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno*, Franco Angeli, Milano 1990.

[151] S. MAGAGNOLI, *Le aree industriali attrezzate,* cit.

[152] Porto Marghera, Ferrara, Bolzano, Apuania, Livorno e Roma rappresentano esempi di zone industriali che il regime fascista realizzò in ambiti geografici posti in posizione di cerniera rispetto alle regioni italiane già industrializzate; aree di frontiera in cui potenzialmente potevano realizzarsi i

di avanzamento tecnologico e sviluppo dei segmenti più innovativi e importanti dell'industria italiana, divennero uno dei principali strumenti operativi della programmazione economica statale cui attinsero anche le nuove politiche per l'industrializzazione del Mezzogiorno avviate negli anni Cinquanta[153].

Come detto, la politica di sviluppo industriale in favore del Mezzogiorno formalmente assunse un nuovo indirizzo nel 1957 a seguito del riconoscimento della necessità di affiancare alla strategia della diffusione industriale puntiforme, una nuova concezione che, riprendendo i principi sullo sviluppo polarizzato elaborati da Francois Perroux [154], favorisse la diffusione di agglomerati industriali. I costituendi agglomerati industriali avrebbero permesso di intensificare gli interventi in un numero limitato di aree che, adeguatamente sviluppate, potevano rappresentare una valida alternativa all'attrazione esercitata dalle regioni più industrializzate del Paese, così da avviare un più equilibrato processo di sviluppo. Il Molise non fu estraneo al processo di industrializzazione che interessò alcuni ambiti territoriali del Meridione. La seduta del Consiglio Provinciale di Campobasso del 29 ottobre 1963[155] ribadì l'importanza che, per la neonata regione, avrebbe avuto l'attuazione della legge Pastore[156]: il riconoscimento da parte del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) di un'area del territorio di Temoli da destinare all'allocazione delle industrie, rappresentava, infatti, il primo passo verso l'industrializzazione della giovanissima regione.

---

vantaggi centrifughi delle Aia. Palermo rappresenta l'unico esempio di area industrializzata attrezzata che il regime realizzò nel Meridione. Si veda ROLF PETRI, *La Frontiera industriale,* cit.

[153] V. ZAMAGNI, *Lo Stato italiano e l'economia. Storia dell'intervento pubblico dall'Unificazione ai giorni nostri,* Le Monnier, Firenze 1981.

[154] In particolare si fa riferimento alla teoria dei *pôles de croissance* di François Perroux. Per approfondimenti si veda FRANÇOIS PERROUX, *Note sur la notion Pôle de croissance*, in «Économie appliquée», n. 1-2/1955, pp. 307-320; per un bilancio recente dell'esperienza concernente la politica dei poli si veda ELIO CERRITTO, *I poli di sviluppo nel Mezzogiorno. Per una prospettiva storica*, in «Studi storici», n. 3/2010, pp. 691-797.

[155] Cfr. ASCB, Prefettura Archivio di deposito, b. 146, f. 820, *Costituendi Consorzi industriali nel Molise*.

[156] In particolare il Consiglio Provinciale si espresse in maniera favorevole rispetto alla creazione dei nuclei industriali di Isernia-Venafro e di quello di Termoli o Larino-Termoli, riconoscendo i sindaci di Termoli, Larino, Guglionesi e Montenero di Bisaccia tra i pionieri dell'istituzione di un Consorzio industriale nel basso Molise. si veda ASCB, Prefettura Archivio di deposito, b. 146, f. 820, *Costituendi Consorzi industriali nel Molise*.

2.4. Nuovi e vecchi scenari per Termoli: città industriale, città turistica

La cartografia tematica[157] rappresenta un'utile fonte cui riferirsi per leggere il territorio e le sue possibili trasformazioni (progettate e/o realizzate). Nell'ambito della cartografia tematica, riferendosi al Molise, esistono esempi di carte di tipo programmatico che rispondono ad esigenze di progettualità della pianificazione territoriale. Attraverso l'approfondimento di questa specifica cartografia è possibile conoscere ed approfondire ipotesi e proposte, che scelte esecutive hanno reso più o meno concrete, che hanno plasmato il territorio molisano. In questa sede, si è volutamente scelto di limitare l'analisi alla cartografia elaborata fino agli anni Settanta così da avere una distanza temporale tale da permettere un approccio storico rispetto agli argomenti trattati.

La cartografia storica, così come le rappresentazioni grafiche elaborate quali ausilio indispensabile per il governo del territorio, è una fonte imprescindibile sia per la ricerca geografica, sia per l'indagine storica.

La comparazione tra le carte storiche prodotte in periodi differenti, permette di analizzare le modificazioni che nel corso degli anni hanno investito un determinato territorio, e allo stesso tempo consegnano alla memoria visiva la proiezione dello spazio culturale che le ha prodotte[158].

La cartografia progettuale per la pianificazione territoriale può essere intesa alla stregua delle geocarte storiche descritte da Rombai; la carta può essere «meno bella di un monumento architettonico, archeologico, artistico, paesistico»[159], ma non per questo deve essere intesa quale fonte meno significativa per approfondire, da una prospettiva storica, le evoluzioni di un territorio.

Agli inizi degli anni Quaranta del Novecento, la cartografia a grande scala riguardante il territorio italiano era quella prodotta dall'Istituto Geografico Militare (IGM) e dal Catasto; la stessa appariva tuttavia manchevole rispetto alle accresciute necessità in materia di rappresentazione topografica, sia militari sia civili. Molteplici furono i tentativi di rimediare a questa situazione: la Commissione Geodetica Italiana considerò nuovamente il progetto già formulato nel 1935 di «dotare il Paese di una *Carta Tecnica* a grande scala quale documento di base per la conoscenza e

[157] Si veda DOMENICO DE VINCENZO, *Introduzione alla cartografia tematica*, Garigliano, Cassino 1995; FEDERICA MIGLIACCIO, *Cartografia tematica e automatica*, Libreria CLUP, Milano 2001.

[158] LUCIANO LAGO, *Il contributo della cartografia storica*, in *Italia. Atlante dei tipi geografici*, Istituto Geografico Militare, Firenze 2004, pp. 21-27.

[159] LEONARDO ROMBAI (a cura di), *Imago et descriptio Tusciae. La Toscana nella geocartografia dal XV al XIX secolo*, Marsilio, Venezia 1993, p. 15.

lo studio del territorio e delle sue risorse e per la progettazione e l'esecuzione delle grandi opere di ingegneria»[160].
Anche la Direzione Generale del Catasto avviò, nel 1941, la sperimentazione di carte dove poter ritrovare sia elementi catastali che topografici. Obiettivo del progetto era quello di colmare il vuoto cartografico tra le mappe catastali e le carte IGM a scala 1:25000[161].
Lo stesso Istituto Geografico Militare, riconoscendo l'inadeguatezza della cartografia al 25000, dovuta al rapido evolversi sia delle attività civili che dei procedimenti militari, promosse un progetto relativo «ad una eventuale carta fondamentale dello Stato nella scala 1:5000»[162].
Nonostante il mancato concretarsi di questi progetti, contemporaneamente, si registrò una cospicua produzione di cartografia a grande scala derivante sia dall'impulso alle opere pubbliche, sia dalle specifiche funzioni direttamente connesse allo sviluppo della pianificazione urbanistica.

Nel secondo ventennio del Novecento, vi fu, in Italia, una produzione consistente di piani regolatori generali e particolari: la Legge n. 1150 del 17 agosto 1942 [163] definì, infatti, le competenze comunali in materia urbanistica e delineò una serie di disposizioni normative che rappresentavano le linee guida per la redazione di piani volti a disciplinare l'attività edilizia e il governo del territorio. I piani regolatori territoriali elaborati sia per l'ambito comunale che per quello intercomunale, dovevano collegarsi ai piani territoriali di coordinamento, di competenza statale e regionale.
La redazione dei piani territoriali di coordinamento fu affidata dal Ministero dei Lavori Pubblici ai Provveditorati regionali alle opere pubbliche. Come chiarisce la Legge n. 1150 del 1942, i piani territoriali di coordinamento dovevano essere realizzati con l'intento di orientare e coordinare l'attività urbanistica da svolgere in determinate aree del territorio nazionale. La stessa normativa di riferimento attribuiva alla

[160] COMMISSIONE GEODETICA ITALIANA, *Norme proposte per la formazione di carte tecniche alle scale 1:5000 e 1:10000*, Istituto Geografico Militare, Firenze 1973, p. 3.
[161] ANTONIO PAROLI, *Per una carta topografica in grande scala dell'intero territorio del Regno*, in «Rivista del Catasto e dei Servizi tecnici erariali», VIII, n. 2/1941, pp. 148-168; n. 6/1941, pp. 658-680. Si veda anche EMILIO SCARIN, *Il primo saggio dell'Istituto Geografico Militare alla scala 1:5000*, in «Rivista Geografica Italiana», n. XLIX/1942, pp. 138-140.
[162] ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE, *Intorno a una eventuale carta fondamentale dello Stato alla scala 1:5000*, in «L'Universo», n. XIII/1942, pp. 251-267, p. 252.
[163] La legge n.1150 del 1942 fu promulgata quando la Seconda Guerra mondiale iniziava già a gravare in maniera pesante sull'Italia intera; la legge non trovò, però, immediata applicazione nelle politiche di pianificazione del territorio devastato dagli eventi bellici. Infatti, di fronte alla complessità ed all'urgenza di ricostruire la nazione, tale normativa fu quasi completamente accantonata per lasciare spazio alla legislazione specifica riguardante le modalità di ricostruzione. Per maggiori approfondimenti si rimanda ai riferimenti bibliografici e alle considerazioni contenuti in R. PARISI, *I piani di ricostruzione dei centri «disastrati»*, in G. CERCHIA (a cura di), *Il Molise e la guerra totale*, cit.

cartografia il ruolo di strumento fondamentale sia per la fase d'indagine che per quella di stesura del piano[164].

Dalla seconda metà degli anni Settanta presero corpo i diversi provvedimenti di delega attivati dallo Stato a favore degli Enti locali relativi anche ai livelli e agli ambiti della pianificazione. Una serie di provvedimenti legislativi[165] trasferì alle Regioni numerose competenze in materia di urbanistica, lavori pubblici, viabilità. Lo Stato mantenne una funzione di coordinamento e d'indirizzo per ciò che concerneva, in modo particolare, la definizione delle metodologie da osservare nella redazione dei piani, nonché l'identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio nazionale.

Quello che ne derivò fu lo *zoning* non soltanto di ambiti territoriali ristretti, quali ad esempio quelli comunali, ma di intere aree regionali, in cui mediante la compartimentazione, si individuavano le caratteristiche funzionali e formali dello spazio da pianificare.

L'ampia cartografia allegata alla formalizzazione grafica dei progetti di pianificazione, veicolava la visualizzazione delle destinazioni d'uso del suolo. La panificazione diventava anche «per forza di cose una esercitazione di ingegneria sociale e morale, anche se la sua vera natura la si nasconde dietro le quinte della normativa tecnica»[166].

È proprio in quest'ottica che alla cartografia venne riconosciuto il ruolo di supporto essenziale alle politiche di pianificazione. Il mezzo cartografico non solo permetteva di comprendere e approfondire le evoluzioni storiche di un territorio ma, rappresentando contemporaneamente una vasta gamma di dati, evidenziava altresì rapporti e correlazioni che insistevano in quella particolare area[167].

Accanto a quello comunale, l'ambito regionale divenne il quadro fondamentale entro il quale realizzare gli atti di governo del territorio: è qui che operarono Regioni ed Enti locali per implementare attività conoscitive volte a programmare e gestire il territorio valutandone le potenzialità esistenti[168].

Tra i molteplici itinerari che è possibile seguire per riflettere sull'importanza dell'utilizzo delle fonti cartografiche nella lettura del

---

[164] ACHILLE LODOVISI, STEFANO TORRESANI, *Storia della cartografia,* Patron Editore, Bologna 1996.

[165] Cfr. D.P.R. 15 gennaio 1972, n. 8; L. 22 luglio 1975, n. 382; D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616.

[166] GUNNAR OLSSON, *Linee senza ombre*, Theoria, Roma-Napoli 1991, p. 164.

[167] RICCARDO PIERMATTI, *I programmi regionali per l'acquisizione dei dati cartografici necessari alla gestione del territorio*, in «Bollettino AIC», nn. 81-82, 1991, pp. 7-11.

[168] PIERO SPAGNA, *Modelli ed ipotesi di organizzazione dei servizi cartografici*, IN *Atti della Seconda conferenza nazionale di cartografia e informazione territoriale: organizzare la conoscenza del territorio per governare lo sviluppo. Genova 17-18-19 febbraio 1983,* Casa Editrice Microlito, Genova 1983, pp. 235-242.

paesaggio storico molisano[169], il percorso scelto in questa sede riguarda l'analisi di una particolare tipologia di carte già definite carte progettuali[170].

Se è ormai chiaro che, nello studio di una realtà più o meno vasta, non si può prescindere dall'analisi del rapporto e delle relazioni tra comunità, insediamenti e territorio, appare evidente la molteplicità delle fonti storiche cui è necessario attingere: non soltanto fonti materiali o letterarie ma anche cartografiche[171].

Esistono diverse tipologie di carte: alcune si caratterizzano per aspetti più tecnici riferiti alla risoluzione di uno specifico problema, altre si relazionano all'intero territorio, ponendo l'accento sugli aspetti ambientali, sugli insediamenti umani, sulla storia. Vi sono altresì carte riguardanti gli obiettivi economici da raggiungere attraverso apposite azioni decisionali, dove è possibile ritrovare dati statistici e ipotesi progettuali.

Le fonti che qui si è scelto di indagare si riferiscono alla produzione cartografica, relativa al territorio molisano, elaborata a partire dagli anni Sessanta del XX secolo. Va detto che, per meglio comprendere il territorio oggetto d'indagine della cartografia tematica analizzata, è necessario far riferimento alle carte redatte dall'Istituto Geografico Militare per il Molise; quest'ultime permettono di inquadrare in maniera scientifica il territorio oggetto delle proposte di pianificazione di cui si tratterà successivamente.

Risultando difficile, allo stato attuale della ricerca, fornire informazioni dettagliate in merito alle dimensioni delle carte analizzate così come al supporto su cui le stesse sono state realizzate o ai luoghi dove sono conservate, si è cercato di fornire indicazioni di massima utili, quanto meno, a contestualizzare le fonti storiche oggetto di approfondimento.

La cartografia storica, qui analizzata, riguarda ipotesi pensate per dare uno slancio nuovo all'intera economia regionale molisana che, negli anni Cinquanta del Novecento non aveva ancora un chiaro indirizzo né agricolo né industriale.

Il primo decennio del secondo Novecento vide infatti un aperto dibattito, circa il modello di sviluppo economico da seguire: uomini di cultura e personalità politiche alimentavano la discussione concernente il settore (agricolo o industriale) da implementare per lo sviluppo economico del Molise.

Nella seduta del Consiglio Provinciale di Campobasso del 29 ottobre

---

[169] MONICA MEINI, *Il ritratto del Molise. Le carte dell'Istituto Regionale per gli Studi Storici del Molise "Vincenzo Cuoco"*, Iresmo-Università degli Studi del Molise, Campobasso 2009.

[170] Si veda tra gli altri E. PETROCELLI, *Il Molise nelle immagini cartografiche. Storia, tecnica, lettura, interpretazione,* Cosmo Iannone Editore, Isernia 1995.

[171] CARLO TOSCO, *Il paesaggio storico: le fonti e i metodi di ricerca tra Medioevo ed età moderna*, Laterza, Roma-Bari 2009.

1963[172], l'allora presidente Zampini, riaffermò l'importanza che per il Molise avrebbe avuto l'attuazione della Legge Pastore: la creazione di nuclei industriali all'interno della regione sembrava la soluzione più accreditata per dare nuovo slancio all'economia. Nell'area basso molisana furono soprattutto i sindaci di Termoli, Larino, Guglionesi e Montenero di Bisaccia i pionieri dell'istituzione di un Consorzio industriale.

Ciò portò, nei primissimi anni Sessanta, l'Amministrazione comunale di Termoli ad affidare al Centro di studi e piani economici (Centro Piani), sotto il coordinamento di Domenico Manna, gli studi di Giuseppe Orlando per gli standard occupazionali e residenziali connessi con l'attività agricola, quelli di Marcello Fabbri, Fabrizio Giovenale e Marcello Vittorini per l'ipotesi di assetto territoriale e quelli di Alberto Lacava per gli aspetti più propriamente urbanistici.

La precisa finalità dell'analisi condotta dal Centro Piani[173] era di offrire elementi validi per l'individuazione di quelle che sarebbero dovute essere le zone di concentrazione delle attività industriali nel Molise, nel più ampio quadro degli obiettivi di industrializzazione del Mezzogiorno e delle finalità del Programma di sviluppo economico nazionale.

Le direttrici lungo cui il Centro Piani si mosse miravano alla valutazione delle attività industriali che sarebbe stato possibile realizzare nella regione, nonché all'individuazione delle vocazioni territoriali per la localizzazione delle attività industriali. L'analisi dettagliata delle caratteristiche strutturali ed evolutive del potenziale demografico della regione, unita allo studio delle caratteristiche del settore agricolo che nella regione molisana svolgeva un ruolo di assoluta preminenza, permise anche di indagare l'assetto del territorio considerato e quindi le dotazioni infrastrutturali che dovevano concorrere a rendere possibile tale assetto (Fig. 1).

Le conclusioni cui si giunge dopo la lettura dello studio del Centro Piani come si vedrà più avanti, furono ulteriormente ribadite nello *Schema di Sviluppo Economico e Sociale del Molise per il quinquennio 1966-1970*[174] elaborato dal Comitato regionale per la programmazione economica del Molise ed approvato a Campobasso nella riunione conclusiva del 29 agosto 1967. Il documento riaffermò quella sorta di zonizzazione già individuata dal Centro di studi e piani economici (Fig. 2) e fornì alcuni elementi che attestavano, ancor prima del riconoscimento ufficiale di un Nucleo industriale nella zona costiera molisana, la futura ubicazione di un'industria metalmeccanica [la Fiat] capace da sola di assorbire circa 1200 unità

[172] Cfr., ASCB, Prefettura Archivio di deposito, busta 146, fasc. 820, *Costituendi Consorzi industriali nel Molise.*

[173] D. MANNA (a cura di), *Prospettive economiche della regione molisana*, cit.

[174] COMITATO REGIONALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA NEL MOLISE, *Schema di Sviluppo Economico e Sociale del Molise per il quinquennio 1966-1970,* cit.

lavorative.

Nel 1967, lo stesso anno di pubblicazione del citato *Schema di Sviluppo Economico e Sociale del Molise per il quinquennio 1966-1970,* sulle pagine del n. 49 della rivista *Urbanistica*, venne pubblicata l'ipotesi di *Assetto territoriale del Molise e delle Puglie* elaborata da Giusi Marcialis Samonà nel quadro della programmazione economica prevista dal Progetto 80[175].

Il processo di sviluppo del Molise sembrava dover avvenire

> in fasce integrate di infrastrutture e di insediamenti produttivi, nelle quali le vie di comunicazione anziché essere 'canali di traffico' legati solo a tratti al tessuto territoriale (come le autostrade) [sarebbero dovuti essere] gli assi primari di un 'continuo urbanizzato'[176]

dove integrare localizzazioni produttive, residenziali e del tempo libero. Ciò avrebbe permesso di trasformare i centri urbani da luoghi di privilegio di un territorio sostanzialmente povero, caratterizzato da ampi spazi agricoli, a punti strategici di un livello diffuso di servizi urbani[177].

L'immagine cartografica che veicolava l'ipotesi di assetto territoriale del Molise (Fig. 3), prevedeva una riorganizzazione e trasformazione delle strutture agrarie, cui affiancare una redistribuzione degli insediamenti del territorio (zone a puntinatura nera). Furono segnalati con quadrati bianco-neri, i centri da riorganizzare riguardo le funzioni direzionali e terziarie che gli stessi avrebbero dovuto svolgere per lo sviluppo del territorio. I punti neri indicavano le concentrazioni industriali esistenti o in formazione. La carta evidenziava anche le zone a vocazione agricola altamente intensiva (aree con tratteggio di linee oblique appaiate), zone a media produttività agricola (aree con tratteggio di linee orizzontali appaiate), zone ad agricoltura povera (maglia di linee appaiate).

Le riconversioni pastorali e i rimboschimenti vennero indicati da campinature nere; gli allineamenti di puntini neri indicavano i limiti di parco paesistico, mentre le zone caratterizzate in modo predominante da

---

[175] Il Progetto 80 è un progetto di programmazione promosso nel 1968 dall'*Ufficio del Programma* prima, e *Segretariato della Programmazione* poi, presso il Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica, sotto la direzione dei Giorgio Ruffolo. Nell'esperienza del governo di centro-sinistra (che si sviluppò dal 1964 al 1973 circa), il Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica, sotto la direzione di Antonio Giolitti e Giovanni Pieraccini, coordinò i lavori di economisti, sociologi, politologi, urbanisti, per cercare di cambiare l'*imprinting* della società italiana nella prospettiva del lungo periodo, quella appunto degli anni Ottanta. Per ulteriori informazioni si vedano www.planningstudies.org/ricerche/progetto80 (ultima consultazione 17.06.2013) e MINISTERO DEL BILANCIO E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, *Progetto 80. Rapporto preliminare al Programma economico nazionale 1971-1975*, Roma 1969.

[176] Cfr. GIUSI MARCIALIS SAMONÀ, *Molise*, in «Urbanistica», n. 49, 1967, p. 93.

[177] E. PETROCELLI, *Il divenire del paesaggio molisano. Dall'accampamento dell'Homo erectus alle proposte di tutela dei beni ambientali e storico-culturali*, La Casa Usher, Firenze 1984.

patrimonio forestale da salvaguardare, furono segnate dalla puntinatura bianca su fondo nero.
Le aree a fasce retinate oblique indicavano zone di interesse turistico, ambientale e paesistico da tutelare. I nuovi nuclei di insediamenti turistici vennero indicati da triangoli neri.
Per ciò che concerne le infrastrutture viarie, furono segnate con fasce nere le autostrade esistenti o in progetto, mentre le linee curve continue rappresentavano assi viari, a carattere misto, di servizio per il territorio[178].

Individuati gli ambiti territoriali a maggiore suscettività industriale, la classe politica dirigente riconobbe quale ipotesi di sviluppo industriale per il Molise, l'unificazione strategica dei tre nuclei industriali[179] della regione in modo da formare un'area di industrializzazione unica, servita dalla fondovalle del Biferno intesa quale direttrice di sviluppo volta a potenziare l'integrazione longitudinale (Fig. 4)[180].

Riprendendo le direttive del Progetto 80 che individuava nel Molise uno dei 30 sistemi metropolitani nazionali, la Regione incaricò Alberto Lacava e Renato Cassetti per un *Progetto per uno sviluppo metropolitano del Molise* in cui, rielaborando l'ipotesi di Giusi Marcialis Samonà, i progettisti delinearono la

> formazione di strutture urbane e metropolitane fondate non sugli attuali conflitti di competizione e di gerarchia (tra individui singoli e gruppi di individui, tra centro e periferia, tra città e campagna, tra aree metropolitane e piccole città), ma sulla parità di condizioni insediative [...] sulla possibilità di incidere sulle decisioni della società nazionale[181].

Sulla carta (Fig. 5) i centri urbani, nelle varie dimensioni, vennero indicati dai punti neri. La direttrice dei flussi nazionali era segnata da una fascia più larga a tratti intercalati grossi e fini; mentre la fascia a tratti intercalati più fine indicava la direttrice dei flussi metropolitani. La linea a tratti fini omogenei che accompagnava la fascia dei flussi nazionali, indicava le direttrici di sviluppo metropolitano; mentre la linea continua su fascia retinata segnalava le infrastrutture stradali che permettevano l'allaccio alla direttrice di sviluppo metropolitano e le infrastrutture stradali di integrazione della struttura urbana.

---

[178] Idem, p. 93.
[179] In sostanza le direttive regionali riproponevano volontà già espresse nello *Schema di Sviluppo Economico e Sociale del Molise per il quinquennio 1966-1970* che individuava le aree di Termoli, Campobasso e Venafro quali quelle a maggiore suscettività industriale; Cfr., COMITATO REGIONALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA DEL MOLISE, *Schema di Sviluppo Economico e Sociale del Molise per il quinquennio 1966-1970,* cit., p.64.
[180] E. PETROCELLI, *Il divenire del paesaggio molisano,* cit.
[181] ALBERTO LACAVA, ROBERTO CASSETTI, *Progetto di sviluppo metropolitano del Molise*, Centro di Studi e Piani Economici, Roma 1973, p. 20.

Alla programmazione economica, che trovava nell'assetto territoriale la componente qualificante, volta a fornire alle Regioni nuovi strumenti di pianificazione ed esecuzione dell'intervento pubblico, era finalizzato lo studio elaborato nel 1976 da Valeria Altieri e Giorgio Masci [182]. La cartografia elaborata (Fig. 6) delineava lo schema di sviluppo programmatico allegato all'ipotesi di pianificazione territoriale.

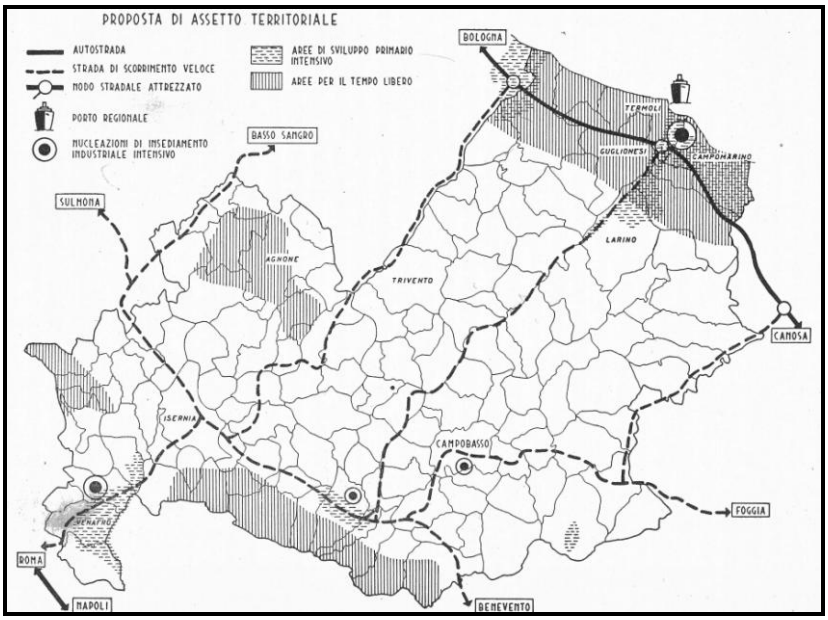


Fig. 1: Proposta di assetto territoriale, tratta da D. MANNA (a cura di), *Prospettive economiche della regione molisana. Situazione, tendenze ed obiettivi*, Quaderni di Centro di Studi e Piani Economici, Boringhieri, Roma 1967, p. 147.

[182] VALERIA ALTIERI, GIORGIO DI MASCI (a cura di), *Molise un'ipotesi di pianificazione territoriale*, Libera Università G. D'Annunzio, Facoltà di Architettura, Editrice Gira, Pescara 1976.

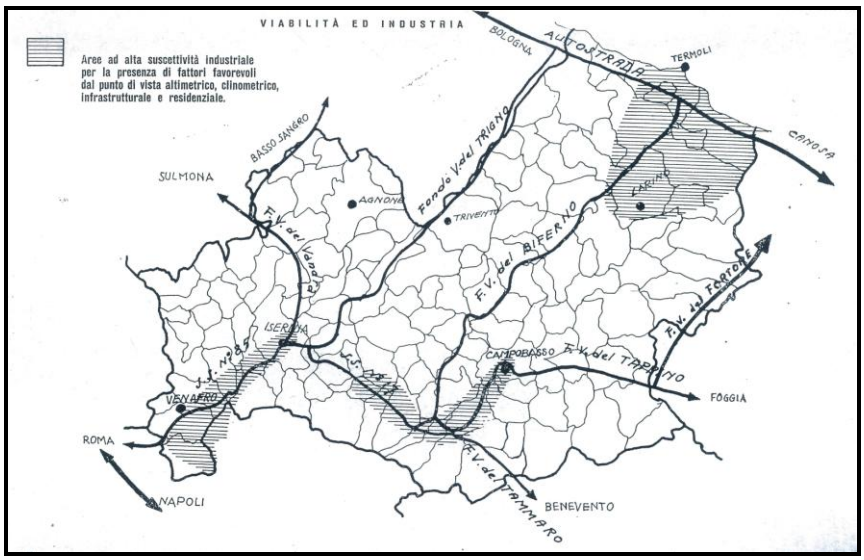


Fig. 2: Viabilità e industria, tratta da COMITATO REGIONALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA NEL MOLISE, *Schema di Sviluppo Economico e Sociale del Molise per il quinquennio 1966-1970,* La Grafica Moderna, Campobasso, 1967, p. 64.

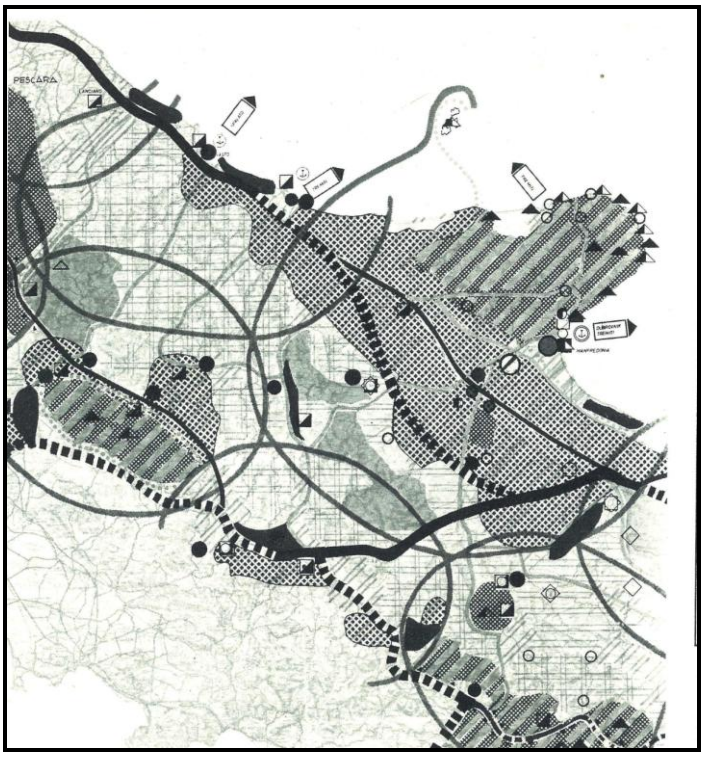


Fig. 3: Ipotesi di assetto territoriale del Molise e delle Puglie secondo Giusi Marcialis Samonà nel quadro della programmazione economica prevista dal Progetto 80, tratta da G. MARCIALIS SAMONÀ, *Molise*, in «Urbanistica», n. 49/1967, p. 93.

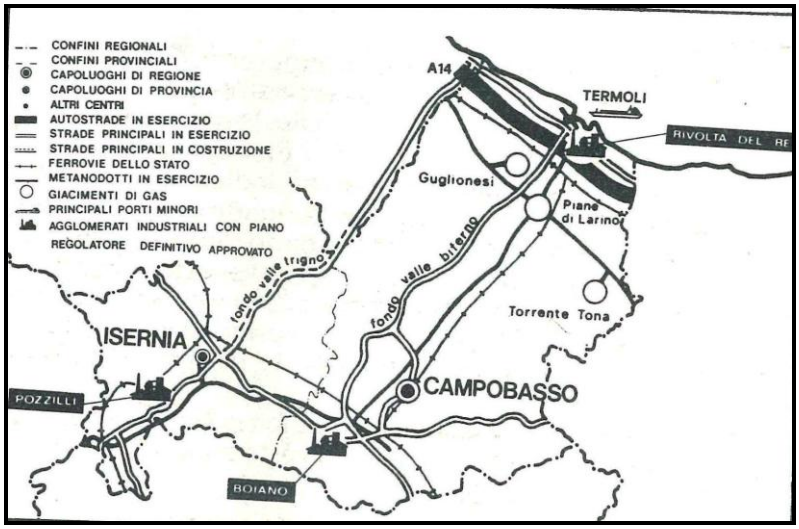


Fig. 4: Schema di relazione tra i nuclei industriali, i centri urbani ed il territorio elaborato dall'Istituto per l'Assistenza allo Sviluppo del Mezzogiorno, tratto da E. PETROCELLI, *Il divenire del paesaggio molisano. Dall'accampamento dell'Homo erectus alle proposte di tutela dei beni ambientali e storico-culturali*, La Casa Usher, Firenze 1984, p. 94.

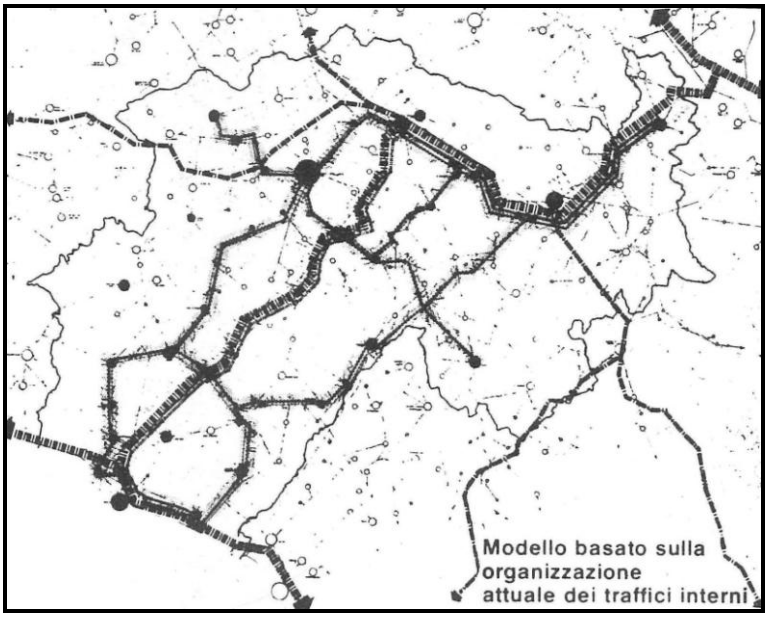


Fig. 5: Schema di struttura funzionale programmatica della rete urbana, tratto da A. LACAVA, R. CASSETTI, *Progetto di sviluppo metropolitano del Molise*, Centro di Studi e Piani Economici, Roma 1973, p. 20.

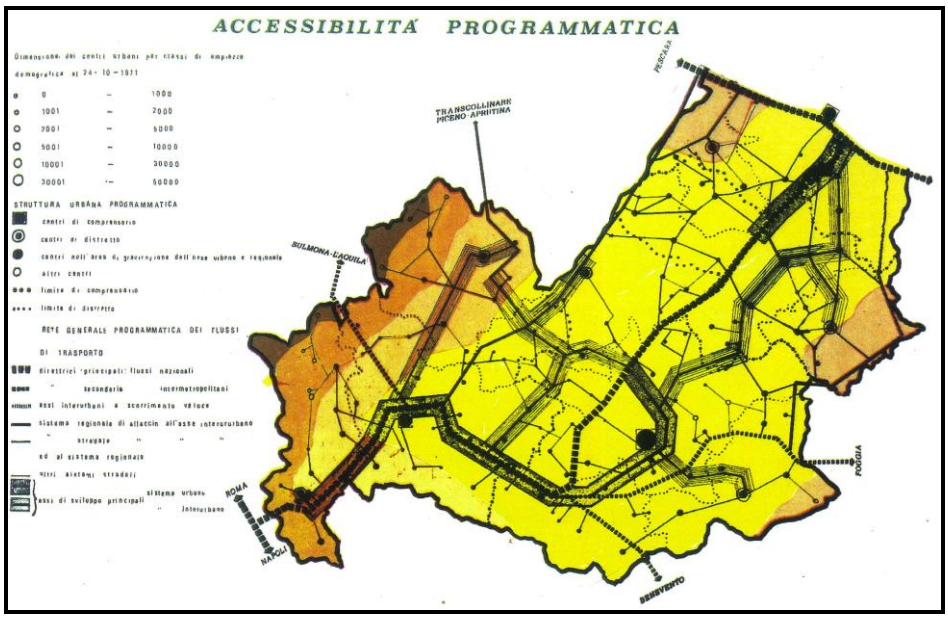


Fig. 6: Schema di sviluppo programmatico elaborato da Altieri e Di Masci, tratto da E. PETROCELLI, *Il Molise nelle immagini cartografiche. Storia, tecnica, lettura, interpretazione,* Cosmo Iannone Editore, Isernia 1995, p. 170.

Capitolo 3.
Il Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Valle del Biferno (Cosib)

3.1. Il progetto del Centro di studi e piani economici

3.2. La nascita del Cosib

3.3. Il Piano regolatore territoriale del Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno (1968-1995)

3.4. La Fiat nel Mezzogiorno e l'arrivo in Molise

3.1 Il progetto del Centro studi e piani economici

In riferimento alle procedure istitutive dei nuclei di industrializzazione nel Mezzogiorno, la legge n. 634/57 prescriveva agli Enti promotori del nucleo (Amministrazione provinciale, Camera di commercio, Comuni della zona interessata, Consorzi di bonifica) di presentare al Comitato dei ministri per il Mezzogiorno la necessaria documentazione per l'esame circa l'esistenza dei requisiti minimi richiesti e delle effettive opportunità di sviluppo: ciascuna richiesta doveva essere corredata da uno studio generale sull'economia del territorio interessato a ottenere il riconoscimento di nucleo di industrializzazione. Solo dopo l'approvazione preliminare da parte del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, gli enti promotori potevano procedere alla redazione della documentazione necessaria alla costituzione del Consorzio. Il Comitato dei ministri per il Mezzogiorno approvato lo statuto del Consorzio riconosceva giuridicamente lo stesso, il cui compito prioritario era quello di predisporre il piano regolatore del nucleo. Il piano regolatore territoriale si qualificava pertanto come l'atto fondamentale per l'azione operativa del Consorzio: in esso dovevano essere indicate tutte le linee direttrici di uno sviluppo industriale intensivo (localizzazione dell'agglomerato territoriale, lottizzazione per gli insediamenti industriali, progettazione della rete infrastrutturale).

Lo studio generale sull'economia del territorio, sulle sue caratteristiche peculiari e sulle potenzialità da incrementare per un futuro sviluppo industriale, rappresentava l'avvio della fase operativa per il riconoscimento del nucleo. È in quest'ottica, infatti, che il Consiglio comunale di Termoli conferì (con delibera n. 33 del 1965[183]) al Centro di studi e piani economici (Centro Piani), l'incarico di effettuare un piano di fattibilità economica territoriale che legittimasse la richiesta di riconoscimento del nucleo di industrializzazione nell'area basso molisana.

Pur se proposto dall'Amministrazione comunale termolese, lo studio effettuato dal Centro Piani[184] non si limitò solo all'ambito territoriale della

[183] Cfr. ASCT, Delibera di Consiglio n. 33 del 03/05/1965, *Conferimento incarico per studio economico da allegare alla domanda per il riconoscimento del Nucleo*.

[184] Lo studio relativo all'individuazione delle prospettive economiche del Molise, è tra i primi che il Centro di studi e piani economici condusse. Per avere un quadro completo dei primi studi condotti dal Centro Piani si veda VINCENZO CABIANCA, ALBERTO LACAVA, PIERO MORINI (a cura di), *Una ipotesi di assetto del territorio italiano*, estratto da «Urbanistica», n. 49/1967. Nell'estratto venne pubblicata, a cura di Giusi Marcialis Samonà, una sintesi delle ipotesi di assetto territoriale condotte (1965-1967) a livello regionale: Piemonte (Adriano Amedei, Giovanni Levi, Egi Volterrani); Valle d'Aosta (Ruggero Cominotti); Lombardia (Giovanni Beltrame, Alessandro Tutino); Trentino Alto Adige e Veneto (Roberto Guiducci, Paolo Radogna); Friuli Venezia Giulia (Alberto Lacava, Mariella Ottolenghi); Liguria (Vittorio Borachia, Bruno Gabrielli); Emilia Romagna (Giuseppe Campos Venuti, Osvaldo Piacentini); Toscana (Vincenzo Cabianca, Fiora Borracci Giardi, Gianni Giannotti); Umbria (Centro regionale per il piano di sviluppo economico dell'Umbria); Marche

cittadina adriatica. Il lavoro fu impostato e svolto seguendo un metodo globale di programmazione nella convinzione che, solo analisi condotte su scala regionale, avrebbero portato alla definizione delle caratteristiche e delle vocazioni specifiche di ciascuna area. Individuate e potenziate le suscettività territoriali degli specifici ambiti territoriali, il processo di sviluppo si sarebbe diffuso nell'intera regione stimolando rapporti di complementarietà e integrazione anche con le regioni limitrofe.

La metodologia che il Centro Piani impiegò per delineare gli obiettivi regionali di produttività, occupazione e reddito presuppose l'analisi, nei fenomeni in questione, di alcune ipotesi esplorative di indagine territoriale volte a fornire soluzioni empiriche che rispettassero le esigenze emerse dal confronto tra le varie ipotesi. Queste ultime dovevano tendere ad una pianificazione territoriale globale capace di integrare aspetti urbanistici ed economici.

Lo studio che il Centro Piani condusse in Molise nel 1965 è importante per molteplici punti di vista. Accanto all'analisi del territorio, delle sue vocazioni e all'ipotesi di un nuovo assetto territoriale, il rapporto del Centro Piani fornisce un'ampia indagine dell'insieme delle attività economiche (agricole e industriali) molisane e del grado di sviluppo raggiunto.

Nei primissimi anni Sessanta il livello di sviluppo dell'economia regionale, indicato dalla diffusione delle attività industriali, collocava il Molise agli ultimi posti della graduatoria nazionale. Nello specifico la provincia di Campobasso occupava le ultime posizioni tra le 32 province della circoscrizione meridionale e insulare, seguita soltanto dalle province di Avellino, Benevento, Enna, Nuoro e Matera[185].

Al censimento industriale del 1961 nel Molise furono rilevati 14.014 addetti alle industrie con un rapporto di 3,9 addetti su ogni 100 unità di popolazione residente. Alla stessa data il rapporto tra popolazione residente e addetti all'industria era pari a 4,9 per il Mezzogiorno e a 11, 4 per la media nazionale[186]. Il Molise, infatti, non prese adeguatamente parte al processo di industrializzazione del Meridione che l'intervento pubblico avviò nel 1950 con l'istituzione della Cassa per le opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia meridionale (legge del 10 agosto 1950, n. 646). Infatti, sull'insieme degli investimenti iniziali, pari a 3.165,6 miliardi di lire, che nei primi 16 anni di attività la Cassa realizzò nel Sud, il Molise beneficiò solo di

---

(Domenico Manna, Mariella Ottolenghi); Lazio (Vincenzo Cabianca, Alberto Lacava); Abruzzo (Alberto Lacava); Molise e Puglia (Marcello Fabbri, Fabrizio Giovenale, Marcello Vittorini); Campania (Michele Capobianco, Massimo Pica-Ciamarra, Luciano Pieraccini, Franco Sbandi); Basilicata (Alberto Lacava, Michele Migliaccio); Calabria e Sicilia (Vincenzo Cabianca, Fiora Borracci Giardi); Sardegna (Ferdinando Clemente).

[185] D. MANNA (a cura di), *Prospettive economiche della regione molisana*. cit., p. 15.

[186] Idem, p. 16.

10,9 miliardi di lire pari allo 0,3% del totale[187]. Il limitato ricorso agli investimenti statali per implementare nella regione lo sviluppo economico, determinò quindi la carenza di attività industriali che, unitamente ad un basso livello di attività terziarie e ad una agricoltura caratterizzata da forti condizioni di arretratezza[188], alimentarono lo stato di profonda crisi economica che caratterizzava il Molise nella prima metà degli anni Sessanta.

Accanto al quadro generale dell'economia molisana che, come evidenzia lo studio del Centro Piani, verteva in condizioni di profonda crisi, gli aspetti più interessanti del rapporto sulle prospettive economiche del Molise riguardano le caratteristiche del territorio, l'esame delle tendenze in atto (al 1965) e l'analisi delle vocazioni territoriali da potenziare per lo sviluppo economico della regione. L'indagine del Centro di studi e piani economici tendeva infatti ad individuare le condizioni idonee affinché «pur sussistendo in una regione aree con differente destinazione o diverso livello di sviluppo in ordine alle suscettività proprie del territorio in funzione delle risorse produttive, si tenda comunque a realizzare una condizione umana sufficientemente omogenea ed indipendente dalle scelte ubicazionali»[189].

Tenendo conto delle idee di ottimizzazione dell'uso del territorio, l'ipotesi di assetto territoriale per il Molise, iniziò con l'analisi delle situazioni e delle principali tendenze della regione, analizzò le vocazioni territoriali in funzione delle risorse produttive e, basandosi sulle conoscenze acquisite, propose un nuovo assetto territoriale.

Innanzitutto i ricercatori del Centro Piani[190] indicarono le diverse tipologie di suscettività (vocazioni territoriali) che avrebbero considerato nella loro analisi e nella conseguente ipotesi di nuovo assetto territoriale del Molise. Furono considerate diverse tipologie di suscettività: la suscettività agricola, la suscettività industriale, la suscettività per il tempo libero. La suscettività agricola era intesa come vocazione direttamente connessa alle attività del settore primario (territori dove il settore agricolo meritava di essere potenziato); quella industriale era propria di territori nei quali sussistevano

[187] Ibidem.

[188] I limiti dell'agricoltura molisana erano naturali (territorio in prevalenza montuoso le cui caratteristiche geologiche non determinavano una buona resa agricola), tecnici (limitato grado di meccanizzazione nella lavorazione del suolo), strutturali (aziende agricole di ridotte dimensioni, superficie agraria eccessivamente frammentata con conseguente aumento dei costi di gestione, diminuzione della produttività della forza lavoro costretta a continui spostamenti tra i vari appezzamenti dell'azienda). Si veda D. MANNA (a cura di), *Prospettive economiche della regione molisana*, cit., p. 56.

[189] Idem, p. 127.

[190] Allo studio, coordinato da Domenico Manna, collaborarono Giuseppe Orlando per l'analisi degli standard occupazionali e residenziali connessi con l'attività agricola; Marcello Fabbri, Fabrizio Giovenale e Marcello Vittorini per l'ipotesi di assetto territoriale; Alberto Lacava per la consulenza urbanistica.

particolari vocazioni industriali derivanti da favorevoli caratteristiche geografiche (generalmente aree pianeggianti) e infrastrutturali; infine la suscettività per il tempo libero (marino, montano e collinare) si riferiva ad aree con vocazioni residenziali connesse con attività turistiche. Come precisato nel rapporto de Centro Piani, le diverse suscettività non erano tra loro escludenti: da qui la frequente possibilità di sovrapposizione di ambiti territoriali aventi più suscettività e quindi idonei per insediamenti plurivocazionali.

Definite le tipologie di suscettività, furono individuate le zone che, all'interno della regione, manifestavano suscettività di sviluppo relativamente elevate: la zona litoranea di Termoli (e l'area di pianura lungo la costa adriatica), la zona collinare di Campobasso (gravitante attorno al capoluogo con il completamento della Piana di Boiano), la conca di Isernia e la Piana di Venafro, la valle del Volturno.

Dall'analisi effettuata dal Centro Piani emerse che l'area litoranea di Termoli rappresentava la zona a maggiore suscettività verso una tipologia di sviluppo integrata settorialmente. Qui, favorevoli condizioni ambientali e infrastrutturali unite a un'attiva promozione da parte dell'Amministrazione comunale, svolgevano un'importante funzione attrattiva per le industre che ivi decidevano di allocarsi. Proprio per l'area termolese lo studio del Centro Piani prospettò le più ampie possibilità di investimenti futuri: alla zona litoranea di Termoli, caratterizzata dalla contemporanea esistenza di suscettività agricola intensiva e di suscettività agli insediamenti industriali, era altresì riconosciuta la vocazione turistica di tipo residenziale.

L'analisi delle vocazioni del territorio fece emergere altre importanti zone: la zona gravitante intorno a Campobasso con il completamento della piana di Boiano, la zona Venafro-Isernia e le zone di alta montagna quest'ultime caratterizzate dall'assenza di vocazione agricola e da una seppur minima vocazione turistica. I tratti salienti dell'area campobassana riguardavano, invece, un'attività agricola che, pur non essendo elevata, era capace di generare convenienza economica, e riguardavano altresì l'esistenza di attività terziarie direttamente collegate alla presenza del centro amministrativo della regione, coì come la possibilità di insediamenti industriali indotti dall'esistenza di infrastrutture stradali e dal mercato del consumo locale. La zona Venafro-Isernia rappresentava, nella regione, l'area con agricoltura più intensiva e con ulteriore possibilità di intensificazione; l'area non presentava controindicazioni per la concentrazione delle attività industriali soprattutto per l'esistenza di infrastrutture viarie che agevolavano i collegamenti con la Campania ed il Lazio.

Il Rapporto del Centro Piani, in riferimento alle possibilità economiche

della regione e all'utilizzazione delle risorse disponibili, rilevò situazioni di squilibrio tra le quattro realtà individuate che in generale non lasciavano prevedere una spontanea evoluzione delle tendenze. Si poneva quindi la necessità di porre in atto meccanismi che avrebbero potuto contribuire a colmare i divari interni e a potenziare le suscettività di ciascuna area. Occorreva creare situazioni nuove che, fondate sulla razionalizzazione delle tendenze in atto in ciascun ambito territoriale, avrebbero favorito l'inserimento di tali tendenze nel più ampio disegno di sviluppo dell'intero Mezzogiorno. Gli elementi acquisiti indicavano come prioritari:

- La creazione e/o il potenziamento delle reti infrastrutturali per insediamenti industriali con carattere di priorità per l'area litoranea, per le zone di Isernia-Venafro e di Campobasso-Boiano;
- La valorizzazione delle suscettività agricole mediante l'intensificazione delle opere irrigue con interventi finalizzati alla ricomposizione fondiaria, alla realizzazione di dimensioni aziendali idonee (che avrebbero permesso di superare le economie agricole di autoconsumo), alla qualificazione tecnica. Gli interventi prioritari avrebbero dovuto effettuarsi nella zona litoranea, nonché nella zona di Campobasso-Boiano e in quella di Venafro-Isernia;
- La valorizzazione delle risorse turistiche sia della zona costiera che delle zone più interne a suscettività turistica montana e collinare.

Le linee d'intervento da seguire nella programmazione economica della regione Molise dovevano quindi tendere a valorizzare le suscettività individuate dal Centro Piani per ogni specifica area territoriale cui ovviamente era necessario aggiungere un arricchimento della reta viaria.

Riferendosi più specificatamente alla zona litoranea di Termoli, è opportuno ribadire che il Centro Piani aveva individuato per l'area una plurivocazionalità caratterizzata dalla compresente esistenza di suscettività non solo industriali o agricole ma anche turistiche. Ciò porterebbe a superare la visione negazionista dell'attitudine industriale di Termoli ma pur se «soprattutto sul piano storico-urbano, i risvolti fisici sul territorio interessato rendono plausibile l'ipotesi di considerare Termoli come l'ultima *coketown* italiana» [191] , classificare Termoli quale cittadina solamente industriale rappresenterebbe un approccio limitato.

In una visione più ampia che analizza in una prospettiva storica il caso termolese si deve piuttosto immaginare la coscienza urbana della cittadina adriatica quale espressione di un'identità plurima in cui le diverse anime - agricola, industriale, turistica- coesistono. A Termoli si ha conferma

[191] Cfr. R. PARISI, *Fabbriche d'Italia*. cit. p. 242.

empirica delle intuizioni che i ricercatori del Centro Piani ebbero negli anni Sessanta del XX secolo quando individuarono nella zona litoranea di Termoli

> la contemporanea esistenza di suscettività agricola intensiva, di suscettività agli insediamenti industriali, di vocazioni turistiche del tipo residenziale e [l'] assenza di controindicazioni per la realizzazione di opere infrastrutturali idonee a valorizzare le suscettività produttive e residenziali dell'area[192].

3.2 La nascita del Cosib

Il decennio compreso tra l'immediato dopoguerra e la prima metà degli anni Cinquanta, vedeva l'economia molisana caratterizzata da una struttura agricola in cui forme arretrate di conduzione persistevano ancora. Fu solo a partire dalla seconda metà degli anni Cinquanta che, sulla scia dei principali accadimenti nazionali[193] , iniziò a prendere forma il dibattito concernente l'industrializzazione intesa quale volano per la rinascita dell'economia regionale. Chiaramente la discussione avvenne soprattutto in ambito politico: fu proprio lo schieramento dei diversi partiti, e di correnti interne agli stessi, che caratterizzò le posizioni di gruppi più moderati (favorevoli all'implementazione del settore agricolo) diametralmente opposte a quelle di gruppi più progressisti (sostenitori dello sviluppo industriale).

Il decennio post-bellico si caratterizzava quindi in Molise, per la netta contrapposizione tra due prospettive di sviluppo differenti che scelte politiche avrebbero comunque contribuito a superare.

In seno alla Democrazia cristiana, partito dominante nell'ambiente politico molisano e termolese, prevalsero le scelte degli esponenti dell'ala fanfaniana, convinti sostenitori del processo di industrializzazione. Un futuro decollo industriale era inteso, non solo, quale unico modo per

---

[192] Cfr. D. MANNA (a cura di), *Prospettive economiche della regione molisana,* cit., p. 143.

[193] L'occasione di una riorganizzazione sistematica dello sviluppo italiano si articolava in prevalenza intorno alla possibilità di impiegare le risorse provenienti dagli aiuti esteri alla ricostruzione (infrastrutturale e economica) derivati dal Piano Marshall (l'*European Recovery Program* fu approvato con la legge istituita dagli Stati Uniti il 3 aprile 1948). Il concetto di programmazione a lungo termine per la ricostruzione dell'economia italiana si tradusse nel *Programma economico italiano a lungo termine 1948-49/1952-53,* noto anche come Piano Tremelloni in onore all'allora presidente del Comitato interministeriale per la ricostruzione (CIR) in seno al quale venne predisposto il documento. Si veda MINISTERO DELLE FINANZE, *Relazione del Ministro Tremelloni sul programma economico italiano a lungo termine: 1948-49-1952-53 alla 10. commissione permanente della* Camera dei deputati (31 marzo 1949), Tipografia della Camera dei deputati, Roma 1949. Si veda anche ASCB, Fondo Amministrazione Provinciale di Campobasso, busta 63, fasc. 738, *Il Molise e il Piano Marshall. Programma ERP* (1948-1950).

rilanciare l'economia regionale, ma anche come utile "strumento" per fronteggiare la disoccupazione e la derivante emigrazione che sul piano economico, sociale e civile impoveriva moltissimi centri molisani.

Così, a soli quattro mesi dalla promulgazione della Legge Pastore, il 1 dicembre 1957 e il 29 dicembre 1957, i sindaci dell'area del Basso Biferno (intesa quale zona che si estende dalla foce del fiume Trigno fino a quella del fiume Fortore) si riunirono, prima a Termoli poi a Larino, per esaminare il problema dell'industrializzazione del Basso Molise alla luce dei benefici della legge n. 634 del 29 luglio 1957. Nei convegni di Termoli e Larino si riconobbe l'utilità di costituire un consorzio (art. 21 legge n. 634/57), tra i comuni del Basso Molise e altri enti interessati, allo scopo di favorire nuove iniziative industriali nell'area. Con delibera di Consiglio n. 9 dell'1 marzo 1958, l'Amministrazione termolese, per la prima volta in maniera ufficiale, espresse la volontà di aderire «in linea di massima»[194] alla possibilità di costituire tra i comuni del Basso Molise, la Camera di Agricoltura, Industria e Commercio, la Provincia di Campobasso ed altri enti, un consorzio per un futuro sviluppo industriale. Tuttavia, le opposizioni all'industrializzazione continuavano a persistere: l'onorevole Girolamo La Penna[195], riconfermato sindaco alle amministrative del 6 novembre 1960[196], continuava a essere osteggiato nei suoi propositi di sviluppo industriale soprattutto dagli esponenti delle sinistra. Drastiche erano, infatti, le posizioni del leader del Partito Comunista, Angelo Montefalcone, il quale, per lo sviluppo industriale del Molise, sottolineando l'incapacità dell'area termolese di attrarre tanto capitali privati quanto industrie statali, proponeva di individuare altrove un'area capace di trainare lo sviluppo industriale regionale. Per i consiglieri comunali schierati all'opposizione politica, era dunque necessario dare precedenza al potenziamento di agricoltura, viabilità e turismo piuttosto che al settore industriale.

Ma l'amministrazione comunale, coordinata dal sindaco La Penna, continuava caparbiamente ad affermare la volontà di avviare un processo di industrializzazione che, muovendo dall'area termolese, investisse l'intero

[194] ASCT, Deliberazioni comunali dal n. 1 del 16 giugno 1956 al n. 11 del 14 marzo 1959, Delibera n. 9 dell'1 marzo 1958, *Adesione al costituendo Consorzio industrializzazione Basso Molise*.

[195] Girolamo La Penna (Termoli 15 giugno 1924-21 gennaio 2005) fu sindaco della cittadina adriatica ininterrottamente dal 1957 al 1975. Eletto per la prima volta deputato nel 1958, fino al 1994 svolse la sua attività politica sia alla Camera che al Senato. Dal luglio 1979 al luglio 1983 ricoprì l'incarico di vicepresidente della I Commissione (affari costituzionali - organizzazione dello Stato – regioni - disciplina generale del rapporto del pubblico impiego) durante la VII Legislatura. Dall'agosto 1983 al luglio 1987 ricoprì la presidenza della X Commissione (trasporti e aviazione civile - marina mercantile - poste e telecomunicazioni) durante l'XI Legislatura; fu inoltre, sottosegretario agli Interni, Lavori Pubblici e Sanità. Si veda www.storia.camera.it e www.senato.it/sitostorico (ultima consultazione 03.02.2015).

[196] ASCT, Giunta Municipale di Termoli, verbale n. 45 del 26 novembre 1960.

Molise. Gli incentivi per l'insediamento di complessi industriali resi disponibili dall'Amministrazione La Penna attirarono, infatti, nell'area di Rivolta del Re (individuata per l'allocazione di stabilimenti industriali) numerose aziende locali tra cui la Vetroluce, la Società termolese industrie confezioni, l'Industria profilati infissi metallici, il caseificio Del Giudice, la Petrocelli e Amoruso confezioni, l'impresa Tardiola produttrice di gomme per autoveicoli[197].

La politica degli incentivi comunali aveva il chiaro scopo di accelerare lo sviluppo industriale nell'area soprattutto in funzione dell'ottenimento del riconoscimento di un nucleo industriale nel Basso Molise. Per il raggiungimento di quest'ultimo obiettivo era, infatt,i necessario che la zona risultasse già interessata da un processo di industrializzazione: la concessione di incentivi rappresentava quindi un ottimo impiego di capitali pubblici per l'incremento economico dell'area termolese e di quelle gravitanti attorno ad essa.

L'intento di costituire un Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno fu ribadito nell'assemblea del 18 aprile 1963 che i sindaci dell'area organizzarono a Larino [198] . In quell'occasione gli amministratori si incontrarono per esaminare le ragioni concernenti la costituzione di un Consorzio per il nucleo industriale del Basso Molise; per delineare lo schema di statuto da adottare in caso di costituzione del Consorzio; per stabilire gli impegni che ogni singolo comune avrebbe dovuto assumere in relazione alla sua adesione al Consorzio stesso.

Il convegno di Larino mise in risalto le favorevoli ragioni economiche e sociali per prevedere una localizzazione industriale nella valle del Biferno. L'area, infatti, era servita dall'importante Strada Statale 16 Adriatica che, insieme alla ferrovia costituiva una delle principali arterie per il traffico Nord-Sud inoltre la zona «sarà attraversata anche dalla strada di Fondo Valle del Biferno che costituirà il collegamento più breve tra l'Adriatico e il Tirreno e pertanto agevolerà il traffico tra il Basso Molise e Napoli e Roma»[199].

L'irrigazione dei terreni del Basso Molise, prevista dal piano generale di utilizzazione delle acque del Biferno, approvato dalla Cassa per il

---

[197] I. ZILLI, *Prove d'industria. La Fiat e il nucleo industriale di Termoli*, cit., p. 337.

[198] Nell'ottobre dello stesso anno anche l'Amministrazione Provinciale di Campobasso ribadì l'importanza che per il Molise avrebbe avuto la creazione di una zona di sviluppo industriale nel Basso Molise. Si veda ASCB, Prefettura Archivio di deposito, busta 146, fascicolo 820, *Costituendi Consorzi industriali nel Molise*, Verbale del Consiglio Provinciale di Campobasso del 29 ottobre 1963.

[199] Si veda la relazione che il sindaco Girolamo La Penna riferì al Consiglio Comunale di Termoli, ASCT, Protocollo delle deliberazioni del Consiglio dalla n. 41 del 14-7-1962 alla n. 77 del 18-12-1964, Delibera n. 49 del 7-9-1963, *Adesione per il Costituendo Consorzio per il Nucleo industriale* del Basso Molise.

Mezzogiorno[200], avrebbe radicalmente trasformato la struttura agricola del l'area, che migliorando colture ed ordinamenti colturali, avrebbe potuto costruire le premesse necessarie per attivare un processo di trasformazione industriale della produzione agricola.
D'altra parte, il decollo industriale del Basso Molise era visto come l'unico modo per utilizzare in loco le grandi "masse" di lavoratori disoccupati che, per cercare occupazione, erano costretti ad emigrare depauperando sia sul piano economico che su quello sociale i nuclei urbani di partenza. Questo insieme di motivazioni «sta a dimostrare che lo Stato può e deve assumersi il compito di intervenire attivamente anche nel Basso Molise riconoscendo il Nucleo industriale, che una volta attrezzato, faciliterà il dirottamento verso la nostra zona di iniziative industriali private e pubbliche»[201].

Incaricato il Centro Piani di Roma di condurre uno studio che offrisse validi elementi di giudizio che legittimassero la scelta di concentrare attività industriali nell'area basso molisana, con delibera n. 64 del 6 febbraio 1965, la Giunta comunale di Termoli autorizzò finalmente il sindaco a presentare al Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno la domanda con relativa documentazione (il rapporto del Centro Piani) per il riconoscimento del nucleo di industrializzazione nell'area basso molisana. Un nuovo ritardo per l'ottenimento di tale riconoscimento, dovuto alla mancanza dei mezzi idonei a individuare le aree e a realizzare le infrastrutture necessarie, avrebbe indirizzato le iniziative industriali presso altre località scoraggiando anche le locali iniziative industriali che negli ultimi tempi si erano rivelate consistenti[202].

Dopo l'approvazione dell'analisi economico-territoriale condotta dal Centro Piani (Delibera di Consiglio n. 19 del 12 marzo 1966)[203], il Comune di Termoli, in qualità di ente promotore, assunse l'impegno di sostenere in proprio la quota della spesa, non coperta dal contributo statale, per la

[200] Per un quadro più ampio riguardante la gestione delle acque in Molise si veda tra gli altri FILIPPO ARREDI, *Affinché il Molise possa vivere del suo Biferno: esame del progetto del nuovo acquedotto campano con derivazione dal Torano e dal Biferno*, A. BE.T.E, Roma 1948; ANTONIO TUCCI, *Il problema idrico fattore condizionante dello sviluppo regionale*, in «Molise Economico» V, n. 5/1978, pp. 11-19; CARMEN SILVA CASTAGNOLI, *Molise* in MARIA GEMMA GRILLOTTI DI GIACOMO, *Atlante tematico delle Acque d'Italia*, Brigati, Genova, 2008, pp. 469-480.
[201] Si veda la relazione che il sindaco Girolamo La Penna riferì al Consiglio Comunale di Termoli, ASCT, Protocollo delle deliberazioni del Consiglio dalla n. 41 del 14-7-1962 alla n. 77 del 18-12-1964, Delibera n. 49 del 7-9-1963, *Adesione per il Costituendo Consorzio per il Nucleo industriale* del Basso Molise.
[202] Si veda ASCT, Deliberazioni di Giunta dal n. 281 del 1964 al n. 57 del 1966, Delibera n. 64 del 6.02.1965, *Presentazione domanda per il riconoscimento del Nucleo di industrializzazione*. La delibera di Giunta venne ratificata dal Consiglio con la Delibera n. 22 del 27 marzo 1965.
[203] Si veda ASCT, Registro delle deliberazioni del Consiglio comunale dal n.1 del 27 marzo 1965 al n. 55 del 18 giugno 1966, *Approvazione Studio economico per il riconoscimento del Nucleo Industriale di Termoli*.

sistemazione delle attrezzature del Nucleo stesso[204]. Il contributo del Comune di Termoli sarebbe stato solo del 15% in quanto, al fine di rimuovere le difficoltà che si frapponevano ad un organico processo di industrializzazione dei territori meridionali, la Cassa per il Mezzogiorno poteva assumere a proprio carico, graduando l'intervento fino a un massimo dell'85%, la spesa necessaria per le opere eseguite dai Consorzi per l'attrezzatura delle aree di sviluppo industriale dei nuclei di industrializzazione. La Cassa poteva assumere, altresì, a proprio carico, la spesa necessaria per la redazione dei piani regolatori[205].

Tuttavia, nonostante l'impegno assunto formalmente dal Comune di Termoli, a dicembre del 1966, il Consorzio non era stato ancora costituito ne riconosciuto. Sebbene tale ritardo continuasse ad alimentare in seno all'amministrazione La Penna, le posizioni di alcuni esponenti della esigua minoranza[206] poco favorevoli allo sviluppo industriale dell'area di Rivolta del Re, la maggioranza consiliare con la delibera n. 79 del 11 dicembre 1966, confermò la propria adesione al costituendo Consorzio assumendo, inoltre, l'impegno a concedere un contributo di £ 10.000.000 da versare al Consorzio in cinque rate annuali £ 2.000.000 ciascuna; il sindaco fu nominato rappresentante del Comune di Termoli in seno al Consiglio di Amministrazione del Consorzio ottenendo anche la delega a firmare l'atto costituito del costituendo Consorzio[207].

I numerosi sforzi degli amministratori termolesi furono ripagati sul finire del 1967 quando, il Presidente della Repubblica Giuseppe Saragat, firmando il decreto presidenziale n. 1019 del 17 ottobre 1967, approvò lo statuto del Cosib[208].

---

[204] Si veda ASCT, Registro delle Deliberazioni del Consiglio Comunale dal n. 1 del 27 marzo 1965 al n. 55 del 18 giugno 1966, *Assunzione impegno per il pagamento della quota spettante all'Ente Promotore relativa al Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno*.

[205] Si veda legge 29 settembre 1962, n. 1462. Altre agevolazioni erano previste dall'art. 6 legge 26 giugno 1965, n. 717, *Interventi nei comprensori irrigui, nelle aree e nei nuclei di sviluppo industriale e nei comprensori di sviluppo turistico*.

[206] In seduta di Consiglio il consigliere di minoranza Angelo Montefalcone (Partito Comunista Italiano) mosse numerose critiche all'adesione al costituendo Consorzio:

1. Il disegno di legge sul *Programma di sviluppo economico per il quinquennio 1965-1969* (Piano Pieraccini) non prevedeva alcun intervento per il Molise, destinando la regione ad una morte programmata;
2. Il futuro nucleo di industrializzazione avrebbe avuto caratteristiche settoriali e sarebbe stato incapace di risolvere i problemi di sviluppo economico regionale;
3. L'ottenimento del riconoscimento del nucleo di industrializzazione non avrebbe significato automaticamente la presenza di industrie nell'area.

Si veda ASCT, Deliberazioni del Coniglio Comunale dal n. 56 del 9 luglio 1966 al n. 45 del 25 ottobre 1969, Delibera n. 79 dell'11.12.1966, *Adesione al costituendo Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione. Nomina rappresentante.*

[207] Idem.

[208] In seguito alla deliberazione del 26 gennaio 1967 del Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno, fu approvato lo statuto del Consorzio riconoscendo quest'ultimo quale ente di diritto pubblico a

3.3 Il Piano regolatore territoriale del Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno (1968-1995).

Ai Consorzi (formalmente riconosciuti) la legge Pastore demandava il compito di eseguire, sviluppare e gestire tutte le opere di attrezzatura delle Aree e dei Nuclei. Sulla base di Piani regolatori che, per essere esecutivi, necessitavano dell'approvazione del Presidente del Consiglio dei Ministri[209], si doveva tendere alla «pianificazione economica territoriale» che Marinello Marinelli[210], in qualità di segretario della commissione governativa incaricata di esaminare i piani regolatori delle Aree e dei Nuclei, aveva indicato nella circolare del 9 marzo 1961 n. 2356[211]. La circolare indicava concretamente il modo in cui superare lo squilibrio che persisteva tra piani urbanistici (che non sempre davano il giusto rilievo alla dimensione economica), e programmi economici (che non consideravano adeguatamente gli aspetti spaziali).

Era, infatti, necessario impegnare in maniera ottimale tutti i mezzi disponibili per raggiungere un risultato di sviluppo economico e sociale massimo. Così, oltre agli incentivi e le comuni misure amministrative, tra i mezzi a disposizione si considerò l'uso del territorio «pervenendo alla conclusione che, così come esiste una dimensione ottima dell'impresa, così esiste tra tutti i possibili territori quali applicare certi mezzi per ottenere certi risultati, quello che assicura il risultato massimo»[212].

Nello specifico, la circolare del 1961 associava al programma di sviluppo economico un piano territoriale da realizzare seguendo, nella pianificazione di assetti fisici e nella loro realizzazione, ipotesi-obiettivi di sviluppo sia

---

norma dell'art. 21 della legge 29 luglio 1957, n. 634, nel testo modificato dall'art. 8 della legge 18 luglio 1959, n. 555. Si veda D.P.R. 17 ottobre 1967, n. 1019, *Approvazione dello statuto del Consorzio per il nucleo di industrializzazione della Valle del Biferno*, Gazzetta ufficiale Serie generale n. 284 del 14-11-1967.

[209] Dopo l'approvazione della Presidenza del Consiglio dei Ministri e su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, ogni Piano Regolatore Territoriale doveva essere approvato dal Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno.

[210] L'economista Marinello Marinelli (1929-2005), collaborò presso il Ministero del Lavoro e delle Previdenza Sociale nonché con la Cassa per il Mezzogiorno. Nel 1962 prese parte ai lavori della prima fase costituente della Comunità Economica Europea, curando pubblicazioni concernenti la programmazione economica europea e nazionale. Attraverso la fondazione dell'Istituto per la pianificazione economica e territoriale (IPET) si occupò specificamente di urbanistica e pianificazione territoriale prendendo parte alla redazione di numerosi piani territoriali delle città meridionali. Fu segretario della Commissione governativa incaricata di esaminare e istruire i piani regolatori di Nuclei e Aree. Cfr. www.asstrai.org (ultima consultazione 10 febbraio 2015).

[211] Circolare del Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno, n. 2356 del 9 marzo 1961, *Criteri e direttive per la redazione dei pini regolatori territoriali delle aree di sviluppo industriale e dei nuclei di industrializzazione.*

[212] Cfr. MARINELLO MARINELLI, *Programmazione economica e pianificazione territoriale urbanistica nello sviluppo economico e sociale del Mezzogiorno,* Istituto per la pianificazione economica e territoriale, Roma 1966, p. 7.

economico che sociale [213] . Era quindi, necessario un approccio interdisciplinare attraverso cui urbanisti, economisti, sociologi, tecnici agrari, industriali avrebbero potuto porre in essere la pianificazione economica territoriale intesa quale «disciplina che studia le dimensioni ottime dei comprensori ai fini dello sviluppo economico, formula le ipotesi di sviluppo e le traduce in misure di intervento ed in termini di sistemazione territoriale dei comprensori stessi» [214] . Questi erano i presupposti cui imprescindibilmente era necessario riferirsi anche per la redazione del Piano Regolatore Territoriale del Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno.

Dalla costituzione del Consorzio (1967) alla redazione della prima proposta di piano regolatore territoriale (1968) passò qualche anno: nonostante la normativa cui riferirsi e gli esempi di piano che negli anni precedenti erano stati redatti per altre realtà italiane[215], la pianificazione dell'area basso molisana stentava a decollare.

In merito alla pianificazione territoriale del neonato nucleo di industrializzazione, la prima esperienza che il Consorzio ebbe fu alquanto negativa. Per decisione della Cassa per il Mezzogiorno l'incarico per la redazione del piano regolatore del Nucleo venne affidato alla Somea Spa (Società per la matematica e l'economia applicata)[216] di Roma. Il progetto

---

[213] F. SALERNO, *Il piano dell'Italconsult del Consorzio Asi di Siracusa, tra coerenza distributiva e grandi prospettive (1949-1973),* in «Storia urbana», n. 130/20, pp.105-136.

[214] Cfr. M. MARINELLI, *Programmazione economica e pianificazione territoriale urbanistica nello sviluppo economico e sociale del Mezzogiorno*, cit. p. 13-14 .

[215] Nella prima metà degli anni Sessanta erano stati presentati (per l'approvazione) al Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno i piani regolatori del nucleo di Ascoli Piceno (24.07.1964), della Valle del Pescara (20.04.1964), del nucleo di Avezzano (13.07.1963), del nucleo di Teramo (13.03.1964), dell'area di Salerno (12.08.1963), dell'area di Caserta (24.01.1963), del nucleo di Avellino (27.03.1963), delle aree di Bari (15.07.1961), Brindisi (22.05.1962) e Taranto (02.12.1961), dei nuclei di Potenza (23.12.1963) e della Valle del Basento (08.08.1962), dei nuclei di Crotone (04.08.1964), Reggio Calabria (28.07.1963), del Golfo di Policastro (22.05.1964) e della Piana di Sibari (13.05.1964), delle aree di Catania (08.08.1964) e Palermo (22.07.1964), dei nuclei di Gela (07.09.1964), Messina (11.07.1964), Trapani (19.01.1965) e Ragusa (11.01.1965), dell'area di Cagliari (14.03.1964), dei nuclei di Sassari (03.11.1964), Tortolì-Arbatrax (26.08.1964) e Oristano (04.04.1964). Tra le maggiori società coinvolte nella pianificazione territoriale delle aree industriali e dei nuclei di industrializzazioni si ricordano la Tekne Spa di Milano (per l'area di Caserta, il nucleo di industrializzazione di Reggio Calabria, il nucleo della Vale del Basento, l'area di Taranto), la Cegos-Italia Spa (area di sviluppo industriale di Brindisi, nucleo d industrializzazione di Teramo) la Generalpiani di Roma (per la Valle del Pescara e il nucleo del Golfo di Policastro). Si veda P. RADOGNA, *Sviluppo industriale e programmazione territoriale nel Mezzogiorno*, cit., p. 13.

[216] La Somea Spa, costituta a Roma il 31 luglio 1967, andò in liquidazione il 16 febbraio 1976. La Società per la matematica e l'economia applicate aveva come principale attività l'esecuzione di studi di economia, ricerche di mercato, progettazioni urbanistiche e industriali, applicazioni della matematica, della statistica e della ricerca operativa, consulenze in materie di organizzazione e programmazione. La documentazione archivistica riguardante la Somea è conservata a Sesto San Giovanni (MI) presso la Fondazione-Istituto per la storia dell'età contemporanea (Isec Onlus). Nello specifico il fondo Bastogi conserva non solo la documentazione concernente l'impresa Bastogi ma

che la Somea consegnò al Consorzio nell'ottobre del 1968[217] risultò, presso la Commissione governativa esaminatrice dei piani regolatori di Nuclei e Aree, molto lacunoso. Tuttavia la stessa Commissione, per incentivare lo sviluppo del nucleo termolese evitando di danneggiarlo soprattutto in prospettiva di futuri investimenti programmati, decise di approvare il preliminare del Piano formulando però una lunga serie di osservazioni. Di concerto con Gabriele Pescatore (presidente della Cassa dal 1955 al 1976) e Emilio Sodini (responsabile del Servizio Aree e Nuclei della Casmez), il Consorzio revocò l'incarico alla Somea decidendo, dopo un'iniziale fase di ricerca[218], di costituire una società mista che potesse occuparsi della redazione del nuovo piano del Nucleo.

Approvandone lo statuto in sede di Consiglio comunale[219], si costituì, tra il Consorzio del Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno, il Comune di Termoli, il Banco di Napoli e la società Bonifica di Roma, la società denominata Sviluppo Attrezzature Territoriali Molisane (Satem) Spa. Accanto agli enti pubblici e all'istituto bancario, la società Bonifica[220] rappresentava non solo un importante gruppo ingegneristico per i servizi di progettazione integrata, ma anche un considerevole collegamento alla più grande azienda che si sarebbe insediata nel Nucleo: la Bonifica era, infatti, costituita per la metà dall'Impresit di cui la Fiat deteneva il 60%[221].

In seno alla Satem si creò la possibilità di unire le esperienze di tecnici privati al raggiungimento dei fini della pubblica amministrazione. La Satem era, infatti, chiamata a progettare e promuovere le opere e le attrezzature infrastrutturali, residenziali e di servizio a sostegno delle attività produttive

---

anche quella delle società ad essa collegate, tra cui appunto la Somea. Si veda www.lombardianeniculturali.it/archivi/complissi-archivistici (ultima consultazione il 10.02.2015).

[217] ASCT, busta 449, fascicolo 10, *Osservazioni al Piano Regolatore comunale. 1965, Piano Regolatore Territoriale del Nucleo Industriale di Termoli. Infrastrutture territoriali (1) e Agglomerato e sue connessioni infrastrutturali (2),* Somea, ottobre 1968.

[218] Tra le società di pianificazione territoriale di aree e nuclei industriali fu contattata anche l'Italconsult; quest'ultima «oberata di lavoro», non poté però accettare l'incarico. Si veda ASCT, Registro delle deliberazioni del Consiglio comunale dalla n. 46 del 25.10.1969 alla n. 16 del 10.02.1973, delibera n. 6 dell'08.02.1970, *Approvazione dello statuto ed adesione alla Satem (Sviluppo attrezzature territoriali molisane) con sede in Termoli*.

[219] ASCT, Registro delle deliberazioni del Consiglio comunale dalla n. 46 del 25.10.1969 alla n. 16 del 10.02.1973, delibera n. 6 dell'08.02.1970, *Approvazione dello statuto ed adesione alla Satem (Sviluppo attrezzature territoriali molisane) con sede in Termoli*.

[220] La Bonifica Spa nacque a Roma nel 1961 come società multidisciplinare di ingegneria del gruppo IRI-ITALSTAT (Società Italiana per le Infrastrutture e l'Assetto del Territorio fondata nel 1957). Completamente privatizzata nel 2002 (l'80% fu acquistato dall'Istituto Finanziario guidato dall'imprenditore Marco Tili ed il 20% dalla multinazionale americana Parsons Brinckerhoff), la Bonifica Spa continua oggi ad operare nel campo dell'ingegneria integrata. Si veda www.bonificagroup.com (ultima consultazione il 07.01.2015).

[221] M. COMBA (a cura di), *Maire Tecnimont*, cit.

nel comprensorio del nucleo industriale[222].

A poco più di due mesi dalla costituzione della nuova società, nell'aprile 1971, finalmente vide la luce il Piano Regolatore Territoriale del Consorzio per il Nucleo di industrializzazione della Valle del Biferno.

Il gruppo di lavoro per la predisposizione del Piano era composto da Carlo De Angelis per le infrastrutture generali; Ferdinando Smania per le infrastrutture stradali; Franco Ottaviani per le infrastrutture ferroviarie; Alberto Lacava per la parte riguardante l'assetto territoriale; Paolo Motta per le tipologie architettoniche; Renato Barberini per gli aspetti agronomici; Carmine Berardini per la parte idraulica e per il trattamento delle acque; Giorgio Zanninelli per le rivelazioni e problemi demografici; Achille Parisi, Andrea Saba e Giorgio Toscani per gli aspetti economici.

Il piano regolatore territoriale elaborato dalla Satem, fu predisposto seguendo le indicazioni e le osservazioni contenute nei pareri della Commissione interministeriale per i piani regolatori n. 96 del 2 dicembre 1969 e n. 111 del 24 marzo 1971.

Due erano gli obiettivi generali che il Piano fissava per l'area consortile: la creazione di un'efficiente «armatura urbana» che favorisse il soddisfacimento dei bisogni sociali della popolazione, e l'inversione delle tendenze migratorie prevalse in passato con conseguente stabilizzazione interna della popolazione e successivo raggiungimento di elevati ritmi di accrescimento demografico[223].

Nello specifico, la Commissione esaminatrice, rispetto al progetto preliminare di piano elaborato dalla Somea, aveva individuato tra i diversi aspetti da potenziare: 1) la formulazione di uno studio urbanistico relativo al comprensorio di influenza del Nucleo con la definizione delle attrezzature necessarie; 2) la necessità, in riferimento alla localizzazione delle infrastrutture e delle iniziative industriali, di revisionare la struttura dell'agglomerato proposta definendo nel dettaglio il fabbisogno di attrezzature tecnologiche, sociali e di interesse collettivo al servizio dell'agglomerato; 3) l'importanza di considerare i collegamenti fra i diversi centri abitati del comprensorio e la Fondo Valle Biferno in modo da formulare proposte di potenziamento o di rinnovo del sistema viario; la necessità di analizzare i limiti e le possibilità di espansione degli abitati esistenti, in funzione delle esigenze residenziali connesse con lo sviluppo

[222] Si veda l'art. 2 dello statuto della Satem Spa in ASCT, Registro delle deliberazioni del Consiglio comunale dalla n. 46 del 25.10.1969 alla n. 16 del 10.02.1973, delibera n. 6 dell'08.02.1970, *Approvazione dello statuto ed adesione alla Satem (Sviluppo attrezzature territoriali molisane) con sede in Termoli*.

[223] Si veda CONSORZIO PER IL NUCLEO DI INDUSTRIALIZZAZIONE DELLA VALLE DEL BIFERNO, *Piano regolatore territoriale definitivo. Relazione generale*, vol. I, p. 19, [copia dattiloscritta], 1971.

socio-economico previsto[224].

Il piano del Nucleo di industrializzazione[225] conteneva sia le indicazioni relative alle infrastrutture generali [226] da realizzare per lo sviluppo industriale, sia il progetto dell'agglomerato industriale di Termoli.

Per le infrastrutture generali, gli interventi proposti riguardavano principalmente due categorie di opere: quelle relative ai trasporti e quelle relative all'approvvigionamento idrico e energetico. In riferimento alla viabilità, il piano prevedeva il miglioramento necessario per consentire una più rapida accessibilità all'agglomerato industriale dai vari centri abitati dell'area bassa molisana. Inoltre, si sottolineava nella relazione generale al Piano, l'esigenza di realizzare un tracciato continuo, esterno all'abitato di Termoli, della strada statale adriatica. In campo ferroviario, il triangolo Termoli-Campomarino-Stazione di Guglionesi/Portocannone veniva indicato come opera da potenziare per il funzionamento dell'intero nucleo industriale. Il problema dell'approvvigionamento idrico per uso industriale si presentava, invece, agli occhi dei pianificatori di facile soluzione: era già in corso di esecuzione la realizzazione dell'invaso artificiale del Liscione sul fiume Biferno ed era stato approvato dalla Casmez il progetto di massima di un adduttore che avrebbe rifornito le industrie del Nucleo. L'approvvigionamento di energia elettrica derivava direttamente dalla rete di Alta Tensione, mentre l'approvvigionamento di gas naturale sarebbe stato attuato mediante una condotta proveniente dai pozzi ubicati nella zona di Larino.

Il piano regolatore definitivo del Nucleo considerava come agglomerato industriale l'area compressa tra il corso del fiume Biferno a Est, la Strada Statale n. 87 a Sud e a Ovest, l'autostrada adriatica a Nord: la superficie complessiva considerata era pari a 495 ettari. Il piano definitivo individuava come zona prioritaria di futura espansione [227] «l'insieme di terreni

---

[224] Idem, pp. 1-2, [copia dattiloscritta], 1971.

[225] Si veda CONSORZIO PER IL NUCLEO DI INDUSTRIALIZZAZIONE DELLA VALLE DEL BIFERNO, *Piano regolatore territoriale definitivo. Il Piano del Nucleo*, vol. II [copia dattiloscritta], 1971.

[226] Nel Piano le infrastrutture generali si riferivano alle opere, esterne all'agglomerato industriale, necessarie per promuovere lo sviluppo del territorio interessato all'industrializzazione e alla crescita degli altri settori. Si veda CONSORZIO PER IL NUCLEO DI INDUSTRIALIZZAZIONE DELLA VALLE DEL BIFERNO, *Piano regolatore territoriale definitivo. Relazione generale*, vol. I, p. 65, [copia dattiloscritta], 1971.

[227] Per la zona di espansione vennero individuati rilevanti problemi di intervento idrogeologico e difficoltà connesse all'esigenza di rimuovere, in caso di utilizzazione per scopi industriali, i vivai sperimentali dell'Ente Cellulosa occupanti gran parte della zona stessa. Quest'ultima zona, quindi, «dovrebbe essere adibita a usi industriali solo ove si profilasse la possibilità di installarvi un complesso di rilevante dimensione e di particolare qualificazione che renda convenienti le necessarie trasformazioni dell'ambiente naturale e la riconversione produttiva: tale zona pertanto viene anch'essa prevista nel Piano come zona di espansione dell'agglomerato, ma subordinata alle suddette condizioni.» Si veda CONSORZIO PER IL NUCLEO DI INDUSTRIALIZZAZIONE DELLA VALLE

prospicenti l'attuale Agglomerato e posti a monte della SS. 87, tra quest'ultima e il piede della fascia collinare, per una superficie di 186 ettari»[228].

I criteri generali assunti per la definizione dello schema urbanistico dell'agglomerato del Nucleo riguardavano: 1) la massima utilizzazione dell'area disponibile in modo da consentire la più intensa valorizzazione degli investimenti infrastrutturali; 2) la massima elasticità di dimensioni nell'offerta di lotti industriali in modo da poter soddisfare qualsiasi richiesta; 3) la realizzazione di uno schema viario e ferroviario che facilitasse l'allacciamento di tutti gli stabilimenti industriali sia alle strade che alla ferrovia; 4) l'assunzione di standard operativi di elevato livello qualitativo che garantissero servizi pubblici sufficienti e un ambiente di lavoro favorevole alle esigenze sociali; 5) la gradualità dell'investimento pubblico direttamente proporzionale al progredire delle domande industriali; 6) la tutela dell'ambiente circostante da attuare soprattutto attraverso un vincolo urbanistico all'uso agricolo per una fascia di terreni, circostante il perimetro dell'agglomerato industriale, della profondità di almeno 300 metri[229].

Per quanto riguarda la lottizzazione industriale, lo studio condotto dalla Satem [230] individuava, seppure in maniera parziale e a titolo approssimativo, la localizzazione di industrie generalmente di dimensioni medie e medio-piccole. Fermo restando il lotto della Fiat (di circa 135 ettari) e quello dello Zuccherificio Molisano (di circa 30 ettari), le destinazioni d'uso del suolo previste nell'agglomerato industriale risultavano essere così distribuite: 343 ettari di aree per lotti industriali[231] , 64 ettari di aree per opere puntuali e fasce verdi[232] , 46 ettari per aree consortili di rispetto, 42

DEL BIFERNO, *Piano regolatore territoriale definitivo. Relazione generale*, vol. I, p. 67, [copia dattiloscritta], 1971.

[228] Per la struttura dell'agglomerato industriale si veda CONSORZIO PER IL NUCLEO DI INDUSTRIALIZZAZIONE DELLA VALLE DEL BIFERNO, *Piano regolatore territoriale definitivo. Relazione generale*, vol. I, p. 66, [copia dattiloscritta], 1971; Si veda CONSORZIO PER IL NUCLEO DI INDUSTRIALIZZAZIONE DELLA VALLE DEL BIFERNO, *Piano regolatore territoriale definitivo. Il Piano del Nucleo*, vol. II, pp. 10-20, [copia dattiloscritta], 1971.

[229] Si veda CONSORZIO PER IL NUCLEO DI INDUSTRIALIZZAZIONE DELLA VALLE DEL BIFERNO, *Piano regolatore territoriale definitivo. Relazione generale*, vol. I, pp. 66-67, [copia dattiloscritta], 1971.

[230] Si veda CONSORZIO PER IL NUCLEO DI INDUSTRIALIZZAZIONE DELLA VALLE DEL BIFERNO, *Piano regolatore territoriale definitivo. Documentazione di settore*, vol. III, pp. 20-52, [copia dattiloscritta].

[231] Complessivamente furono previsti lotti da 1 ettaro (n. 9), lotti da 2 ettari (n. 7), lotti da 4 ettari (n. 6), lotti da 6 ettari (n. 9), lotti da 10 a 40 ettari (n. 4). Si veda CONSORZIO PER IL NUCLEO DI INDUSTRIALIZZAZIONE DELLA VALLE DEL BIFERNO, *Piano regolatore territoriale definitivo. Il Piano del Nucleo*, vol. II, pp. 15, [copia dattiloscritta], 1971.

[232] Riferendosi alle caratteristiche specifiche dell'agglomerato industriale della Valle del Biferno furono previste opere puntuali centrali che, poiché di interesse consortile, erano considerate pubbliche: gli uffici consortili, il centro di addestramento professionale, un posto antincendio e pronto soccorso, una stazione terminale per autolinee, un centro sociale con asilo nido, una mensa,

ettari di aree per la viabilità.

Come si evince dalla divisione dei lotti previsti, una parte consistente della superficie dell'agglomerato era interessata dal lotto Fiat; infatti, la decisione dell'azienda torinese di realizzare uno stabilimento industriale nell'area basso molisana rappresenta uno dei «fatti emergenti»[233] che la relazione generale del Piano regolatore territoriale del 1971 evidenziava. La decisione della Fiat, promossa dalle autorità politiche e amministrative molisane e presa agli inizi del 1970 nel quadro della contrattazione programmata, rappresentava un importante acceleratore del processo di industrializzazione del Nucleo. L'installazione dello stabilimento Fiat, da un lato consentiva l'immediato assorbimento di una parte consistente di manodopera disponibile, dall'altro poneva precise scadenze operative sul piano di realizzazione delle infrastrutture e dei servizi. Rispetto a quello preliminare, il piano regolatore definitivo tenne conto delle mutate prospettive dell'area consortile che l'impianto della Fiat avrebbe provocato: la pianificazione doveva definire l'assetto territoriale del Nucleo così da garantire lo sviluppo equilibrato dell'intero agglomerato industriale.

Nonostante il clima positivo che accompagnò la notizia della futura apertura di uno stabilimento Fiat nell'area consortile, già allora «si potevano intuire gli effetti distorcenti di un'industrializzazione calata dall'alto»[234]. Nel marzo 1971, sulle pagine di Urbanistica, Marcello Vittorini componente del Consiglio superiore dei lavori pubblici e segretario generale del Servizio studi e programmazione del Ministero dei lavori pubblici, pubblicò un lungo bilancio concernente la politica di industrializzazione del Mezzogiorno. L'analisi dei piani regolatori delle aree e dei nuclei riconosciuti istituzionalmente fino al 1968 (32 Aree di sviluppo industriale e 12 Nuclei di industrializzazione), riguardò anche Termoli. Per Termoli, Vittorini tenne a precisare che mentre il piano originario di sviluppo dell'area consortile aveva previsto «l'insediamento di circa 50 industrie, accuratamente elencate nelle varie tipologie merceologiche, con numero di

---

un parco attrezzato con impianti sportivi, parcheggi e depositi, servizi di interesse commerciale (uno sportello bancario, un supermercato, un bar, una rivendita dei giornali). Si veda CONSORZIO PER IL NUCLEO DI INDUSTRIALIZZAZIONE DELLA VALLE DEL BIFERNO, *Piano regolatore territoriale definitivo. Relazione generale*, vol. I, p. 69, [copia dattiloscritta], 1971 e vol. II, p. 15.

[233] Un ulteriore elemento capace di conferire nuovi impulsi allo sviluppo del Nucleo della Valle del Biferno era rappresentato dall'apertura del tronco dell'autostrada adriatica che avrebbe velocizzato i collegamenti dell'agglomerato industriale di Termoli e dei centri limitrofi con il territorio nazionale. L'allacciamento autostradale avrebbe contribuito anche a un più rapido sviluppo dell'agricoltura dell'intera area, facilitando l'inoltro ai mercati (soprattutto settentrionali) dei prodotti agricoli a rapida deperibilità. Si veda CONSORZIO PER IL NUCLEO DI INDUSTRIALIZZAZIONE DELLA VALLE DEL BIFERNO, *Piano regolatore territoriale definitivo. Relazione generale*, vol. I, p. 17, [copia dattiloscritta], 1971.

[234] R. PARISI, *Termoli e l'urbanistica nel secondo Novecento*, in ROBERTO GIULIANELLI, ERCOLE SORI (a cura di), *Ricostruire le città. Piani regolatori nell'Italia del secondo Novecento*, cit., p. 134.

addetti variabile dalle 20 alle 1.200 unità»[235], l'apertura dello stabilimento Fiat avrebbe comportato l'utilizzazione, quasi completa, di tutta l'area consortile per un'unica industria, «con buona pace degli studi, delle ricerche, delle proposte e delle elaborazioni di piano»[236] effettuate fino a quel momento.

Il progetto di piano regolatore definitivo, redatto dalla società Satem, fu approvato dal Comitato Direttivo del Consorzio il 20 novembre 1970; il 24 novembre 1970, il progetto fu inoltrato alla Commissione interministeriale per i piani regolatori territoriali delle Aree di sviluppo industriale e dei Nuclei di industrializzazione e ottenne parere favorevole all'approvazione con voto n. 111 del 24 marzo 1971. In data 10 luglio 1972, con delibera n. 53, il Piano fu approvato dal Consiglio Regionale del Molise.

L'iniziale programmazione del Nucleo industriale[237] avrebbe subito poi, nel 1975, una prima importante variante della cui redazione venne incaricata la Sacit Spa. Il gruppo di tecnici che lavorarono alla variante del Piano era coordinato da Alberto Lacava ed era composto da Maurizio Di Palma (studio demografico-economico), Roberto Cassetti (assetto territoriale), Igor Jakac (studio urbanistico dell'agglomerato), Sofia Barg (elaborati grafici).

L'esigenza di redigere una variante generale al Piano regolatore del Nucleo derivava da una serie di motivazioni: 1) la necessità di considerare gli interventi (nelle attività produttive e infrastrutturali) attuati o definiti successivamente alla redazione del Piano; 2) la necessità di rivedere la delimitazione dell'area e di conseguenza di effettuare nuove previsioni demografiche e occupazionali; 3) la necessità di approfondire, in relazione all'esigenze poste dallo sviluppo regionale, il problema del porto di Termoli prevedendo un'infrastruttura portuale capace di incidere direttamente sullo sviluppo socio-economico della Valle del Biferno e del Molise in generale; 4) il bisogno di includere, nell'agglomerato industriale, anche le aree interessate dal porto.

La variante, elaborata dalla Sacit nel gennaio 1975, ridefinì la zona

---

[235] MARCELLO VITTORINI, *Indirizzi strategici di assetto territoriale per l'inquadramento dei programmi di intervento nl Mezzogiorno*, in «Urbanistica», n. 57/1971, p. 73.

[236] Ibidem.

[237] L'area d'influenza del Nucleo della Valle del Biferno era stata individuata nel progetto del Piano in 56 comuni coincidenti all'insieme dei comuni del Molise Nord-Orientale che si affaccivano slula Valle del Trigno, del Biferno e del Fortore. Il comprensorio, con una superficie di circa 200.000 ettari, accoglieva, alla fine del 1968, 137.737 unità di poplazione residente. Oltre ai comuni di Campomarino Termoli e Guglionesi, che aderirono sin dalla fase iniziale al Consorzio, alla data di pubblicazione del Piano (1971), altri comuni avevano in corso la pratica di adesione. Questi erano Bonefro, Casacalenda, Castelmauro, Civitacampomarano, Larino, Mafalda, Montemitro, Portocannone, Roccavivara, San Giacomo degli Schiavoni, San Martino in Pensilis, Ururi. Si veda CONSORZIO PER IL NUCLEO DI INDUSTRIALIZZAZIONE DELLA VALLE DEL BIFERNO, *Piano regolatore territoriale definitivo. Relazione generale*, vol. I, pp. 6-9, [copia dattiloscritta], 1971.

d'indagine intesa come area di gravitazione diretta dell'agglomerato (la nuova delimitazione comportava la riduzione del numero dei comuni interessati da 56 a 47[238]); descrisse uno schema di assetto territoriale a livello regionale che costituiva il quadro di riferimento all'interno del quale poter correttamente collocare il Piano del Nucleo di Industrializzazione[239] ; fornì un'ampia appendice contenente numerosi allegati statistici relativi sia alle caratteristiche demografiche ed occupazionali che alla struttura industriale dell'area. La variante del 1975 prevedeva, inoltre, un'illustrazione delle funzioni e delle caratteristiche del porto industriale che avrebbe dovuto realizzarsi alla foce del Biferno su progettazione della multinazionale giapponese Mitsubishi Heavy Industries, perché «altamente qualificata, a livello mondiale, per aver progettato e realizzato moltissimi porti in tutti i continenti»[240].

L'esigenza di ricorrere a una soluzione progettuale che, nel quadro della programmazione dei porti nazionali e meridionali risolvesse il problema del porto di Termoli, era già stata avvertita prima del 1970. Già nel 1968, infatti, il Genio Civile delle Opere Marittime di Ancona aveva predisposto un Piano Regolatore Portuale (approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel dicembre 1969) che prevedeva una spesa di 32 miliardi di lire per un consistente programma di opere. La soluzione, prevista da tale Piano, era quella di un porto commerciale di circa 140 ettari da intendere quale ampliamento del porto di Termoli e da realizzare mediante una grande banchina ai margini dell'abitato. Il progetto di adeguamento funzionale del porto esistente «nasceva già sacrificato sotto il profilo dell'estensione del retroterra, dei collegamenti con la viabilità principale e la nascente area industriale oltre ad apportare profonde alterazioni al profilo costiero urbano e negativi riflessi alla vocazione turistica dell'area»[241] . Questa situazione, unitamente alla localizzazione nel Nucleo di industrie di rilevanza nazionale (Fiat), fece sorgere l'esigenza di dotare il comprensorio consortile di un idoneo porto industriale.

Scartata l'ipotesi di ampliamento del porto costiero si optò, quindi, per un grande porto-canale da realizzarsi alla foce del fiume Biferno: una soluzione

[238] Si veda CONSORZIO PER IL NUCLEO DI INDUSTRIALIZZAZIONE DELLA VALLE DEL BIFERNO, *Variante al piano regolatore territoriale. Relazione,* Sacit. S.p.a., pp. 11-17, [copia dattiloscritta], gennaio 1975.

[239] Si veda CONSORZIO PER IL NUCLEO DI INDUSTRIALIZZAZIONE DELLA VALLE DEL BIFERNO, *Variante al piano regolatore territoriale. Relazione,* Sacit. S.p.a., pp. 29-43, [copia dattiloscritta], gennaio 1975.

[240] CASSA PER IL MEZZOGIORNO, CONSORZIO PER IL NUCLEO DI INDUSTRIALIZZAZIONE DELLA VALLE DEL BIFERNO, *Progetto di massima del porto industriale di Termoli*, vol. I e II, p. V, Mitsubishi Heavy Industries, Ltd., 1976.

[241] Si veda CONSORZIO PER IL NUCLEO DI INDUSTRIALIZZAZIONE DELLA VALLE DEL BIFERNO, *Piano Regolatore Definitivo*. *Relazione generale,* giugno 1982, p. V, [copia dattiloscritta].

che, riducendo notevolmente i costi di attuazione, avrebbe anche offerto una maggiore flessibilità nei confronti della funzionalità del porto stesso[242]. Tuttavia, sopraggiunti mutamenti nella politica nazionale in materia, e spinte ambientalistiche portarono il Consorzio ad abbandonare l'idea di realizzare un di porto-canale senza mai accantonare però la volontà di creare un acceso al mare direttamente legato al Nucleo.

Considerando i profondi cambiamenti della realtà economico-sociale del Nucleo industriale, nel 1982, il Consorzio provvedeva a redigere la seconda variante al Piano Regolatore territoriale affidando l'incarico ad un gruppo di lavoro composto da Nicola Roberti, Gianfranco Vitagliano, Francesco Fimiani, Maurizio Di Palma (aspetti economici e assetto territoriale), Roberto Di Pasquale (Servizio Tecnico consortile per l'elaborazione grafica).

Accanto all'analisi dell'evoluzione della struttura industriale, e alla formulazione di nuove ipotesi di sviluppo demografico e occupazionale per l'area di studio, la variante forniva una nuova delimitazione del comprensorio industriale il cui numero di comuni interessati si riduceva da 56 a 47[243]. In relazione alla dimensione temporale di attuazione, la variante del 1982, conteneva indicazioni concernenti un processo di lungo periodo; mentre in rapporto alle previsioni per l'ambito socio-economico e territoriale, l'ipotesi di assetto e di politica generale di sviluppo riguardava interventi più immediati definiti in rapporto alle indicazioni programmatiche contenute nel Piano Regionale di Sviluppo 1980-85 [244]. Il Piano regolatore definitivo del 1982 fu approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 219 del 22 aprile 1986, integrata con successiva delibera n. 302 del 29 luglio 1988.[245]

Nel 1995, ci fu un successivo adeguamento del Piano regolatore del Nucleo con un'ulteriore riduzione dei comuni interessati (da 47 a 32)[246]. Affidata unicamente a Gianfranco Vitagliano, l'analisi degli aspetti economico-territoriali e di quelli urbanistici, evidenziava profonde modificazioni verificatesi in ambito locale, aggiornamenti della legislazione europea e nazionale in materia di interventi nelle aree depresse che avevano profondamente trasformato il quadro dei primi anni Ottanta quando era stato formulato il Piano. Alla revisione dello schema dell'assetto territoriale, all'analisi delle caratteristiche e delle prospettive economiche dell'area,

---

[242] C. FELICE, *Porti e scafi politica ed economia sul litorale abruzzese-molisano 1000-1980*, Cannarsa, Vasto 1983.

[243] Si veda CONSORZIO PER IL NUCLEO DI INDUSTRIALIZZAZIONE DELLA VALLE DEL BIFERNO, *Piano Regolatore Definitivo*. *Relazione generale*, Capitolo II, paragrafo II [copia dattiloscritta].

[244] REGIONE MOLISE GIUNTA REGIONALE, *Piano Regionale di Sviluppo 1980-1985*, Industria Grafica Cassinate, S. Elia Fiumerapido (FR), 1980.

[245] C. FELICE, *La grande trasformazione del secondo Novecento*, in C. FELICE, A. PASQUALINI, SERGIO SORELLA, *Termoli. Storia di una citta, Donzelli Editore*, Roma 2009, pp. 256-302: 270-271.

[246] Ibidem.

all'esame del sistema infrastrutturale dell'agglomerato, si affiancava l'idea portante della variante del 1995 che prevedeva, ribadendo la volontà di avere un accesso diretto al mare, un progetto di interporto[247] che avrebbe anche contribuito a dare nuova linfa allo sviluppo economico del Nucleo basso molisano. Neanche l'interporto venne però mai realizzato, soprattutto perché negli stessi anni era già in corso l'ammodernamento del porto di Termoli da attuare mediante un finanziamento statale di 26 miliari di Lire[248]. Le opere messe in cantiere prevedevano una serie di interventi finalizzati alla creazione di tre zone distinte: molo turistico, attività peschereccia e traffico commerciale.

Sfumava così, ancora una volta, la possibilità di creare per il Nucleo un accesso diretto al mare: gli adeguamenti del Piano seguitavano a riguardare le modificazioni territoriali, infrastrutturali ed economiche che era necessario attuare per il potenziamento industriale dell'area.

3.4. La Fiat nel Mezzogiorno e il Molise

La presenza della grande impresa privata ha da sempre rappresentato uno dei temi più discussi nelle considerazioni sullo sviluppo e sulla modernizzazione dei territori meridionali. Tra le grandi imprese, la Fiat fu una delle aziende, che nel secondo Novecento, scelse di insediare stabilmente alcune attività nel Mezzogiorno.

Come è noto, l'azienda torinese era stata una delle imprese del Nord ad affrontare con grande cautela la scelta localizzativa nel Meridione. Infatti, pur avendo realizzato nel 1955 uno stabilimento a Napoli[249] per rispondere all'esigenza di aumentare i volumi produttivi in rapporto alla crescente

---

[247] Si veda CONSORZIO PER IL NUCLEO DI INDUSTRIALIZZAZIONE DELLA VALLE DEL BIFERNO, SERVIZIO TECNICO GESTIONALE, *Adeguamento del Piano regolatore Territoriale. Relazione generale*, Capitolo 10, pp. 145-162, dicembre 1995, [copia dattiloscritta].

[248] C. FELICE, *La grande trasformazione del secondo Novecento,* in C. FELICE, A. PASQUALINI, SERGIO SORELLA, *Termoli. Storia di una citta,* cit.

[249] Per un primo inquadramento dello stabilimento napoletano si veda RITA D'ATTORRE, *Disegni e progetti Archivio Maire Tecnimont*, in M. COMBA, *Maire Tecnimont,* cit., p.174. Si veda inoltre Archivio Maire Tecnimont (d'ora in avanti AMT), tombolotto T3287, Fiat Engineering S.p.A., *Sezione officine di Napoli. Planimetria generale* e *Stabilimento di Napoli. Disposizione generale del cantiere.* La scelta dell'azienda torinese riguardante la realizzazione di uno stabilimento a Napoli suscitò anche l'interesse della stampa estera: «*Afin de développer l'industrie dans le sud de l'Italie il a été décidé de construire une usine Fiat. Le ministre Campili a déclaré que ce projet permettra d'employer 1.500 ouvriers et que le frais prévu pour cette construction s'élèveront a plus de 3,6 milliards de francs, dont 46% seront couverts par un prêt bancaire et le reste par de particulier*». Si veda ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.34 Rassegna stampa, busta 73, F. LINI, *Fiat en Italie du Sud*, in «L'Equipe», Parigi 24.12.1956.

domanda, all'inizio degli anni Sessanta, il management Fiat decise di fare ritorno al Nord[250]. Così nel 1965 e in soli 45 giorni, venne realizzato a Rivalta uno stabilimento destinato a produzioni meccaniche. La velocità realizzativa dello stabilimento fu possibile grazie all'impiego di una nuova tecnica costruttiva pensata sulla base della linea di montaggio delle fabbriche[251]: le innovazioni realizzative sperimentate a Rivalta furono in seguito adottate anche negli stabilimenti Lancia a Varrone[252], Allis di Lecce e Fiat di Termoli.
Riferendosi nello specifico allo stabilimento di Rivalta, le maglie dei fabbricati furono montate con un sistema di prefabbricazione da terra su carrelli. Si tratta di una linea di montaggio

su rotaie, su cui corrono dodici carrelli in dieci postazioni fisse di lavoro; nelle prime tre postazioni vengono effettuati rispettivamente: il montaggio delle travature principali e secondarie, dei portali dei lucernari con relativi correnti e serramenti, montaggio delle converse e dei porta vetri fissi. Nelle rimanenti postazioni (dalla quarta alla decima) viene completata l'unità prefabbricata in modo che all'uscita dalla decima postazione, la maglia 16 X 16 viene traslata sotto il portale di sollevamento e di qui collocata sul ponte mobile e portata nella sua postazione definitiva[253].

La scelta di tornare a localizzare un nuovo impianto produttivo a Nord piuttosto che nel Mezzogiorno (dove la Fiat era già approdata con la realizzazione dello stabilimento di Napoli), fu dettata probabilmente da esigenze di efficienza e produttività. Infatti, se da un lato la Legge Pastore rendeva disponibili per le aziende incintivi statali da impiegare in investimenti che contribuissero allo sviluppo economico dei territori meridionali, dall'altro era soprattutto lo stato delle infrastrutture a frenare gli investimenti nel Sud nella convinzione che il problema infrastrutturale avrebbe generato, per le imprese, diseconomie[254].

Tuttavia era proprio il Sud a fornire la grande quantità di manodopera impiegata nelle fabbriche torinesi: a Rivalta la maggior parte dei giovani operai proveniva in prevalenza dal massiccio spopolamento delle aree

[250] L'ampiamento di Mirafiori prima e la realizzazione di Rivalta poi, derivarono dalla straordinaria dinamica della domanda di automobili che dalla seconda metà degli anni Cinquanta cominciava a manifestarsi a ritmi incalzanti mutando radicalmente lo scenario competitivo dei costruttori europei. Nel decennio 1959-69, l'Italia fu il paese europeo con il più alto tasso di crescita del mercato automobilistico; il numero di auto immatricolate passò da 1 a 4,6 mentre in Francia passò da 1 a 2,4 e in Germania da 1 a 2,1. Cfr. GIUSEPPE VOLPATO, *Lo scenario della competizione automobilistica internazionale e la strategia di rilancio del Gruppo Fiat auto*, in *Fiat. Punto e a capo. Problemi e prospettive della fabbrica integrata da Termoli a Melfi*, Ediesse, Roma 1993, pp. 11-46: 71.
[251] Si veda R. D'ATTORRE, *Disegni e progetti Archivio Maire Tecnimont*, cit., pp. 144-247: 211.
[252] Ibidem, p. 230.
[253] Ibidem, p. 211.
[254] PIERO BEVILACQUA, SERGIO BRUNI, DOMENICO CERSOSIMO, *Annibaldi Cesare. La Fiat e il Mezzogiorno*, in «Meridiana», n. 6/1989, p. 200.

meridionali (soprattutto aree interne dell'appennino), dove i giovani erano «selezionati con cura dai *brokers* locali (politici, collocatori, preti, amministratori, patronati), che si avviavano a divenire i nuovi regolatori della modernizzazione sociale»[255].

Nel biennio 1968-69, Torino raggiunse, infatti, il suo apice demografico, arrivando a contare oltre un milione di abitanti, il 40% dei quali era nato al Sud[256]. La città, ormai, si era trasformata in una vera e propria *company town*: «una città-fabbrica iperindustrializzata e congestionata, per molti aspetti invivibile»[257]. La capacità di accoglienza aveva, infatti, superato il punto di saturazione rendendo l'offerta di servizi (trasporti, alloggi, scuole, ospedali) inadeguata rispetto all'incalzante domanda degli immigrati. Le tensioni nella città e, negli stabilimenti di Mirafiori e Rivalta, crescevano, gli scioperi si intensificavano e contemporaneamente aumentava anche l'ostilità nei confronti della Fiat, le cui strategie localizzative erano viste quale principale causa dell'eccesso di congestione urbana. In questo clima di difficile governabilità dei processi sociali e di conflittualità operaia, il vertice Fiat decise di cambiare la strategia localizzativa scegliendo di abbandonare Torino e il suo *hinterland*, ormai esasperati dall'elevata concentrazione spaziale di fabbriche e alloggi per operai, e di decongestionare il proprio potenziale produttivo in altri ambiti territoriali. In questo modo, nel suo tradizionale modello di sviluppo, la Fiat introduceva una forte discontinuità puntando all'alleggerimento della densità insediativa dell'area torinese e al perseguimento di nuovi indirizzi localizzativi dove concretizzare più articolate architetture produttive e nuove possibilità di crescita economica.

Grazie anche agli incentivi resi disponibili dalla Cassa per il Mezzogiorno, per il decentramento produttivo, il sotto-industrializzato Sud rappresentava il luogo prioritario cui guardare. Esso era inteso non più solo come serbatoio di manodopera e potenziale mercato di sbocco ma come luogo dove il capitale fisso (la fabbrica) doveva emigrare per raggiungere l'abbondante capitale variabile (gli operai) disponibile[258].

Gli incentivi e la legislazione straordinaria rappresentarono sicuramente uno stimolo a indirizzare la produzione verso il Mezzogiorno. Tuttavia,

---

[255] D. CERSOSIMO, *Da Torino a Melfi*, cit., p. 41.

[256] GAD LERNER, *Operai. Viaggio all'interno delle Fiat. La vita, le case, le fabbriche di una classe che non c'è più*, Feltrinelli Milano 1988, p. 76. L'inchiesta giornalistica fu condotta negli stabilimenti Fiat di Mirafiori, Termoli, Cassino e nello stabilimento Alfa Romeo di Arese.

[257] D. CERSOSIMO, *Da Torino a Melfi*, cit., p. 42.

[258] «Era il capitale fisso che doveva emigrare nell'area dove il capitale variabile era abbondante, era la fabbrica che doveva andare verso gli operai» Cfr. D. CERSOSIMO, *Da Torino a Melfi*, cit., pp. 43-44. Sulle motivazoni socio-economiche che spinsero la Fiat a privilegiare i decentramenti industriali nel Meridione si veda ASH AMIN, *La ristrutturazione alla Fiat e il decentramento produttivo nel Mezzogiorno*, in «Archivio di studi urbani e regionali», n. 13/1982, pp. 47-88.

anche altri fattori incinsero sulla decisione Fiat di iniziare una nuova stagione di sviluppo lontano dal Piemonte. Il Sud, infatti, nella nuova strategia ubicazionale della Fiat, rappresentava abbondanza di forza lavoro disponibile verso la fabbrica e altresì occasione per sperimentare nuove tecnologie e nuovi processi produttivi.

Il programma organico di investimenti industriali Fiat nel Mezzogiorno può essere riassunto in tre macro fasi: una prima fase (1970-1972) di massiccio insediamento effettuata attraverso la realizzazione di stabilimenti industriali; un secondo programma triennale (1973-1975) che, invece, contemplava fondamentalmente una serie di ampliamenti; una terza stagione (primi anni Ottanta) di investimenti industriali orientata a introdurre innovazioni negli stabilimenti preesistenti.

Il primo blocco di investimenti, riconducibile a un ciclo economico ancora espansivo, fu articolato, per il trienni 1970-1972 in un programma organico con nuove iniziative di differente localizzazione e ampiezza. Le nuove realizzazioni riguardarono 1) la costruzione a Brindisi di un impianto per la produzione di componenti per motori di aviazione e di un'officina per montaggio e prove di motori marini derivati da motori di aviazione; 2) la costruzione a Lecce di uno stabilimento per la produzione di macchine per movimento di terra; 3) la costruzione a Bari-Modugno di un impianto per la lavorazione di gruppi meccanici di precisione e di un impianto per la produzione di carelli elevatori; 5) la costruzione a San Salvo di un impianto per la produzione di motorini di avviamento e di uno stabilimento per la produzione di dispositivi elettronici; 6) la realizzazione a Sulmona di un impianto per la produzione di gruppi meccanici; 7) la costruzione a Piedimonte San Germano di uno stabilimento per la fabbricazione di autovetture; 8) la realizzazione a Termoli di uno stabilimento per la fabbricazione di autovetture; 9) la costruzione a Bari-Modugno di un'officina per la messa a punto di autoveicoli; 10) la costruzione a Nardò di una pista di prova; 11) l'ampliamento a Termini Imerese di un impianto per il montaggio di autovetture[259].

Il successivo programma triennale di investimenti al Sud (1973-1975)[260], si orientò esclusivamente ad una serie di forti ampliamenti degli impianti esistenti. In risposta allo shock petrolifero del 1973, e conseguentemente al calo della domanda automobilistica nazionale ed internazionale, gli

[259] Archivio Storico Fiat (d'ora in avanti ASF), Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 839, fascicolo *Iniziative Fiat nel Mezzogiorno. 1971-1972, Programmi di investimento della S.p.A. FIAT nel Mezzogiorno*. Il fascicolo contiene anche le informazioni dettagliate riguardanti lo stato di avanzamento dei lavori di realizzazione degli stabilimenti Fiat nell'Italia meridionale.

[260] Si veda ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 839, fascicolo *Iniziative Fiat nel Mezzogiorno. 1973-1975, Programmi di investimento della S.p.A. FIAT nel Mezzogiorno*.

investimenti Fiat nel Mezzogiorno furono, infatti, destinati principalmente a potenziare le strutture esistenti[261].

Le scelte di ubicazione dei nuovi stabilimenti rappresentavano la risultante di alcune indicazioni fornite dalla politica nazionale e di una logica interna alla casa torinese che prevedeva lo sviluppo lungo le direttrici naturali corrispondenti agli assi viari tirrenico e adriatico. Lungo la direttrice tirrenica vennero realizzati, difatti, gli stabilimenti di Napoli, Grottaminarda e Cassino; l'asse adriatico collegava invece idealmente gli stabilimenti di Termoli, Val di Sangro, Bari, Lecce. Per i singoli stabilimenti furono ovviamente condotti approfonditi studi che, tra i fattori localizzativi, valutavano le caratteristiche dei terreni, la disponibilità di risorse idriche ed energetiche, lo stato delle infrastrutture, la disponibilità e la qualità della manodopera. Prerogativa dell'azienda torinese era che gli insediamenti non fossero troppo lontani l'uno dall'altro (così da non creare diseconomie), ne fossero troppo ravvicinati (così da non gravitare sullo stesso bacino di manodopera). Dunque, dal punto di vista territoriale, il modello adottato dalla Fiat nel Mezzogiorno era «un modello di plurilocalizzazione e disseminazione geografica delle unità produttive, ovvero una strategia del tutto rovesciata rispetto alla tradizione torinese»[262] .

Il decentramento localizzativo al Sud si fondava sulla convenienza economica di costruire stabilimenti specializzati in produzioni specifiche: lo stabilimento di Cassino per le carrozzerie e l'assemblaggio finale delle automobili, lo stabilimento di Sulmona specializzato nella fabbricazione di scatole cambio, l'impianto di Termoli per la produzione di motori e freni. La localizzazione di fabbriche in aree decentralizzate contribuiva, inoltre, all'inversione dei saldi migratori determinando un rovesciamento dello storico impoverimento del potenziale umano endogeno: non solo veniva impiegata manodopera locale ma anche molti operai emigrati a Torino poterono far rientro nei centri di partenza.

Negli anni Ottanta, ci fu la terza fase di investimento caratterizzata da una politica di intensa e diffusa automazione dei processi produttivi: il consistente programma di investimenti riguardava, in alcuni stabilimenti una robotizzazione parziale (reparti chiave), in altri l'automatizzazione totale (intero ciclo produttivo). L'introduzione di innovazioni elettroniche

[261] Dopo la crisi del 1973 vennero, tuttavia, realizzati alcuni nuovi insediamenti: quello di Grottaminarda, nella Valle Ufita, per la costruzionee di autobus; quello di Val di Sangro (Sevel, *joint-venture* tra la Fiat e la Peugeot-Citroën) per la costruzione di veicoli commerciali e motori. Lo stabilimento Sevel in Val di Sangro chiuse la lunga stagione meridionale di nuovi insediamenti estensivi della Fiat: per un nuovo grande investimento industriale bisognerà attendere il 1992, anno in cui fu realizzato lo stabilimento di Melfi in Basilicata. Per lo stabilimento Iveco a Grottaminarda e per lo stabiliemnto Sevel in Val di Sangro si veda M. COMBA (a cura di), *Maire Tecnimont,* cit., pp. 242 e 246.

[262] Cfr. D. CERSOSIMO, *Da Torino a Melfi,* cit., p. 51.

ed informatiche raggiunse il culmine negli stabilimenti meridionali di Cassino e Termoli. Nello specifico

> Termoli è gestito da 103 calcolatori elettronici; e vi sono installati 56 robot, 92 manipolatori programmabili, 78 stazioni automatiche e 578 punti di controllo computerizzati e, a parte 2 sole piccole isole di allestimento manuale, l'uomo non tocca materialmente i pezzi con le mani [...]. L'uomo è, a Termoli, un conduttore di impianti, con lo scopo principale di accertarsi che il sistema svolga correttamente tutte le sue funzioni [...]. In questo immenso laboratorio, che sembra arrivato dal futuro, nasce la perfezione dei nuovi motori, una perfezione che al di fuori di esso non sarebbe possibile. Dall'esasperazione degli automatismi, infatti, viene la grandissima qualità dei particolari e dall'impiego massiccio dell'elettronica la possibilità di compiere cento, mille misurazioni giornaliere del lavoro di ogni macchina tenendo così sotto controllo non l'errore ma la tendenza all'errore»[263].

Gli stabilimenti di Cassino e Termoli divennero, così, gli impianti apripista per la sperimentazione e l'implementazione del nuovo modello tecnologico.

Più che la scrittura di promessa di vendita dei suoli (27.07.1970), l'inizio dei lavori (1970-1971) o l'atto di compravendita del terreno nell'area consortile molisana (03.07.1973), il primo vero "atterraggio" della Fiat in Molise avvenne nel settembre del 1969, quando, un gruppo di tecnici Fiat[264] raggiunse Termoli per effettuare il sopralluogo nell'area che era stata individuata per l'allocazione dello stabilimento.

Nella relazione, che i tecnici Fiat -coordinati dell'ing. Luigi Ravelli[265] elaborarono dopo la visita nell'area consortile, emersero alcuni fabbisogni industriali cui il Consorzio avrebbe dovuto provvedere: disponibilità idrica, implementazione della rete fognaria, miglioramento della rete viaria.[266].

La nota, del 24 luglio 1970 della Divisione Costruzione Impianti, specificò che per l'insediamento di Termoli era prevista l'acquisizione di 135 ettari di

---

[263] Cfr. FIAT, *La fabbrica dell'automobile*, in A. CASTELLANO, R. SOMMARIVA (a cura di), *Il luogo del lavoro. Dalla manualità al comando a distanza*, cit. pp. 149-155:151-152.

[264] Il gruppo di tecnici Fiat che effettuò il sopralluogo a Termoli era composto dagli ingegneri Ravelli, Fulcheri, Di Piramo, Villa, Melzi e dal geometra Ramassa. Furono accompagnati nella visita dal presidente del Consorzio Folorindo D'Aimmo e dal segretario Nicola Musacchio. Cfr. ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 496/1, fascicolo Fiat-Termoli, *Sopraluogo del 02.09.69.*

[265] L'ingegner Luigi Ravelli (1910-1976) laureatosi nel 1934 al Politecnico di Torino, lavorò per quattro anni nello studio dell'ing. Vittorio Bonadè-Bottino. Nel 1938 entrò a far parte del Servizio Costruzione Impianti della Fiat, assumendone, tra la fine degli anni Sessanta e i primi anni Settanta, la direzione.

[266] L'acqua per lo stabilimento sarebbe pervenuta da uno sbarramento del Biferno, allora in fase di realizzazione (l'invaso del Liscone avrebbe alimentato l'intero fabbisogno consortile); per le fognature sarebbe stato necessario realizzare una stazione di pompaggio; la viabilità stradale era assicurata dalla Fondo Valle del Biferno (ancora in costruzione) che si sarebbe poi innestata attraverso uno svincolo (casello autostradale) nell'autostrada litoranea Ancona-Bari (anch'essa allora in costruzione). Si veda ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 496/1, fascicolo Fiat-Termoli, *Sopraluogo del 02.09.69.*

terreno; la delibera n. 30788 del 27 luglio 1970 autorizzò l'acquisto dei terreni nel Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno e l'apertura di credito al Consorzio[267]. L'acquisizione venne effettuata direttamente dal Cosib: quest'ultimo, infatti, avrebbe provveduto all'acquisto dell'area destinata alla Fiat, mediante la sottoscrizione con i singoli proprietari di compromessi e quindi di relativi atti di vendita.
Il prezzo di cessione, da parte del Consorzio alla Fiat, dei terreni liberi da ogni servizio e bonificati dai residuati bellici, fu pertanto stabilito in £400/mq, per un importo globale indicativo di 540 milioni di Lire di cui 380 milioni di Lire (pari a circa il 70% del totale) per l'acquisizione delle aree e 67.500.000 Lire per finanziare la bonifica dei terreni (sminamento). L'importo relativo alle aree sarebbe stato pagato dalla Cassa di Risparmio Molisana (istituto bancario presso cui la Fiat accese il credito) al Consorzio dietro presentazione degli atti di promessa di vendita o dei definitivi atti di acquisto. Ciascun atto doveva essere corredato dalla lettera del notaio del Consorzio stesso attestante gli estremi degli atti stipulati e le superfici acquistate[268].

Il 1 luglio 1971, nella sede del Consorzio (Municipio di Termoli), alla presenza di Florindo D'Aimmo[269] (presidente e legale rappresentante del Consorzio), dell'ing. Luigi Ravelli (direttore della Divisione Costruzione Impianti e Procuratore della Fiat S.p.A.) fu stipulata la scrittura di promessa di vendita di suoli dal Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno -Termoli- alla Fiat Società per Azioni di Torino[270].

---

[267] ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 72, Acquisto terreni in Termoli per nuovo stabilimento. Volume ufficio delibere N. 1757, *Delibera n. 30788 del 27.07.1970. Stabilimento di Termoli. Acquisto terreni – Apertura di credito al Consorzio per il Nucleo di industrializzazione della Valle del Biferno.*

[268] Idem.

[269] Florindo D'Aimmo (Termoli, 31 agosto 1928-11 febbraio 2013) ricoprì importanti incarichi parlamentari nel periodo compreso tra la IX e la XII Legislatura. Durante la IX Legislatura fu membro della VI Commissione Finanze e Tesoro (12 luglio 1983-1 luglio 1987). Nella X Legislatura fu membro della V Commissione Bilancio e Tesoro (4 agosto 1987-22 aprile 1992) e prese parte ai lavori della Commissione parlamentare per il controllo degli interventi sul Mezzogiorno (23 ottobre 1987-22 aprile 1992). Durante la XI Legislatura fu membro della V Commissione Bilancio e Tesoro (10 giugno 1992-27 maggio 1993) e della X Commissione Lavoro (27 maggio 1993-11 aprile 1994); fu anche sottosegretario di Stato al Lavoro e alla Previdenza Sociale (dal 30 giugno 1992 al 28 aprile 1993 – I Governo Amato) e sottosegretario di Stato al Bilancio e alla Programmazione Economica (dal 06 maggio 1993 al 10 maggio 1994 – I Governo Ciampi). Durante la XII Legislatura fu riconfermato membro della V Commissione Bilancio e Tesoro (25 maggio 1994-8 maggio 1996), e prese anche parte alla Commissione parlamentare per il potere al Governo sulla destinazione dei fondi per la ricostruzione del Belice (13 giugno 1995-8 maggio 1996). Si veda www.senato.it (ultima consultazione il 03.03. 2015)

[270] ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 73, Termoli. Atti notarili. Volume N. 1757, *Scrittura di promessa di vendita di suoli dal Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno -Termoli- alla Fiat Società per Azioni di Torino*.

Nella scrittura venne indicato uno schema di massima riguardante le realizzazioni di primo tempo che il Consorzio avrebbe dovuto effettuare nel Nucleo: l'acquedotto industriale avrebbe dovuto essere realizzato entro il 31 maggio 1972, mentre quello potabile entro il 30 giugno 1972; tutti gli scarichi fognari (scarichi per acque pluviali per l'area Fiat, reti nere, reti bianche) unitamente alla rete stradale dovevano essere completati entro il 31 dicembre 1972; l'energia elettrica doveva essere portata nell'area non oltre il 31 maggio 1972, mentre il metano entro il 30 giugno 1972; l'allacciamento ferroviario doveva realizzarsi entro il 31 dicembre 1972; lo spostamento della linea Alta Tensione doveva avvenire entro il 31 ottobre 1971; la Fiat, inoltre, richiese al Consorzio l'installazione di 20 linee telefoniche urbane, 3 linee dirette Termoli-Cassino e 1 Telex[271].

L'atto conclusivo di compravendita avvenne il 3 luglio 1973[272] nella sede del Consorzio del nucleo industriale della Valle del Biferno. Alla presenza del notaio Giuseppe Macchiagodena, l'avvocato Giovanni Di Giandomenico, presidente e legale rappresentante del Consorzio, e l'ingegnere Piero Berardi, procuratore speciale dell'azienda torinese, sottoscrissero l'atto che sanciva l'acquisto definitivo dei terreni, nell'area di Rivolta del Re, dal Consorzio alla Fiat.

L'arrivo della grande azienda torinese avrebbe inciso notevolmente non solo sulle modificazioni dell'area consortile ma anche sulle trasformazioni (territoriali e socio-economiche) dell'intera area basso-molisana.

Se era soprattutto la classe politica locale a sostenere e ribadire la positività della localizzazione in Molise di un impianto Fiat, tuttavia, non mancarono le critiche alla più generale politica di industrializzazione del Mezzogiorno, che il governo centrale aveva delineato. La concentrazione di industrie in poli di sviluppo innescò, infatti, una rottura nelle dinamiche insediative, esaltando gli squilibri territoriali e demografici già evidenti tra i centri costieri e le aree più interne. La strategia dello sviluppo polarizzato accelerò, inoltre, il processo di concentrazione demografica e il conseguente sviluppo lungo i due litorali adriatico e tirrenico dando vita allo spopolamento delle aree interne[273]. Le disuguaglianze dello sviluppo territoriale emersero anche in Molise, dove l'area costiera rispetto al resto della regione, fu interessata da un maggiore sviluppo economico nonostante

[271] Idem.

[272] ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 73, Termoli. Atti notarili. Volume N. 1757, *Copia autentica dell'atto di compravendita in data 3 luglio 1973 tra [il] Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno e [la] Fiat S.p.A. –Torino.*

[273] M. VITTORINI, *Indirizzi strategici di assetto territoriale,* cit. Per un quadro più ampio degli effetti economici, territoriali e sociali dagli stabilimenti Fiat nel Mezzogiorno si veda ANNA PIZZORNO, *Quando s'insedia la grande fabbrica. Esperienze di sviluppo industriale nel Mezzogiorno*, Cedis, Roma 1983.

la locazione dello stabilimento Fiat non riuscì a generare un adeguato indotto e limitò anche la possibilità di crescita del settore agricolo.

Capitolo 4.
La Fiat a Termoli: 1970-1992

4.1. La fabbrica modello: progetti e realizzazioni

4.2. Lo spazio della produzione: dalla catena di montaggio all'alta automazione

4.3. Lo spazio del lavoro: operai o metal-coltivatori?

4.4. La Fiat Engineering, i territori dell'industria, il social housing

4.1. La fabbrica modello: progetti e realizzazioni

Nel luglio 1973, la Divisione Costruzioni e Impianti mise a punto una proposta di studio di massima per fabbricati e impianti industriali Tipo: lo Stabilimento X rappresentava lo studio cui riferirsi per la progettazione dei nuovi impianti Fiat da costruire nel Mezzogiorno[274]. La relazione tecnica illustrava nel dettaglio le principali caratteristiche tipologiche cui lo Stabilimento Tipo avrebbe dovuto rispondere.

L'Engineering Fiat ipotizzò un complesso riguardante la produzione giornaliera di 500 automobili di media cilindrata prevedendo, per il processo produttivo, sia le fasi intermedie che quelle finali (lastratura, verniciatura, sellatura, carrozzatura, montaggio, finizinone, collaudo e spedizione). La documentazione, che aveva un carattere di orientamento, era da intendere come un primo contributo di idee concernenti i differenti aspetti, propri di un insediamento industriale, che l'applicazione di nuovi metodi operativi nella fabbricazione e nel montaggio di autovetture sollecitava. Per tanto una concezione di progetto più innovativa che contemplasse aspetti urbanistici, architettonici ed impiantistica, rappresentava un aspetto importante per creare un'ambiente adatto alle nuove tecnologie, facilitandone l'insediamento.

I criteri di progettazione adottati per lo studio contemplarono diverse esigenze: la funzionalità tecnologica, l'ambiente di lavoro, i servizi sociali, l'inserimento dello stabilimento nel paesaggio.

Per una maggiore efficienza della funzionalità tecnologica delle costruzioni e degli impianti generali, i progettisti della Fiat Engineering, considerarono due tendenze fondamentali che gli studi sulle tecnologie di produzione avevano delineato. La prima tendenza riguardava la formazione di zone automatizzate, con l'introduzione di robot e macchinari complessi, con tecnologie caratterizzate da processi a rigido schema di lavoro su linea in movimento. Il secondo orientamento riguardava la creazione di isole di lavoro con frazionamento del processo produttivo e adozione di schemi operativi più flessibili che avrebbero permesso un maggior apporto umano sia come numero di operai impiegati che come tipologia di mansioni svolte: le isole si caratterizzavano per posizioni di lavoro da fermo «con frequenti polmoni di accumulo»[275].

Per lo Stabilimento X, in particolare, i progettisti avevano previsto uno sviluppo lineare delle officine con formazione di un percorso di lavorazione continuo. I nuovi impianti avrebbero dovuto avere una disposizione

[274] Archivio Maire Tecnimont (d'ora in avanti AMT), tombolotto T641, Costruzione e Impianti s.p.a. Fiat Engineering, *Fiat Stabilimento X. Relazione tecnica*, luglio 1973.
[275] Cfr. AMT, tombolotto T641, Costruzione e Impianti s.p.a.. Fiat Engineering. *Fiat Stabilimento X, Relazione tecnica*, luglio 1973, p. 1.

planimetrica ad anello aperto ponendo, verso l'interno le zone riservate alla movimentazione delle merci e ai reparti esteticamente meno valorizzabili, e verso l'esterno, invece, «affacciata lungo il verde» [276], la parte più frequentata dal personale (uffici e servizi sociali). Veniva così realizzata una netta separazione di percorsi tra materie prime, maestranze e prodotto in lavorazione e valorizzate le aree verdi della fabbrica[277].
La ridotta dimensione trasversale, unita alla disposizione del corpi di fabbrica avrebbe permesso anche una più semplice distribuzione delle reti primarie degli impianti generali: la formazione di un unico grande anello principale con diramazioni secondarie a pettine, avrebbe ridotto al minimo le reti di distribuzione dentro i fabbricati. La contenuta larghezza delle officine e la notevole disponibilità lungo il fronte interno avrebbero favorito l'ubicazione all'esterno dei fabbricati «di gruppi monoblocco compatti per cabine elettriche, surpressori ecc. con evidenti vantaggi per la sicurezza, la facilità di gestione e manutenzione, la produzione di energia termica e di aria compressa, la stazione di pompaggio acqua e gli impianti di trattamento, restano centralizzati e sono riuniti in fabbricato unico»[278].

Il progetto dello Stabilimento X considerava anche l'ambiente di lavoro da intendere relativamente all'aspetto di una nuova dimensione umana da ricercare innanzitutto nei volumi del fabbricato. Alle esigenze tecnologiche si affiancava un'attenta progettazione degli spazi finalizzata a migliorare il benessere dell'individuo sul posto di lavoro. Quattro erano le necessità fondamentali cui il progetto doveva rispondere:
1) apertura sull'ambiente esterno: la vista su spazi verdi (pareti vetrate e riduzione delle parti chiuse) avrebbe consentito riposo e distensione senza distrazione;
2) buona climatizzazione dello spazio interno (grande attenzione a alla temperatura, all'umidità, alla ventilazione, al ricambio d'aria). In considerazione degli alti costi di realizzazione dei nuovi stabilimenti, lo Stabilimento Tipo non prendeva in considerazione una soluzione totalmente chiusa e quindi condizionata, ma prevedeva un'adeguata possibilità di aperture per la ventilazione naturale;
3) confortevole livello di illuminazione e adeguate scelte dei colori: la formazione di un'ambiente di lavoro gradevolmente luminoso avrebbe favorito l'attenzione e evitato affaticamenti della vista. La superficie vetrata

[276] Cfr. AMT, tombolotto T641, Costruzione e Impianti s.p.a., Fiat Engineering. *Fiat Stabilimento X, Relazione tecnica*, luglio 1973, p. 2.
[277] Per un ampio quadro di riferimento riguardante la progettazione degli spazi verde all'interno degli stabilimenti industriali si veda il paragrafo 5 (*L'usine verte e il packaging Iso*) del capitolo 5 del volume R. PARISI, *Fabbriche d'Italia*, cit, .pp. 223-233.
[278] Cfr. AMT, tombolotto T641, Costruzione e Impianti s.p.a., Fiat Engineering. *Fiat Stabilimento X, Relazione tecnica*, luglio 1973, p. 2.

(pareti esterne e lucernari in copertura) avrebbe garantito l'illuminazione naturale mentre, il posizionamento adeguato delle sorgenti luminose artificiali avrebbe ridotto i contrasti e attenuato le disuniformità di illuminazione);
4) schermatura di rumori e vibrazioni e abbattimenti di fumi e polveri con interventi limitati alla sorgente produttrice e risolti attraverso la progettazione e le realizzazione di un relativo impianto tecnologico.

Il progetto per lo Stabilimento X indicò in maniera precisa e dettagliata anche i servizi sociali considerati fondamentali per il benessere dell'individuo sul luogo del lavoro. A tal proposito venerò considerati due gruppi di servizi: i servizi sociali interni e quelli esterni allo stabilimento.

La voce dei servizi sociali interni comprendeva spogliatoi, ristoranti, servizi igienici, sale relax, infermeria. In rapporto allo sviluppo lineare dello stabilimento e volendo limitare il percorso a piedi degli operai a misure mai superiori ai duecento metri, si progettò una dimensionalità di servizi a piccoli gruppi distribuiti sul perimetro delle officine lungo il lato esterno affacciato verso il verde. Ogni unità era progettata per 400 posti spogliatoio e 150 posti ristorante[279] con annesse due salette relax presso le quali erano ubicati i servizi igienici e i distributori bevande.

Le unità spogliatoio-ristorante previste erano otto mentre le salette relax erano 25[280]; tre infermerie dislocate sul perimetro delle officine erano previste a completamento dei servizi sociali interni. In una apposita zona dell'area il progetto prevedeva inoltre la possibilità di installare attrezzature ginnico-ricreative che avrebbero potuto completarsi anche di altre attività culturali così da costituire un primo centro all'aperto di attività ricreative per i dipendenti, lasciando aperta la possibilità di realizzare anche un più completo centro sportivo.

La relazione tecnica dello Stabilimento X, in riferimento ai servizi sociali esterni accennava solo ad un primo elenco di problemi da considerare. Per tutti i dipendenti dello stabilimento avrebbe dovuto essere risolto il problema della casa (cosa che l'azienda torinese affrontò con la realizzazione di case per gli operai a partire dal 1972), considerato con particolare riguardo nei confronti di coloro i quali si sarebbero dovuti

[279] «Per i ristoranti si prevede un unico magazzino centrale per i surgelati; le cucine distribuiranno pasti su turno lungo continuato con funzionamento a self-service. A lato dei ristoranti e presso gli ingressi sono ricavati locali scaldavivande per consentire anche un indipendente funzionamento a refettorio», Cfr. AMT, tombolotto T641, Divisione Costruzione e Impianti s.p.a., Fiat Engineering. *Fiat Stabilimento X, Relazione tecnica*, luglio 1973, p. 4.

[280] «Il frazionamento in gruppi, numericamente modesti, oltre ad ottenere una uniforme distribuzione dei servizi lungo le linee di produzione, permette[va] di evitare affollamenti e code e garantisce alle maestranze ambienti più raccolti e tranquilli», Cfr. ATM, tombolotto T641, *Costruzione e Impianti s.p.a., Fiat Engineering, Fiat Stabilimento X*. Relazione tecnica, luglio 1973, p. 5.

trasferire da altre realtà (generalmente Torino) per l'avviamento e la gestione vera e propria dei nuovi stabilimenti meridionali. Si trattava quindi di studiare la formazione di quartieri integrati al tessuto urbano preesistente; di analizzare il territorio per individuare le possibilità di miglioramento delle condizioni di vita dei dipendenti; di curare, in collaborazione con gli enti pubblici, la realizzazione di adeguate infrastrutture sociali (scuole, centri di educazione sportiva, centri culturali).Gli aspetti succitati vennero tutti considerati quando, in contemporanea con la realizzazione dei primi stabilimenti, il Servizio Costruzioni e Impianti incominciò ad occuparsi anche della progettazione di case per gli operai del sud[281].

Tre le esigenze fondamentali da considerare nella progettazione degli stabilimenti in riferimento all'inserimento degli stessi nel paesaggio: i nuovi impianti dovevano prevedere adeguati sistemi di controllo degli inquinanti (tutela dell'ambiente)[282]; gli spazi verdi della fabbrica dovevano essere adeguatamente progettati (impiego di alberate e macchiato verde); la progettazione architettonica doveva essere effettuata mediante un'adeguata distribuzione delle masse e dei volumi tra i corpi di fabbrica e i complessi tecnologici.

Le esigenze fondamentali, da considerare per l'inserimento nel paesaggio dei nuovi stabilimenti, si affiancavano alle caratteristiche dimensionali e alle considerazioni economiche che, in riferimento alle nuove progettazioni di impianti, dovevano essere considerate. In linea generale, la composizione architettonica prevedeva una tipologia lineare di fabbricati e una limitazione a pochi materiali (ferro, cemento, vetro) quali componenti estetici principali. L'impostazione generale dello stabilimento era limitata all'esistenziale: corpi di fabbrica elementari e ridotto numero di tipologie costruttive garantivano soluzioni semplici, razionali dal punto di vista tecnologico e rigorose nella definizione dei limiti dimensionali e volumetrici (che avrebbero salvaguardato sia la dimensione umana che quella ambientale). I nuovi impianti dovevano essere realizzati su una superficie complessiva di proprietà Fiat di circa 135 ettari di cui 128 di area cintata. La superficie sviluppata dei fabbricati doveva interessare circa 200.000 mq, le aree pavimentate circa 450.000 mq, mentre le aree verdi dovevano coprire

[281] R. D'ATTORRE, *Disegni e progetti archivio Maire Tecnimont*, in M. COMBA (a cura di), *Maire Tecnimont*, cit., pp. 234-235.

[282] Per approfondire il rapporto tra industria, ambiente e territorio si veda GABRIELLA CORONA, SIMONE NERI SERNERI (a cura di), *Storia e ambiente. Città, risorse, territori nell'Italia contemporanea*, Carrocci Editore, Roma 2007; SALVATORE ADORNO, SIMONE NERI SERNERI (a cura di), *Industria, ambiente e territorio. Per una storia ambientale delle aree industriali in Italia*, Il Mulino, Bologna 2009.Si veda inoltre «Patrimonio Industriale», anno IV, n. 6/2010, *Città, industria e ambiente.*

una superficie di circa 700.000 mq[283].

La già richiamata semplicità costruttiva e l'impiego di pochi materiali elementari con notevoli possibilità di ripetizione, avrebbero permesso di contenere i costi di realizzazione delle strutture e di fronteggiare i maggiori oneri per gli impianti generali e nelle attrezzature dell'area.

L'engineering Fiat aveva individuato, nei comprensori industriali della Valle del Sele e della Valle del Sangro, le aree in cui allocare possibili insediamenti da progettare secondo il modello dello Stabilimento X, tuttavia, riferendosi all'impianto realizzato a Termoli, si riscontrano molte delle caratteristiche progettuali delineate nel modello dello Stabilimento Tipo. Ciò, se da un lato porta a pensare che i progetti per l'impianto termolese furono influenzati dal modello dello Stabilimento X, dall'altro potrebbe voler dire anche che le esperienze progettuali che concretamente vennero fatte a Termoli (già a partire dai primi mesi del 1972), possano in qualche modo aver influito sui criteri guida indicati nella relazione generale per la progettazione dello Stabilimento X (redatta nel luglio 1973).

Già prima della scrittura di promessa di vendita dei suoli tra la Fiat e il Consorzio di Industrializzazione per la Valle del Biferno[284], la Società Costruzione Autostrade Italiane S.p.A (SCAI) effettuò, per conto dell'azienda torinese, un primo studio dei terreni del lotto che nell'area

[283] «I fabbricati delle officine, ricevimento merci e ausiliario sono a struttura metallica con una probabile maglia di 24x24 mt. con l'esame di una possibile soluzione strutturale-spaziale. In tale caso gli elementi strutturali risulterebbero tralicci piramidali costituiti con elementi unidimensionali tutti uguali. [...] La dimensione trasversale dei fabbricati (eccetto verniciatura e ausiliario per cui si è adottata una pianta circa quadrata) è contenuta in 72 mt., l'altezza sottocatena è di 7,50 mt. Sui lati esterni sono formate converse longitudinali continue; ad intervalli di dodici mt. sono ricavati trasversalmente lucernari continui con voletti apribili per ventilazione naturale tramite commando motorizzati. Le fognature bianche e nere sono portate tutte all'esterno delle officine. Internamente saranno previste le soli reti tecnologiche. La superficie vetrata riferita all'area coperta, ammonta a circa il 27%, le parti apribili per ventilazione naturale ammontano al 12% circa. Uno sbalzo di circa 3 mt su tutto il perimetro protegge le facciate dalla insolazione diretta. Con la sola eccezione di un collegamento per le cucine, tutti gli accessi carrai sono ricavati sul fronte interno con opportune rampe di collegamento.Sul fronte esterno si sviluppano gli uffici (a 1piano f. t.) ed i gruppi servizi e ristoranti (2 piani f. t.). Gli avancorpi che contengono uffici e servizi sono fabbricati a struttura portante in c. a. su manica di 9/12 mt di larghezza disposta lungo il perimetro esterno dell'officina.Otre all'insieme dei fabbricati di produzione ed annessi, è prevista la realizzazione di una palazzina per uffici d'amministrazione in area appositamente attrezzata entro la cinta. L'edificio sarà completo dei servizi sociale per il personale impiegato. Un altro gruppo di fabbricati, per sala medica ed uffici spedizione, è raccolto presso l'ingresso carraio entro il complesso ma staccato dall'insieme produttivo. Tali fabbricati sono previsti in cemento armato, a struttura normale. Si adotterà una rigorosa unificazione in particolare per tutti quegli elementi strutturali e di impianto che permettono una applicazione in serie con sensibili vantaggi economici» Cfr. ATM, tombolotto T641,*Costruzione e Impianti s.p.a., Fiat Engineering, Fiat Stabilimento X*. Relazione tecnica, luglio 1973, pp. 7-8.

[284] ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 73, Termoli. Atti notarili. Volume N. 1757, *Scrittura di promessa di vendita di suoli dal Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno -Termoli- alla Fiat Società per Azioni di Torino*.

consortile di Rivolta del Re, avrebbe ospitato lo stabilimento Fiat[285]. La relazione attestò che la Fiat, a fine gennaio 1971, aveva già in corso la costruzione nei pressi di Termoli di un nuovo complesso industriale[286]. Il terreno, sul quale sarebbe sorto lo stabilimento, aveva una superficie di 135 ettari e una forma pentagonale; delimitato a Nord-Est dall'autostrada Bologna-Canosa (lotto 18 del tronco Vasto-Foggia); a Nord e Nord-Ovest dalla ferrovia Termoli-Campobasso; ad Est dal fiume Biferno e a Sud da un canale di bonifica. L'impresa Ghione di Torino effettuò, dall'inizio di settembre 1970, i movimenti di terra occorrenti per la regolarizzazione dei piani; i terreni per effettuare tale regolarizzazione furono reperiti da una cava di prestito, predisposta dalla Fiat, e situata su una collina nelle immediate vicinanze del lotto dello stabilimento, «a valle del tracciato autostradale, in sponda a destra del Biferno»[287]. Il terreno naturale di superficie era costituto a sua volta da «argilla limosa grigiastra [...] fortemente plastica e compressibile, dotato di scarsa capacità portante»[288]. Questa caratteristica del terreno fu uno dei principali elementi che determinò non pochi problemi nella realizzazione dell'impianto termolese. In fase di sviluppo del progetto esecutivo, la Fiat richiese un'ulteriore consulenza anche a Giovanni Sapio[289], docente di Principi di Geotecnica presso l'Università di Napoli. La relazione del professor Sapio consigliava la totale palificazione dell'area coperta e quindi anche del pavimento d'officina, ma poiché questa avrebbe determinato un aumento della spesa, il management Fiat optò per «una soluzione a piastra allargata in superficie per i pilastri, rinunciando alla palificazione d'officina»[290]. Tuttavia, nonostante la nuova soluzione adottata in fase di progettazione, il Servizio Controllo Centrale rilevò importanti scostamenti tra l'iniziativa n. 72109 (presentata dal Gruppo Automobili il 21.08.1972 e approvata il 30.10.1972) e le analoghe voci contenute nel Piano quinquennale 1972-1976 del Gruppo

[285] Il Servizio Costruzioni Industriali della Sezione Costruzione e Impianti della Fiat aveva già elaborato, il 28 ottobre 1970, la planimetria del terreno con piano quotato e recinzione del futuro lotto Fiat. Cfr. ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 592/1, *Fiat Sezione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni industriali. Termoli Iniziative Fiat. Planimetria terreno con piano quotato e recinzione*.

[286] Cfr. AMT, tombolotto T4665, *Società Costruzioni Autostrade Italiane. Iniziative Fiat Stabilimento di Termoli. Studio dei terreni* (31.01.1971).

[287] Il materiale estratto era di natura alluvionale costituito nella parte superficiale da una miscela di ghiaia e sabbia-limosa. Cfr. AMT, tombolotto T4665, *Società Costruzioni Autostrade Italiane. Iniziative Fiat Stabilimento di Termoli. Studio dei terreni* (31.01.1971).

[288] Cfr. AMT, tombolotto T4665, *Società Costruzioni Autostrade Italiane. Iniziative Fiat Stabilimento di Termoli. Studio dei terreni* (31.01.1971).

[289] Giovanni Sapio fu professore ordinario di Principi di Geotecnica presso l'Università Federico II di Napoli, nonché consigliere dell'Associazione Geotecnica Italiana. Cfr. www.associazionegeotecnica.it (ultima consultazione 07.02.2015).

[290] Cfr. ASF, busta 496/1, Fiat Termoli, *Istruttoria iniziativa n. 72109*.

Automobili (presentato nel novembre 1971)[291]. Infatti, in riferimento alle opere di competenza della Divisione Costruzioni e Impianti, la differenza tra le previsioni del settembre 1971 (complessivamente 12.000 milioni di lire) e l'iniziativa dell'agosto 1972 (12.675 milioni di lire) ammontava a 675 milioni di lire: tale aumento era dovuto soprattutto agli interventi edili per l'installazione di impianti specifici d'officina resisi necessari a causa della natura dei. I motivi dell'accettazione della maggiore spesa prevista a seguito dell'indagine sulla natura dei terreni, derivavano dal fatto che la stessa indagine fu consegnata nel settembre 1971, quando già (oltre agli anticipi sul costo del terreno di 527 milioni di lire) erano state eseguite sistemazioni generali per più di 2.000 milioni in preparazione del suolo sul quale si prevedeva di allocare lo stabilimento di carrozzeria. In un primo momento (settembre 1971) la Direzione Costruzioni Impianti pensò di abbandonare l'idea della localizzazione di uno stabilimento a Termoli per trasferirla in un'altra sede più idonea i cui costi di realizzazione sarebbero stati più contenuti, ma l'esigenza aziendale di costruire uno stabilimento di motopropulsori che entrasse in funzione a fine anno 1972 (apertura poi slittata a marzo 1973) condizionò le decisioni vista anche l'impossibilità di trovare una altra localizzazione nella quale fosse consentito di realizzare in quindici mesi le opere, tenendo in considerazione i tempi amministrativi, burocratici e tecnici necessari (piano regolatore dell'area; acquisizione dei terreni; progetti delle infrastrutture con relative approvazioni centrali e assegnazione di fondi da parte del Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno e della Cassa per il Mezzogiorno: tutte condizioni già assolte in gran parte per l'area di Termoli)[292].

Così nel lotto Fiat di Rivolta del Re, nonostante le difficoltà (tecniche ed economiche) derivanti dai terreni non ottimali, si continuarono i lavori per la costruzione dello stabilimento industriale. quest'ultimi procedevano però in ritardo rispetto alla tabella di marcia: a gennaio 1973, sull'area di superficie di 135 ettari, erano stati coperti per lo stabilimento motopropulsori solo 80.790 mq; erano stati spesi per movimento terra e opere accessorie 1.300 milioni (cioè 400 milioni in più di quanto inizialmente previsto, in conseguenza alla natura del terreno); e per maggiori opere di fondazione (sempre in conseguenza alle caratteristiche del terreno), erano stati spesi 300 milioni in più che la Divisione Costruzioni e Impianti inizialmente non aveva preventivato. In riferimento

[291] Per il dettaglio degli scostamenti tra la realizzazione dello stabilimento di Termoli, i preventivie della Divisione Costruzioni e Impianti e il Piano quinquennale si veda ASF, busta 496/1, Fiat-Termoli, *Prospetto scostamenti tra Inizativa-Preventivi Divisione Costruzioni e Impianti-Piano quinquennale Auto*.

[292] Cfr. ASF, busta 496/1, Fiat Termoli. *Nota dell'ing. Fulcheri consegnata all'ing Gioia e al dott. Rota in riferimento a Termoli*.

agli impianti specifici e ai macchinari il Piano quinquennale prevedeva 7.692 milioni mentre l'iniziativa di realizzazione dello stabilimento termolese contemplava 9.976 milioni e cioè 2.284 milioni in più per voci inizialmente non considerate. Quest'ultime riguardavano l'arredamento del Centro Meccanografico (200 milioni), l'impiego di carrelli elettrici invece che termici (450 milioni); dotazioni di ufficio (50 milioni); acquisto di macchinari per manutenzione e mezzi di collaudo (oltre 1.500 milioni)[293].

Come detto, nonostante tutti i problemi che emersero soprattutto nella fase iniziale, la realizzazione dello stabilimento di Termoli venne portata avanti ed anzi, contrariamente a quello che si potrebbe pensare, l'impianto termolese divenne negli anni un importante centro di sperimentazione.

I progetti che l'Engineering Fiat realizzò a partire dai primissimi anni Settanta permettono di ritracciare, attraverso i progetti redatti, i principali momenti concernenti la realizzazione dell'impianto termolese.

Nel luglio 1971, all'interno della copia autentica dell'atto di compravendita dei terreni dalla Fiat al Consorzio fu allegata una primissima planimetria riguardante il lotto di 135 ettari di terreno, sul quale sarebbe sorto lo stabilimento di Termoli[294] ; tuttavia, già nella scrittura di promessa di vendita dei suoli, del 1 luglio 1971, fu allegato il Piano regolatore interno di fabbricazione riguardante gli sviluppi di primo tempo e i prevedibili successivi ampliamenti[295].

L'attività produttiva del nuovo stabilimento di Termoli (fino al 1973 effettuata esclusivamente a Mirafiori) consisteva nella costruzione, montaggio e collaudo dei motopropulsori destinati alle vetture economiche allestite presso gli stabilimenti di Torino, Cassino e Termini Imerese. Il management Fiat ritenne la costruzione dello stabilimento termolese necessaria per molteplici motivazioni: 1) l'entrata in funzione dello stabilimento di Termoli avrebbe migliorato l'utilizzazione degli impianti degli stabilimenti di Torino, infatti, il trasferimento a Termoli di una parte della lavorazione, avrebbe permesso una migliore organizzazione delle lavorazioni dei motopropulsori di media e grossa cilindrata; 2) il raggiungimento nell'arco di una previsione pluriennale di un più alto grado

[293] Cfr. ASF, busta 496/1, Fiat Termoli. *Nota dell'ing. Fulcheri consegnata all'ing Gioia e al dott. Rota in riferimento a Termoli*.

[294] ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 73, Termoli. Atti notarili. Volume N. 1757, *Scrittura di promessa di vendita di suoli dal Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno -Termoli- alla Fiat Società per Azioni di Torino*, Terreno in Termoli. Estratto di mappa. Planimetria 1 (luglio 1971).

[295] ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 73, Termoli. Atti notarili. Volume N. 1757, *Scrittura di promessa di vendita di suoli dal Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno -Termoli- alla Fiat Società per Azioni di Torino,*
Piano regolatore interno di fabbricazione riguardante gli sviluppi di primo tempo e i prevedibili successivi ampliamenti (01.07.1971).

di competitività in termini di costi, visto che l'ubicazione dello stabilimento in Molise avrebbe permesso di superare parte delle diseconomie di trasporto delle componenti del motopropulsore (il 50% della produzione di Termoli era infatti assorbito dallo stabilimento di Cassino per l'installazione sulla vettura tipo 126); 3) il miglioramento dell'assetto sociale delle aree industriali piemontesi, e di riflesso, di quelle meridionali.

Nella prima fase di realizzazione del complesso, l'utilizzazione dell'area industriale prevedeva 85.400 mq di area coperta di fabbricati; 338.000 mq di strada, piazzali pavimentati e marciapiedi; 26.900 mq per il raccordo ferroviario, il parco rottami e il parco serbatoi; 70.000 mq di aree per integrazioni sociali; 838.200 mq di aree verdi e aree disponibili per futuri ampliamenti. In riferimento all'area coperta da fabbricati la stessa era così suddivisa: 55.900 mq per il fabbricato officina, la corsia e il magazzino; 6.400 mq per il fabbricato servizi ausiliari d'officina; 3.100 mq per gli avancorpi uffici d'officina; 3.300 mq per la palazzina uffici, mensa e sala medica; 1.650 mq per il fabbricato centrali servomezzi; 7.800 mq per il fabbricato servizi; 5.200 mq per i fabbricati minori; 2.050 mq per le coperture per convogliatori, passerelle, tettoie e pensiline[296].

La struttura portante del Gruppo fabbricati d'officina, costituito dal fabbricato officina, dal fabbricato magazzino e dal fabbricato servizi ausiliari, venne realizzata in carpenteria metallica (maglia 16x16) le cui colonne poggiavano su plinti in cemento armato realizzati a sostegno della copertura[297]. Le pareti perimetrali erano formate da uno zoccolo di cemento armato grezzo, «muratura da cm. 25 di spessore con faccia interna intonacata e faccia esterna con mattoni a vista con lavorazione a tutta fascia; serramenti in ferro con davanzale in cemento; pannello a doppia lastra in cemento armato con interposto isolante»[298]. Sulla copertura, le zone d'illuminazione diurna erano ricavate mediante lucernari apribili attraverso apparecchiature elettrocomandate. La pavimentazione fu realizzata in parte in blocchetti di legno e fibre verticali e in parte in masselli quarzitici. Nel fabbricato servizi ausiliari vennero sistemati gli impianti per i trattamenti termici generali, gli impianti per carica batterie, la zona di stivaggio dei container, il magazzino per materiali ausiliari e la zona per le pulizie tecniche.

---

[296] ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 496/1, Fiat-Termoli, *Stabilimento di Termoli. Termoli (Campobasso).*

[297] La copertura era realizzata con travi porta capriate su luce di 16 metri; travi secondarie con luce di 16 metri e interasse di 4 metri; lamiera grecata portante su luci di 4 metri; materiale coibente e barriera di vapore; lastra di copertura in fibrocemento su tetto di lanternini. ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 496/1, Fiat-Termoli, *Stabilimento di Termoli. Termoli (Campobasso),* p. 5.

[298] Cfr. ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 496/1, Fiat-Termoli, *Stabilimento di Termoli. Termoli (Campobasso),* p. 5.

Per lo stabilimento (che, nel 1975, in seguito all'ampliamento dell'impianto e alla realizzazione di nuovo fabbricato d'officina -Termoli 2- prese il nome di Termoli 1) vennero realizzati quattro avancorpi uffici ed officina di nove metri di larghezza ciascuno: di questi due vennero realizzati sui lati Sud ed Est dell'officina e gli altri sui lati Sud ed Ovest del fabbricato servizi ausiliari. La struttura portante era in ferro con colonne di metri 3,20 di interasse, travi continue su 3,20 metri di luce e orizzontamenti laterocementizi. Le pareti esterne furono realizzate in muratura a faccia vista; la pavimentazione fu realizzata in grès e piastrelle in graniglia. Nei corpi di fabbrica vennero anche ricavati i servizi igienici per il personale, i locali ausiliari e le sale di accesso alle passerelle di collegamento con il fabbricato servizi maestranze.

La palazzina uffici consisteva, invece, in un fabbricato e tre piani fuori terra più seminterrato, con le seguenti caratteristiche: struttura portante in cemento armato, pavimenti in piastrelle di grès, pareti esterne in pannelli prefabbricati di calcestruzzo, copertura a tetto piano adeguatamente isolata.

Il fabbricato adibito a mensa impiegati, situato in prossimità del lato Nord del palazzina uffici, venne realizzato in struttura portante di cemento armato con finiture interne ed esterne analoghe a quelle della palazzina uffici: il collegamento tra i due fabbricati (palazzina uffici e mensa impiegati) era assicurato da un corpo di giunzione con le stesse caratteristiche edili del fabbricato mensa. Il progetto prevedeva inoltre la realizzazione di un fabbricato da adibire a sala medica. La costruzione venne realizzata su due piani con caratteristiche uguali al fabbricato mensa; il fabbricato sala medica, dislocato a Sud della palazzina uffici, era anche dotato di una pensilina in struttura di cemento armato al servizio delle ambulanze. Fu realizzato anche un fabbricato servizi destinato agli spogliatoi, ai servizi igienici degli operai, alla mensa, alla cucina e ai magazzini frigoriferi. Il fabbricato servizi era a due piani fuori terra con struttura portante in cemento armato; gli orizzontamenti vennero realizzati con travi e solette in cemento armato; le pareti furono costruite in muratura con finitura esterna in lastre di fibrocemento; i pavimenti in piastrelle di grès.

Il fabbricato centrali servomezzi venne invece realizzato per accogliere gli impianti della centrale termica, della centrale compressori e della cabina elettrica di trasformazione. La struttura portante del fabbricato fu realizzata in cemento armato ad un piano fuori terra con maglie di m. 16x16. La copertura e le pareti vennero realizzate con panelli prefabbricati in cemento armato; i pavimenti erano in grès.

Furono, inoltre, realizzati anche fabbricati minori: si trattava di costruzioni ad un piano (fabbricato servizi generali, deposito bombole, tre

guardiole per sorveglianti, rimessa locomotori, centrale infiammabili, garitta controllo raccordo ferroviario) tutte in struttura portante di cemento armato con orizzontamenti laterocementizi e finiture interne ed esterne analoghe a quelle del fabbricato servizi[299].

Al 3 marzo 1972 risale una tra le prime planimetrie[300] che il Servizio Costruzioni Industriali della Divisione Costruzione e Impianti elaborò per Termoli congiuntamente alla progettazione dello stabilimento Termoli 1[301]. Il 16 marzo 1972, lo stesso Servizio Costruzioni Industriali elaborò il progetto degli uffici d'officina dello stabilimento termolese[302]. Nell'aprile dello stesso anno, il Servizio Architettura Urbanistica elaborò sia il progetto del fabbricato servizi, sia quello del fabbricato uffici e mensa[303]: al Servizio Centrale Tecnico spettò il compito di progettare la facciata del fabbricato uffici e mensa[304], mentre il Servizio Costruzioni Industriali realizzò i prospetti del fabbricato officina[305]. Nel maggio del 1972, il Servizio Centrale Tecnico progettò la sala medica dello stabilimento di Termoli[306]. Tra giugno e luglio dello stesso anno, il Servizio Costruzioni Industriali elaborò il progetto del parco interno ferroviario[307] che, 1976 venne ulteriormente

[299] La relazione dettagliata del progetto dello stabilimento di Termoli fornisce anche le specifiche delle spese di realizzazione: L. 2.604.000.000 per il gruppo fabbricati d'officina; L. 182.000.000 per avancorpi uffici d'officina; L. 591.000.000 palazzina uffici, mensa e sala medica; L. 218.000.000 fabbricato centrale servomezzi; L. 1.250.000.000 fabbricato servizi; L.300.000.000 fabbricati minori; L. 50.000.000 copertura per convogli aerei, passerelle, tettoie e pensiline; L. 6.214.000.000 per le opere edili accessorie (fognature, impianti trattamenti acque, raccordo ferroviario, parco rottami, parco serbatoi, opere complementari); L. 435.000.000 per spese di progettazione, direzioni lavori, assistenza collaudi e liquidazioni Cfr. ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 496/1, Fiat-Termoli, *Stabilimento di Termoli. Termoli (Campobasso),* p. 10.

[300] AMT, T4665 Fiat Divisione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni inustriali, *Temoli. Iniziative Fiat. Planimetria (03.03.1972).*

[301] AMT, T4665 Fiat Divisione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni inustriali, *Temoli. Iniziative Fiat. Prospetti fabbricato 1 (03.03.1972).*

[302] AMT, 2560, Fiat Divisione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni inustriali, *Fiat. Stabilimento di Termoli. Fabbricato in acciaio I tempo. Uffici d'officina. Selezione (16.03.1972).*

[303] AMT, 1620, Fiat Sezione costruzione e impianti. Servizio Architettura Urbanistica, *Stabilimento di Termoli. Fabbricato servizi. Prospetti (10.04.1972)*; ATM, 1620, Fiat Sezione costruzione e impianti. Servizio Centrale Tecnico, *Stabilimento di Termoli. Fabbricato uffici e mensa. Pianta*, (20-04.1972).

[304] ATM, 1620, Fiat Servizio Costruzioni e Impianti, Servizio Centrale Tecnico, *Stabilimento di Termoli. Fabbricato uffici e mensa. Particolare di facciata*, (20.04.1972).

[305] ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 592/1, Fiat Sezione Costruzioni e Impianti, Servizio Costruzioni Industriali, *Stabilimento di Termoli, Fabbricato officina. Prospetti* (20.04.1972).

[306] AMT, 1620, Fiat Sezione Costruzioni e Impianti, Servizio Centrale Tecnico, *Stabilimento di Termoli. Sala medica. Sezione tipo* (09.05.1972).

[307] ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 592/1, Fiat Sezione Costruzioni e Impianti, Servizio Costruzioni Industriali, *Termoli iniziative Fiat, Parco ferroviario interno. Tronco Nord-Sud. Planimetria e sezione* (26.05.1972); ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 592/1, Sezione Costruzioni e Impianti, Servizio

ampliato in quanto l'apertura di Termoli 2 (1975) necessitava di un potenziamento della strada ferrata interna al lotto Fiat[308].

L'ingresso e la scala del fabbricato uffici vennero sistemati nel luglio 1972[309]: a settembre dello stesso anno, il fabbricato uffici d'officina era in fase di completamento[310]. Nell'ottobre 1972 fu progettata, invece la guardiola per l'ingresso degli operai[311] e l'illuminazione esterna dello stabilimento[312].

A circa un anno di distanza dalla realizzazione di Termoli 1, vennero iniziati i lavori di ampliamento dell'impianto molisano che si concretizzarono nel 1975 con l'entrata in funzione di Termoli 2.

Nei primissimi giorni del settembre 1973, Luigi Ravelli effettuò la richiesta al sindaco del comune di Termoli per il rilascio della licenza edilizia per l'ampliamento dello stabilimento[313]. L'ampliamento dell'opificio industriale prevedeva la realizzazione di un'officina meccanica (22.500 mq); passaggi coperti per lo spostamento merci (5.650 mq); un fabbricato magazzino (5.150 mq); uffici d'officina e gruppi servizi igienici (1.350mq) e l'ampliamento della centrale elettrica (150 mq)[314]. La richiesta di

---

Costruzioni Industriali, *Termoli iniziative Fiat, Parco ferroviario interno. Planimetria generale* (07.06.1972).

[308] Archivio Cosib (d'ora in avanti ACosib, busta 23/C_C3, Fascicolo Fiat-Convenzione F.S., *Concessione di impianto e di esercizio di un binario di raccordo tra il costruendo stabilimento della società medesima, ubicato nell'ambito dell'agglomerato industriale di Termoli e la fermata di Guglionesi e Portocannone, a mezzo del raccordo base del Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno* (concessione stipulata nel 1986 tra l'azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato-Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile Compartimento di Napoli- e la Società torinese.); si veda inoltre ACosib, busta 23/C_C3, Fascicolo Fiat-Convenzione F.S., *Delibera Cosib n. 146 del 17.06.1986 Convenzione F.S. Raccordo Fiat*. È opportuno precisare che già nel 1982, l'Azienda Autonoma Ferrovie dello Stato -Compartimento di Napoli- aveva autorizzato la Fiat all'esercizio del raccordo per conto terzi Cfr. Cosib 23/D, *Guglionesi-Concessione Raccordo FIAT. Autorizzazione all'esercizio del raccordo per conto terzi* (08.04.1982).

[309] AMT, 1620, Fiat Sezione Costruzioni e Impianti, *Stabilimento di Termoli. Avancorpi uffici e servizi. Sistemazione zona ingresso e scala* (25.07.1972).

[310] ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 592/1, Fiat Sezione Costruzioni e Impianti, Servizio Costruzioni Industriali, *Stabilimento di Termoli. Uffici Stabilimento di Termoli. Uffici d'officina lato Sud prospiciente fabbricato ausiliario. Piante, prospetti e particolari (05.09.1972)*; ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 592/1, Fiat Sezione Costruzioni e Impianti, Servizio Costruzioni Industriali, *Stabilimento di Termoli. Uffici d'officina lato est. Piante, prospetti e particolari* (13.09.1972).

[311] ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 592/1, Fiat Sezione Costruzioni e Impianti, Servizio Costruzioni Industriali, Guardiola ingresso operai. Piante, prospetti, sezione (06.10.1972).

[312] ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 592/3, Fiat Sezione Costruzioni e Impianti, Stabilimento di Termoli. *Planimetria generale illuminazione esterna* (24.10.1972).

[313] ACosib busta 23/A, fascicolo Progetto piano ampliamento Fiat, *Domanda di rilascio licenza zia ampliamento 1973* (04.09.73).

[314] Acosib, busta 23/C, fascicolo C 4, *Fiat Stabilimento di Termoli. Ampliamento 1973. Relazione tecnica* (03.09.1973); per la planimetria dell'ampliamento e i prospetti d'officina si veda anche Acosib, busta 23/A, fascicolo *Progetto piano ampliamento Fiat*, (03.09.1973).

autorizzazione di ampliamento venne inviata anche al Cosib [315] che la approvò con delibera n. 338 del 27 ottobre 1973. Esaminato il progetto, il Consiglio direttivo del Consorzio approvò l'ampliamento poiché conforme alle regole del Piano Regolatore consortile. La costruzione del nuovo stabilimento fu realizzata per implementare la produzione dell'impianto termolese: accanto alla lavorazione dei motopropulsori (Termoli 1), lo stabilimento molisano avrebbe prodotto anche cambi di velocità per autovetture (Termoli 2). L'ampliamento si sviluppò in adiacenza degli impianti già costruiti: su una superficie coperta di mq 4.450 vennero realizzati l'officina meccanica, un magazzino e un fabbricato per il trattamento vernici[316]. I lavori di ampliamento iniziarono nel novembre 1973[317] proseguendo fino ai primi mesi del 1975 quando il nuovo impianto entrò in funzione: le planimetrie generali dello stabilimento cambi di Termoli, che forniscono una visione d'insieme dell'impianto, furono redatte dal Servizio Costruzioni e Impianti nel giugno 1975[318] ma ulteriori lavori di ampliamento della fabbricato officina vennero effettuati anche nel novembre 1976[319].

Le modificazioni che, nel 1976, continuarono a interessare il lotto Fiat, riguardavano non solo le realizzazioni di fabbricati da destinare alla produzione industriale ma anche l'implementazione dei servizi ricreativi per i dipendenti. Il modello dello stabilimento Tipo, come si è visto, prevedeva la possibilità di costruire all'interno dei lotti di proprietà anche centri sportivi così, nel giugno 1976, la direzione Fiat dello stabilimento termolese richiese al Consorzio di Industrializzazione per la Valle del Biferno e al Comune di Termoli, l'autorizzazione per la realizzazione di un centro sportivo all'interno del lotto di proprietà[320]: con delibera n. 263 del 17 luglio 1976[321] il Consorzio approvò il progetto[322] del centro sportivo che

[315] ACosib 23/A, fascicolo Progetto piano ampliamento Fiat, *Trasmissione al Cosib di n. 5 disegni e della relazione tecnica per l'ampliamento dell'opificio industriale di Termoli* (27.10.1973).
[316] Acosib, busta 23/A, Delibera Cosib n. 338 del 27.10.1973, *Approvazione progetto ampliamento dello stabilimento Fiat*.
[317] AMT, tombolotto D7170, Fiat Stabilimento cambi di Termoli. Termoli (Campobasso). Allegato n. 5. Computo metrico, *Certificato attestante l'iscrizione della Fiat alla Camera di Commercio di Campobasso*.
[318] AMT, tombolotto D7170, Costruzioni e Impianti Fiat Engineering, Fiat. Stabilimento cambi di Termoli. Planimetria generale (03.06.1975).
[319] AMT, tombolotto 2546, Costruzioni e Impianti Fiat Engineering, Fiat. Stabilimento di Termoli. Ampliamento fabbricato officina. Planimetria esistente (12.11.1976).
[320] ACosib, busta 23/A, *Progetto centro sportivo. Richiesta parere ditta Fiat* (01.06.1976).
[321] ACosib, busta 23/A, Delibera n. 263 del 10.07.1976, *Approvazione progetto nuovo centro sportivo all'interno dl lotto Fiat*.
[322] ACosib, busta 23/A, *Progetto centro sportivo. Termoli iniziative Fiat. Nuovo centro sportivo. Fabbricato servizi. Planimetrie, piante e sezioni* (16.03.1976).

nel 1980 venne arricchito di un campo da tennis e quatto campi da bocce[323].

Attraverso la storia dello stabilimento termolese è possibile ripercorrere tutte le fasi principali relative alla politica Fiat di investimenti (e conseguenti realizzazioni) nel Mezzogiorno. La realizzazione di Termoli 1 (1973) rientrava, infatti, nel primo blocco di investimenti che la Fiat effettuò al Sud relativi alla realizzazione di stabilimenti da destinare a produzioni specifiche. Termoli 2 (1975) venne realizzato con il successivo programma triennale di investimenti che l'azienda torinese orientò agli ampliamenti degli impianti esistenti. Termoli 3 (1985) fu invece costruito durante la fase di intensa automazione dei processi produttivi. Come si vedrà più avanti, la realizzazione di Termoli 3 rappresentò il concretizzarsi della Fabbrica ad Alta Automazione per la cui inaugurazione (marzo 1985), l'allora presidente Sandro Pertini e il patron Giovanni Agnelli, raggiunsero la cittadina adriatica.

La «musica del Duemila»[324] avrebbe suonato nella fabbrica di Termoli considerata, per il periodo, una tra le più moderne fabbriche d'Europa, la fabbrica che avrebbe proiettato nel futuro il mondo del lavoro. In merito a ciò sono molto significative le parole con cui l'avvocato Agnelli presentò il nuovo stabilimento termolese al presidente Pertini

> abbiamo creato qui in Molise la punta avanzata di un sistema, il sistema Fiat, che cammina velocemente con i tempi come i risultati di questi ultimi anni hanno dimostrato. Un sistema che dovrà mantenere il so ritmo sempre più accelerato nei prossimi anni. Questo nuovo ritmo richiede molti cambiamenti; richiede all'impresa un modo diverso di organizzare il lavoro e di concepire la produzione; ai lavoratori di apprendere un nuovo modo di lavorare e nuovi atteggiamenti verso il lavoro. Le esperienze del passato sono superate e non sono più ripetibili. Non abbiamo decentrato qui, nel Mezzogiorno, l'appendice di un'attività secondaria e sussidiaria alle nostre attività principali: la nostra scelta di Termoli è fondata anche sulla convinzione che qui esista la capacità e la volontà di affrontare con una nuova mentalità i tempi nuovi che ci aspettano[325].

[323] ACosib, busta 23/B1, Delibera n. 421 del 20.12.1980, *Parere favorevole alla Fiat per nuova costruzione campo da tennis e campi da bocce*; ACosib, busta 23/B1, *Progetto nuova costruzione n. 1 capo da tennis e n. 4 campi da bocce* (12.12.1980).

[324] Si riprende il titolo dell'articolo di Eugenio Ferraris, La «musica del Duemila» nella fabbrica di Termoli, pubblicato su «La stampa» del 01.04.1985, conservato in ASF, Fondo A.1 Fiat Spa, sub-fondo Rassegna Stampa, [senza busta], fascicolo Ritagli. Filiali centri di assistenza. Operazione vacanze. La Fiat nel sud.

[325] Cfr. Eugenio Ferraris, *La «musica del Duemila» nella fabbrica di Termoli*, pubblicato su «La stampa» del 01.04.1985, conservato in ASF, Fondo A.1 Fiat Spa, sub-fondo Rassegna Stampa, [senza busta], fascicolo Ritagli. Filiali centri di assistenza. Operazione vacanze. La Fiat. Conservati nello stesso sub-fondo si veda anche Renzo Villare, *Termoli superfabbrica di motori*, in «La stampa» del 31.03.1985 e Id., *A Termoli la superfabbrica di motori. Agnelli: solo così si resta competitivi*, in «La stampa» del 31.03.1985.

4.2. Lo spazio della produzione: dalla catena di montaggio all'alta automazione

Soltanto dopo la seconda ricostruzione post bellica, la Fiat divenne un'industria «compiutamente fordista»[326] ; fino a quel momento, infatti, la casa automobilistica torinese aveva praticato una sorta di «fordismo dimezzato»[327]. Infatti, mentre la tayloristica organizzazione scientifica del lavoro si era affermata con rapidità all'interno della fabbrica, la ristrettezza dei mercati aveva limitato i volumi produttivi dell'azienda impedendo alla stessa di dotarsi di strutture proprie della produzione di massa. Il mancato raggiungimento degli standard, che un'organizzazione coerente con la *mass production* fordista presupponeva, non permetteva all'azienda torinese di sfruttare economie di scala (raggiungibili solo con elevati livelli produttivi) né di mantenere bassi costi di produzione e prezzi di vendita. Agli inizi degli anni Cinquanta, infatti, la scala di produzione inadeguata unitamente alla bassa domanda, non consentirono alla Fiat «di accelerare il passaggio verso assetti organizzativi taylor-fordisti finiti»[328]: nei primi anni Cinquanta, la produzione di auto Fiat non superava, infatti, le 500 unità giornaliere. La produzione di massa invece si era già affermata negli Stati Uniti fin dagli anni Venti, quando la Ford riuscì a superare la soglia di vendita di due milioni di automobili, soprattutto grazie alla concentrazione della produzione su un unico modello. Mentre i costruttori europei continuavano a perseguire la strategia di moltiplicazione dei modelli, che limitava la standardizzazione dei processi produttivi, negli Stati Uniti la leggendaria Ford T, rigorosamente nera, rappresentava l'unica scelta possibile[329].

La fine del secondo conflitto mondiale e il miracolo economico, che interessò l'Italia nel periodo compreso tra la fine degli anni Cinquanta e gli inizi degli anni Settanta, segnarono per la Fiat il completamento del già citato fordismo dimezzato. La crescente domanda aveva, infatti, permesso non solo di aumentare i volumi produttivi ma anche di contenere i costi di produzione e i prezzi di vendita. Le quantità e le capacità produttive, raggiungibili mediante la standardizzazione spinta dei cicli di lavoro che la catena di montaggio vincolava, rappresentano le caratteristiche peculiari del modello fordista e della sua razionalità assoluta. Gli elementi

---

[326] Cfr. D. CERSOSIMO, *Da Torino a Melfi.* cit, p. 35.
[327] Ibidem.
[328] Ibidem.
[329] Per una visione più ampia riguardante le trasformazioni che hanno interessato la produzione automobilistica si veda GIUSEPPE VOLPATO, *Il settore automobilistico*, in «L'industria», n. 1/1994, pp.55-113; G. VOLPATO, *Lo scenario della competizione automobilistica internazionale e la strategia di rilancio del Gruppo Fiat auto*, in MIMMO CARRIERI, GIANCARLO CERRUTI, FRANCESCO GARIBALDO, *Fiat punto e a capo. Problemi e prospettive della fabbrica integrata da Termoli a Melfi*, Ediesse, Roma 1993, pp. 11-46.

caratterizzanti di tale modello presero piede anche all'interno della Fiat soprattutto quando la conduzione aziendale, in linea con la fase *product oriented*[330], iniziò a privilegiare gli obiettivi produttivi e dimensionali rispetto a quelli della complessiva crescita industriale[331].

Lo stabilimento di Mirafiori rappresentava la piena concretizzazione della fase dello sviluppo capitalistico-fordista: all'interno della fabbrica si produceva la quasi totalità delle componenti dell'automobile e, in una visione *product oriented*, gli elementi delle auto venivano prodotti indipendentemente dalla richiesta del mercato. In pochissimi anni Mirafiori divenne un immenso stabilimento, «una enorme città del capitale, forse la fabbrica più grande del mondo»[332]: uno stabilimento di circa tre milioni di metri quadrati, la metà dei quali coperta da capannoni, con un sistema stradale interno di circa 22 chilometri e una rete ferroviaria interna di 40 chilometri, circa 40 chilometri di catena di montaggio, 13 chilometri di gallerie sotterranee, 13.000 macchine utensili e 10.000 telefoni[333].

Gli stabilimenti meridionali furono organizzati sul modello fordista della produzione automobilistica che da Mirafiori veniva riprodotta per gemmazione nelle nuove fabbriche meridionali[334]. La creazione di nuovi stabilimenti nel Sud comportava inoltre la presenza, per periodi più o meno prolungati nel tempo, di lavoratori esperti provenienti da altri stabilimenti Fiat (generalmente da Torino), il cui compito era quello di avviare impianti, processi organizzativi e tipologie gestionali[335].

Il modello di Mirafiori fu riproposto anche in Molise. Nello stabilimento di Termoli, al tradizionale sistema di lavorazione "in linea" per le parti meccaniche, si affiancò quello "ad isola" per i motori. Presso l'impianto termolese venivano lavorate molte parte meccaniche sia del motore che del

---

[330] Il modello fordista esasperava la separazione spazio-temporale tra mercato e produzione: si produceva nella certezza che i prodotti sarebbero stati comunque acquistati dai consumatori. Sul fordismo Fiat si veda ARNALDO BAGNASCO, *Torino. Un profilo sociologico*, Einaudi, Torino 1986, pp. 22-26; ID. (a cura di), *La città dopo Ford. Il caso di Torino*, Bollati Boringhieri, Torino 1990.

[331] Cfr. D. CERSOSIMO, *Da Torino a Melfi.* cit., pp. 35-68: 39. Si veda in oltre GIUSEPPE BERTA, *Conflitto industriale e sistema di impresa. L'esperienza della Fiat*, in «Meridiana», n. 16/1993, pp. 159-178; VINCENZO COMITO, *La Fiat tra crisi e ristrutturazione*, Editori Riuniti, Roma 1982.

[332] Cfr. D. CERSOSIMO, *Da Torino a Melfi.* cit., pp. 35-68: 40.

[333] LORIS CAMPETTI, *Ritratto del gigante. Viaggio a Mirafiori. Cifre e fisiologia della fabbrica più grande d'Italia*, in «Il Manifesto», 26 febbraio 1986, cit. da MARCO RAVELLI, *Lavorare in Fiat*, Garzanti, Milano 1989, p. 30.

[334] «Lo stabilimento di Cassino è identico a quello di Mirafiori; allo stesso modo, lo stabilimento di Termoli è identico, semmai più avanzato, rispetto a quello della meccanica di Mirafiori. Non è che al Sud si fa un modello di unità produttiva diverso da quello che si fa al Nord. Sono esattamente gli stessi. Anzi, se mai, gli stabilimenti del Sud, essendo lontani dal centro, hanno qualche funzione in più». Cfr. P. BEVILACQUA, S. BRUNI, D. CERSOSIMO, C. DONZELLI, *Annibaldi: la Fiat e il Mezzogiorno*, cit., p. 225.

[335] Il "trasferimento di saperi" coinvolgeva direttori di stabilimento, manager aziendali, capi-officina, capireparto, tecnici, operai specializzati che costituivano «un composito insieme di *facilitators* del trapianto di Mirafiori nel Sud». Cfr. D. CERSOSIMO, *Da Torino a Melfi.* cit., p. 61.

cambio; inoltre, per completare la costruzione dell'intero gruppo motopropulsore, erano effettuate operazioni di assemblaggio con parti meccaniche provenienti da altri stabilimenti.

L'attenzione verso l'introduzione nel processo produttivo del sistema ad isola è importante perché esso rappresentava sia interessanti novità tecniche sia perché tale sistema era un esempio della ristrutturazione delle parti complesse del ciclo di produzione che la Fiat, specialmente negli stabilimenti meridionali, si propose di seguire nei primi anni Settanta[336]. Nata e diffusa nelle aziende americane ed europee, l'isola di montaggio era un sistema organizzativo di lavoro con cui un gruppo di operai (generalmente non più di quindici) compiva l'intero processo realizzativo di un progetto dalla fase iniziale a quella finale del collaudo. Le isole di montaggio rappresentavano un'interruzione della catena di montaggio con stazioni intermedie in cui, un gruppo di operai assemblava l'oggetto: l'organizzazione del gruppo era autonoma così come lo scambio delle mansioni. L'isola di montaggio, garantendo la massima responsabilizzazione degli addetti, agiva positivamente sia sugli aspetti qualitativi del prodotto finale (ogni lavoratore aveva una visione completa del risultato) sia su quelli psicologici (lo scambio di mansioni evitava i fenomeni di alienazione derivanti dalla catena di montaggio) di ogni singolo operaio[337] .

Notevole fu la promozione che la direzione Fiat fece per l'introduzione dei sistemi ad isola soprattutto nei nuovi stabilimenti meridionali: in questo modo il management dimostrava la propria disponibilità di «umanizzazione della produzione»[338]. Tuttavia, nello stabilimento di Termoli, sul finire degli anni Settanta, una larga parte dei problemi inerenti l'introduzione delle isole doveva essere ancora risolta. In riferimento a ciò si può pensare «all'annoso e mai risolto problema del ribaltamento delle scocche per eliminare il lavoro operaio "in alto" (cioè con la scocca che viaggiava a circa 2 metri di altezza), per comprendere come il problema agitato dalla FIAT abbia obbedito più ad una risposta "ideologica" del capitale nei confronti della lotta operaia, piuttosto che ad un reale avanzamento nella progettazione del sistema di montaggio»[339]. Nell'impianto di Termoli la realtà delle isole era comunque abbastanza limitata in quanto solo il montaggio del gruppo motore veniva integramente realizzato con questo sistema di organizzazione del lavoro. Per il montaggio finale, invece, le

[336] R. CAVALLARO, G. BUCCI, *Progresso tecnico e valori tradizionali,* cit., p. 53.
[337] GERMANO MAIFREDA, *La disciplina del lavoro: operai, macchine e fabbriche nella storia italiana*, Il Giornale, Milano 2008; ANNA MORGANTE, *Dai sistemi produttivi tradizionali ai sistemi avanzati*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna 2013.
[338] R. CAVALLARO, G. BUCCI, *Progresso tecnico e valori tradizionali,* cit., p. 56.
[339] Ibidem.

operazioni particolarmente delicate (unione del motore con la scocca) erano realizzate fuori linea, spostate cioè lateralmente rispetto alla catena di montaggio in modo da liberarle dai ritmi di cadenza della linea stessa.

Contemporaneamente all'introduzione di questo nuovo sistema di organizzazione del lavoro, non mancarono studi volti a dimostrare che la progettazione di linee di montaggio per isole non usciva dai tradizionali cardini di progettazione di linee normali[340]. Accanto alle sostanziali modificazioni del sistema di traino (la scocca scorreva a livello terra e non avanzava più sospesa), le operazioni si susseguivano nello stesso ordine delle linee tradizionali; l'isola diventava un *unicum* di diverse mansioni aggregate ma sostanzialmente ripetitive. Il sistema delle isole se per la sua complessità organizzativa richiedeva un intervento notevole di capitale, appariva più come una trasformazione dei rapporti sociali in fabbrica che come vero e proprio sviluppo delle forze produttive[341]: tali motivazioni in qualche modo ne determinarono il superamento dell'impiego.

La Fiat orientò, infatti, la terza stagione di investimenti industriali al Sud all'introduzione di innovazioni tecnologiche: le stesse avrebbero contribuito al contenimento dei costi migliorando la redditività operativa (riduzione del *break-even point*)[342]. La nuova strategia aziendale fu attuata attraverso l'intensificazione progressiva di investimenti nell'automatizzazione dei processi produttivi. L'azienda torinese, infatti, nella prima metà degli anni Ottanta avviò, soprattutto nelle fabbriche meridionali, una forte robotizzazione del ciclo produttivo tuttavia, la Fiat, già negli anni Settanta, nelle fabbriche settentrionali, aveva iniziato a riformare il modello fordista-taylorista[343]. I primi robot furono introdotti nel 1973 nel reparto carrozzeria a Mirafiori: il loro compito era quello di sostituire lavoratori impegnati in attività particolarmente faticose (si rispondeva in questo modo anche alle rivendicazioni sindacali). L'anno successivo l'introduzione del Digitron[344]

---

[340] MARTINO ANCONA, FRANCESCO STERI (a cura di) *Proletariato industriale e organizzazione del lavoro*, Savelli, Roma 1975, p. 201.

[341] RENATO CAVALLARO, GENNARO BUCCI, *Progresso tecnico e valori tradizionali*, cit., p. 57.

[342] In riferimento all'orizzonte delle strategie Fiat di riduzione dei costi nel corso degli anni Ottanta si veda FRANCO MANA, TINO VALVO, *Fiat Auto anni '80. Organizzazione, professionalità e salario*, Franco Angeli, Milano 1985; ALDO ENRIETTI, GRAZIELLA FORNENGO, *Il gruppo Fiat. Dall'inizio degli anni '80 alle prospettive del mercato unificato del '92*, La Nuova Italia Scientifica, Roma 1989. ALDO ENRIETTI, GIORGIO PERUZIO, VITTORIO RIESER, *L'industria automobilistica a Torino. Strategia della grande impresa ed ambiente economico locale*, Istituto Ricerche Economiche e sociali Lucia Morosini, Torino 1992.

[343] RICHARD LOCKE, SERAFINO NEGRELLI, *Il caso Fiat Auto*, in MARINO REGINI, CHARLES F. SABEL, (a cura di), *Strategie di riaggiustamento industriale*, Bologna 1989, pp. 63-66; HORST KERN, MICHAL SCHUMANN, *La fine della divisione del lavoro? Produzione industriale e razionalizzazione*, Torino 1991; CLAUDIO CIBORRA, *Dai sistemi produttivi tradizionali ai sistemi avanzati*, in «Sapere», gennaio 1979.

[344] Realizzato nel 1974, il Digitron aveva il compito di risolvere il problema ergonomico del lavoro pesante a braccia alzate; è sul Digitron che viene per la prima volta introdotto il calcolatore centrale

fece scomparire il reparto di assemblaggio tra scocca e parte meccanica: all'automazione dell'avvitatura delle parti meccaniche alla scocca venne applicato anche l'uso del calcolatore che permetteva di governare il flusso produttivo. L'uso intensivo dell'automazione con il controllo del calcolatore venne introdotto, nel 1978, anche a Rivalta dove il Robotgate[345] permise di eseguire la saldatura integrale della scocca senza la presenza dei lavoratori. Sulla scia del successo riscontrato a Mirafiori e Rivalta, negli anni successivi la Fiat inaugurò la massiccia fase delle innovazioni informatiche e elettroniche che «raggiunse il culmine negli stabilimenti meridionali di Termoli (produzione dei motori Fire), e di Cassino (assemblaggio finale), unanimemente considerate a quei tempi come le fabbriche automobilistiche tecnologicamente più avanzate del mondo»[346].

L'ampliamento dell'impianto molisano con realizzazione dello stabilimento Termoli 3 (1985) rappresentava la prima realizzazione concreta di Fabbrica ad Alta Automazione. A Termoli 3, tranne due modelli di montaggio dei componenti finali del motore, l'intero ciclo produttivo era automatizzato. La tecnologia veniva controllata da un complesso sistema di calcolatori capaci di effettuare sia la diagnostica delle lavorazioni automatizzate sia il controllo del flusso produttivo. Accanto all'alta automatizzazione, Termoli 3 rappresentava una svolta innovativa nella progettazione e costruzione della "architettura della fabbrica": per la prima volta nella costruzione di uno stabilimento il progetto di una nuova officina procedeva di pari passo con il progetto del motore e lo integrava[347]. Il problema di fondo da fronteggiare era legato alla produttività giornaliera che

viene valutata in 2100 motori al giorno, un ogni 20 secondi. Ma occorre garantire elasticità agli impianti: da 1800 a 2600 motori al giorno di potenzialità produttiva e la possibilità di produrre altre versioni derivate dal motore di 1000 cc. Lo stabilimento viene quindi disegnato secondo le esigenze di oggi e di domani. Nasce con le cinque linee di lavorazione parallele, il magazzino polmone e poi le aree di montaggio per le teste cilindro e il sottogruppo biella-stantuffo e per il basamento motore. La linea di assemblaggio automatizzata è integrata da due piccole isole manuali e poi, a motore finito, la grande sala prova, la più sofisticata al mondo. C'era un muro nel primo progetto, che divideva lavorazione dei particolari dal montaggio. Abbattendolo si è guadagnato in spazio, in

per governare la fabbricazione mediante il controllo degli allestimenti e della logistica. Si veda www.mirafiori-accordielotte.org (ultima consultazione 14.02.2015).

[345] Robotgate è il sistema di produzione automatica flessibile per l'assemblaggio di carrozzerie ideato dalla Comau Robotics, società specializzata in robotica e automazione della produzione. Si veda www.multiboites.com (ultima consultazione 14.02.2015). Si veda anche RAFFAELLO MERLI, *Il Robogate nella produzione della Fiat Uno*, in *Modello robot. Come cambia il modo di produrre e di lavorare nell'industria dell'auto*, Ediesse, Roma 1984, pp. 133-154.

[346] Cfr. D. CERSOSIMO, *Da Torino a Melfi.* cit., p. 57.

[347] Lo stabilimento Termoli 3 era interamente progettato per il nuovo motore F.I.R.E. 1000 (*Fully Integrated Robotized Engine*) che nacque quindi in modo completamente nuovo.

movimento, in logica, in immagine. Il nuovo stabilimento, un unico immenso salone di 52.000 metri quadrati alla fine è risultato parallelo ai due già esistenti, all'incirca con gli stessi allineamenti, le stesse dimensioni. I pavimenti in piastrelle color sabbia e rosso, i pilastri verdi, le tubazioni colorate, le facciate blu e verdi lo rendono anche esteticamente valido: ma il fatto innovativo è quello di essere nato "a misura di motore"[348].

L'accentuazione tecnologica divenne così la vera filosofia produttiva del decennio 1980-90, attuata dalla direzione aziendale nella convinzione che la massimizzazione dell'automazione avrebbe garantito una maggiore flessibilità produttiva e una più elevata qualità del prodotto finale. Tuttavia, quasi subito la scelta tecnocentrica alla base della Fabbrica ad Alta Automazione non determinò soluzioni produttive qualitativamente adeguate ai nuovi livelli della competizione di mercato[349]. Il tentativo di superare il fordismo attraverso l'innovazione tecnologica andava abbandonato: era necessario un ritorno al capitale umano, alle competenze, alla creatività, alla polivalenza dell'uomo «il cui coinvolgimento intelligente e cooperativo alla produzione risulta[va] decisivo ai fini del risultato finale»[350].

La rivisitazione strategica, in riferimento all'automazione integrale, fu la conseguenza diretta dei fallimenti produttivi dell'alta automazione: a Termoli 3 l'alta automazione funzionò fino a quando si lavorò su un solo prodotto e su una sola linea. Infatti, quando nel 1986, si iniziarono a produrre tre diversi tipi di motori, per un totale di trentasei varianti, la complicazione del flusso produttivo mise in crisi l'intero processo provocando continui arresti degli impianti (guasti meccanici) e l'aumento della difettosità dei prodotti[351]. Prese piede allora la convinzione che senza un adeguamento dei modelli organizzativi e gestionali (ed una sorta di ritorno al fordismo), l'elevata tecnologia non avrebbe portato ai risultati economici-produttivi attesi. Il ripensamento si concentrò soprattutto sugli aspetti organizzativi del modo di lavorare e di produrre, prevedendo il

[348] ASF, Fondo A. 1 FIAT Spa, sub-fondo A. 1.34 Rassegna Stampa, busta 3, fascicolo Stabilimento Fiat produzione automobili, Fiat, *Termoli 3 Fire 1000. Uno stabilimento nuovo per un nuove motore*, pubblicazione 1052-3185 a cura dell'Ufficio Stampa Fiat Auto S.p.A. [1985], p. 11. Per un quadro più ampio e dettagliato riguardante l'architettura industriale dall'Unità alla fine del Secolo breve si veda R. PARISI, *Fabbriche d'Italia*, cit.

[349] D. CERSOSIMO, *Da Torino a Melfi.* cit.; GIANCARLO CERRUTI, *Automazione e integrazione alla Fiat di Termoli*, in M. CARRIERI, G. CERRUTI, F. GARIBALDO, *Fiat punto e a capo*, cit., pp.169-398.

[350] Cfr. D. CERSOSIMO, *Da Torino a Melfi.* cit.,, pp. 35-68: 58. Sul ruolo dei lavoratori nei processi produttivi e sulla crisi storica del modello taylor-fordista si veda GIACOMO BECATTINI, *Dall'impresa alla quasi-comunità: dubbi e domande*, in «Economia e politica industriale», n. 68/1990, pp. 7-12; BRUNO TRENTIN, *Lavoro e libertà nell'Italia che cambia*, Donzelli, Roma 1994.

[351] I problemi tecnici degli impianti industriali non permettevano il raggiungimento dei volumi programmati generando lo scostamento di redditività su sogli notevolmente distanti rispetto a quelle previste. Gli stessi inconvenienti di Termoli 3 si ebbero anche nello stabilimento di Cassino. Si veda D. CERSOSIMO, *Da Torino a Melfi.* cit., pp. 35-68.

graduale trasferimento dei tecnici dalla palazzina uffici ai reparti produttivi così da fronteggiare rapidamente gli imprevisti. Si iniziò così a introdurre un modello organizzativo tendenzialmente orizzontale, con un numero inferiore di livelli gerarchici e un più elevato orientamento ai processi: iniziava il passaggio completo dalla Fabbrica ad Alta Automazione alla Fabbrica Integrata[352] che, nello stabilimento di Melfi[353] trovò la sua forma più matura.

Melfi rappresentava la risposta della Fiat alla crisi del modello taylor-fordista, una discontinuità forte rispetto al passato. La fabbrica lucana era tutt'altro rispetto alle industrie Fiat settentrionali e meridionali: essa nasceva per sperimentare una differente filosofia produttiva e organizzativa post-fordista. La produzione, infatti, non era più impostata sul magazzino ma veniva effettuata in base alle richieste del mercato e alle precise caratteristiche qualitative scelte dagli acquirenti. Nella fabbrica integrata di Melfi si rincominciò da zero: il nuovo modo di produrre automobili presupponeva una fabbrica strutturalmente diversa (per aspetti architettonici e struttura organizzativa) da quelle fino a quel momento realizzate. Il nuovo modo di fare l'automobile ipotizzava nuovi manufatti realizzati con diversi materiali architettonici, allocati in ambienti «sgombri di memoria e di identità collettiva accumulate nel corso di un ottantennio di cultura e pratiche industriali lavorative e sindacali fordiste»[354].

Per gli accadimenti che interessarono l'impianto termolese e che segnarono le principali tappe evolutive dei processi produttivi interni allo stabilimento, così come per i cambiamenti del modo di produzione che riguardarono più in generale gli stabilimenti meridionali, forse non è errato affermare che Ford si fermò (anzi ritornò) a Termoli[355].

L'alta automazione concretizzatasi a Termoli 3, che si affiancò ai più

---

[352] Si veda G. CERRUTI, V. RIEZER, *Fiat: qualità totale e fabbrica integrata*, Ediesse, Roma 1991; ALBERTO PIANTA, *Fabbrica integrata*, in «Il Sole 24 ore», 29 ottobre 1993; MARIO BENASSI, *Le modificazioni organizzative delle grandi imprese: il caso Fiat*, in «Economia e politica industriale», n. 81/1994, pp. 91-119; OSVALDO BUSANA, *Fiat Auto: sul prato verde fiorisce la formazione*, in «L'impresa», n. 9/1994, pp.35-43.

[353] La nuova fabbrica di Melfi rientrava nel blocco di investimenti Fiat nel Mezzogiorno che prevedeva la costruzione anche di stabilimenti a Pratola Serra (AV), Termini Imerese, Sulmona (AQ), San Salvo (CH), Potenza, Modugno (BA), Morcone (BN), Pianodardine (AV) e Vallata (AV). Nel 1996, con i nuovi impianti a regime, la Fiat aveva localizzato nel Mezzogiorno circa il 60% della propria capacità produttiva automobilistica e quasi la metà dell'intera occupazione alla Fiat Auto. Sulla scelta localizzativa e gli aspetti fisici, tecnologici e organizzativi dello stabilimento Fiat di Melfi si veda SVIMEZ, *L'industrializzazione del Mezzogiorno; la FIAT a Melfi*, Bologna 1993; D. CERSOSIMO, *Viaggio a Melfi. La Fiat oltre il fordismo*, Donzelli, Roma 1994; VITTORIO AMATO, *Piani, progetti e insediamento Fiat,* in *L'Italia del 2000. La Fiat a Melfi e il futuro del Mezzogiorno*, Formez, Roma 1995, pp. 187-197.

[354] D. CERSOSIMO, *Da Torino a Melfi.* cit., 35-68: 65.

[355] *Ford si è fermato a Termoli* è il titolo del paragrafo 6 contenuto nel terzo capitolo del già citato volume D. CERSOSIMO, *Viaggio a Melfi*, cit.

tradizionali modelli organizzati del lavoro e della produzione di Termoli 1 e Termoli 2, se da un lato rappresenta un importante modello di sperimentazione di un nuovo modo di concepire la produzione, dall'altro è da considerare anche come la presa di coscienza dei limiti derivanti dalla forte spinta all'automazione. A Termoli 3, l'elevato grado di livello tecnologico raggiunto, nonostante tutti i problemi che ne derivarono, non venne completamente accantonato ma tornò ad essere affiancato dai modi più tradizionali di concepire e effettuare la produzione in fabbrica: qui il modello taylor-fordista non venne mai completamente superato e anzi, forse, Termoli può essere considerato come l'ultimo "baluardo" di tale modello dal momento che le scelte successive dell'azienda torinese si indirizzarono verso nuovi modi di concepire la fabbrica.

Dopo il modello taylor-fordista degli anni Sessanta e quello altamente automatizzato degli anni Ottanta, forse non è errato affermare che il caso termolese può rappresentare un esempio di ibridazione dei modelli di organizzazione del lavoro (e dell'impianto) che la fabbrica integrata di San Nicola a Melfi superò completamente.

4.3. La spazio del lavoro: operai o metal-coltivatori?

Una delle prerogative della Fiat nel decentramento localizzativo di impianti nel Mezzogiorno era rappresentata dalla convenienza economica (incentivi statali) di realizzare al Sud impianti specializzati in specifiche produzioni. Le aree scelte erano generalmente caratterizzate da territori a vocazione agricola[356], ad alta suscettività industriale in cui c'era grande disponibilità di manodopera da impiegare nell'industria. L'opzione Fiat nel Sud prevedeva, inoltre, la realizzazione di impianti di dimensioni contenute: questa scelta, oltre che a cause squisitamente economiche (costi ridotti) e tecnologiche (lavorazioni altamente specializzate), era correlata anche «all'esigenza di limitare i bacini di pendolarità della forza-lavoro in tempi e costi accettabili»[357]. Questo modello insediativo contribuiva, in

[356] Le zone insediative erano aree caratterizzate da una agricoltura mediamente progredita e, a differenza di quelle più povere, disponevano di maggiore risorse idriche, di redditi agricoli più soddisfacenti, di un più evoluto tessuto sociale e dei servizi che consentivano «un più efficiente inserimento di sistemi industriali». Si veda FIAT, *La Fiat nel Mezzogiorno. L'esperienza degli stabilimenti automobilistici*, Fiat, Torino 1981, p. 57. Si veda, inoltre, GIOVANNI AGNELLI, *Mezzogiorno e politica industriale*, in «Delta», n. 15/1985, pp. 111-114; CESARE ROMITI, *Politica Industriale e strategia Fiat per il Mezzogiorno*, in «Mezzogiorno d'Europa», n. 2/1987, pp. 187-192.

[357] Cfr. D.CERSOSIMO, *Da Torino a Melfi*, cit., *p.* 52.

qualche modo, a ridurre l'impatto e le rotture territoriali che la fabbrica avrebbe necessariamente avuto nelle aree di nuova localizzazione. In particolare, la scelta di impiegare manodopera proveniente da bacini non troppo distanti dagli stabilimenti industriali, non solo limitava i fenomeni di congestione urbana (si evitava così di ripetere ciò che era accaduto a Torino e nel suo *hinterland*) ma conteneva anche lo sradicamento dei lavoratori dalle loro comunità di origine. Gli operai Fiat degli stabilimenti meridionali «provenendo in larga parte dal mondo agricolo o dall'artigianato minuto [...] hanno continuato, in genere, a mantenere le attività autonome precedenti, trasformandosi in *metalcolitvatore*, *metalbracciante*, *metalmanovale*, *metalartigiano* o *metalcommerciante*»[358].

Si può affermare che lo stabilimento Fiat di Termoli rispose pienamente alle direttive generali che il management Fiat aveva delineato per l'allocazione di nuovi stabilimenti nel Mezzogiorno: struttura di dimensioni contenute e manodopera impiegata proveniente in larga parte da bacini gravitazionali limitrofi all'area di allocazione della fabbrica, rappresentavano infatti alcune caratteristiche distintive dell'impianto termolese.

Lo studio che Renato Cavallaro e Gennaro Bucci[359] pubblicarono nel 1979, a soli sei anni dall'entrata in funzione dello stabilimento molisano (1973), rappresenta ancora oggi un'utile fonte cui riferirsi per comprendere, anche in un'ottica sociologica, il rapporto fabbrica-operaio-territorio.

In generale, il progetto di indagine sullo stabilimento Fiat di Termoli si proponeva di analizzare il processo di industrializzazione che, con l'apertura dell'impianto, aveva interessato l'area basso molisana. L'ipotesi di fondo di Cavallaro e Bucci, più che sullo studio degli aspetti manageriali, si orientò all'analisi del contesto industriale: l'osservazione interna della condizione operaia avrebbe offerto la possibilità di un collegamento diretto con l'esterno[360]. Sulla determinazione degli obiettivi della ricerca influì certamente la considerazione che l'esperienza degli operai molisani, come per altre zone dell'Italia meridionale, si realizzava in uno specifico tipo di programmazione che vedeva l'industria andare verso la manodopera. Pertanto, per comprendere a pieno le modificazioni economiche e sociali derivanti dalla fabbrica, era necessario ampliare la dimensione sociale della stessa al contesto economico e socio-culturale della zona in cui lo stabilimento si era insediato. Lo studio mirava inoltre ad analizzare i condizionamenti esercitati dalla fabbrica sul territorio, sugli operai e sulla

[358] Ibidem, p. 53.
[359] R. CAVALLARO, G. BUCCI, *Progresso tecnico e valori tradizionali,* cit.
[360] Ibidem, p. 67. Si veda anche DOMENICO DE MASI, *Prospettive e storia della sociologia della azienda* in ID. (a cura di), *Sociologia dell'azienda*, Il Mulino, Bologna 1973, pp. 13-72.

dimensione dei rapporti sociali.
L'indagine diretta, condotta nel periodo compreso tra il mese di settembre 1977 e l'aprile del 1978, nello specifico esaminò: 1) le caratteristiche generali degli operai dello stabilimento Fiat di Termoli; 2) la tipologia del rapporto che si creò tra gli operai che per la prima volta vivevano l'esperienza di fabbrica e l'organizzazione del lavoro; 3) eventuali mutamenti del tenore di vita degli operai, in relazione all'ingresso in fabbrica. Inoltre, l'indagine-esplorativo-descrittiva analizzò anche il grado di adesione degli operai ad associazioni, il loro livello di partecipazione alla vita sindacale ed eventuali proposte di soluzione (suggerite dagli operai stessi) di alcuni problemi riguardanti i processi di industrializzazione nel Molise[361].

Il campione di studio era costituito dal 10% dell'universo statistico composto da millequattrocento operai, impiegati nei diversi reparti di produzione dello stabilimento automobilistico: nello specifico il 49,9% degli intervistati erano «operai qualificati», il 35% erano «operai generici», il 13,5% aveva la qualifica di «operaio specializzato» mentre appena l'1,4% risultava essere operaio «specializzato con direttive»[362].

L'indagine fu condotta mediante la somministrazione di un questionario strutturato[363] con domande a risposte alternative fisse e precodificate; le 87 domande che componevano il questionario erano suddivise in 5 aree tematiche riguardanti: 1) le caratteristiche generali degli operai; 2) i rapporti dei nuovi operai con la fabbrica; 3) il tenore di vita; 4) il grado di associazionismo; 5) il grado di sindacalizzazione e livello di partecipazione.

Le caratteristiche generali del campione si riferivano all'età, al livello di istruzione e alla composizione del nucleo familiare; alla pendolarità (si veda Tabella 1, p. 121) all'attività lavorativa precedentemente svolta e alla qualifica all'interno dello stabilimento; al legame con il settore agricolo e all'esperienza migratoria.

Per quanto riguarda l'età degli operai intervistati, essa era compresa, in larga parte, tra i 26 e i 45 anni (72,1%); solo il 17,9% rientrava nella fascia compresa tra i 18 e i 25 anni, mentre il restante 10% aveva un'età compresa

[361] R. CAVALLARO, G. BUCCI, *Progresso tecnico e valori tradizionali,* cit., p. 69.
[362] Il 2,1% degli intervistati non rientrava in nessuna delle succitate categorie concernenti la qualifica contrattuale. Si veda R. CAVALLARO, G. BUCCI, *Progresso tecnico e valori tradizionali,* cit., p. 82, Tabella 6. Al 15 settembre 1977, la provenienza totale degli addetti era la seguente: dalla Provincia di Campobasso 1883 operai e 170 impiegati; dalla Provincia di Isernia 214 operai e 30 impiegati; dalla Provincia di Foggia 35 operai; dalla Provincia di Chieti 25 operai; da Torino 330 operai e 150 impiegati. Cfr. Idem, p. 72.
[363] Per il dettaglio della struttura del questionario utilizzato per condurre l'indagine sulla Fiat di Termoli si veda R. CAVALLARO, G. BUCCI, *Progresso tecnico e valori tradizionali,* cit., p. 125-129. Per quanto concerne gli aspetti metodologici dello studio Cavallaro e Bucci fecero riferimento ai volumi di FRANCO FERRAROTTI, *Trattato di sociologia*, Utet, Torino 1969; LUIGI FRUDÀ, *Elementi di metodologia e tecnica della ricerca sociale: le scale di misurazione nella ricerca sociale*, Elia, Roma 1975.

tra i 45 e i 55 anni[364]. Questo primo dato evidenzia che l'insediamento della Fiat nel Nucleo di Industrializzazione nella Valle del Biferno non diede un ampio contributo all'occupazione giovanile: infatti, sul totale di 140 intervistati solo 25 rientravano nella fascia di età 18-25 anni. La direzione aziendale si orientò soprattutto verso l'assunzione di lavoratori più anziani considerando i giovani possibili «portatori di conflitto all'interno della struttura aziendale» [365] . Dal questionario emerse la tendenza alla scolarizzazione: rispetto al campione degli intervistati, 50 operai possedevano la licenza elementare, 68 la licenza media inferiore, 9 possedevano il diploma, 12 avevano ottenuto un titolo in scuole professionali e solo un operaio non possedeva alcun titolo di studio.

In riferimento alla dimensione del nucleo familiare, il 55,8% degli intervistati aveva una famiglia composta con (o meno) di 4 componenti, 29,2% era la percentuale delle famiglie composte da 5-7 persone, mentre il 9,2% degli intervistati apparteneva a nuclei familiari costituiti da 2 persone[366].

Il comune di residenza permise ai ricercatori di valutare la pendolarità degli operai intervistati: il 45% di essi, risedeva in comuni la cui distanza dallo stabilimento non superava i 9 chilometri, il 23,5% proveniva invece da comuni le cui distanze erano comprese tra i 22 e i 35 chilometri. La restante percentuale del campione intervistato proveniva, per il 19,2%, da comuni compresi tra i 10 e i 21 chilometri di distanza dallo stabilimento Fiat di Rivolta del Re, mentre il 9,2% da comuni la cui distanza era compresa tra i 36 e i 45 chilometri. Solo 4 intervistati (2,9%) risedevano ad oltre 50 chilometri di distanza dalla fabbrica di Termoli[367].

La sicurezza del posto di lavoro, più di altre motivazioni, sembrava aver influenzato le scelte degli operai. Per la maggior parte degli intervistati, lo stabilimento Fiat di Termoli offriva, rispetto ad altre possibili scelte lavorative, una maggiore garanzia di sicurezza (65%); di rilievo anche il numero degli intervistati (55,7%) che motivò la scelta di lavorare alla Fiat in quanto l'unica azienda disponibile nella zona; per il 26,4% degli operai del campione, l'occupazione in fabbrica rappresentava la prima occasione di lavoro disponibile. Queste risposte confermavano quanto fosse avvertita l'esigenza tra i lavoratori di trovare un posto di lavoro che offrisse sicurezza, nonostante soltanto il 6,4% degli intervistati avesse dichiarato di essere

[364] G. BUCCI, *Caratteristiche generali del campione,* R. CAVALLARO, G. BUCCI, *Progresso tecnico e valori tradizionali,* cit., pp. 79-86.
[365] Idem, pp. 79-86: 79.
[366] Dallo studio emerse che il 67,1% degli operai viveva con la famiglia creata con il matrimonio, il 24,2% viveva presso la famiglia di origine, il 2,9% coabitava con parenti o amici mentre il restante 5,7 % degli operai viveva da solo. Si veda R. CAVALLARO, G. BUCCI, *Progresso tecnico e valori tradizionali,* cit., pp. 80-81.
[367] Ibidem.

stato spinto a lavorare in fabbrica perché attratto da quel tipo di lavoro[368].

Dal giudizio della condizione lavorativa emerse che, il lavoro standardizzato era considerato noioso, monotono e ripetitivo: più faticoso dal punto di vista mentale che da quello fisico. Gli operai, inoltre, avevano bassissime facoltà decisionali sui modi di svolgimento del lavoro: né la catena né l'isola di montaggio offrivano, infatti, alcun margine di libertà nel compiere le funzioni loro assegnate. La mansione svolta, i ritmi, i flussi di produzione e in generale l'intera organizzazione della giornata lavorativa erano stabiliti dalla direzione aziendale che non permetteva alcuna discrezionalità agli operai. L'azienda «organizzata tayloristicamente, con una programmazione tutta demandata ai dirigenti e imposta ai dipendenti, imbriglia[va] la grande maggioranza dei lavoratori in gruppi involontari particolarmente adatti a facilitare il disimpegno, la disaffezione e l'assenteismo»[369].

Una delle più interessanti caratteristiche degli operai, individuata attraverso la somministrazione del questionario, riguardava le attività lavorative svolte dai "nuovi operai" prima di entrare a lavorare in fabbrica. Dall'analisi emerse come il settore dell'agricoltura fosse quello in cui la maggior parte degli operai intervistati aveva in precedenza svolto la propria attività lavorativa. Su 140 operai intervistati, 59 di essi avevano precedentemente lavorato nel settore agricolo (42,1%), 39 nel settore edile (27,7%), 17 nel settore dei servizi (12,1%), mentre per 27 operai quello alla Fiat era il primo lavoro (18,1%). I dati raccolti evidenziavano inoltre che il 34,4% degli operai intervistati, pur avendo iniziato a lavorare in fabbrica, continuava ancora a svolgere un'attività agricola. Questo fenomeno poteva trovare spiegazione sia nell'esigenza degli operai ad avere un reddito superiore rispetto a quello percepito in fabbrica (che evidentemente nella fase iniziale dell'impiego si rivelava essere insufficiente), sia nell'incapacità di abbandonare un lavoro agricolo al quale per tradizione erano stati legati. L'incremento della retribuzione dal lavoro in fabbrica, accanto al generale miglioramento del tenore di vita, permise, agli «operai-contadini»[370], di investire i loro risparmi nel mattone e nella terra: accanto al progresso tecnologico che l'industrializzazione avrebbe contribuito a generare, la tradizione di lavorare la terra continuava a perdurare. In Molise, il processo di industrializzazione, avvenuto come sovrapposizione portata dall'esterno piuttosto che come evoluzione strutturale interna al territorio, diede, infatti, vita a formazioni culturali e sociali atipiche: gli operai pur partecipando al

[368] Il 15,7% degli operai motivò la scelta di lavorare in Fiat come «l'unico lavoro possibile dato il tipo degli studi svolti è la qualifica professionale». Cfr. G. BUCCI, *Le condizioni di lavoro*, in R. CAVALLARO, G. BUCCI, *Progresso tecnico e valori tradizionali*, cit., pp. 87-98, Tabella 1.
[369] D. DE MASI, *Prospettive e storia della sociologia della azienda*, cit., p. 279.
[370] Cfr. R. CAVALLARO, G. BUCCI, *Progresso tecnico e valori tradizionali*, cit., p. 117.

“sistema di fabbrica” continuarono ad essere profondamente legati alla terra. Lo stesso mito dello sviluppo industriale appariva inoltre contestato dagli operai: questi ultimi come superamento dell'emarginazione socio-economica del Molise, suggerivano, in primo luogo, la ripresa e il potenziamento dell’agricoltura[371].

Quello che emerse dall’indagine che Cavallaro e Bucci condussero sul finire degli anni Settanta, è «il permanere di una certa estraneità del lavoratore verso la fabbrica, in stabilimenti che dovrebbero invece rappresentare una specie di “formula della felicità”»[372]. Infatti, i lavoratori dello stabilimento di Termoli, così come la maggior parte degli operai degli impianti meridionali, continuarono in gran parte a mantenere le loro precedenti attività lavorative (generalmente settore agricolo), dando vita ad uno scarso interesse per il mondo del lavoro industriale. Infatti, mentre per l’operaio di Torino, il retroterra di provenienza non agiva in modo attivo sul suo stile di vita, per il lavoratore termolese (e in generale per quello meridionale) la situazione lavorativa di precedenza influenzava anche il lavoro in fabbrica. A differenza dei lavoratori del Nord che, partendo dalla periferia si recavano in fabbrica per poi ritornare nella loro periferia, per i lavoratori meridionali il «luogo di lavoro diventa un fatto astratto»[373]. Accanto al forte attaccamento alla terra, è probabilmente anche la pendolarità, una delle motivazioni che maggiormente incise sull’estraneità verso la fabbrica: «è come se la gente avesse stabilito di prendere un mezzo, e andare a fare una certa cosa e poi, appena ritorna [a casa], di rimettersi completamente dentro la situazione originaria»[374].

Se per altre realtà territoriali, l’arrivo dell’industrializzazione ha significato un netto trasferimento di manodopera dall’agricoltura all’industria, in quella molisana, pur registrandosi un incremento degli addetti nel settore secondario, l'agricoltura continuava a rappresentare un aspetto importante della vita degli operai. Nell’area basso-molisana, l’arrivo dell’industria (Zuccherificio del Molise prima, stabilimento Fiat poi) segnò una sorta di passaggio (obbligato) da una società a carattere agricolo verso una più industrializzata ma, pur contribuendo a modificare in maniera irreversibile l'immagine fisica del territorio, agì in modo più limitato sull’immagine identitaria degli uomini che ivi abitavano.

L’allocazione nell’area di Rivolta del Re dello stabilimento Fiat, che pure avvenne su territori precedentemente interessati da attività agricole, lasciò liberi (soprattutto in agro di Campomarino, Portocanonne, San Martino in

[371] Idem, p. 123.
[372] Cfr. P. BEVILACQUA, S. BRUNI, D. CERSOSIMO, C. DONZELLI, *Annibaldi: la Fiat e il Mezzogiorno*, cit., p. 228.
[373] Ibidem.
[374] Ibidem.

Pensilis) i più grandi appezzamenti di terreno che, gli operai-contadini, continuarono a coltivare.

La presenza della grande industria privata certamente diede un forte impulso alla svolta industriale dell'area basso-molisana ma non rappresentò una cesura forte tra un presente/futuro industriale e un passato agricolo. Ripartendo dal lavoro di Renato Cavallaro e Gennaro Bucci e prendendo anche spunto da più recenti indagini effettuate per altri ambiti territoriali[375], l'ausilio delle fonti orali senza dubbio potrebbe rappresentare una futura pista di indagine utile a comprendere e approfondire i risvolti sociali che, a quaranta anni dall'avvio del processo industriale molisano, persistono nel rapporto fabbrica-operaio-terra. Dare voce agli operai (ed ex operai) dello stabilimento Fiat vorrebbe dire offrire «alla gente comune non solo un posto nella storia, ma un ruolo nella *produzione* di conoscenza storica»[376] per «una storia al presente del presente»[377].

[375] SALVATORE ADORNO, FABIO SALERNO, *I priolesi raccontano Priolo*, VerbaVolant Edizioni, Siracusa 2013; F. SALERNO, *Autorappresentazione di Priolo. Da borgo agricolo a città industriale*, in SALVATORE ADORNO, GIOVANNI CRISTINA E ARIANNA ROTONDO (a cura di), *Visibileinvisibile: percepire la città tra descizioni e omissioni*, Atti del VI Congresso dell'Associazione Italiana di Storia Urbana, Scrimm Edizioni, 2014, pp. 1001-1010.

[376] JOHN TOSH, *Introduzione alla ricerca storica,* La Nuova Italia, Scandicci 1989, p. 236.

[377] BEPPE SEBASTE, *Memoria, Storia e Letteratura*, www.beppesebaste.com (ultima consultazione 10.01.2015).

Tabella 1: Distribuzione degli operai Fiat negli 84 comuni della Provincia di Campobasso al 1977.
Fonte: R. CAVALLARO, G. BUCCI, *Progresso tecnico e valori tradizionali,* cit., p. 77.

Comuni della Provincia di Campobasso	**Numero lavoratori presso lo stabilimento Fiat di Termoli**	**Comuni della Provincia di Campobasso**	**Numero lavoratori presso lo stabilimento Fiat di Termoli**
Acquaviva	18	Montefalcone nel Sannio	9
Baranello	3	Montelongo	8
Boiano	9	Montemitro	13
Bonefro	35	Montenero di Bisaccia	129
Busso	4	Montorio nei Frentani	8
Campobasso	100	Morrone nel Sannio	1
Campochiaro	--	Oratino	2
Campodipietra	--	Palata	46
Campolieto	8	Petacciato	47
Campomarino	217	Petrella Tifernina	36
Casacalenda	44	Pietracatella	3
Casalciprano	1	Pietracupa	1
Castelbottaccio	9	Portocannone	33
Castellino del Biferno	10	Provvidenti	--
Castelmauro	18	Riccia	1
Castropignano	4	Ripabottoni	3
Cercemaggiore	5	Ripalimosani	--
Cercepiccola	1	Roccavivara	1
Civitacampomarano	11	Rotello	24
Colle d'Anchise	3	Salcito	--
Colletorto	13	San Biase	--
Duronia	1	San Felice del Molise	10
Ferrazzano	1	San Giacomo degli Schiavoni	11
Fossalto	33	San Giovanni in Galdo	1
Gambatesa	1	San Giuliano del Sannio	5
Gildone	--	San Giuliano di Puglia	34

Guardialfiera	30	San Martino in Pensilis	84
Guardiaregia	5	San Massimo	--
Guglionesi	57	San Polo Matese	--
Jelsi	--	Santa Croce di Magliano	31
Larino	57	Sant'Angelo Limosano	4
Limosano	6	Sant'Elia a Pianisi	3
Lucito	31	Sepino	3
Lupara	18	Spinete	--
Macchia Valfortore	2	Tavenna	9
Mafalda	7	Termoli	759
Matrice	2	Torella del Sannio	4
Mirabello Sannitico	3	Toro	-
Molise	-	Trivento	16
Monacilioni	-	Tufara	2
Montagano	11	Ururi	65
Montecilfone	29	Vinchiaturo	-

4.4. Fiat Engineering, i territori dell'industria, il social housing

Le origini della Fiat Engineering risalgono, come si è detto agli anni Trenta del Novecento, quando la Divisione Costruzioni e Impianti[378] del gruppo torinese diede avvio alla lunga stagione di attività legata alla progettazione e alla realizzazione di stabilimenti automobilistici.

La nascita, nel 1972, della Fiat Engineering segnò un momento importante per il nucleo interno di progettisti Fiat: la Fiat Engineering divenne, infatti, «il luogo deputato al saper progettare e al saper costruire»[379]. Al progetto di impianti industriali, realizzati anche all'estero[380], si affiancavano, così, progetti e realizzazioni di infrastrutture (autostrade, porti, ferrovie, metropolitane, aeroporti, trafori)[381], complessi sportivi, palazzi per

[378] La costituzione del Servizio Costruzioni e Impianti risale al 1929, quando Giovanni Agnelli offrì a Vittorio Bonadè-Bottino l'incarico di organizzare il Servizio Centrale Costruzioni Fiat. Si veda BRUNO SIGNORELLI, *Vittorio Bonadè Bottino, sub vocem,* in *Dizionario Biografico degli Italiani*, Vol XXXIV, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma 1988, pp. 473-476.

[379] M. COMBA (a cura di), *Maire Tecnimont,* cit., p. 13.

[380] ALESSANDRO DE MAGISTRIS, FEDERICO DEAMBROSIS, *La presenza internazionale, tra continuità e nuove congiunture*, in M. COMBA (a cura di), *Maire Tecnimont,* cit., pp. 84-107.

[381] MASSIMO MORAGLIO, CATERINA BARIOGLIO, *Infrastrutture*, in M. COMBA (a cura di), *Maire Tecnimont,* cit.; pp. 111-125.

esposizioni, scuole, palazzi per uffici, complessi turistici, colonie, case per lavoratori.

All'interno della Fiat Engineering, un notevole impegno da parte dei progettisti è stato sempre rivolto all'integrazione delle aree industriali con il contesto territoriale di inserimento. Se da un lato l'attenzione all'inserimento degli impianti industriali emerge dalla documentazione concernente lo Stabilimento Tipo[382] così come dalle relazioni tecniche che accompagnano la realizzazione di specifici impianti[383], l'interesse ad una più ampia politica di sviluppo dei territori si riscontra nella documentazione riguardante la realizzazione di unità residenziali costruite per fronteggiare il problema dell'alloggio e «offrire alla popolazione oltre al posto di lavoro, tutti i servizi necessari al vivere civile»[384] .

Dai dodicimila alloggi, che dal 1949 in poi, furono costruiti tra Torino e le altre città dove erano presenti gli impianti Fiat[385] l'attività della Fiat Engineering nell'edilizia residenziale si estese, dai primi anni Settanta, alle aree meridionali divenute protagoniste della nuova espansione dell'azienda torinese. Il comparto dell'edilizia a basso costo rappresentava, infatti, per la Fiat Engineering (che nel 1972 aveva acquisito autonomia rispetto alla casa madre) un settore strategico (politiche sociali e moltiplicazione degli utili) in cui investire. Le scelte dell'azienda torinese di progettare case per i propri operai, si legavano «al triplice impegno della società: nell'avanzamento degli studi tipologici, nello sviluppo di tecnologie di costruzione innovative, nella predisposizione di piani economici e finanziari»[386].

A partire dal 1972, il Servizio Costruzioni e Impianti progettò un complesso residenziale Tipo, a carattere popolare, per l'insediamento della manodopera impiegata nei nuovi stabilimenti industriali Fiat presenti nelle province di L'Aquila, Frosinone e Campobasso[387] . Ancora una volta, come per gli stabilimenti industriali, l'engineering Fiat elaborò il progetto per un modello insediativo tipologico cui riferirsi: la direzione del progetto che prese il nome di Progetto Case Sud, fu affidata a Giacomo Carbonara; il Servizio Costruzioni e Impianti Fiat si occupò del progetto esecutivo e della successiva fase della direzione dei lavori; gli architetti Franco Karrer e Ludovico Quaroni, unitamente all'ingegnere Lucio Passarelli vennero chiamati per la consulenza al progetto architettonico.

I progettisti della Fiat, in fase preliminare di studio, collaborarono con le

---

[382] AMT, tombolotto T641, Costruzione e Impianti s.p.a., Fiat Engineering. *Fiat Stabilimento X, Relazione tecnica*, luglio 1973.

[383] ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 496/1, Fiat-Termoli, *Stabilimento di Termoli. Termoli (Campobasso).*

[384] Cfr. SERGIO *Abitare Fiat,* cit.; pp. 127-143: 127.

[385] Ibidem.

[386] Cfr. S. PACE, *Abitare Fiat,* in M. COMBA (a cura di), *Maire Tecnimont* cit.; pp. 127-143: 128.

[387] Si veda R. D'ATTORRE, *Disegni e progetti Archivio Maire Tecnimont*, cit., pp. 144-247: 234.

imprese Pragma, Siteco e Prefim (Prefabbricazione Impresit) per l'impostazione urbanistica e tecnologica del progetto architettonico pensato in elementi prefabbricati. Il Progetto Fiat Case Sud si avvalse dei finanziamenti resi disponibili dalla Cassa per il Mezzogiorno[388] in seno al Programma edilizia economico-popolare promosso dal Ministero per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.

La costruzione di case a caratteristiche popolari fu pensata per i lavoratori degli stabilimenti Fiat localizzati negli agglomerati di Cassino, Termoli e Sulmona, ricadenti rispettivamente nell'area di sviluppo industriale di Frosinone (comuni di Piedimonte San Germano, Aquino, Pontecorvo, Sant'Elia Fiumerapido), nel nucleo di industrializzazione della Valle del Biferno di Termoli (comuni di Gulglionesi, Campomarino, Termoli), e nell'area di sviluppo industriale di Sulmona (comune di Sulmona).

La distribuzione geografica degli insediamenti tenne conto delle ubicazioni dei nuclei e delle aree industriali delle zone, e della distribuzione dei centri abitati che su di essi gravitavano con la manodopera ivi occupata[389]. Detta distribuzione fu concepita in modo da inserire le nuove unità abitative nel contesto socio-economico di ciascun comune interessato senza alterare la peculiarità del tessuto urbano esistente, nel rispetto delle previsioni urbanistiche d'espansione delle aree da destinare alla residenza. Il numero degli alloggi, definito per ogni insediamento, considerava là consistenza delle infrastrutture e dei servizi collettivi esistenti nell'ambito comprensoriale, rendendo quindi possibile l'inserimento di nuovi residenti con interventi di opere di urbanizzazione non traumatizzanti[390].

Nell'ambito di ciascun insediamento, la distribuzione planimetrica degli edifici fu definita dopo un adeguato studio relativo sia all'ubicazione ed esposizione dell'area sia all'andamento planialtrimetrico del terreno, al fine di potere organizzare insiemi volumetrici razionalmente inseriti nel contesto generale della zona.

Il modello tipo dell'inserimento prevedeva, in generale, perimetralmente all'area destinata alle costruzioni, la delimitazione di aree per sosta e il parcheggio delle autovetture: all'interno degli insediamenti non era, infatti, previsto il transito veicolare se non per casi eccezionali. Nell'ambito degli

---

[388] Il 5 maggio 1976 la Casmez approvò i progetti riguardanti i comuni delle aree di sviluppo industriale di Frosinone e Sulmona, e nel nucleo di industrializzazione della Valle di Biferno di Termoli. Si veda AMT, tombolotto T117, *Nota di Carbonara riguardante l'approvazione della Cassa per il Mezzogiorno dei progetti di iniziativa economico-popolare per i comuni di Piedimonte San Germano, Aquino, Pontecorvo, Sant'Elia Fiumerapido, Guglionesi, Campomarino, Termoli e Sulmona*.

[389] Si veda AMT, tombolotto T115, fascicolo *Fiat Case Sud. Localizzazione insediamenti e prospetti.*

[390] AMT, tombolotto D134, fascicolo *Costruzioni e Impianti, Divisione lavori, Servizio Programmazione, Fiat Progetto Case Sud. Progetto generale*, p. 3.

insediamenti era, inoltre, previsto un edificio, ad un piano fuori terra, da destinare alle attività collettive (assemblee, riunioni di quartiere, attività ricreative), inserito in opportuna posizione baricentrica: l'edificio avrebbe ospitato anche l'alloggio per il custode[391].

Per quanto attiene alla progettazione degli alloggi e alla loro tipologia negli insediamenti realizzati, il modello progettuale prevedeva otto tipi di alloggio sviluppati su un unico piano: tipologia A, B, C costituita da tre camere da letto e una superficie netta di 98 mq; alloggi di tipo D, E, F costituiti da due camere da letto e un superficie netta di 89 mq; alloggi di tipo G e H costituiti da tre camere da letto e una superficie netta di 100 mq. Erano inoltre previsti alloggi sviluppati su due piani (duplex) la cui superficie netta (93 mq) era divisa in tre camere da letto.

Ogni alloggio era idealmente diviso in due parti nette e distinte. Gli alloggi sviluppati su un unico piano avevano da un lato la parte giorno e dall'altra la parte notte con i servizi igienici; per gli alloggi duplex, la zona giorno era progettata al piano inferiore mentre la zona notte si trovava al piano superiore con i servizi igienici[392].

Per la realizzazione delle strutture dei fabbricati di ogni insediamento vennero utilizzati elementi prefabbricati portanti (muri trasversali interni, muri di testata in corrispondenza delle scale, dei giunti e dei solai) con funzioni di tamponamento e di controvento (muri di facciata). Gli elementi delle pareti interne vennero realizzati mediante pannelli rettangolari la cui altezza era pari a quella di ciascun piano e la larghezza variabile secondo le esigenze funzionali. Tutti gli elementi prefabbricati impiegati per la realizzazione degli alloggi vennero prodotti secondo il sistema Prefim della omonima società Prefim S.p.A.: fu possibile impiegare questo sistema a partire dalla dichiarazione di idoneità rilasciata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data 8 agosto 1975. La predetta dichiarazione precisava che le strutture realizzata secondo il sistema Prefim erano da considerarsi idonee ai fini della costruzione di edifici in zone non sismiche o sismiche[393].

Per rendere più agile e veloce la realizzazione degli insediamenti, vennero aperti degli stabilimenti per la realizzazione dei pannelli prefabbricati nelle zone industriali di Ceprano (FR) e Termoli (CB)[394]. I programmi di produzione prevedevano il ciclo integrale così da fornire pannelli completi in accordo con il disegno esecutivo di progetto. Per tutti gli insediamenti

[391] Idem.
[392] Idem.
[393] Ibidem, p. 31.
[394] ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 806/3, fascicolo *Prefim Termoli (Campobasso). Facciate* (26.01.1975); fascicolo *Prefim Termoli (Campobasso). Planimetria generale. Estratto di mappa* (20.02.1975); *Prefim Termoli (Campobasso). Planimetria generale. Estratto di mappa* (23.10.1976).

erano previste analoghe caratteristiche compositive[395].

Nello specifico, si realizzarono a Campomarino 128 alloggi (36 a tipologia A, B, C; 36 a tipologia D, E, F ; 28 a tipologia G e H; 28 duplex), a Guglionesi 78 alloggi (15 a tipologia A, B, C; 15 a tipologia D, E, F, 25 a tipologia G e H; 24 duplex), a Termoli 76 alloggi (24 a tipologia A, B, C; 24 a tipologia D, E, F; 14 a tipologia G e H; 14 duplex. A Piedimonte San Germano vennero realizzati 68 alloggi, ad Aquino 90, a Pontecorvo 114 alloggi, a Sant'Elia Fiumerapido 100 alloggi, a Sulmona 90 alloggi[396].

Accanto all'apertura di nuovi stabilimenti nel Mezzogiorno, il Progetto Case Sud rappresenta un passaggio molto importante su cui riflettere[397]. La costruzione di quartieri residenziali rappresentò, per l'azienda torinese, un importante capitolo di investimenti: nell'area di sviluppo industriale di Cassino e nel nucleo di industrializzazione di Termoli furono effettuati investimenti per 377 milioni di lire; a Lecce e Vasto per 203 milioni di lire, 140 milioni di lire a Bari e 94 milioni di lire a Sulmona[398].

Nel decennio 1970-80, vennero progettati e realizzati molti degli insediamenti abitativi meridionali: a Termoli i lavori di realizzazione delle Case Fiat avvennero tra 1976 (ottobre) e il 1977 (settembre), a Campomarino tra il 1976 (luglio) e il 1978 (settembre), mentre a Guglionesi la realizzazione degli alloggi per i dipendenti Fiat avvenne tra il 1977 (maggio) e il 1978 (febbraio)[399].

Ancora una volta in Molise, (come avvenne per l'impianto industriale di Rivolta del Re), le realizzazioni di Termoli, Campomarino e Guglionesi, rappresentarono l'aspetto tangibile di studi tipologici che l'engineering Fiat mise a punto per l'edilizia residenziale a basso costo.

Anche se i caratteri dello Stabilimento X prevedevano la localizzazione delle nuove strutture produttive in aree che potessero impiegare nella

[395] «Una finitura color cemento naturale, come risulta dopo la sformatura dei casseri. Il paramento dei pannelli di facciata, nel senso longitudinale della manica, e dei pannelli delle testate hanno una finitura rigata verticale. Per i paramenti visti delle logge di tutte le case e dei loggiati-ballatoi degli alloggi tipologia (I), la finitura è di tipo liscio». Cfr. R. D'ATTORRE, *Disegni e progetti Archivio Maire Tecnimont*, cit., pp. 144-247: 234.

[396] AMT, tombolotto D134, fascicolo *Fiat Sezione Costruzioni e Impianti, Servizio Costruzioni Industriali, Stabilimento di Termoli*, p. 11.

[397] Già nel 1954, la società torinese aveva avviato un vero e proprio Piano Case: in otto anni, 8 miliardi e mezzo di lire diedero vita all'importante investimento di capitali destinati alla realizzazione di appartamenti «da assegnare a dipendenti meritevoli, destinati a diventarne pieni proprietari dopo un certo periodo ed un congruo riscatto» Cfr. S. PACE, *Abitare Fiat,* in M. COMBA (a cura di), *Maire Tecnimont* cit., p. 129.

[398] AMT, tombolotto D7271, *Notizie sulle variazioni immobiliari e nuovi impianti al 31.12.1970*, p. 53.

[399] AMT, tombolotto D116, *Fiat Case Sud*. Il tombolotto contiene immagini fotografiche (foto di cantiere) degli insediamenti abitativi di Termoli, Campomarino e Guglionesi; la documentazione fotografica fornisce per ciascun cantiere il detteglio dello stato di avanzamento dei lavori.

fabbrica operai provenienti da bacini di residenza non troppo distanti[400], in Molise, (così come nelle province di Frosinone e L'Aquila), non mancarono problemi legati all'alloggiamento del personale[401].

Le prime iniziative, volte a fronteggiare tale problema, riguardarono sia l'ammodernamento di complessi residenziali esistenti sia la realizzazione di strutture ricettive. Nel primo caso la riconversione di strutture abitative preesistenti permise di tamponare, nel breve periodo, il problema dell'alloggiamento di operai (soprattutto di coloro i quali da Torino erano stati trasferiti in Molise per affiancare gli operai nella fase di avvio della produzione); la realizzazione di strutture ricettive, invece, non solo avrebbe permesso di incrementare e migliorare la capacità ricettiva delle zone di industrializzazione, ma avrebbe anche contribuito a potenziare le attività e i servizi turistico-ricettivi delle aree in questione.

A seguito del colloquio avvenuto tra il Management Fiat e il responsabile del Servizio Contributi per il Turismo della Cassa per il Mezzogiorno, fu decisa, anche per Termoli, la costruzione di un albergo da realizzarsi su un terreno comunale non lontano dal Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno[402] . L'iniziativa venne commissionata dalla Fiat Engineering alla ISIR S.p.A., una società, con sede in Pescara, costituita per

> la promozione, lo sviluppo e la realizzazione, diretta o indiretta, nei territori fruenti delle agevolazioni previste dalle leggi sul Mezzogiorno, di iniziative per incrementare e migliorare la capacità ricettiva delle zone di industrializzazione e di interesse turistico comprese nelle aree del Mezzogiorno, in concessione ad insediamenti industriali, commerciali, residenziali ed al potenziamento di attività e servizi turistico-alberghieri[403].

Così, la ISIR S.p.A., elaborò nel gennaio 1973, il progetto di un albergo in Termoli realizzato in una area adiacente al Nucleo[404].

Le strutture ricettive e abitative realizzate per gli operai Fiat permisero all'engineering Fiat di uscire dagli spazi più direttamente legati alla produzione industriale e in qualche modo di entrare negli "spazi della città". Qui vennero realizzate tipologie abitative la cui importanza è stata di

---

[400] AMT, tombolotto T641, Costruzione e Impianti s.p.a., Fiat Engineering. *Fiat Stabilimento X, Relazione tecnica*, luglio 1973.

[401] Per l'area termolese, il problema relativo agli alloggi da destinare a lavoratori, emerse già nei primi mesi del 1972: si veda ASF, busta 496/1, fascicolo *Termoli: edilizia popolare* (14.03.1972), fascicolo *Stabilimento di Termoli. Situazione alloggiamento personale* (09.11.1972), fascicolo *Delibera n. 32335. Posti letto per personale stabilimento di Termoli* (24.11.1972), fascicolo *Situazione sull'insediamento residenziale di Termoli* (15.01.1973), fascicolo *Nota. Edilizia abitativa a Termoli* (16.04.1973).

[402] ASF, busta 496/1, fascicolo *Iniziative alberghiere nel comprensorio di Termoli* (04.12.1972).

[403] Cfr. ASF, busta 496/1, fascicolo *Statuto della ISIR S.p.A.*, articolo 4.

[404] AMT, tombolotto 2424, Servizio Costruzioni e Impianti, Dipartimento Progetti, *Progetto di albergo in Termoli* (ISIR S.p.A.18.01.1973).

recente riconosciuta anche dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo. Ai fini della valorizzazione e della promozione della conoscenza delle opere di architettura contemporanea, il Servizio V -Architettura e Arte Contemporanee del Ministero- avviò, nei primi anni del 2000, il *Censimento nazionale delle architetture italiane del secondo Novecento* per la selezione, la schedatura e la valorizzazione degli edifici e delle aree urbane di rilevante interesse storico-artistico[405].

L'edilizia abitativa Fiat a Termoli è stata iscritta nella categoria B (opera selezionata) [406] dei beni da salvaguardare per il ruolo significativo nell'evoluzione tipologica con interpretazioni costruttive progressive o sperimentali (criterio 5) e perché progettata da figure di rilievo nel panorama dell'architettura nazionale e internazionale (criterio 6). L'inserimento delle Case Fiat di Termoli nella lista delle architetture italiane del secondo Novecento da tutelare, rappresenta l'avvio di un processo di storicizzazione che contribuisce a costruire criticamente la storia di un luogo e dei processi economici, industriali, urbanistici e sociali che ne hanno determinato le modificazioni.

[405] Per ciascuna ricerca effettuata in tutte le regioni italiane, sono stati individuati sette criteri di selezione: 1) l'opera è pubblicata in almeno due degli studi o repertori sistematici che si sono occupati dell´architettura nella Regione o in Italia; 2) l'opera è pubblicata in uno degli studi del criterio 1 e in una rivista di importanza internazionale italiana o straniera; 3) l'opera è pubblicata in almeno due riviste di importanza internazionale italiane o straniere; 4) l'opera presenta un originario ruolo significativo nel panorama regionale in relazione agli sviluppi sia del dibattito che della ricerca internazionale; 5) l'edificio ha un ruolo significativo nell´evoluzione tipologica con interpretazioni costruttive progressive o sperimentali; 6) l'edificio è stato progettato da una figura di rilievo nel panorama dell´architettura regionale, nazionale o internazionale; 7) l'edificio si segnala per particolare valore qualitativo all'interno del contesto urbano in cui è realizzato. Si veda http://www.sitap.beniculturali.it/architetture (ultima consultazione 19.01.2015).

[406] Oltre alla categoria B, le altre categorie previste sono la categoria A (opere di eccellenza) e la categoria C (opere recenti). Si veda http://www.sitap.beniculturali.it/architetture (ultima consultazione 19.01.2015).

Apparati

Fonti archivistiche

ARCHIVIO STORICO FIAT (TORINO)

Fondo A.1 Fiat S.p.A., sub-fondo A 1.1 Capogruppo

BUSTA 45

- fasc. 54, *Documentazione varia* [Termoli: layout dello stabilimento; tecnologia avanzata e diversificata; montaggio di tipo innovativo] (1983-1985).

BUSTA 72

- fasc. Volume ufficio delibere N. 1757, *Allegato alla Delibera n. 30788* (23.08.1970) [acquisto terreni per insediamento di Termoli];
- fasc. Volume ufficio delibere N. 1757, *Nota. Delibera n. 30788. Acquisto dei terreni destinati all'insediamento di Termoli* (07.07.1971);
- fasc. Volume ufficio delibere N. 1757, *Disposizione Contabile Amministrativa n. 9541. . Stabilimento Fiat di Termoli. Scrittura di promessa di vendita di suoli dal Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno* (11.07.1973);
- fasc. Volume ufficio delibere N. 1757, *Disposizione Contabile Amministrativa n. 10208. Stabilimento Fiat di Termoli. Acquisto terreni* (23.07.1973);
- fasc. Volume ufficio delibere N. 1757, *Disposizione Contabile Amministrativa n. 10208. Acquisto terreni di Termoli* (24.07.1973);
- fasc. Volume ufficio delibere N. 1757, *Indicazioni superficie del lotto Fiat. Misurazioni luglio 1973* (luglio 1973);
- fasc. Volume ufficio delibere N. 1757, *Documento di pagamento al notaio Machiagodena per rogito di acquisto terreni* (06.08.1973);
- fasc. Volume ufficio delibere N. 1757, *Acquisto terreni in Termoli per nuovo stabilimento* [senza data];
- fasc. Volume ufficio delibere N. 1757, *Delibera n. 34140 Finanziamenti costruzioni stabilimenti di Termoli e Monopoli della Prefim – Prefabbricazioni Impresit* [senza data];

BUSTA 73

- Volume ufficio delibere N. 1757, *Scrittura di promessa di vendita su suoli dal Consorzio alla Fiat* (01.07.1971);
- Volume ufficio delibere N. 1757, *Copia autentica dell'atto di compravendita in data 3 luglio 1973 tra il Consorzio per il Nucleo Industriale della Valle del Biferno e la Fiat S.p.A. di Torino* (03.07.1973).

BUSTA 496/1

- fasc. Fiat-Termoli, *Stabilimento di Termoli. Sopralluogo del 02 settembre 1969* (04.09.1969);
- fasc. Fiat-Termoli, *Nota. Pianificazione incontro con Pescatore per problema qualificazione manodopera a Termoli* (24.02.1972);
- fasc. Fiat-Termoli, *Obiettivi ed organico dello stabilimento* (25.02.1972);
- fasc. Fiat-Termoli, *Stabilimento di Termoli. Programma insediamento della manodopera e necessità abitative* (07.03.1972);
- fasc. Fiat-Termoli, *Consiglio regionale del Molise. Proposta fondi Comitato per l'Edilizia Residenziale. Edilizia economica e popolare* (09.03.1972);
- fasc. Fiat-Termoli, Termoli. *Edilizia popolare* (14.03.1972);
- fasc. Fiat-Termoli, *Comunicazione esiti riunione CIPE* (16.03.1972)
- fasc. Fiat-Termoli, *Situazione iniziativa di Termoli. Infrastrutture* (22.06.1972);
- fasc. Fiat-Termoli, *Richiesta di incontro dal senatore La Penna con i vertici Fiat per la definizione dell'impostazione del programma esecutivo di edilizia popolare nelle zone di Termoli* (14.07.1972);
- fasc. Fiat-Termoli, *Documento dell'Istituto Immobiliare Italiano per richiesta adeguamento finanziamento* (24.07.1972);
- fasc. Fiat-Termoli, *Situazione iniziativa di Termoli. Infrastrutture* (06.09.1972);
- fasc. Fiat-Termoli, *Nuove iniziative nel Mezzogiorno. Stabilimento per la produzione di motopropulsori per autovetture* [Termoli] (20.07.1972);
- fasc. Fiat-Termoli, *Stabilimento di Termoli. Previsioni di spese per alloggi* (25.10.1972);
- fasc. Fiat-Termoli, *Stabilimento di Termoli. Situazione alloggiamenti personale al 30 ottobre 1972* (30.10.1972);
- fasc. Fiat-Termoli, *Istruttoria iniziativa n. 72109* [Termoli], (28.10.1972);
- fasc. Fiat-Termoli, *Stabilimento di Termoli. Situazione alloggiamento personale* (09.11.1972);
- fasc. Fiat-Termoli, *Stabilimento di Termoli. Aggiornamento previsioni di investimento* (20.11.1972);
- fasc. Fiat-Termoli, *Delibera n. 32335. Posti letto per personale stabilimento di Termoli* (24.11.1972);
- fasc. Fiat-Termoli, *Direzione Generale Fiat. Precisazioni sull'investimento di Termoli* (30.11.1972);

- fasc. Fiat-Termoli, *Iniziative alberghiere nel comprensorio di Termoli* (04.12.1972);
- fasc. Fiat-Termoli, Situazione insediamento residenziale a Termoli (15.01.1973);
- fasc. Fiat-Termoli, *Nota. Prospetto scostamenti tra Iniziativa-Preventivi Direzione Costruzioni e Impianti-Piano quinquennale Auto* (22.01.1973);
- fasc. Fiat-Termoli, *Rapporto integrativo allo studio sull'organizzazione dei trasporti pendolari nell'area industriale di Termoli* (08.02.1973);
- fasc. Fiat-Termoli, *Regione Molise. Finanziamento della Cassa per opere puntali* (30.03.1973);
- fasc. Fiat-Termoli, *Nota. Edilizia abitativa a Termoli* (16.04.1973);
- fasc. Fiat-Termoli, *Domanda di contributi per case di civile abitazione e opere infrastrutturali nelle aree di nuovo insediamento stabilimento Fiat – Piano di investimenti 1970-72* (17.04.1973);
- fasc. Fiat-Termoli, *Progetto ampliamento dello stabilimento di Termoli. Officina cambi* (06.09.1973);
- fasc. Fiat-Termoli, *Iniziative industriali nel Mezzogiorno per il triennio 1973-75. Richiesta delle agevolazioni ai sensi dell'art. 10 della Legge n. 853 del 06 ottobre 1971* (12.11.1973);
- fasc. Fiat-Termoli, *Fiat Servizio Finanziamenti Agevolati. Finanziamento costruzione stabilimento di Termoli* (12.11.1973);
- fasc. Fiat-Termoli, *Nota. Richiesta dell'assessore ai trasporti regione Molise per erogazione contributo in materi di trasporti,* (16.12.1974);
- fasc. Fiat-Termoli, *Incentivi per l'industrializzazione del Mezzogiorno. Prospetto stabilimento di Termoli* (07.03.1974);
- fasc. Fiat-Termoli, *Relazione trasferimento lavorazioni meccaniche da Torino a Termoli* (18.06.1974);
- fasc. Fiat-Termoli, *Relazione interruzione della produzione negli stabilimenti di Cassino, Cento, Sulmona, Termini Imerese, Termoli e Desio –anno 1974* (22.06.1974);
- fasc. Fiat-Termoli, *Iniziativa industriale da realizzare a Termoli. Autorizzazione art. 14 Legge n. 853/1971* (13.07.1974);
- fasc. Fiat-Termoli, *Programma di investimenti per il Mezzogiorno per il triennio 1973-1975. Stabilimento per la produzione di cambi in Termoli (CB)* (23.07.1974);
- fasc. Fiat-Termoli, *Progetto di massima per la realizzazione dello stabilimento [di Termoli]. Planimetria generale dello stabilimento,*

planimetria officine e servizi, sezioni del motore Fiat 126 (23.07.1974);
- fasc. Fiat-Termoli, *Nota. Sistemazione operai pendolari di Termoli* (11.09.1974);
- fasc. Fiat-Termoli, *Nota. Convegno sindacale Federazione Lavoratori Metalmeccanici. Investimenti Fiat nel Mezzogiorno [Termoli]* (11.04.1975);
- fasc. Fiat-Termoli, *Finanziamento per la realizzazione dello stabilimento cambi di Termoli* (16.04.1975).
- fasc. Fiat-Termoli, *Fiat Direzione Informazioni. Occupazione nel Molise* (22.03.1975);
- fasc. Fiat-Termoli, *Giunta regionale Molise. Situazione Fiat* (20.05.1975);
- fasc. Fiat-Termoli, *Statuto dell'ISIR S.p.A. di Pescara,* [senza data];
- fasc. Fiat-Termoli, *Dettaglio variazioni nelle previsioni di spasa* [senza data].

BUSTA 592/1

- *Fiat Stabilimento di Termoli. Elenco disegni* (11.09.1970);
- *Disegno n. TIF 9/1. Termoli. Iniziative Fiat. Planimetria terreno con piano quotato e recinzione* (28.10.1970);
- *Disegno n. TIF 128/c. Termoli. Iniziative Fiat. Profili longitudinali recinzione* (16.11.1971);
- *Disegno n. TIF 1074/d. Stabilimento di Termoli. Fabbricato officina. Prospetti* (20.04.1972);
- *Disegno n. TIF 139/d. Termoli. Iniziative Fiat. Corsia servizi. Pianta pian terreno* (05.05.1972);
- *Disegno n. TIF 140/d. Termoli. Iniziative Fiat. Corsia servizi. Pianta primo piano* (05.05.1972);
- *Disegno n. TIF 155/1. Termoli. Iniziative Fiat. Parco ferroviario interno. Tronco nord-sud. Planimetria e sezione* (25.05.1972);
- *Disegno n. TIF 154/1. Termoli. Iniziative Fiat. Parco ferroviario interno. Planimetria generale* (07.06.1972);
- *Disegno n. TIF 1205/g. Stabilimento di Termoli. Uffici d'officina. Lato sud prospicente fabbricato ausiliario. Piante, prospetti e particolari* (05.09.1972);
- *Disegno n. TIF 1213/d. Stabilimento di Termoli. Uffici d'officina lato est. Pianta, prospetto e particolare* (18.09.1972);
- *Disegno n. TIF 232. Termoli. Iniziative Fiat. Guardiola d'ingresso operai. Piante, prospetti, sezioni* (06.10.1972);

– *Disegno n. TIF 1288/a. Stabilimento di Termoli. Planimetria. Tipologia pavimento* (18.12.1972);
– *Stabilimento Fiat di Termoli. Elenco disegni* [senza data].

BUSTA 592/2

– *Disegno n. TIF 169. Termoli. Iniziative Fiat. Fabbricato uffici e mensa. Prospetti nord e sud* (14.07.1972);
– *Disegno n. TIF 168. Termoli. Iniziative Fiat. Fabbricato uffici e mensa. Prospetti nord e sud* (15.07.1972).

BUSTA 592/3

– *Disegno n. TIF 1242/c. Stabilimento di Termoli. Pipe track. Fondazioni* (17.10.1972)*;*
– *Disegno n. TIF 259888. Stabilimento di Termoli. Planimetria generale. Illuminazione esterna* (24.10.1972).

BUSTA 806/1

– *Fiat Stabilimento di Termoli. Elenco planimetrie e disegni* (07.07.1973);
– *Prefim Termoli. Planimetria stabilimento* (20.08.1974);
– *Prefim. Termoli. Planimetria stabilimento* (20.12.1975);
– *Prefim. Termoli. Sezioni* (20.12.1975);
– *Prefim. Termoli. Facciate* (22.12.1975);
– *Stabilimento di Termoli. Elenco planimetrie e disegni* [senza data];
– [253/1] *Consorzio Industriale Termoli. Posizione area Prefim* [senza data];
– *Tavola 9. Prefim. Termoli. Planimetria. Posizione sezioni* [senza data];
– *Prefim. Termoli. Uffici. Pianta, facciata, sezione* [senza data];
– *Prefim. Termoli. Planimetria generale ed estratto di mappa. Viabilità interna* [senza data].

BUSTA 806/3

– *Prefim. Termoli. Facciate* (26.01.1975);
– *Prefim. Termoli. Planimetria generale. Estratto di mappa* (20.02.1975);
– *Prefim. Termoli. Planimetria generale. Estratto di mappa* (23.10.1976).

BUSTA 839

– *Programma di investimento della Fiat nel Mezzogiorno* (1970-1971);
– *Iniziative Italia meridionale – Programma avanzamento lavori. Situazione al 31.03.1971*;
– *Iniziative Italia meridionale – Programma avanzamento lavori. Situazione al 31.05.1971*;

- *Iniziative Italia meridionale – Programma avanzamento lavori. Situazione al 31.09.1971*;
- *Iniziative Italia meridionale – Programma avanzamento lavori. Situazione al 29.02.1972*;
- *Iniziative Italia meridionale – Programma avanzamento lavori. Situazione al 30.04.1972*;
- *Iniziative Italia meridionale – Programma avanzamento lavori. Situazione al 30.09.1972* [Costruzione in Termoli di uno stabilimento per la fabbricazione di autovetture. Investimenti fissi Lit/milioni 47.530; scorte Lit/milioni 7.500];
- *Insediamenti FIAT di Cassino e Termoli. Situazione lavori e previsioni* (03.06.1971);
- *Situazione infrastrutture insediamenti FIAT nel Mezzogiorno* (13.03.1971);
- *Documentazione relativa alle infrastrutture di competenza della Cassa e dei Consorzi per quanto riguarda gli insediamenti Fiat nel Mezzogiorno (Cassino, Termoli, Lecce, Sulmona e Vasto)* (03.02.71);
- Stabilimento di Termoli. Infrastrutture. Situazione progetti (05.03.1971);
- fasc. Iniziative FIAT nel Mezzogiorno anni 1973-75, *Relazione dell'amministratore delegato Fiat Umberto Agnelli inviata all'on. Paolo Emilio Taviani* [Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica e Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno] (08.05.1973).
- fasc. Iniziative FIAT nel Mezzogiorno anni 1973-75, *Informazione per la stampa. Nuovo programma di investimenti Fiat nel Mezzogiorno* (11.05.1973);

Fondo A.1 Fiat S.p.A, sub-fondo A 1.7 Documentazione varia

BUSTA 106

- *Stabilimento Fiat di Termoli. Dossier generale* [contiene informazioni riguardanti lo stabilimento, le tappe dell'evoluzione produttiva, il contesto socio-economico, il personale, la struttura organizzativa] (30.06.1988);

Fondo A.1 Fiat S.p.A, sub-fondo A 1.12 Delibere [fondo parzialmente inventariato]

BUSTA 188

- fasc. Verbale Consiglio di Amministrazione Fiat Esercizio 1970, *Relazione. Investimenti per impianti e variazioni immobiliari* (30.01.1970).
- fasc. Verbale Consiglio di Amministrazione Fiat Esercizio 1970, *Programma di iniziative Fiat nel Mezzogiorno* [senza data].

Fondo A.1 Fiat S.p.A, sub-fondo A 1.34 Rassegna Stampa

BUSTA 3

- fasc. Stabilimento Fiat produzione automobili. Stabilimento Cassino. Fiat nel Mezzogiorno, *La Fiat nel Mezzogiorno*, pubblicazione a cura della Direzione Informazioni del Gruppo Fiat (dicembre 1972);
- fasc. Stabilimento Fiat produzione automobili. Stabilimento Cassino. Fiat nel Mezzogiorno,_*Termoli superfabbrica di motori*, in «La stampa» (31.03.1985);
- fasc. Stabilimento Fiat produzione automobili. Stabilimento Cassino. Fiat nel Mezzogiorno, *A Termoli la superfabbrica di motori. Agnelli: solo così si resta competitivi*, in «La stampa» (31.03.1985).
- fasc. Stabilimento Fiat produzione automobili. Stabilimento Cassino. Fiat nel Mezzogiorno, *La «musica del Duemila» nella fabbrica di Termoli*, pubblicato su «La stampa» (01.04.1985);
- fasc. Stabilimento Fiat produzione automobili. Stabilimento Cassino. Fiat nel Mezzogiorno, *Fiat. Termoli 3. Fire 1000. Uno stabilimento per un nuovo motore*, pubblicazione 1052-3185 a cura dell'Ufficio Stampa Fiat Auto S.p.A. (1985);
- fasc. Stabilimento Fiat produzione automobili. Stabilimento Cassino. Fiat nel Mezzogiorno, *Nuovo programma di investimenti Fiat nel Mezzogiorno* [senza data].

BUSTA 73

- fasc. La Fiat nel Sud. Stabilimenti, filiali e centri di assistenza, *Fiat en Italie du Sud*, in «L'Equipe», (24.12.1956);
- fasc. La Fiat nel Sud. Stabilimenti, filiali e centri di assistenza, La Fiat precisa in 245 miliardi i prossimi investimenti nel Sud, in «La stampa» (19.06.1969);
- fasc. La Fiat nel Sud. Stabilimenti, filiali e centri di assistenza, *Al Comitato dei Ministri per la "contrattazione programmata". Gli impianti Fiat nel Mezzogiorno. Decise le località dove sorgeranno*, in «La stampa» (23.01.1970).

Archivio Maire Tecnimont (Bruino, Torino)

TOMBOLOTTO D134

- fasc. Fiat Case Sud, *Fiat Progetto Case Sud. Insediamento di Piedimonte San Germano* [senza data];
- fasc. Fiat Case Sud, *Fiat Progetto Case Sud. Insediamento di Pontecorvo* [senza data];
- fasc. Fiat Case Sud, *Fiat Progetto Case Sud. Insediamento di Termoli* [progetto generale; descrizione delle opere e dei dai eseguire; qualità e provenienza dei materiali; elenco dei prezzi unitari dei materiali; progetto esecutivo degli edifici] [senza data];

TOMBOLOTTO D7170

- *Fiat Stabilimento cambi di Termoli. Planimetria generale* (03.06.1975);
- *TIF 2023. Stabilimento di Termoli. Planimetria generale con infrastrutture agglomerato* (04.07.1975);
- *Elenco degli stabilimenti* Fiat (novembre 1975);
- *Termoli-Cambi,* [Richiesta di finanziamento per la realizzazione dell'impianto di Termoli; notizie tecnico-economico-finanziarie sui fabbisogni energetici e di materie prime; dati sulla produzione dello stabilimento, sul personale, sul capitale di esercizio occorrente, sul piano finanziario; progetti riguardanti opere murarie, zone verdi e fabbricati] (18.12.1975);
- *Termoli-Cambi*, [questionario; elenco stabilimenti Fiat; corografia della località; planimetria dello stabilimento; schema del cambio, degli impianti termici, degli impianti anti inquinamento e degli impianti elettrici; elenco degli impianti generali, degli impianti industriali, dei macchinari; pianta dell'officina] [senza data];
- *Cambio di velocità meccanico a cinque marce. Allegato 4* [senza data];
- *Sezione schematica dell'inceneritore. Allegato 7/1* [senza data];
- *Impianto trattamento emulsioni refrigeranti esauste. Allegato 7/8* [senza data];
- *Impianti generali industriali, macchinari, impianti e attrezzature. Allegato 9* [senza data];
- *Stabilimento cambi. Termoli 2. Planimetria suddivisione officine. Allegato 10* [senza data];
- *Stabilimento cambi di Termoli. Computo metrico. Allegato 5* [senza data];
- *Certificazioni integrative* [1. Certificazione iscrizione Camera di Commercio di Campobasso; 2. Certificazione data inizio lavori; 3.

Certificazione iscrizione all'Istituto Nazionale di Previdenza Sociale] [senza data].

TOMBOLOTTO T115

- fasc. Fiat Case Sud, *Programma di viaggio* [Torino- Molise per controllare stato avanzamento lavori Case Sud] (maggio 1978);
- fasc. Fiat Case Sud, *Cartografia localizzazione degli insediamenti abitativi* [senza data];
- fasc. Fiat Case Sud, *Foto insediamenti abitativi* [Termoli, Campomarino, Guglionesi] [senza data];
- fasc. Fiat Case Sud, *Progetto case Sud cantieri* [insediamenti in Molise] [senza data].

TOMBOLOTTO T641

- *Fiat Sezione Costruzioni e Impianti. Fiat Engineering. Fiat Stabilimento X* (1973);
- fasc. Fiat Case Sud, *Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo* [senza data].

TOMBOLOTTO T710

- *Fiat Sezione Costruzioni e Impianti. Stabilimento di Rivalta. Planimetria generale* (1963).

TOMBOLOTTO T3287

- *Stabilimento di Napoli. Disposizione generale del cantiere* (19.01.1956).
- *Fiat Engineering Spa. Sezione officine di Napoli. Planimetria generale* [1956].

TOMBOLOTTO T4665

- *Società Costruzioni Autostrade Italiane (SCAI). Iniziative Fiat. Stabilimento di Termoli. Studio terreni* (26.08.1971).
- *TIF 131. Termoli. Iniziative Fiat. Planimetria. Tavola 1* (03.03.1972);
- TIF 183. *Termoli. Iniziative Fiat. Prospetti fabbricato 1. Tavola 3* (03.03.1972);
- *Stabilimento Fiat di Termoli. Relazione di collaudo statico delle strutture in acciaio* (30.07.1973);
- *Stabilimento Fiat di Termoli. Relazione e certificazione di collaudo delle opere in cemento armato dei fabbricati uffici e sala medica* (23.01.1974);
- *Termoli. Officina. Relazione e certificazione di collaudo delle strutture metalliche del fabbricato officina ed opere accessorie. Ditta Galtarossa* [senza data];

– *Termoli. Officina. Relazione e certificazione di collaudo delle opere in cemento armato del fabbricato officina, uffici d'officina ed opere accessorie* [senza data].

TOMBOLOTTO T5856

– *Fiat Sezione Costruzioni e Impianti. Officine meccaniche di Rivalta. Officine gestione motori speciali. Prospetti nord-sud-ovest-est* (30.07.1963);
– *Fiat Sezione Costruzioni e Impianti. Officine meccaniche di Rivalta. Officine gestione motori speciali* (30.08.1963).

TOMBOLOTTO T5927

– *Fiat Sezione Costruzioni e Impianti. Officine meccaniche di Rivalta. Ampliamento palazzo uffici. Prospetti nord-sud-ovest-est* (1963).

TOMBOLOTTO E286

– *Stabilimento di Termoli. Relazione di calcolo delle strutture metalliche. Ditta Galtarossa* (24.02.1972).

TOMBOLOTTO 1620

– *Fiat. Stabilimento di Termoli. Fabbricato uffici e mensa. Prospetti sud e ovest* (10.04.1972).

TOMBOLOTTO 2424

– *Fiat Sezione Costruzioni e Impianti. Fiat Engineering. Dipartimento Progetti. Progetto albergo in Termoli. Impianti elettrici e pianta copertura* (18.01.1973);
– *Fiat Sezione Costruzioni e Impianti. Fiat Engineering. Dipartimento Progetti. Progetto albergo in Termoli. Impianto luce. Pianta piano Tipo. Dettaglio camera albergo* (18.01.1973).

TOMBOLOTTO 2546

– *Fiat. Stabilimento di Termoli. Ampliamento fabbricato officina. Planimetria esistente* (12.11.1976);
– *Fiat. Stabilimento di Termoli. Ampliamento fabbricato officina cambi. Planimetria rete fognature* (12.11.1976).

TOMBOLOTTO 2560

– *Termoli. Iniziative Fiat. Sezione aerea stabilimento* (ottobre 1971);
– *Fiat. Stabilimento cambi di Termoli. Planimetria generale* (03.06.1975).

ARCHIVIO DI STATO DI CAMPOBASSO

Fondo Camera di Commercio

BUSTA 2

- fasc. 7, *Elenco dei progetti approvati dalla Casmez* (1952-1953).

BUSTA 33

- fasc. 356, *III censimento industriale e commerciale. Prospetti riassuntivi* (1951).
- fasc. 357, *III censimento industriale e commerciale. Prospetti riassuntivi* (1951);

BUSTA 44

- fasc. 404, *Rilevazione della produzione e dell'attività industriale* (1954-1960).

BUSTA 117

- fasc. 1785, *Cassa per il Mezzogiorno. Relazione del Consiglio su bilancio d'esercizio 1950-51* (1950-1951);
- fasc. 1786, *Cassa per il Mezzogiorno. Attività. Elenco dei progetti approvati* (1952);
- fasc. 1787, *Cassa per il Mezzogiorno. Attività. Elenco dei progetti approvati* (1953).

BUSTA 135

- fasc. 1936, *Rilevazione statistica degli opifici esistenti nella Provincia* (1944);
- fasc. 1937, *Statistica della produzione industriale e commerciale* (1945-1950).

Fondo Amministrazione Provinciale di Campobasso

BUSTA 63

- fasc. 738, Il Molise e il Piano Marshall. Programma ERP (1948-1950).

Fondo Prefettura. Gabinetto III

BUSTA 96

- fasc. 438, *Industrializzazione del Mezzogiorno. Convegno* (1949).

BUSTA 114

- fasc. 726, *Iniziative industriali e commerciali. Attuazione e sviluppo* (1955).
- **BUSTA 202**

– fasc. 1340, *Piano Marshall. Programma di costruzione opere pubbliche* (1948);
– fasc. 1341, *Piano ERP. Richieste di finanziamento* (1948-1949).

Fondo Prefettura. Archivio di deposito

BUSTA 146

– fasc. 820, *Costituendi Consorzi dei Nuclei industriali nel Molise* (1963);
– fasc. 821, *Industrializzazione dell'Italia meridionale ed insulare* (1965-1966);
– fasc. 830, *Installazione stabilimento FIAT nel Molise* (1969-1970).
– fasc. 796, *C.N.I. Valle del Biferno. Costituzione e adesione Comuni* (1967-1971);
– fasc. 823, *Modifiche allo statuto tipo dei Consorzi per le aree e i nuclei di sviluppo industriale* (1969-1971);
– fasc. 827, *Politica del territorio. Direttive generali specifiche del CIPE in materia di industrializzazione del Mezzogiorno* (1972);
– fasc. 807, *Termoli. Cosib. Impianto di nuovi stabilimenti industriali ed attrezzature connesse* (1972);
– fasc. 808, *Termoli. Cosib. Accesso fondi per insediamento nuova industria nell'agglomerato* (1972);
– fasc. 809, *Termoli. Cosib. Terreni occorrenti per ampliamento ed insediamento stabilimenti industriali. Espropriazioni* (1972-1973);
– fasc. 797, C.N.I. Valle del Biferno. Termoli Fiat espropriazioni (1970-1973);
– fasc. 798, *C.N.I. Valle del Biferno. Termoli costruzione delle opere stradali a servizio dell'agglomerato industriale* (1970-1973);
– fasc. 799, *Cosib. Esproprio fondo rustico in agro di Termoli ricadente nel loto FIAT* (1971-1973);
– fasc. 814, *Termoli. Cosib. Costruzione metanodotto. Espropriazioni* (1973);
– fasc. 800, *Termoli. Cosib. Costruzione opere ferroviarie. Espropriazioni* (1971-1974);
– fasc. 801, *Termoli. Cosib. Costruzione di opere di raccolta e trattenimento acque nere e industriali. Espropriazioni* (1971-1974);
– fasc. 802, *Termoli. Cosib. Costruzione acquedotto per uso industriale in agro di Termoli e Guglionesi. Espropriazioni* (1971-1975);

- fasc. 803, *Termoli. Cosib. Costruzione opere stradali. Agglomerato industriale I lotto* (1971-1975);
- fasc. 810, *Termoli. Cosib. Acquisizioni immobili per insediamenti industriali. Espropriazioni* (1972-1975);
- fasc. 815, *Termoli. Cosib. Costruzione strada cantiere FIAT. Espropriazioni* (1973-1975);
- fasc. 817, *Termoli. Cosib. Costruzione strada consortile n. 4* (1974-1975);
- fasc. 819, *Termoli. Cosib. Norme sulle espropriazioni* (1975);
- fasc. 804, *Termoli. Cosib. Costruzione delle infrastrutture all'agglomerato industriale in agro Termoli-Guglionesi-Campomarino. Espropriazioni* (1971-1976);
- fasc. 818, *Termoli. Cosib. Costruzione impianto di depurazione. Espropriazioni* (1974-1976);
- fasc. 805, *Termoli. Cosib. Opere di difesa fluviale e di sistemazione terreni e reti di colo. Espropriazioni* (1971-1980);
- fasc. 806, *Termoli. Cosib. Costruzione variante elettrodotto 150 KV. Asservimento terreni* (1971-1981);
- fasc. 811, *Termoli. Cosib. Opere di sistemazione idraulica e di terreni nella zona di rispetto dell'impianto di chiarificazione. Espropriazione terreni* (1972-1981);
- fasc. 5292, *Termoli. Costruzione case per dipendenti Fiat. Espropriazioni* [senza data].

ARCHIVIO STORICO DEL COMUNE DI TERMOLI

BUSTA 75

- fasc. 6, *Espropriazione terreni per sistemazione idraulica zona Nucleo di industrializzazione* (1979-1981).

BUSTA 90

- fasc. 3, *Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno. Discarica controllata fanghi* (1980).

BUSTA 115

- fasc. 23, *Situazione delle opere pubbliche finanziate dalla Cassa per il Mezzogiorno* (1954);
- fasc. 50, *Attività della Cassa del Mezzogiorno e sue ripercussioni economiche e sociali* (1957-1960);
- fasc. 6, *Piantine zona industriale* (1966);
- fasc. 29, *Piano regolatore* (1941-1969).

BUSTA 144

– fasc. unico, *Censimento industriale e commerciale* (1952-1955).

BUSTA 152

– fasc. 1, *Censimento industriale e commerciale* (1940-1957).

BUSTA 246

– fasc. 5, *Proprietari zona industriale* (1963);
– fasc. 3, *Domande per concessioni aree industriali* (1963-1965).

BUSTA 311

– fasc. 13, *Indagine su tema "Linee di politica economica, sociale ed urbanistica per le aree povere del Mezzogiorno"* (1965).

BUSTA 328

– fasc. 7, *Decreto prefettizio. Occupazione immobili in agro di Termoli. Costruzione strada di cantiere nell'erigendo stabilimento Fiat* (1971).

BUSTA 871

– fasc. 1, *Fiat Progetto Case Sud. Lotto A del Piano di zona* (1976).

BUSTA 949

– fasc. 4, *Piano Regolatore Territoriale del Nucleo di Industrializzazione. Allegati Tavola 1 (infrastrutture territoriali) e Tavola 2 (agglomerato e sue connessioni infrastrutturali)* (1968).

BUSTA 961

– fasc. 13, *Richiesta copia progetto del Piano regolatore del Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno* (1971).

BUSTA 996

– fasc. 21, *Copia decreto prefettizio relativo all'occupazione temporanea dei beni immobili da parte del Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno* (1972).

BUSTA 1128

– fasc. 41, *Fiat Case Sud. Allacciamento alla rete idrica comunale. Richiesta autorizzazione insediamento abitativo* (1978).

ARCHIVIO STORICO DEL COMUNE DI CAMPOMARINO

BUSTA 1524

– fasc. 530, *Pratiche per procedure esproprio lotto Fiat* (1975-1976).

ARCHIVIO DEL CONSORZIO PER LO SVILUPPO INDUSTRIALE DELLA VALLE DEL BIFERNO

BUSTA 23/A

– Sezione Costruzioni e Impianti. Servizio Costruzioni Industriali, *TIF 131. Termoli. Iniziative Fiat. Planimetria* (03.03.1972);

- Sezione Costruzioni e Impianti. Servizio Costruzioni Industriali, *TIF 123/4, Termoli. Iniziative Fiat. Planimetria generale primo tempo* (15.03.1972);
- Sezione Costruzioni e Impianti. Servizio Costruzioni Industriali, *TIF 164, Termoli. Iniziative Fiat. Fabbricato uffici amministrativi e mensa. Pianta fondazioni* (14.07.1972);
- Sezione Costruzioni e Impianti. Servizio Costruzioni Industriali, *TIF 165, Termoli. Iniziative Fiat. Fabbricato uffici amministrativi e mensa. Pianta pian terreno* (14.07.1972);
- Busta 23/A, Sezione Costruzioni e Impianti. Servizio Costruzioni Industriali, *TIF 169, Termoli. Iniziative Fiat. Fabbricato uffici e mensa. Prospetti nord e sud* (16.08.1972);
- Sezione Costruzioni e Impianti. Servizio Costruzioni Industriali, *TIF 192, Termoli. Iniziative Fiat. Deposito infiammabili. Prospetti e sezioni* (07.09.1972);
- Sezione Costruzioni e Impianti. Servizio Costruzioni Industriali, *TIF 1213/d, Stabilimento di Termoli. Uffici d'officina lato est. Pianta, prospetto e particolari* (16.09.1972);
- Sezione Costruzioni e Impianti. Servizio Costruzioni Industriali, *TIF 1322, Termoli. Iniziative Fiat. Prospetti d'officina* (31.08.1973);
- Sezione Costruzioni e Impianti. Servizio Costruzioni Industriali, *Fiat Stabilimento di Termoli. Relazione tecnica ampliamento* (03.09.1973);
- Sezione Costruzioni e Impianti. Servizio Costruzioni Industriali, *Nota. Richiesta rilascio licenza edilizia ampliamento* (04.09.1973);
- Sezione Costruzioni e Impianti. Servizio Costruzioni Industriali, *Relazione tecnica ampliamento opificio industriale* (27.10.1973);
- Delibera Cosib n. 338 del 27.10.1973, *Approvazione progetto ampliamento stabilimento Fiat* (27.10.1973);
- *Fiat Stabilimento di Termoli. Ampliamento 1973. Esame del progetto* [relazione del geometra Mario Pallotta del Cosib] (07.11.1973);
- *Trasmissione progetto ampliamento 1973 dal Cosib al Comune di Termoli e alla direzione dello stabilimento Fiat* (07.11.1973);
- Sezione Costruzioni e Impianti. Servizio Costruzioni Industriali, *Fiat Stabilimento di Termoli. Stabilimento motopropulsori. Progetto e programma generale* [1973];
- Sezione Costruzioni e Impianti. Servizio Costruzioni Industriali, *Fiat Stabilimento di Termoli. Stabilimento cambi* [1974];

- Sezione Costruzioni e Impianti. Servizio Manutenzione Industriale, *Termoli. Iniziative Fiat. Stabilimento cambi. Nuovo centro sportivo. Fabbricato servizi. Planimetria, piante e sezioni* (16.03.1976);
- *Nuovo centro sportivo interno al lotto Fiat. Esame progetto* [da parte dell'ufficio tecnico del Cosib] (05.06.1976);
- *Richiesta dalla Fiat al Comune di Termoli e al Cosib per la costruzione di un centro sportivo interno al lotto di proprietà* (01.06.1976);
- Delibera Cosib n. 263 del 17.07.1976, *Approvazione progetto centro sportivo interno al lotto Fiat* (17.07.1976);
- Cosib. *Rilascio licenza edilizia per costruzione centro sportivo interno al lotto Fiat* (21.07.1976).

BUSTA 23/B1

- Sezione Costruzioni e Impianti. Servizio Costruzioni Industriali, *Fiat. Stabilimento di Termoli. Relazione Tecnica* (29.11.1972);
- Sezione Costruzioni e Impianti. Servizio Costruzioni Industriali, *Fiat Stabilimento di Termoli. Ampliamento 1973. Relazione Tecnica* (03.09.1973);
- Studio Tecnico geometra Andrea Agnemo, *Progetto nuova costruzione di un campo da tennis e di n. 4 campi da bocce* (12.12.1980);
- Delibera Cosib n. 421 del 20.12.1980, *Approvazione costruzione campo da tennis e campi da bocce* (20.12.1980);
- Fiat Auto Spa, *Fiat Stabilimento di Termoli. Modifiche interne a fabbricati magazzini esistenti e spogliatoi. Richiesta di concessione edilizia* (14.03.1983);
- Fiat Auto Spa, *Fiat Stabilimento di Termoli. Modifiche interne a fabbricati magazzini esistenti per sistemazione ristoranti aziendali e spogliatoi. Rilascio concessione edilizia* (14.03.1983);
- *Relazione tecnica delle modifiche da attuare a T1 e T2 per la sistemazione del ristorante* (14.03.1983);
- Studio P3 Progettazione Pubblica e Privata architetto silvio Scuri [Lentella -CH-], *Ampliamento fabbricato servizi centro sportivo e costruzione centro attività sociali. Relazione tecnico-illustrativa* (09.05.1983);
- Studio P3 Progettazione Pubblica e Privata architetto silvio Scuri [Lentella -CH-], *Ampliamento fabbricato servizi centro sportivo e costruzione centro attività sociali. Planimetria* (09.05.1983);

- Sezione Costruzioni e Impianti. Servizio Costruzioni Industriali, *Richiesta per realizzazione di opere di rinforzo a fabbricato isola tecnica* (23.05.1983);
- Delibera Cosib n. 157 del 28.05.1983, Fiat auto Spa Termoli, *Approvazione lavori di rinforzo al fabbricato isola tecnica* (28.05.1983);
- Sezione Costruzioni e Impianti. Servizio Costruzioni Industriali, *Fiat Stabilimento di Termoli. Ampliamento terzo corpo. Relazione tecnica* (maggio 1983);
- Produzione Meccanica Stabilimento di Termoli, *Richiesta concessione edilizia per la realizzazione del Centro Elaborazione Dati e ampliamento fabbricato servizi centro sportivo con costruzione centro attività sociali* (17.06.1983);
- Produzione Meccanica Stabilimento di Termoli, *Relazione tecnico-descrittiva del Centro Elaborazione Dati* (17.06.1983);
- Produzione Meccanica Stabilimento di Termoli. *Stralcio planimetria del Centro Elaborazione Dati* (17.06.1983);
- Delibera Cosib n. 201 del 09.07.1983, *Fiat Auto Spa. Stabilimento di Termoli. Approvazione concessione edilizia per nuovo locale Centro Elaborazione Dati* (09.07.1983);
- Delibera Cosib n. 202 del 09.07.1983, *Fiat Auto Spa. Stabilimento di Termoli. Approvazione ampliamento fabbricato servizi centro sportivo e costruzione centro attività sociali* (09.07.1983);
- Fiat Engineering, *Demolizione fabbricato tettoia deposito materiale impresa esistente. Relazione tecnica* (20.01.1984);
- Fiat Engineering. *TIF 18, Demolizione fabbricato tettoia deposito materiale impresa esistente. Pianta, sezioni e prospetti* (20.01.1984);
- Studio Tecnico ing. Corrado Sabatini [Vasto], *Stabilimento di Termoli 3. Ampliamento avancorpo uffici e servizi lato nord. Planimetria generale* (13.05.1988);
- Studio Tecnico ing. Corrado Sabatini [Vasto], *Ristrutturazione e cambio di destinazione d'uso corsia servizi Termoli 1 e Termoli 2* (16.05.1988);
- Fiat Engineering. Assistenza Stabilimenti Industriali, *Ristrutturazione al pian terreno della corsia servizi Termoli 1 e Termoli 2. Relazione tecnica* (maggio 1988);
- Fiat Engineering. Assistenza Stabilimenti Industriali, *TIF 52, Ristrutturazione al pian terreno della corsia servizi Termoli 1 e Termoli 2. Planimetria* (maggio 1988);

- Fiat Engineering. Assistenza Stabilimenti Industriali, *TIF 53, Ristrutturazione al pian terreno della corsia servizi Termoli 1 e Termoli 2. Pianta* (maggio 1988);
- Fiat Engineering. Assistenza Stabilimenti Industriali, *TIF 54, Ristrutturazione al pian terreno della corsia servizi Termoli 1 e Termoli 2. Prospetti* (maggio 1988);
- Studio Tecnico ing. Corrado Sabatini [Vasto], *Stabilimento Termoli 3. Ampliamento avancorpoo uffici e servizi lato nord. Pianta* (aprile 1989);
- Fiat Engineering. *Progetto sistemazione del fabbricato corsia servizi per nuova cucina e ristoranti. Planimetria generale, pianta pian terreno, sezioni di prospetto* (aprile 1989);
- Fiat Engineering. *Relazione per la sistemazione del fabbricato corsia servizi per nuova cucina e ristoranti* (aprile 1989);
- Delibera Cosib n. 154 del 12.05.1989, *Parere concessione edilizia Fiat Auto Spa* (12.05.1989);
- Delibera Cosib n. 262 del 02.08.1989, *Approvazione costruzione ampliamento locali ricovero impianti Fiat Auto Spa* (02.08.1989);
- Fiat Engineering. *Stabilimento di Termoli, Ristoranti aziendali. Progetto per fabbricato corsia servizi per nuova cucina e ristornati. Planimetria generale* (ottobre 1989);
- Fiat Engineering. Assistenza Stabilimenti Industriali, *TIF 52, Fiat Auto Spa. Stabilimento di Termoli. Termoli 3. Modifiche prospetto* (aprile 1990);
- *Richiesta dal Cosib alla Fiat di comunicare standard urbanistici dello stabilimento* (31.07.1990);
- Delibera Cosib n. 56 del 28.02.1991, *Fiat Auto Spa. Stabilimento di Termoli. Costruzione tettoia* [approvazione] (28.02.1991);
- Fiat Engineering. Assistenza Stabilimenti Industriali, *TIF 52/1, Planimetria generale. Potenziamento dell'impianto delle acque reflue* (dicembre 1992);

BUSTA 23/C

- fasc. C4, Delibera Cosib n. 8 del 26.06.1971, *Convenzione concessione aree Fiat* (26.06.1971);
- fasc. C1 Revisione lotto Fiat, *Fiat Engenireeng. Richiesta concessione edilizia per la realizzazione di centrale infiammabile, uffici e mense, rimesse locomotori, magazzino manutenzione. Relazione* tecnica (01.03.1972);

– fasc. C1 Revisione lotto Fiat, Cosib. *Approvazione concessione edilizia per la realizzazione di centrale infiammabile, uffici e mense, rimesse locomotori, magazzino manutenzione* (08.01.1973);
– fasc. C3, Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile. Compartimento di Napoli, Concessione di impianto e di un binario di raccordo tra lo stabilimento Fiat e la fermata Guglionesi-Portocannone [1986];
– fasc. C3, Delibera Cosib n. 146 del 17.06.1986, *Approvazione Convenzione F. S. raccordo Fiat* (17.06.1986);
– fasc. C1 Revisione lotto Fiat, *Revisione assetto urbanistico-territoriale dell'agglomerato lotto di proprietà* [richiesta dal Cosib alla Fiat] (14.11.1991).

BUSTA 23/D

– Azienda Autonoma Ferrovie dello Stato. Compartimento di Napoli. Ufficio movimento, *Concessione raccordo Fiat. Autorizzazione all'esercizio del raccordo per conto terzi* (08.04.1982).

Fonti iconografiche

1. Stabilimento Fiat di Termoli. Lotti in corso di acquisto da parte della Fiat (01.07.1971);

2. Piano regolatore interno di fabbricazione degli sviluppi di primo tempo e dei prevedibili successivi ampliamenti (01.07.1971);

3. Piano regolatore interno di fabbricazione degli sviluppi di primo tempo e dei prevedibili successivi adempimenti, Luglio 1971;

4. Sezione Divisione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni Industriali. Termoli. Iniziative Fiat. Planimetria terreno con piano quotato e recinzione (28.10.1970)

5. Fiat. Stabilimento cambi Termoli (Campobasso). Planimetria generale [1974];

6. Sezione Divisione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni Industriali. Termoli. Iniziative Fiat. Parco ferroviario interno. Planimetria generale (07.06.1972)

7. Fiat. Stabilimento cambi Termoli (Campobasso). Planimetria officine [1974]

8. Stabilimento di Termoli. Planimetria officine e servizi (23.07.1974);

9. Sezione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni industriali. Termoli Iniziative Fiat. Stabilimento di Termoli. Planimetria tipologia pavimento (18.12.1972)

10. Fiat Sezione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni industriali. Stabilimento di Termoli. Fabbricato officine. Prospetti (20.04.1972)

11. Fiat Sezione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni industriali. Stabilimento di Termoli. Uffici d'officina. Lato sud prospicente fabbricato ausiliario. Piante, prospetti e particolari (05.09.1972)

12. Fiat Sezione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni industriali. Termoli Iniziative Fiat. Fabbricato uffici e mensa. Prospetti nord e sud (15.07.1972)

13. Prefim Termoli (Campobasso). Planimetria generale. Estratto di mappa (23.10.1976)

14. Prefim Termoli (Campobasso). Planimetria. Posizione sezioni [1976]

15. Fiat Sezione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni industriali. Stabilimento di Termoli. Planimetria generale. Illuminazione esterna (24.10.1972)

16. Stabilimento di Termoli (luglio-agosto 1972)

17. Stabilimento X. Planimetria architettonica (luglio 1973)

18. Stabilimento X. Planimetria generale (luglio 1973)

19. Stabilimento X. Ambiente di lavoro (luglio 1973)

20. Stabilimento X. Veduta panoramica (luglio 1973)

21. Stabilimento X. Vista aerea (luglio 1973)

22. Costruzioni e Impianti Fiat Engineering, Stabilimento di Termoli. Planimetria generale con infrastrutture agglomerato (04.07.1975)

23. Temoli. Iniziative Fiat. Planimetria (03.03.1972)

24. Stabilimento cambi di Termoli. Planimetria generale (03.06.1975)

25. Costruzioni e Impianti Fiat Engineering, Stabilimento di Termoli. [Stabilimento motopropulsori e stabilimento cambi]

26. Stabilimento di Termoli. Fabbricato uffici e mensa. Prospetti sud e ovest (10-04-1972)

27. Fiat Engineering-ISIR S.p.A., Albergo in Termoli. Progetto Impianti elettrici e pianta copertura (18.01.1973)

28. Fiat Engineering-ISIR S.p.A., Albergo in Termoli. Progetto Impianti elettrici e pianta copertura. Sezione A.A (18.01.1973)

29. Fiat Case Sud. Localizzazione insediamenti abitativi

30. Fiat Case Sud. Alcuni piani delle aree di interventi predisposti precedentemente dai comuni

31. Fiat Case Sud. Alcuni piani di intervento proposti

32. Fiat Case Sud. Alcune esemplificazioni di prospetti

33. Fiat Case Sud. Sistema dei percorsi interni

34. Fiat Case Sud. Fase II. Montaggio di pannelli prefabbricati

35. Fiat Case Sud. Completamento con moduli di servizi e coperture delle scale e degli ambienti collettivi

36. Fiat Case Sud. Particolare edifico a tre e quattro livelli

37. Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo

38. Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo. Planimetria generale

39. Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo. Prospetti

40. Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo. Sezioni e prospetti

41. Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo. Pianta a quota alloggio custode

42. Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo. Tipologia alloggio P1.A

43 Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo. Composizione edificio in linea a 3 piani. Alloggi tipo A-B-C-D-E-F

44. Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo. Edifici in linea a 3 piani. Particolari di facciata

45. Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo. Edifici in linea a 3 piani. Sezioni

46. Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo. Particolare scala

47. Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo. Edifici in linea a 3 piani. Particolare di prospetto

48. Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo. Edifici in linea a 4 piani. Particolare di prospetto

49. Fiat Case Sud. Termoli stato avanzamento lavori al 06.09.1977 (a)

49. Fiat Case Sud. Termoli stato avanzamento lavori al 06.09.1977 (b)

51. Fiat Case Sud. Guglionesi stato avanzamento lavori al 16.09.1977 (a)

52. . Fiat Case Sud Guglionesi stato avanzamento lavori 16.09.1977 (b)

53. Fiat Case Sud. Campomarino stato avanzamento lavori 06.01.1978 (a)

54. Fiat Case Sud. Campomarino stato avanzamento lavori 06.01.1978 (b)

55. Piano regolatore territoriale del nucleo di industrializzazione di Termoli. Agglomerato e sue connesse infrastrutture. Somea (ottobre 1968)

56. Termoli. Iniziative Fiat. Planimetria (1972)

57. Termoli Stabilimento Fiat. Ampliamento 1973. Planimetria

58. Termoli Iniziative Fiat. Stabilimento cambi. Nuovo centro sportivo. Particolare di progetto (1976)

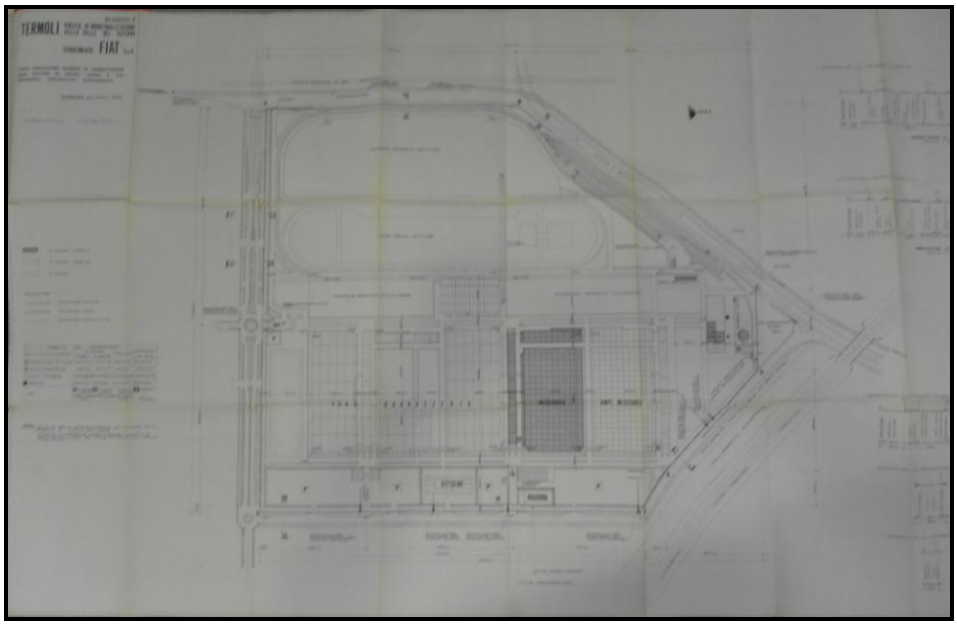
59. Fiat Engineering. Stabilimento di Termoli. Ampliamento 1988

60. Fiat Engineering. Termoli. Planimetria generale (1989)

61. Fiat Engineering. Termoli. Planimetria generale (1992)



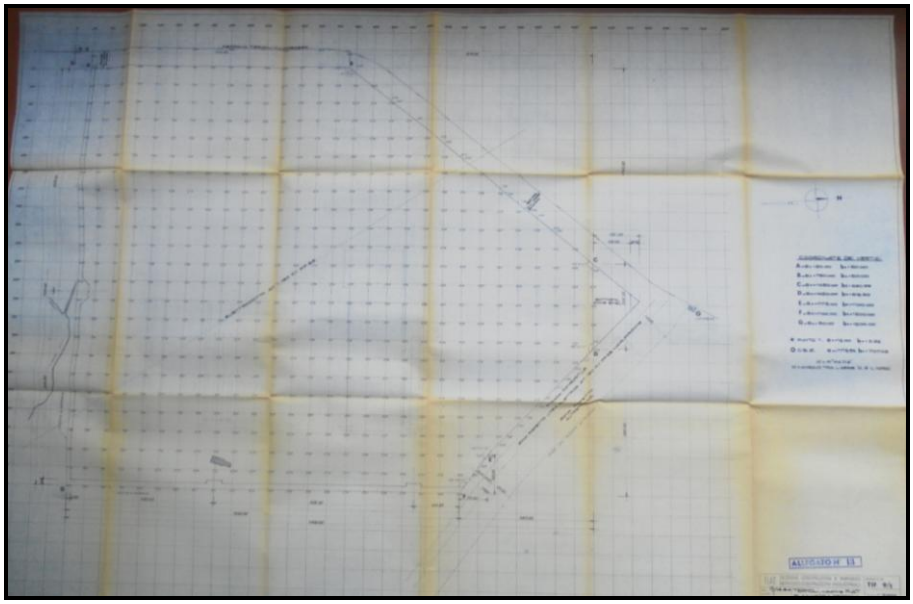
1. Stabilimento Fiat di Termoli. Lotti in corso di acquisto da parte della Fiat (01.07.1971).
ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 73, Termoli. Atti notarili. Volume N. 1757, *Scrittura di promessa di vendita di suoli dal Consorzio per il Nucleo di industrializzazione della Valle del Biferno - Termoli- alla Fiat Società per Azioni di Torino*.



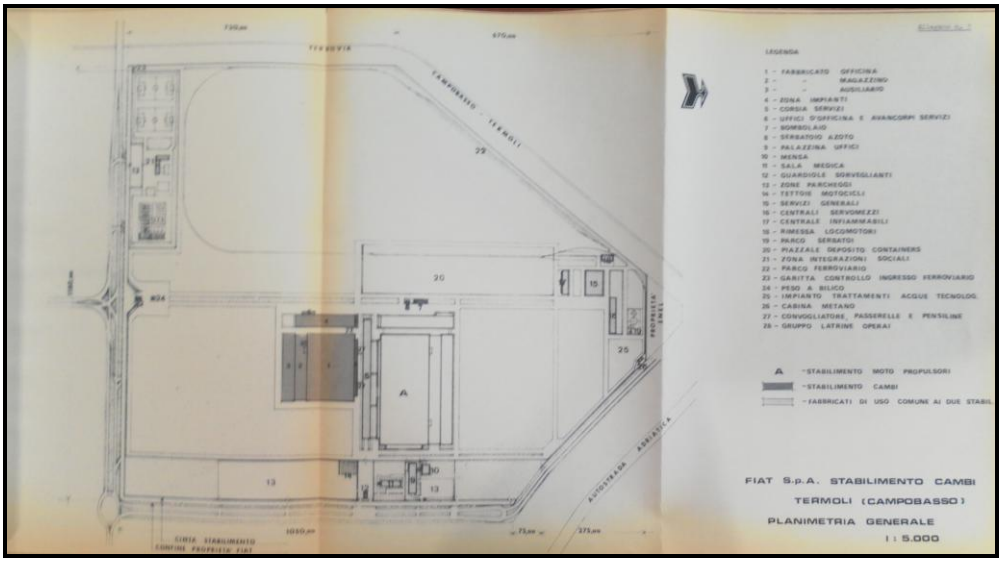
2. Piano regolatore interno di fabbricazione degli sviluppi di primo tempo e dei prevedibili successivi ampliamenti (01.07.1971).
ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 73, Termoli. Atti notarili. Volume N. 1757, *Scrittura di promessa di vendita di suoli dal Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno - Termoli- alla Fiat Società per Azioni di Torino*.



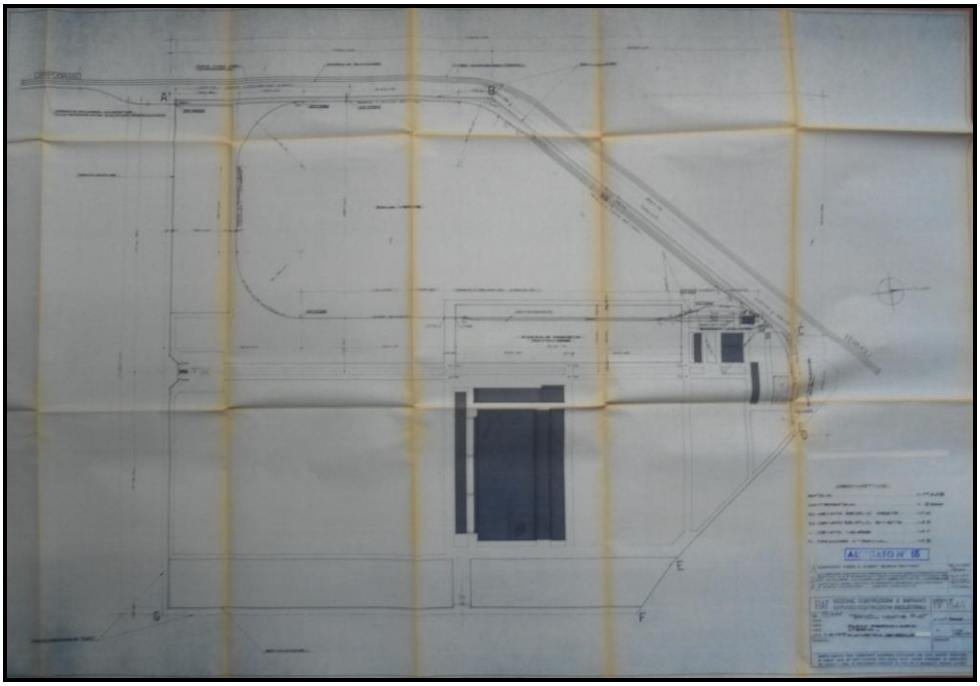
3. Piano regolatore interno di fabbricazione degli sviluppi di primo tempo e dei prevedibili successivi adempimenti (luglio 1971).
ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 73, Termoli. Atti notarili. Volume N. 1757, *Copia autentica dell'atto di compravendita in data 3 luglio 1973 tra [il] Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno e [la] Fiat S.p.A. –Torino.*



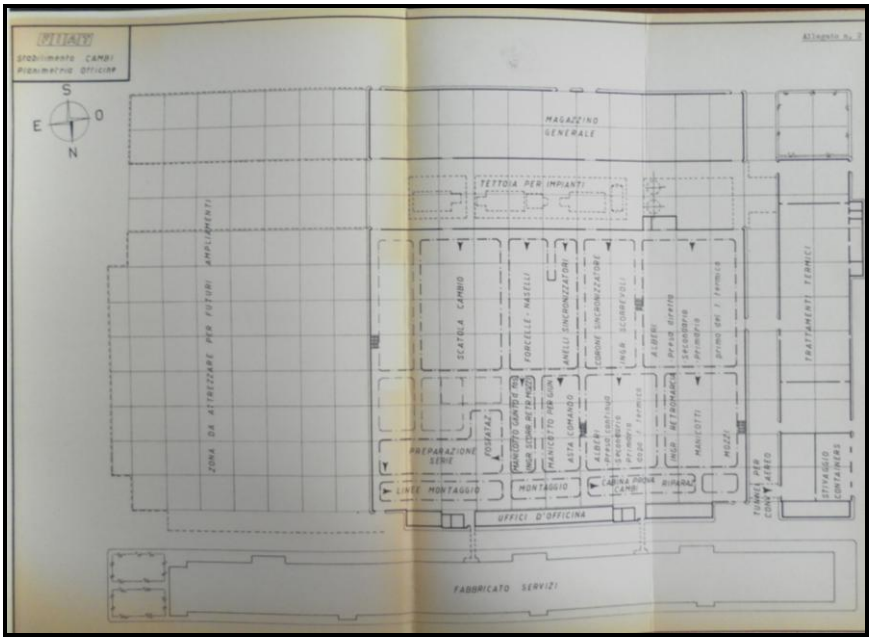
4. Sezione Divisione Cosztruzione e Impianti. Servizio Costruzioni Industriali. Termoli. Iniziative Fiat. Planimetria terreno con piano quotato e recinzione (28.10.1970).
ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 592/1, *Fiat Sezione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni industriali. Termoli Iniziative Fiat.*



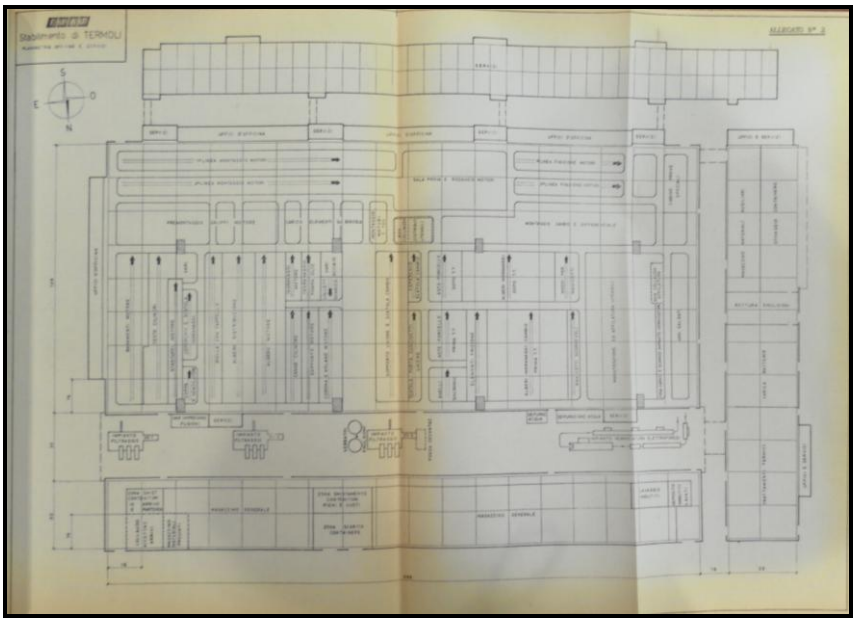
5. Fiat. Stabilimento cambi Termoli (Campobasso). Planimetria generale [1974].
ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 496/1, Fiat-Termoli, *Stabilimento di Termoli. Termoli (Campobasso)*.



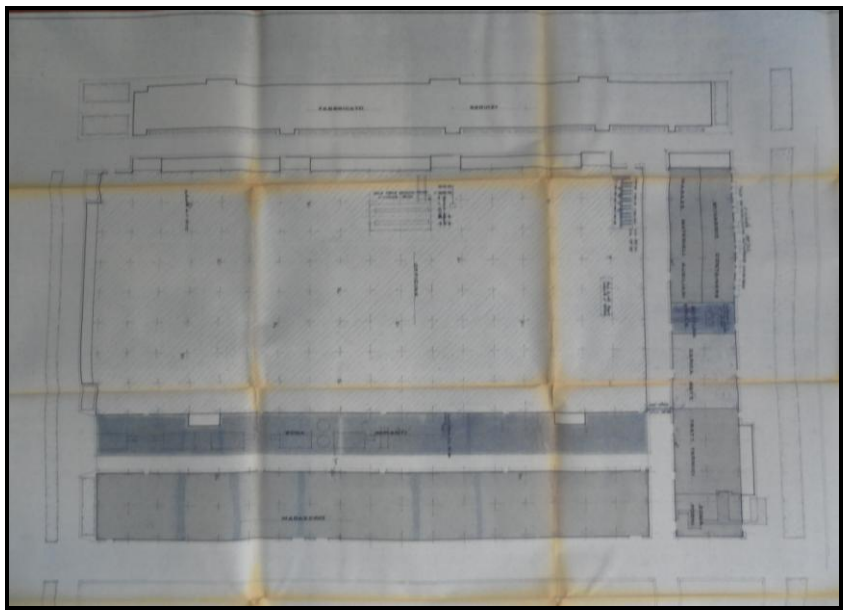
6. Sezione Divisione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni Industriali. Termoli. Iniziative Fiat. Parco ferroviario interno. Planimetria generale (07.06.1972).
ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 592/1, *Fiat Sezione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni industriali. Termoli Iniziative Fiat*.



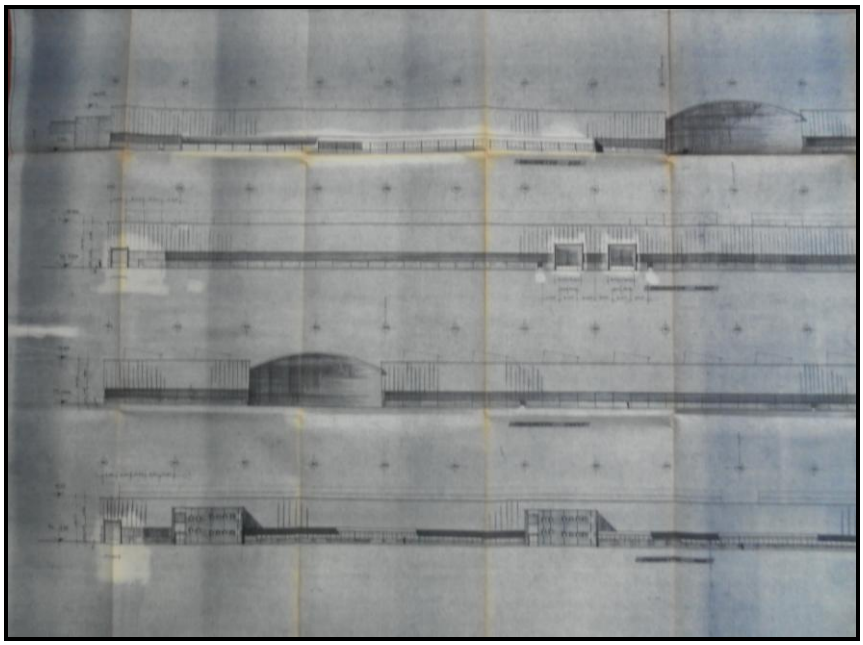
7. Fiat. Stabilimento cambi Termoli (Campobasso). Planimetria officine [1974]. ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 496/1, Fiat-Termoli, *Stabilimento di Termoli. Termoli (Campobasso)*.



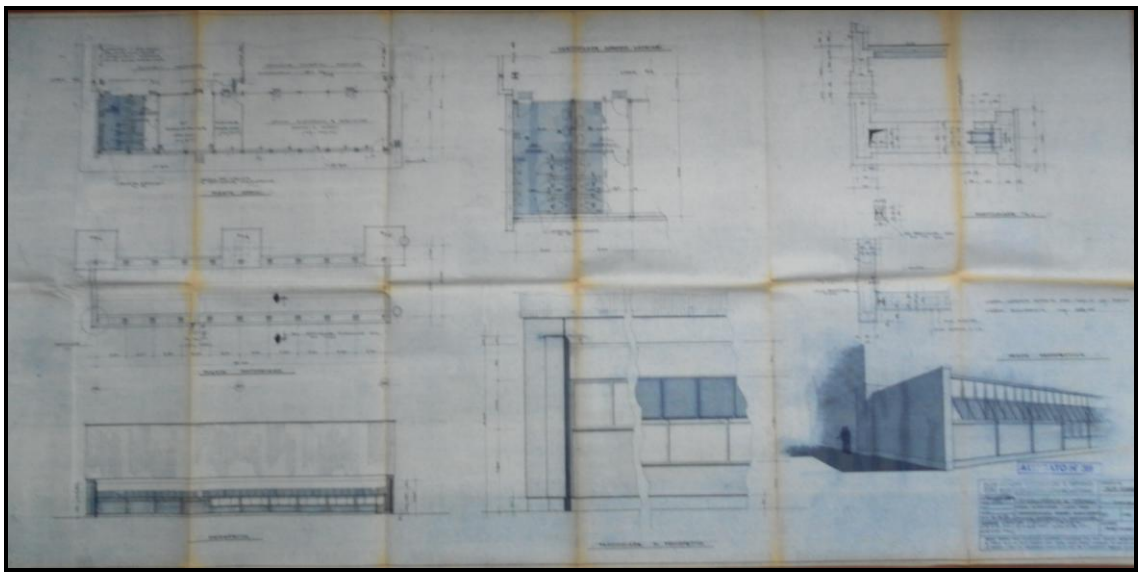
8. Stabilimento di Termoli. Planimetria officine e servizi (23.07.1974). ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 496/1, Fiat-Termoli, *Stabilimento di Termoli. Termoli (Campobasso)*.



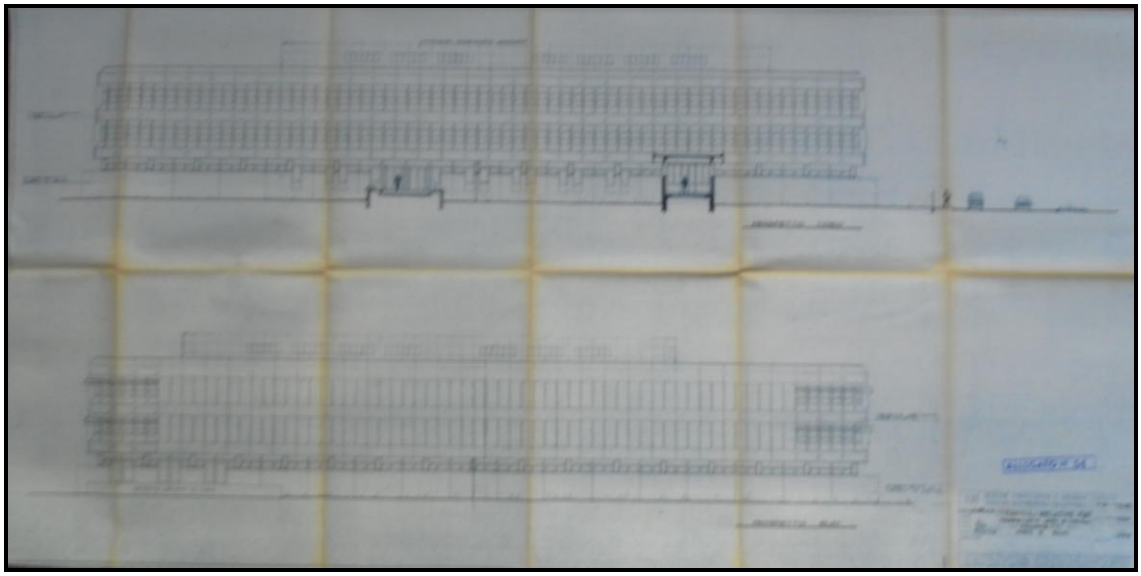
9. Sezione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni industriali. Termoli Iniziative Fiat.
Stabilimento di Termoli. Planimetria tipologia pavimento (18.12.1972)
ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 592/1, *Fiat Sezione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni industriali. Termoli Iniziative Fiat*.



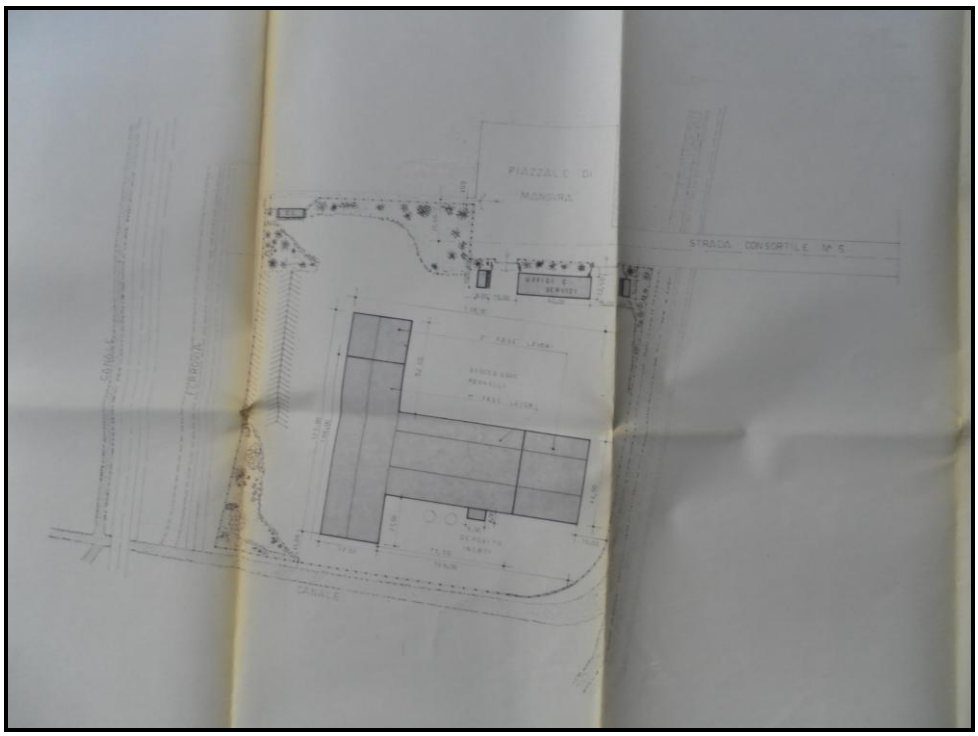
10. Fiat Sezione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni industriali. Stabilimento di Termoli. Fabbricato officine. Prospetti (20.04.1972).
ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 592/1, *Fiat Sezione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni industriali. Termoli Iniziative Fiat*.



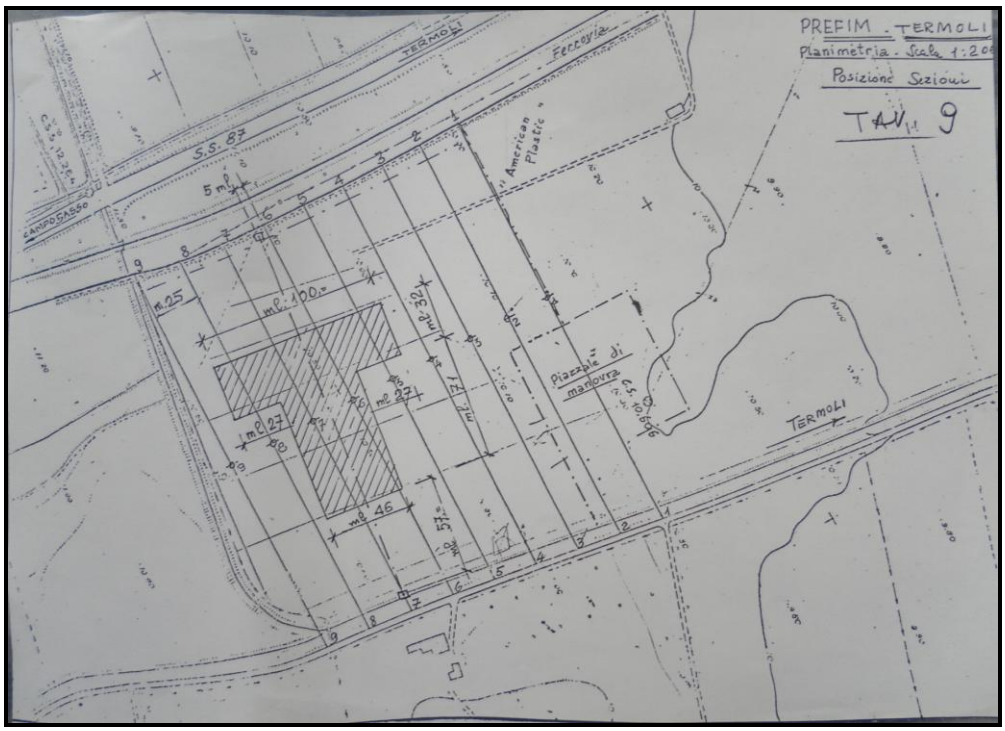
11. Fiat Sezione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni industriali. Stabilimento di Termoli. *Uffici d'officina. Lato sud prospicente fabbricato ausiliario. Piante, prospetti e particolari* (05.09.1972).
ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 592/1, *Fiat Sezione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni industriali. Termoli Iniziative Fiat*



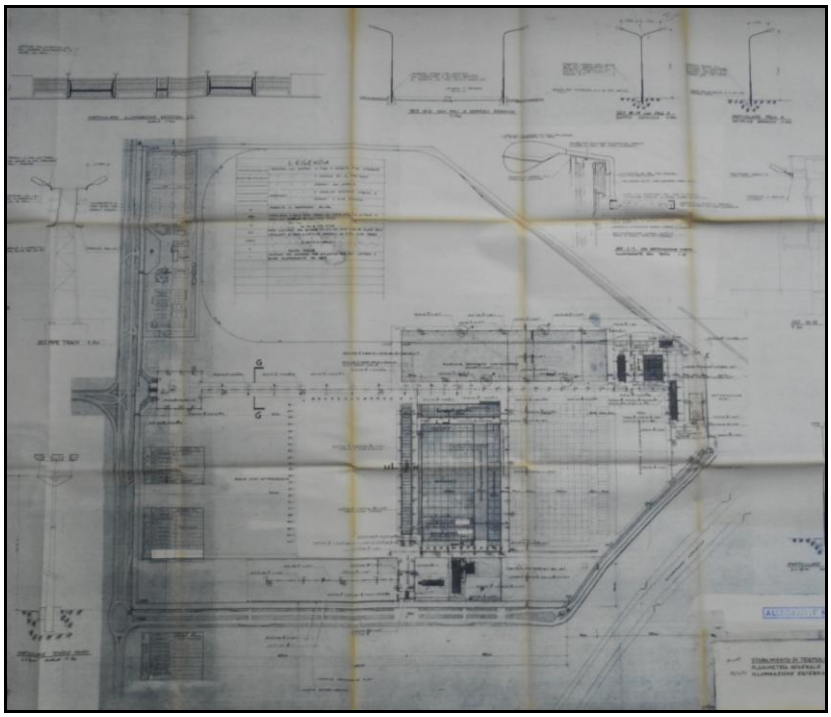
12. Fiat Sezione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni industriali. Termoli Iniziative Fiat.
Fabbricato uffici e mensa. Prospetti nord e sud (15.07.1972).
ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 592/2, *Fiat Sezione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni industriali. Termoli Iniziative Fiat.*



13. Prefim Termoli (Campobasso). Planimetria generale. Estratto di mappa (23.10.1976).
ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 806/3



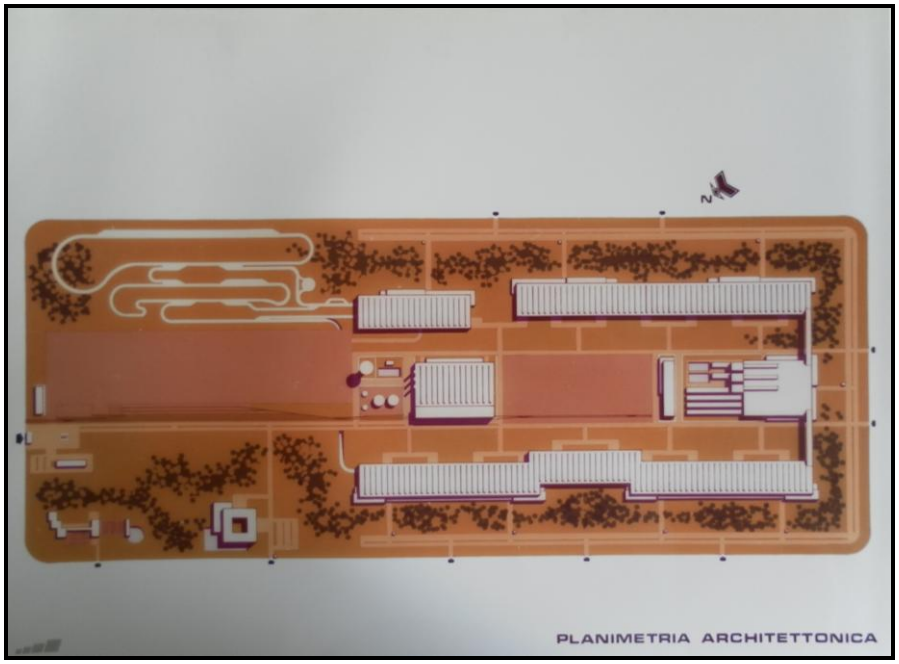
14. Prefim Termoli (Campobasso). Planimetria. Posizione sezioni [1976].
ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 806/1



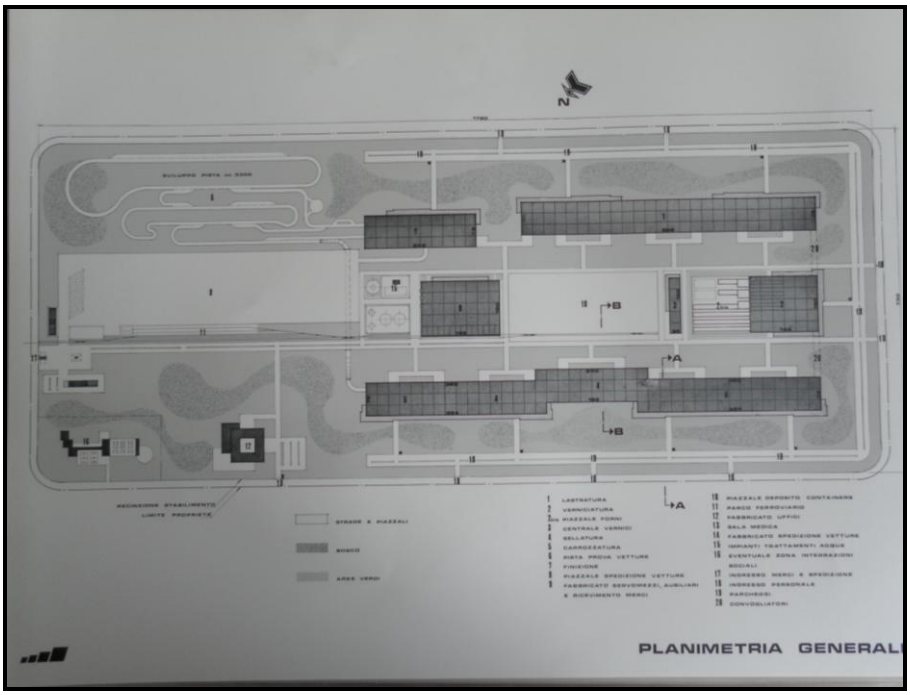
15. Fiat Sezione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni industriali. Stabilimento di Termoli.
Planimetria generale. Illuminazione esterna (24.10.1972).
ASF, Fondo A.1. Fiat S.p.A, sub-fondo A.1.1 Fiat S.p.A-Capogruppo, busta 592/3, *Fiat Sezione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni industriali. Termoli Iniziative Fiat*



16. Stabilimento di Termoli (luglio-agosto 1972).
ASF, senza busta e fascicolo



17. Stabilimento X. Planimetria architettonica (luglio 1973).
AMT, tombolotto T641, Costruzione e Impianti s.p.a. Fiat Engineering, *Fiat Stabilimento X. Relazione tecnica*, luglio 1973



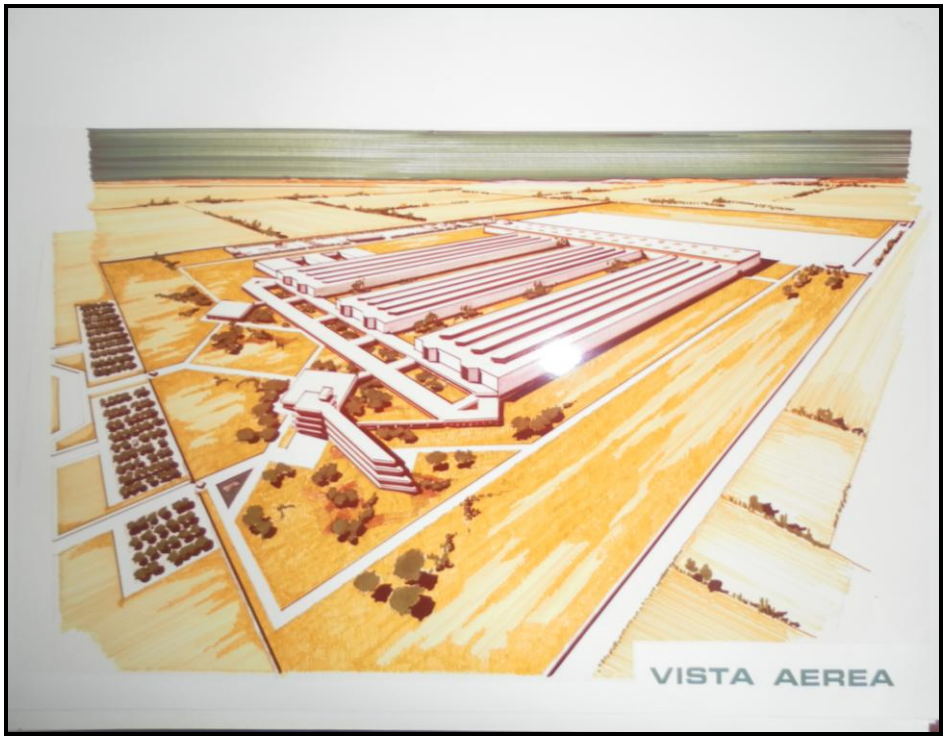
18. Stabilimento X. Planimetria generale (luglio 1973).
AMT, tombolotto T641, Costruzione e Impianti s.p.a. Fiat Engineering, *Fiat Stabilimento X. Relazione tecnica*, luglio 1973



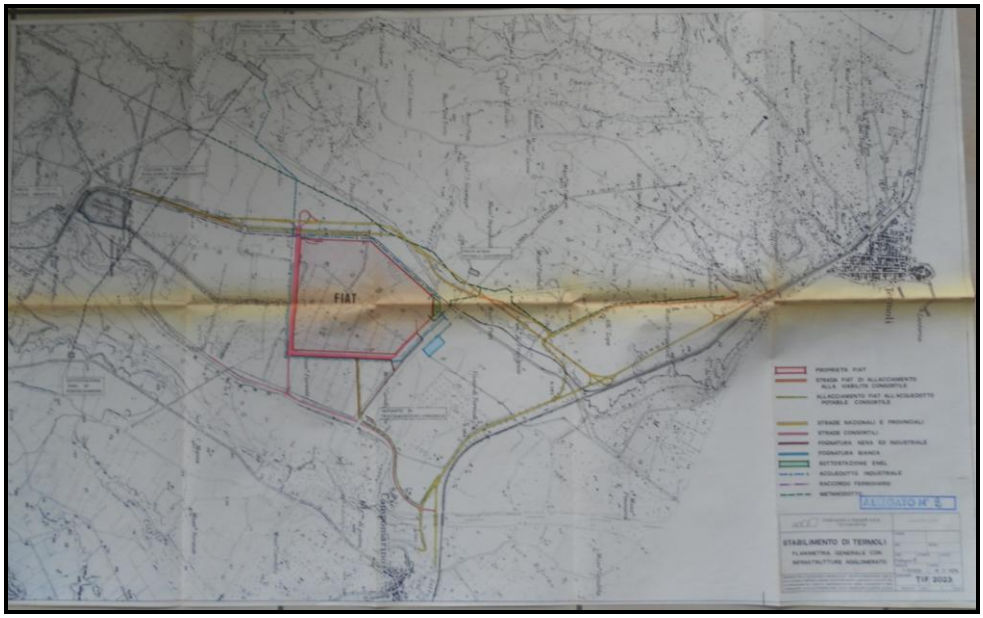
19. Stabilimento X. Ambiente di lavoro (luglio 1973).
AMT, tombolotto T641, Costruzione e Impianti s.p.a. Fiat Engineering, *Fiat Stabilimento X. Relazione tecnica*, luglio 1973



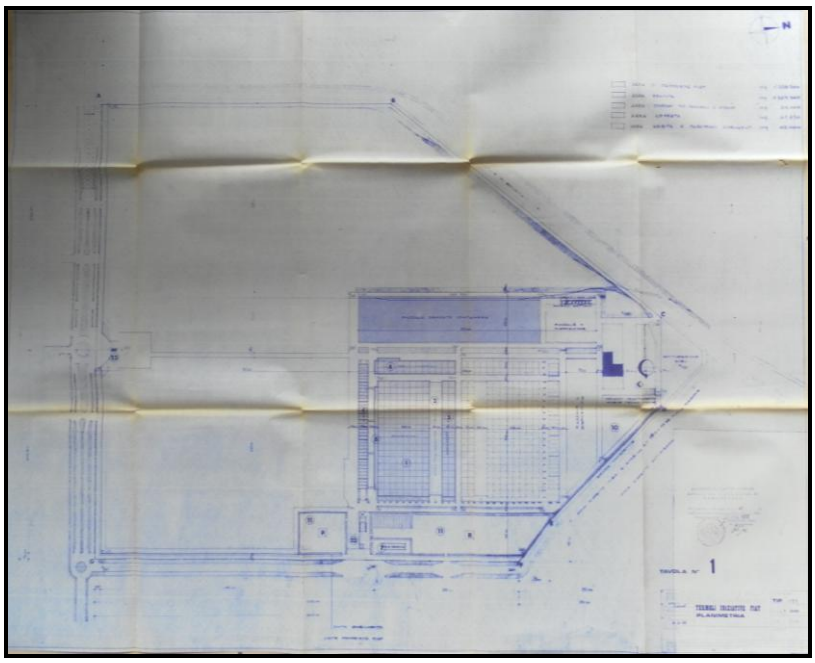
20. Stabilimento X. Veduta panoramica (luglio 1973).
AMT, tombolotto T641, Costruzione e Impianti s.p.a. Fiat Engineering, *Fiat Stabilimento X. Relazione tecnica*, luglio 1973



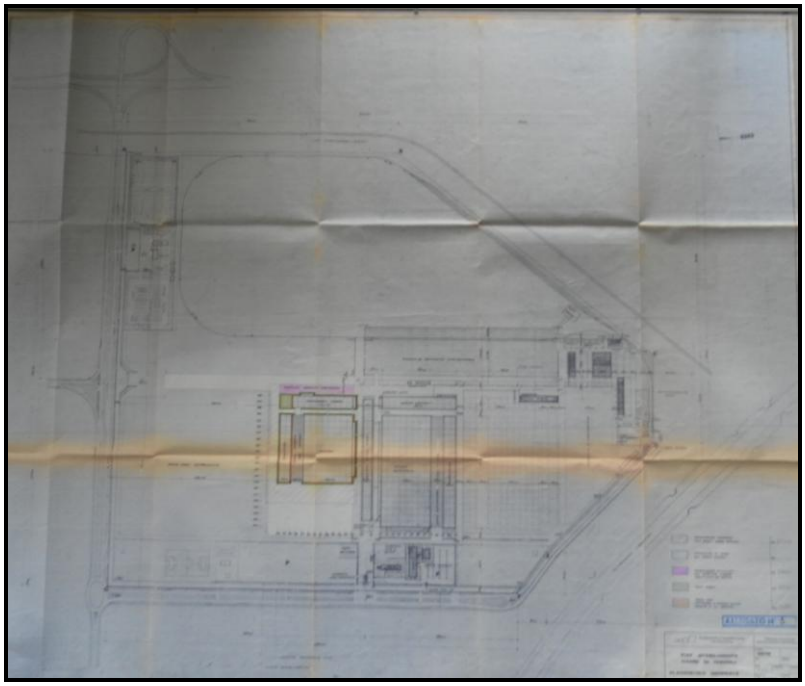
21. Stabilimento X. Vista aerea (luglio 1973).
AMT, tombolotto T641, Costruzione e Impianti s.p.a. Fiat Engineering, *Fiat Stabilimento X. Relazione tecnica*, luglio 1973



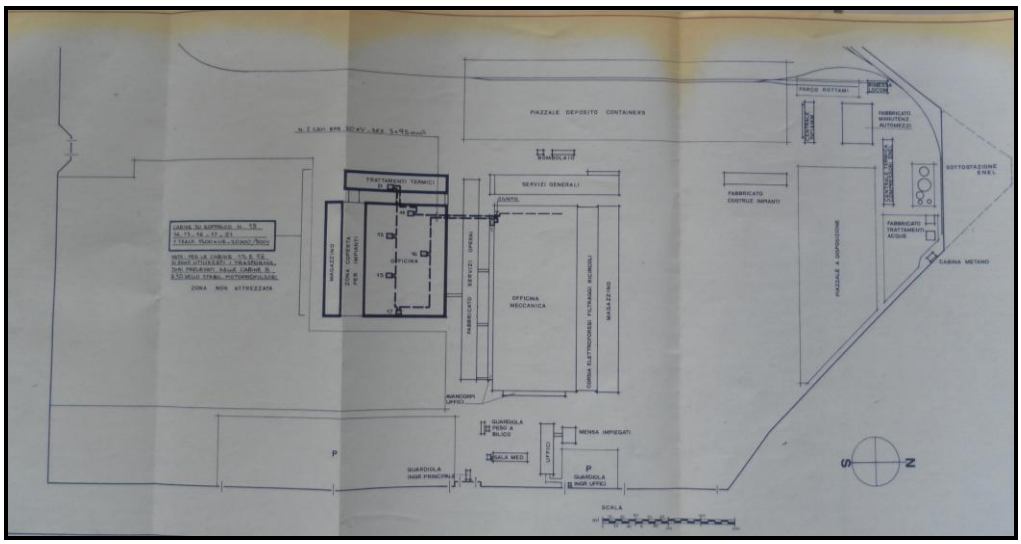
22. Costruzioni e Impianti Fiat Engineering, Stabilimento di Termoli. Planimetria generale con infrastrutture agglomerato (04.07.1975).
AMT, tombolotto D7170, Costruzioni e Impianti Fiat Engineering, Stabilimento di Termoli



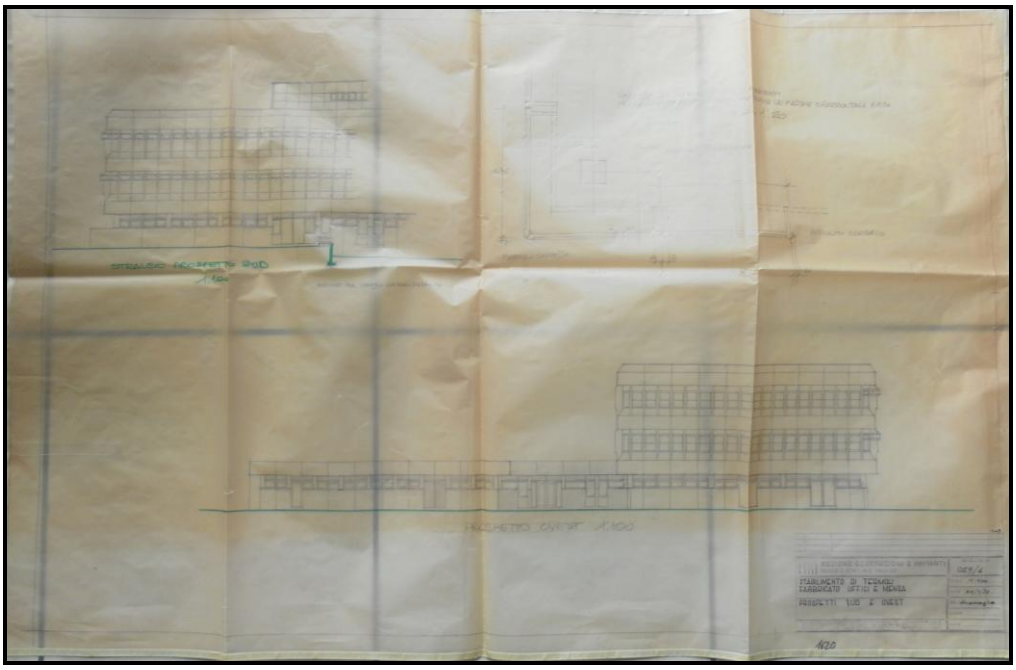
23. Temoli. Iniziative Fiat. Planimetria (03.03.1972).
AMT, T4665 Fiat Divisione Costruzione e Impianti. Servizio Costruzioni Industriali



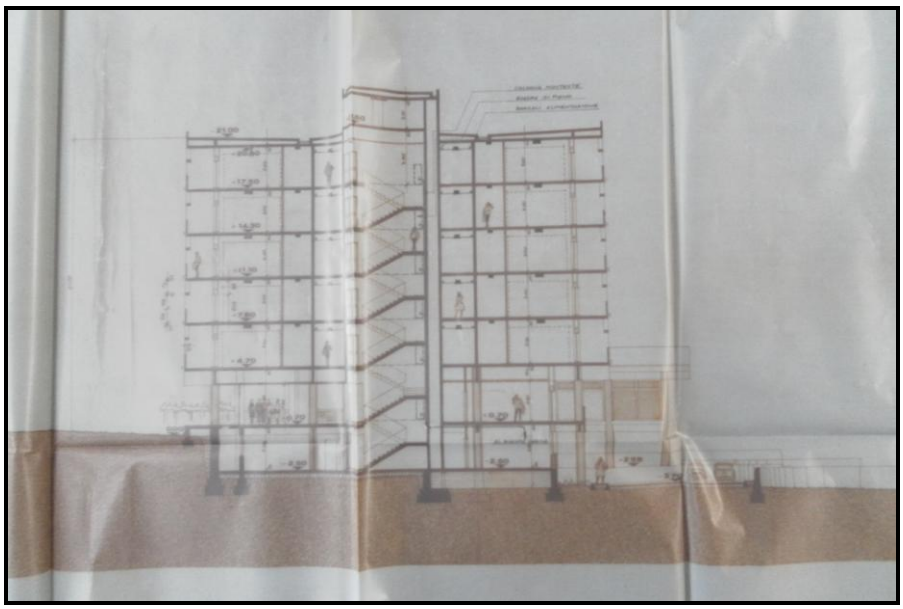
24. Stabilimento cambi di Termoli. Planimetria generale (03.06.1975).
AMT, tombolotto D7170, Costruzioni e Impianti Fiat Engineering, Stabilimento di Termoli



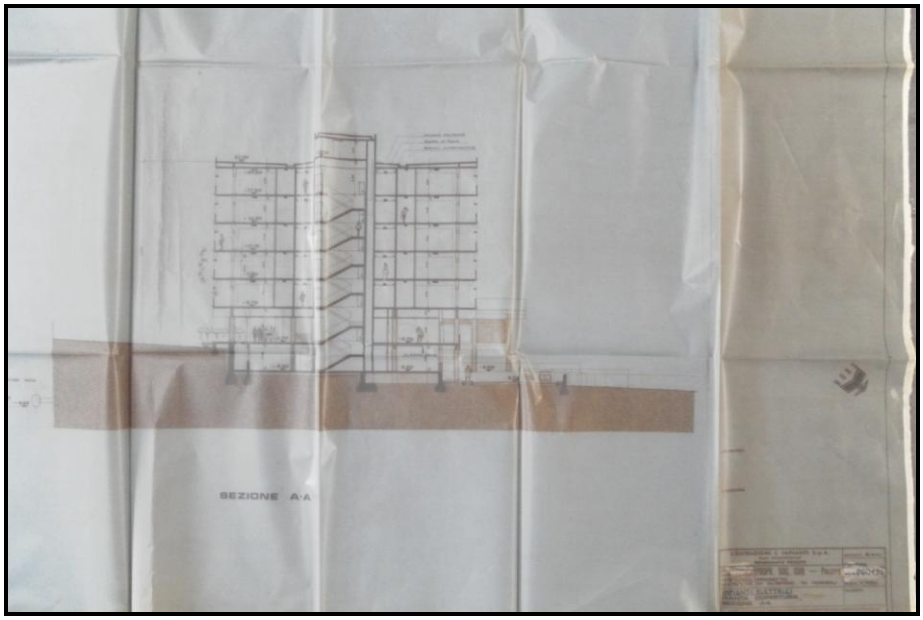
25. Costruzioni e Impianti Fiat Engineering, Stabilimento di Termoli [Stabilimento motopropulsori e stabilimento cambi].
AMT, tombolotto D7170, Costruzioni e Impianti Fiat Engineering, Stabilimento di Termoli



26. Stabilimento di Termoli. Fabbricato uffici e mensa. Prospetti sud e ovest (10-04-1972).
AMT, 1620, Fiat Servizio Costruzioni e Impianti, Servizio Centrale Tecnico. Stabilimento di Termoli. Fabbricato uffici e mensa. Prospetti sud e ovest



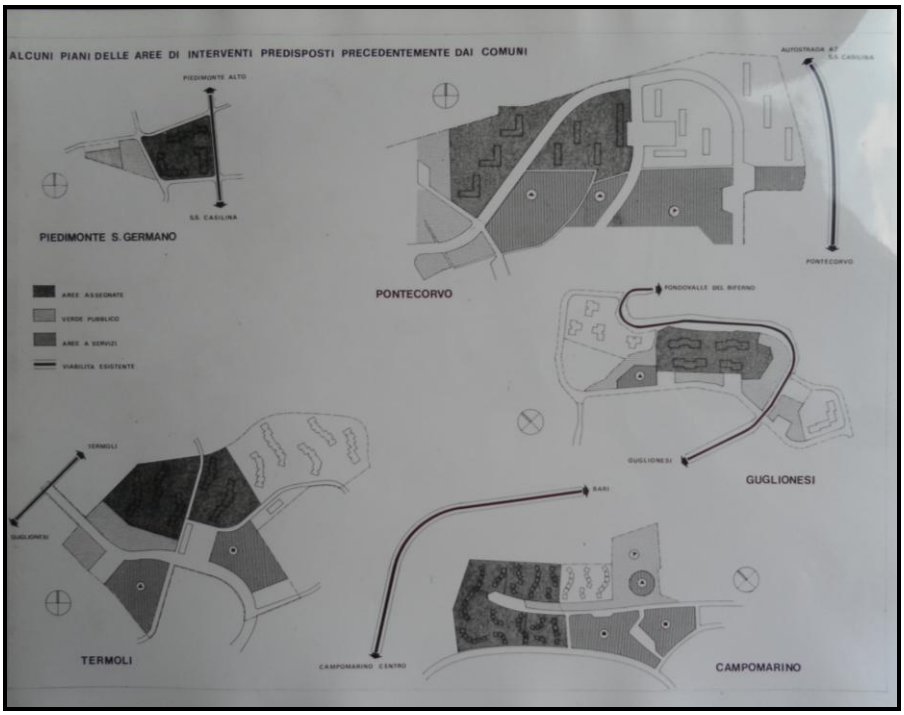
27. Fiat Engineering-ISIR S.p.A., Albergo in Termoli. Progetto Impianti elettrici e pianta copertura (18.01.1973).
AMT, tombolotto 2424, Servizio Costruzioni e Impianti, Dipartimento Progetti, *Progetto di albergo in Termoli. Sezione.*



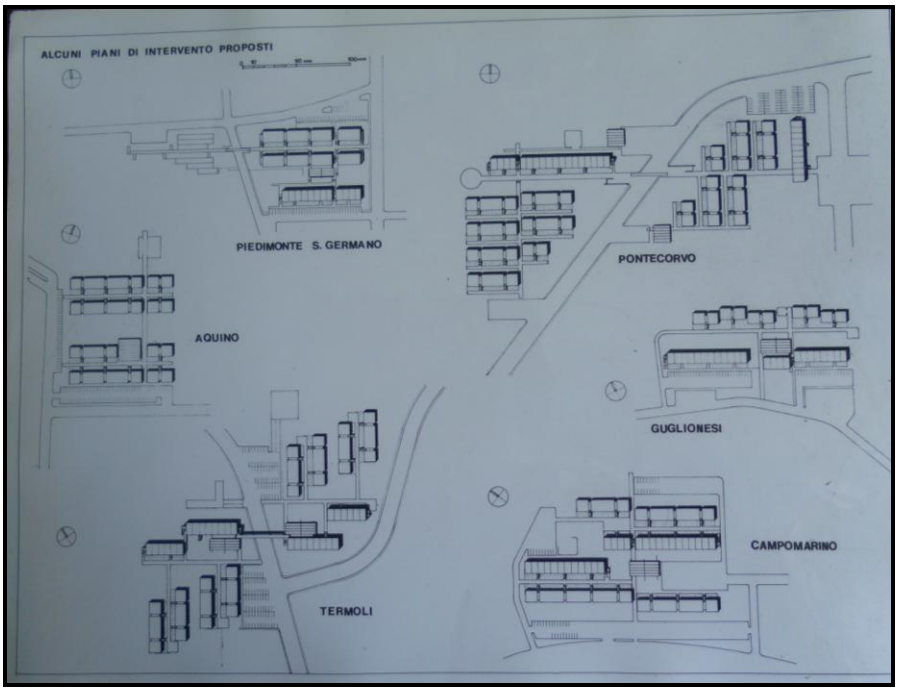
28. Fiat Engineering-ISIR S.p.A., Albergo in Termoli. Progetto Impianti elettrici e pianta copertura. Sezione A.A (18.01.1973)
AMT, tombolotto 2424, Servizio Costruzioni e Impianti, Dipartimento Progetti, *Progetto di albergo in Termoli. Sezione*



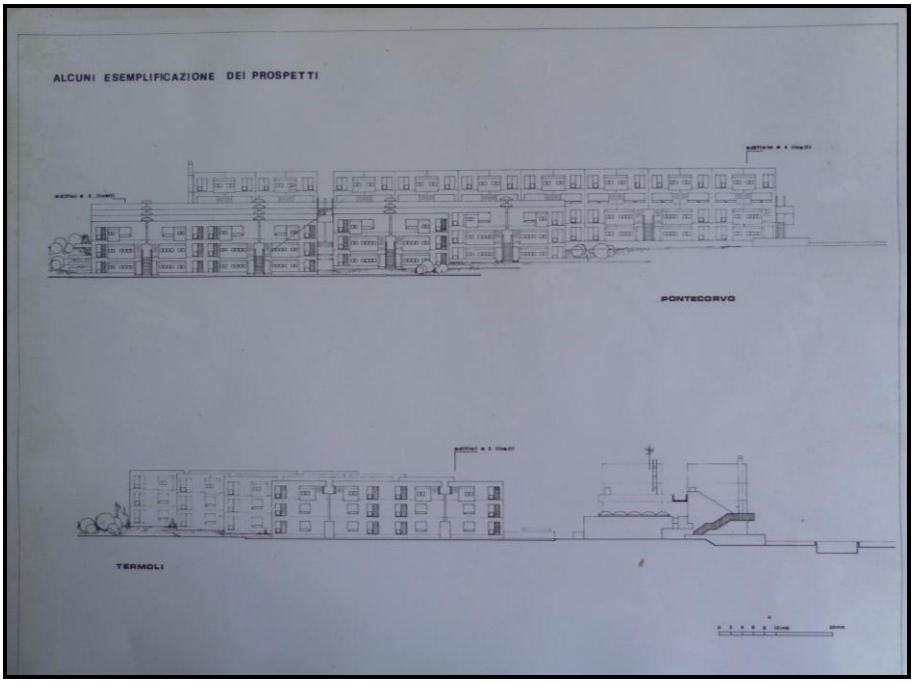
29. Fiat Case Sud. Localizzazione insediamenti abitativi.
AMT, tombolotto T115, fascicolo *Fiat Case Sud. Localizzazione insediamenti e prospetti.*



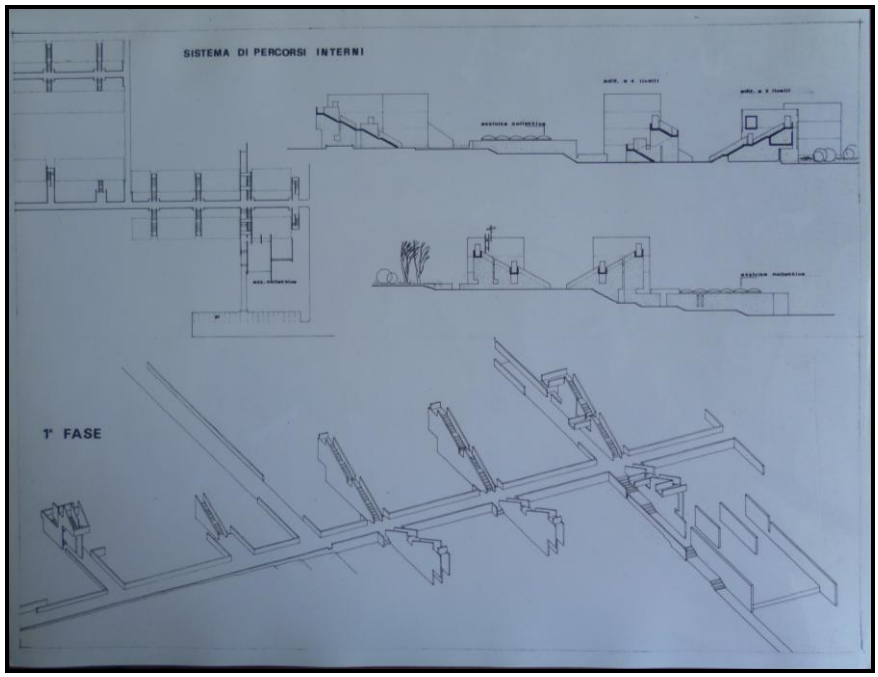
30. Fiat Case Sud. Alcuni piani delle aree di interventi predisposti precedentemente dai comuni.
AMT, tombolotto T115, fascicolo *Fiat Case Sud. Localizzazione insediamenti e prospetti*



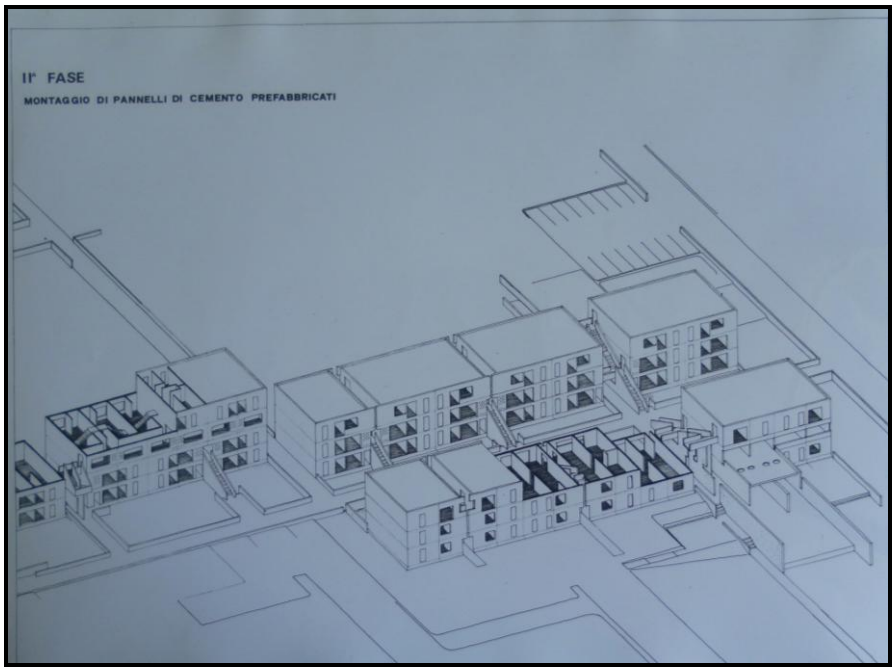
31. Fiat Case Sud. Alcuni piani di intervento proposti.
AMT, tombolotto T115, fascicolo *Fiat Case Sud. Localizzazione insediamenti e prospetti*



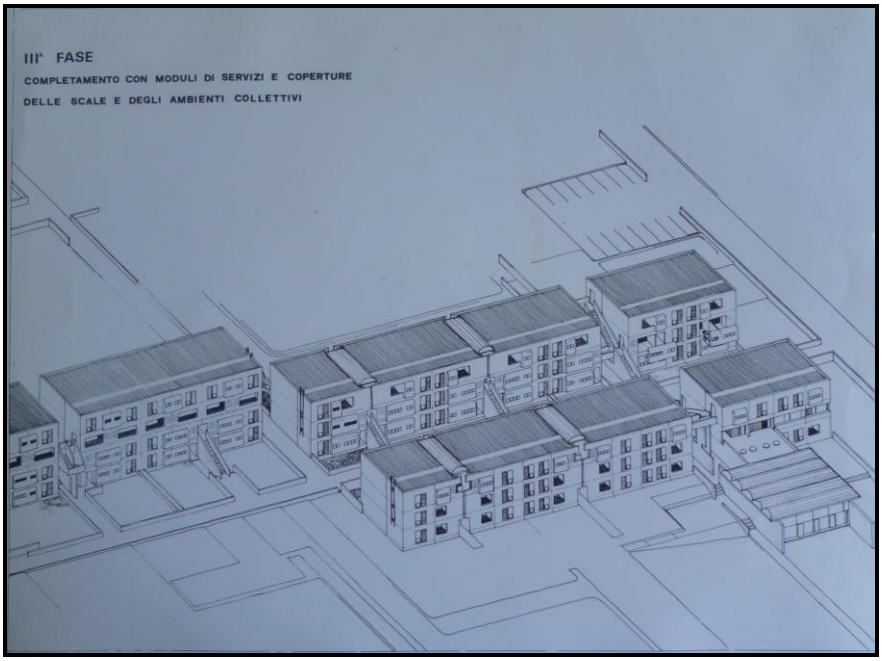
32. Fiat Case Sud. Alcune esemplificazioni di prospetti.
AMT, tombolotto T115, fascicolo *Fiat Case Sud. Localizzazione insediamenti e prospetti*



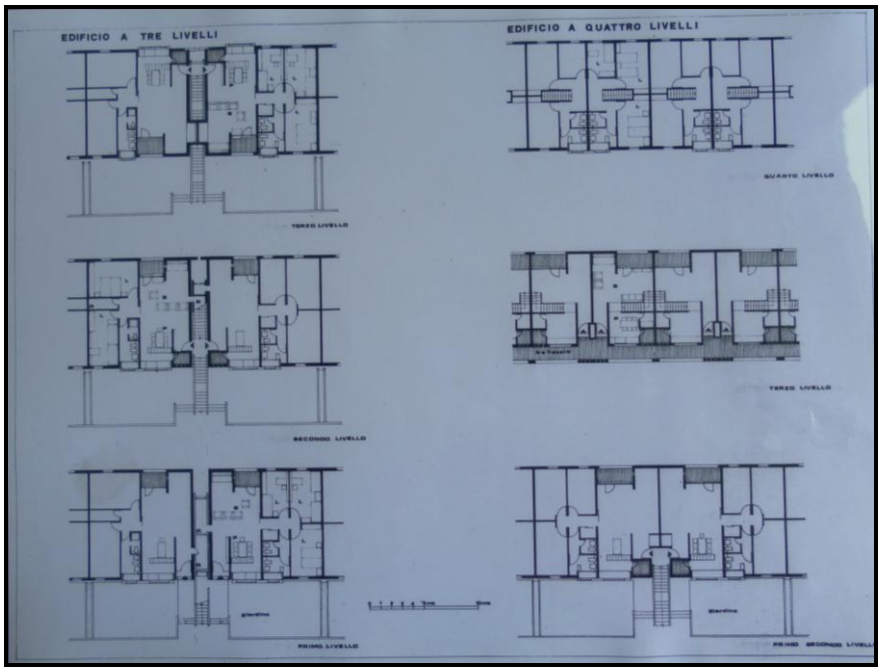
33. Fiat Case Sud. Sistema dei percorsi interni.
AMT, tombolotto T115, fascicolo *Fiat Case Sud. Localizzazione insediamenti e prospetti*



34. Fiat Case Sud. Fase II. Montaggio di pannelli prefabbricati
AMT, tombolotto T115, fascicolo *Fiat Case Sud. Localizzazione insediamenti e prospetti*



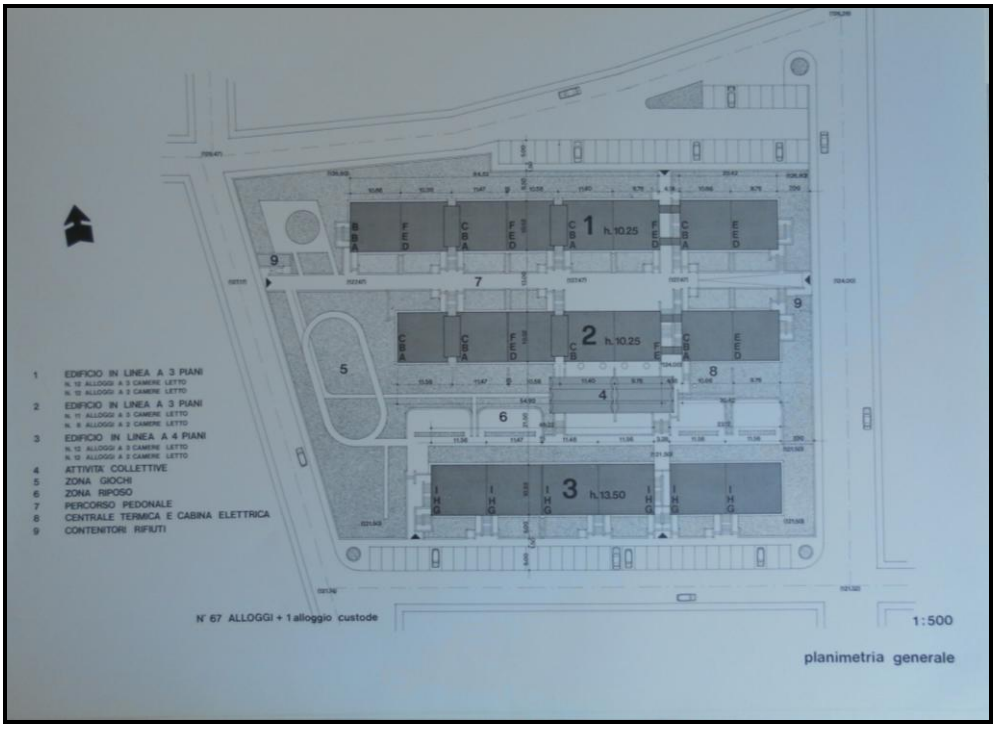
35. Fiat Case Sud. Completamento con moduli di servizi e coperture delle scale e degli ambienti collettivi.
AMT, tombolotto T115, fascicolo *Fiat Case Sud. Localizzazione insediamenti e prospetti*



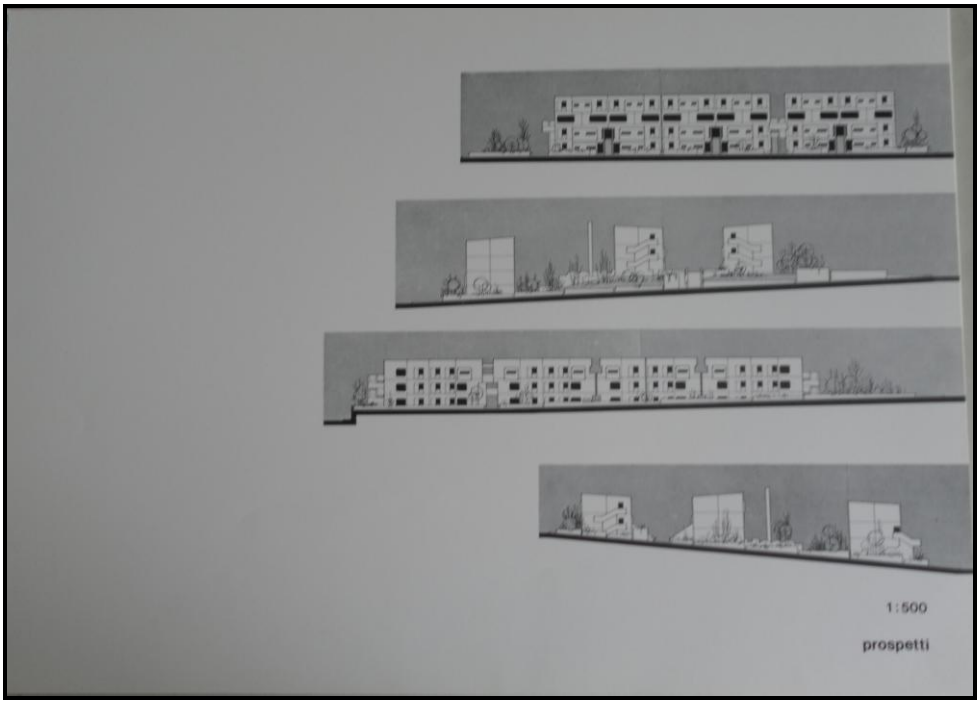
36. Fiat Case Sud. Particolare edifico a tre e quattro livelli.
AMT, tombolotto T115, fascicolo *Fiat Case Sud. Localizzazione insediamenti e prospetti*



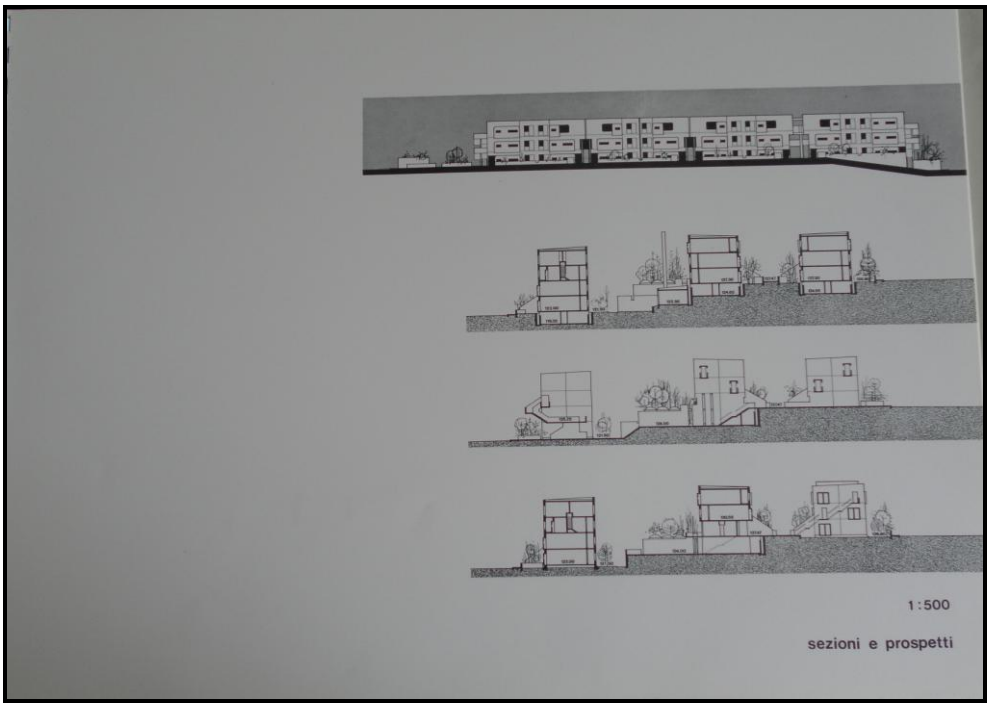
37. Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo.
AMT, tombolotto T641, Costruzione e Impianti s.p.a. Fiat Engineering, Fiat Case Sud. Insediamento Tipo



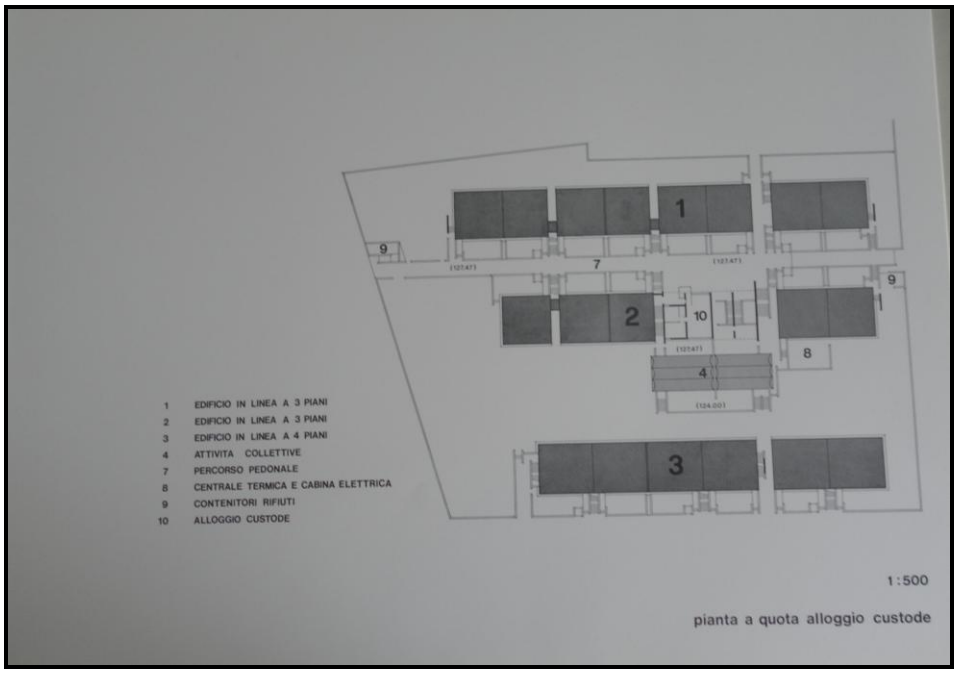
38. Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo. Planimetria generale.
AMT, tombolotto T641, Costruzione e Impianti s.p.a. Fiat Engineering, Fiat Case Sud. Insediamento Tipo



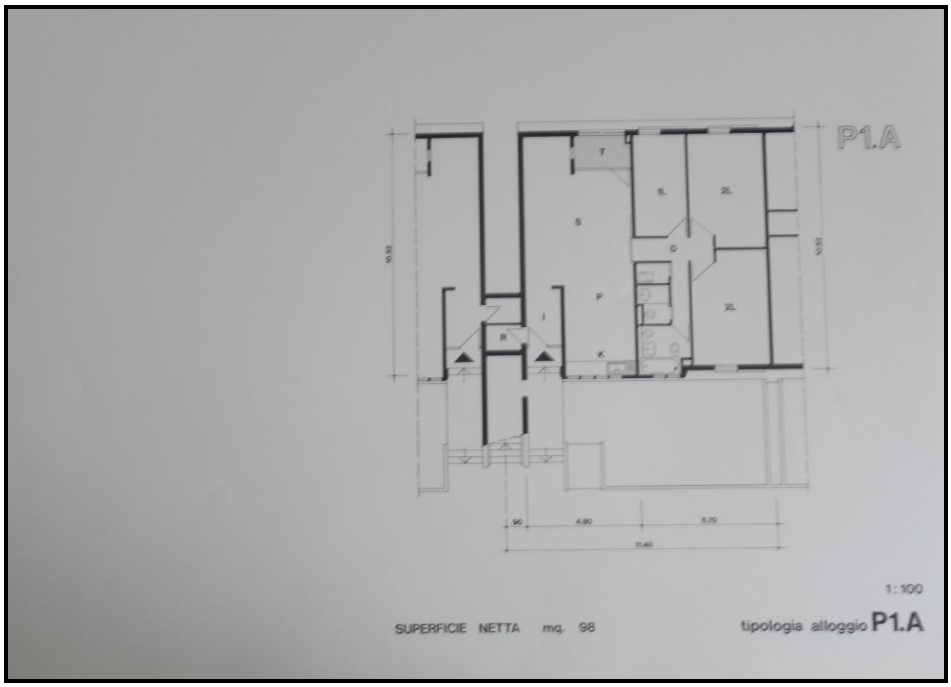
39. Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo. Prospetti.
AMT, tombolotto T641, Costruzione e Impianti s.p.a. Fiat Engineering, Fiat Case Sud. Insediamento Tipo



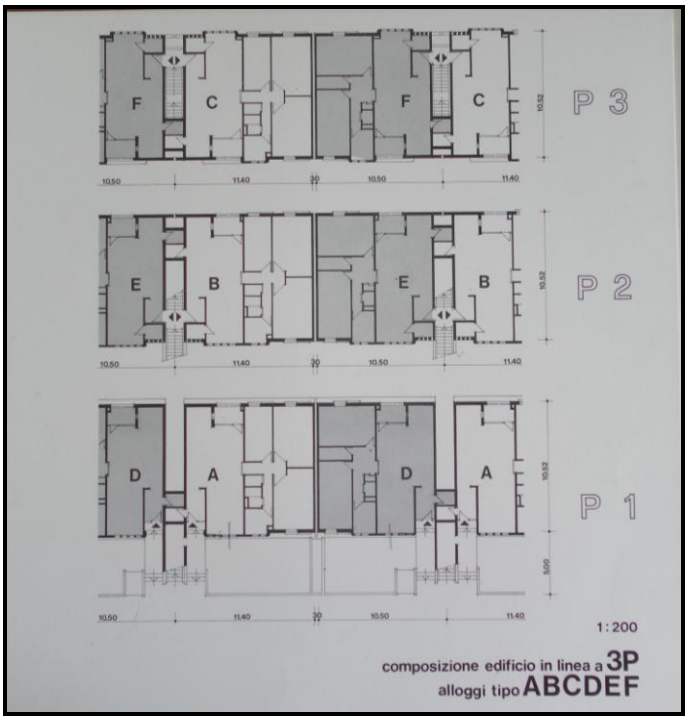
40. Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo. Sezioni e prospetti.
AMT, tombolotto T641, Costruzione e Impianti s.p.a. Fiat Engineering, Fiat Case Sud. Insediamento Tipo



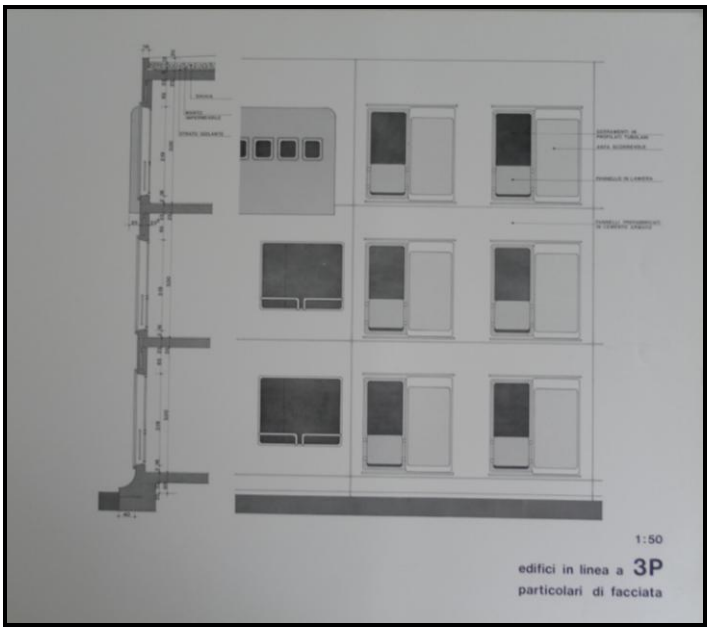
41. Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo. Pianta a quota alloggio custode. AMT, tombolotto T641, Costruzione e Impianti s.p.a. Fiat Engineering, Fiat Case Sud. Insediamento Tipo



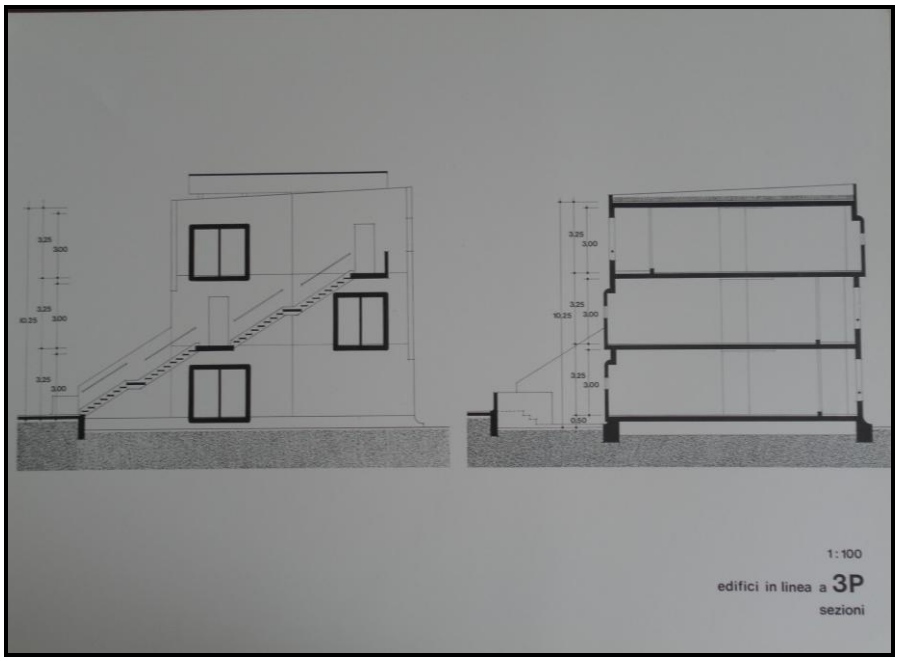
42. Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo. Tipologia alloggio P1.A. AMT, tombolotto T641, Costruzione e Impianti s.p.a. Fiat Engineering, Fiat Case Sud. Insediamento Tipo



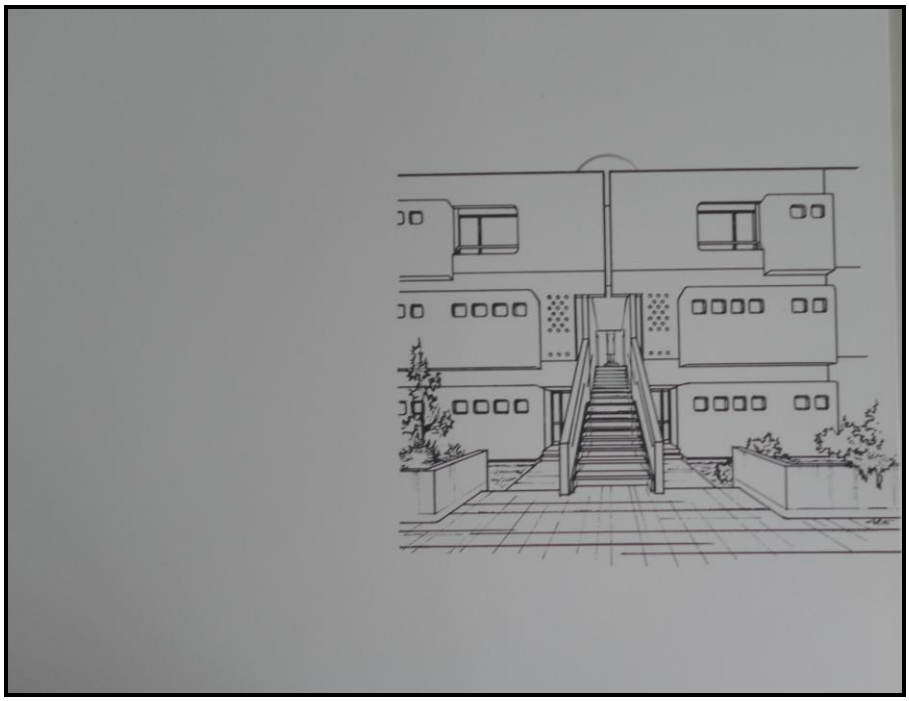
43 Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo. Composizione edificio in linea a 3 piani. Alloggi tipo A-B-C-D-E-F.
AMT, tombolotto T641, Costruzione e Impianti s.p.a. Fiat Engineering, Fiat Case Sud. Insediamento Tipo



44. Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo. Edifici in linea a 3 piani. Particolari di facciata.
AMT, tombolotto T641, Costruzione e Impianti s.p.a. Fiat Engineering, Fiat Case Sud. Insediamento Tipo



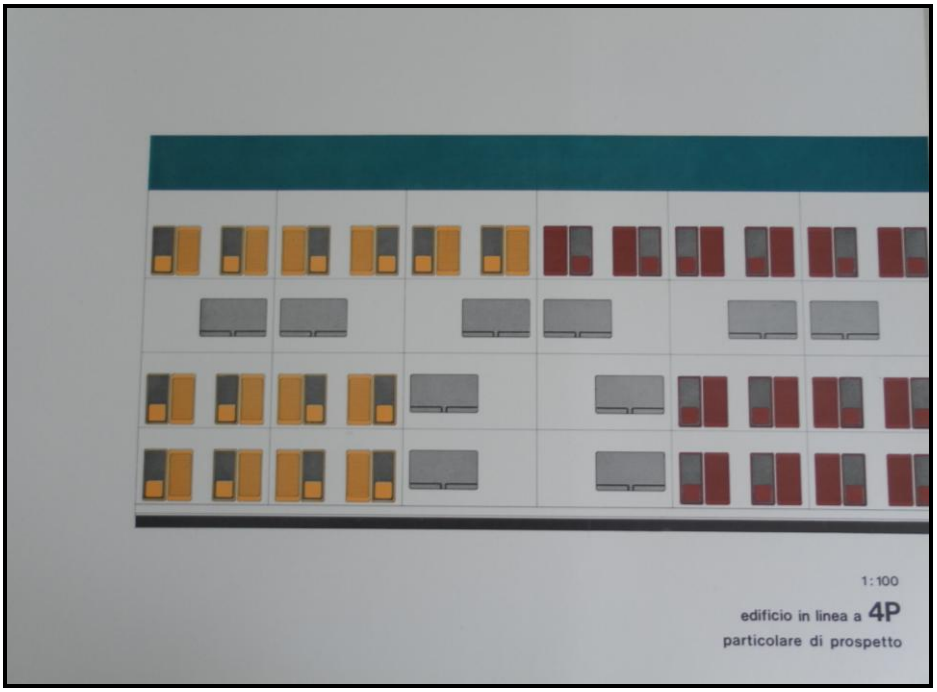
45. Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo. Edifici in linea a 3 piani. Sezioni. AMT, tombolotto T641, Costruzione e Impianti s.p.a. Fiat Engineering, Fiat Case Sud. Insediamento Tipo



46. Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo. Particolare scala. AMT, tombolotto T641, Costruzione e Impianti s.p.a. Fiat Engineering, Fiat Case Sud.



47. Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo. Edifici in linea a 3 piani. Particolare di prospetto.
AMT, tombolotto T641, Costruzione e Impianti s.p.a. Fiat Engineering, Fiat Case Sud. Insediamento Tipo



48. Fiat Progetto Case Sud. Insediamento Tipo. Edifici in linea a 4 piani. Particolare di prospetto.
AMT, tombolotto T641, Costruzione e Impianti s.p.a. Fiat Engineering, Fiat Case Sud. Insediamento Tipo



49. Termoli 06.09.1977 (a).
AMT, tombolotto T116, fascicolo *Fiat Case Sud. Stato avanzamento lavori*



50. Termoli 06.09.1977 (b).
AMT, tombolotto T116, fascicolo *Fiat Case Sud. Stato avanzamento lavori*



51. Guglionesi 16.09.1977 (a).
AMT, tombolotto D134, fascicolo *Costruzioni e Impianti, Divisione lavori, Servizio Programmazione, Fiat Progetto Case Sud*



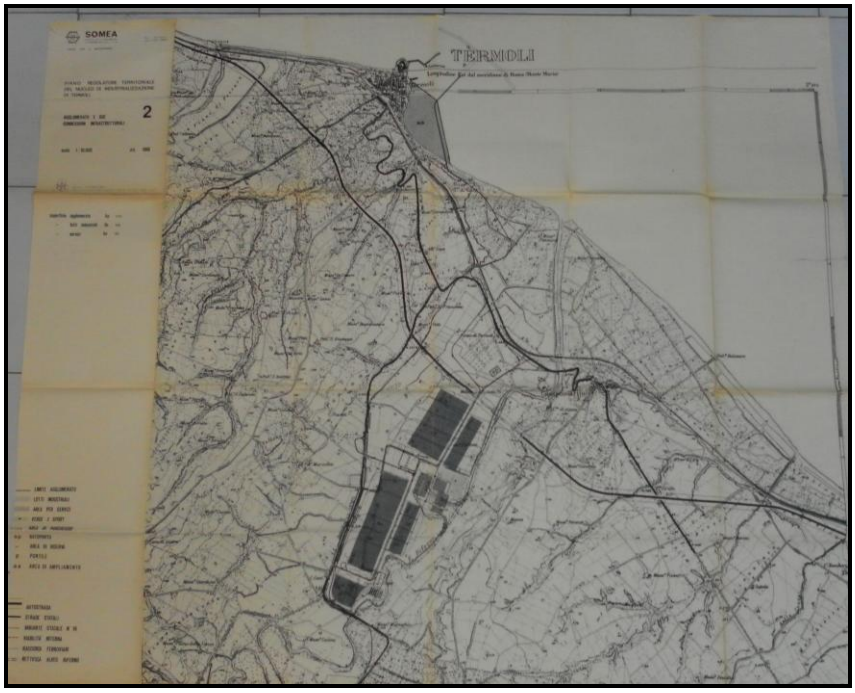
52. Guglionesi 16.09.1977 (b).
AMT, tombolotto D134, fascicolo *Costruzioni e Impianti, Divisione lavori, Servizio Programmazione, Fiat Progetto Case Sud*



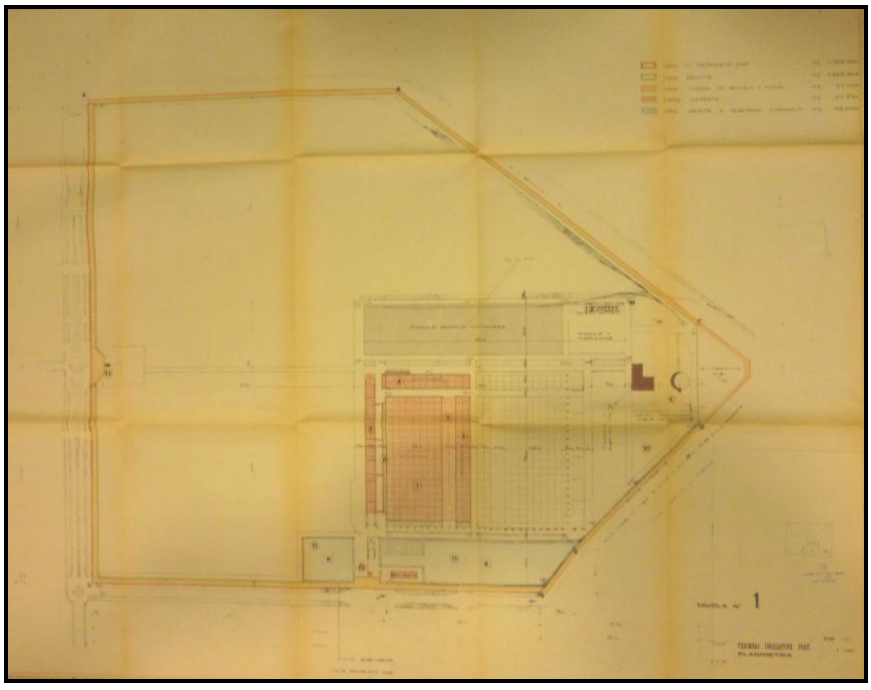
53. Campomarino 06.01.1978 (a).
AMT, tombolotto T116, fascicolo *Fiat Case Sud. Stato avanzamento lavori*



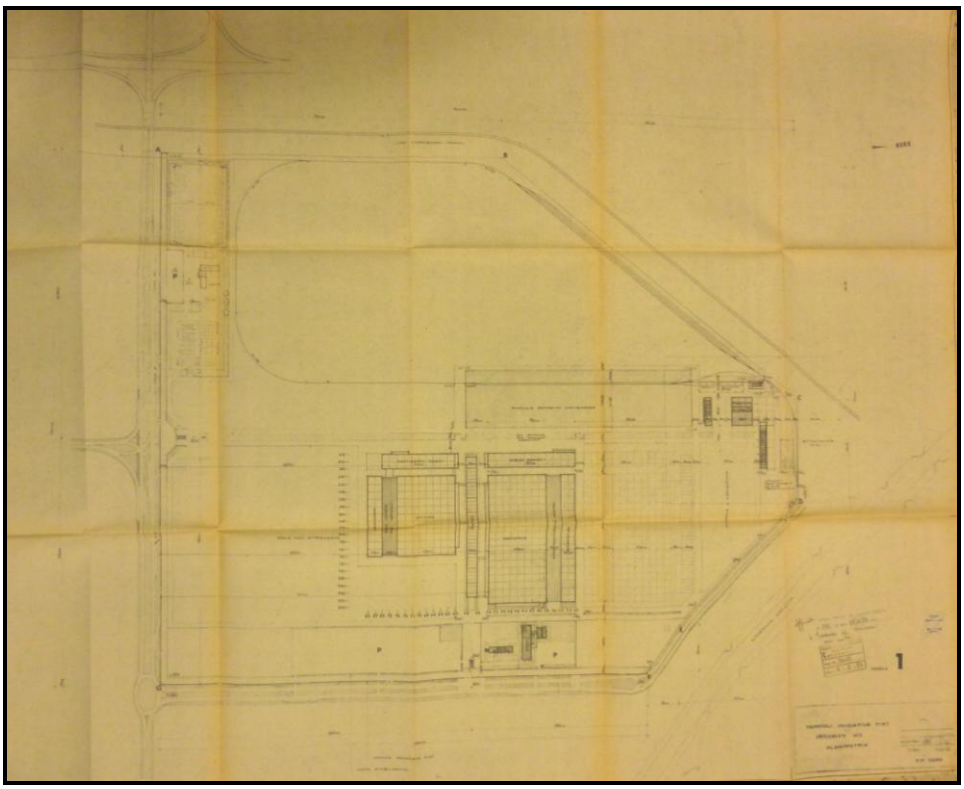
54. Campomarino 06.01.1978 (b).
AMT, tombolotto T116, fascicolo *Fiat Case Sud. Stato avanzamento lavori*



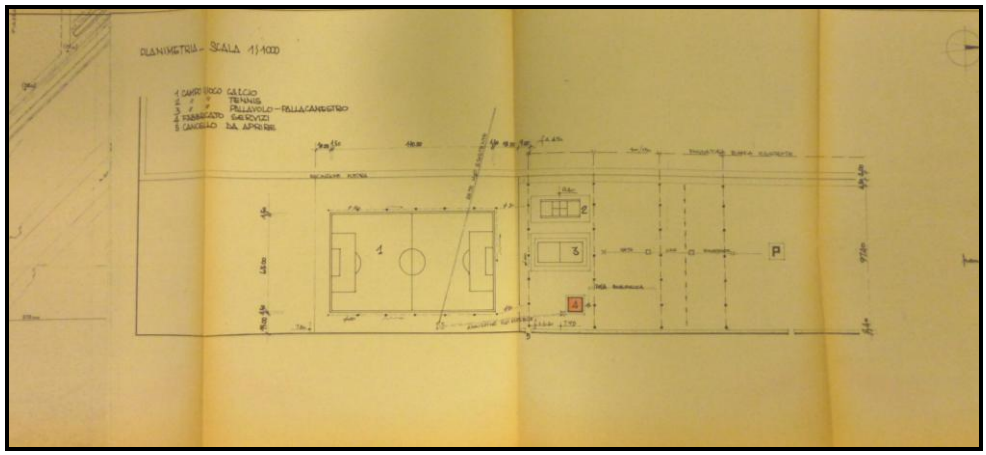
55. Piano regolatore territoriale del nucleo di industrializzazione di Termoli. Agglomerato e sue connesse infrastrutture. Somea (ottobre 1968).
AST, busta 499, fasc.10



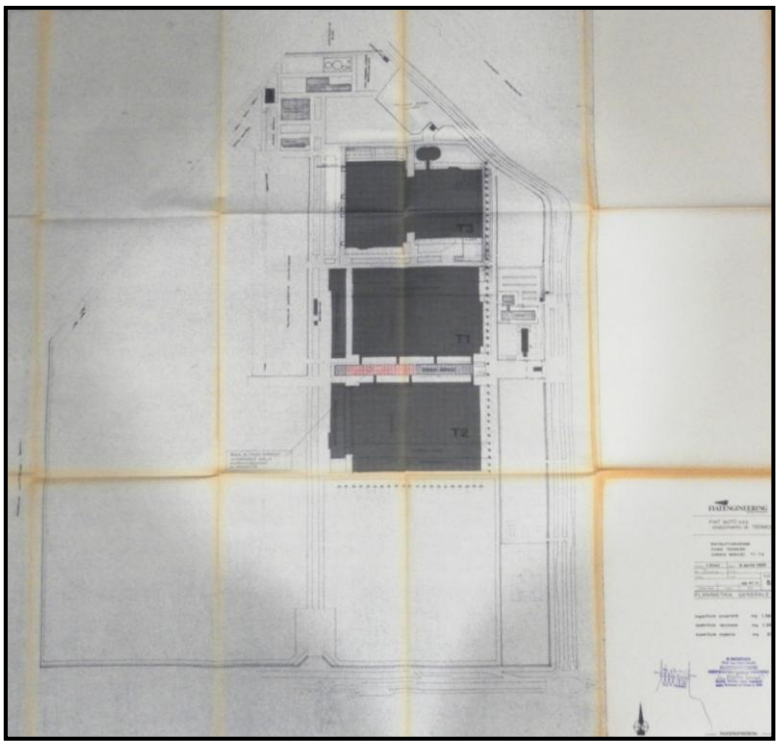
56. Termoli. Iniziative Fiat. Planimetria (1972).
ACosib, busta 23/A



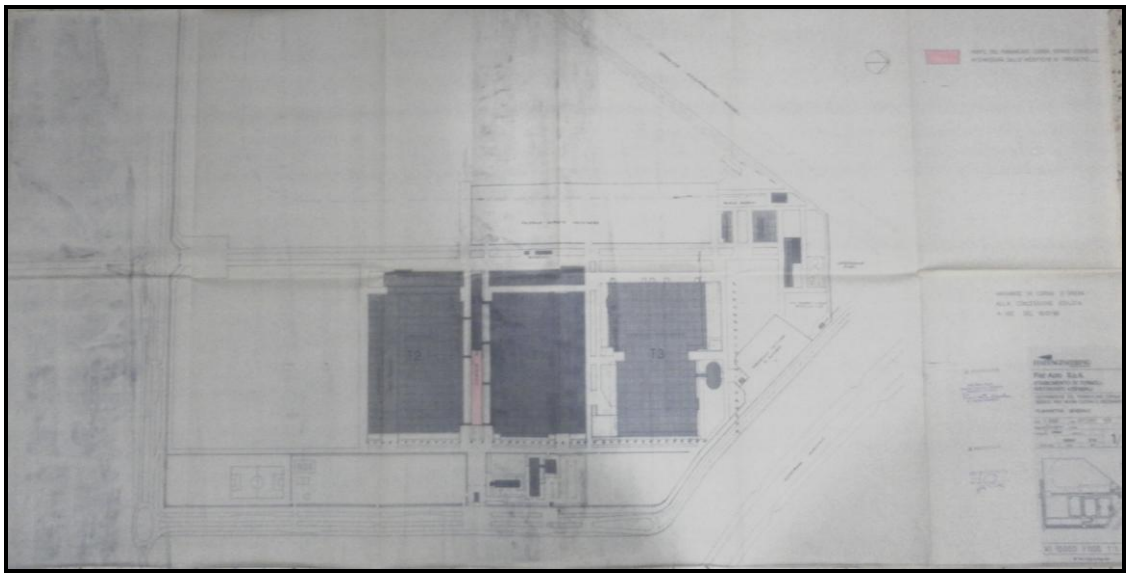
57. Termoli Stabilimento Fiat. Ampliamento 1973. Planimetria.
ACosib, busta 23/A



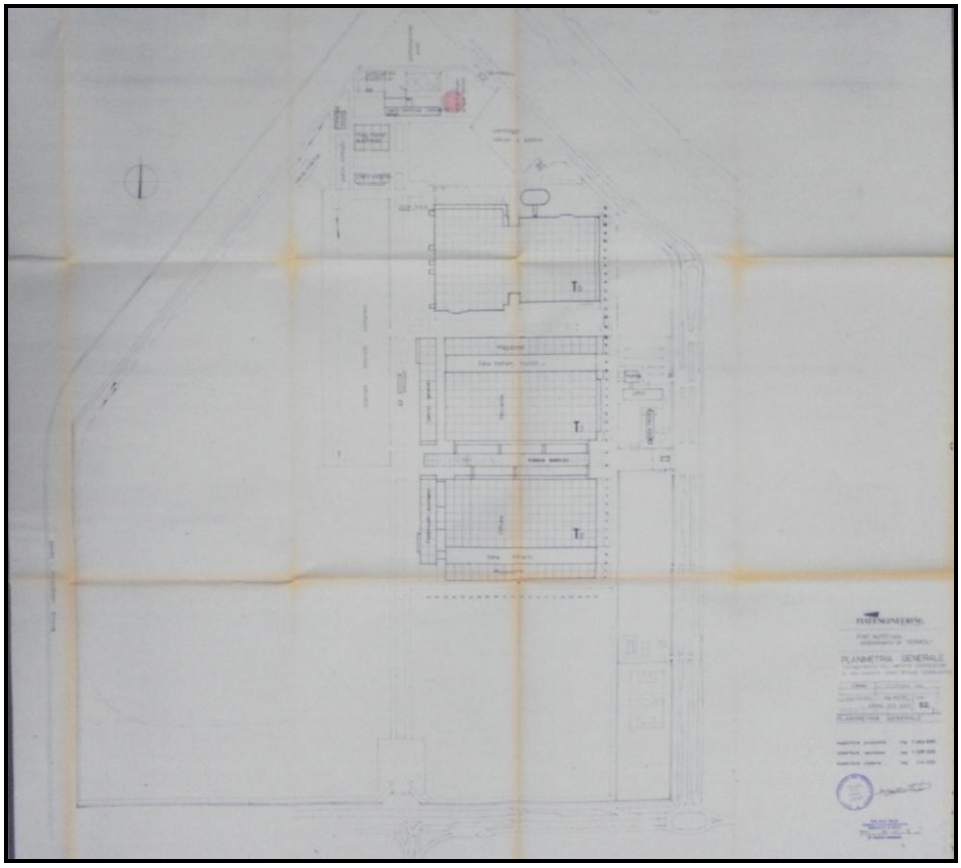
58. Termoli Iniziative Fiat. Stabilimento cambi. Nuovo centro sportivo. Particolare di progetto (1976).
ACosib, busta 23/A



59. Fiat Engineering. Stabilimento di Termoli. Ampliamento 1988.
ACosib, busta 23/B1



60. Fiat Engineering. Termoli. Planimetria generale (1989).
ACosib, busta 23/B1



61. Fiat Engineering. Termoli. Planimetria generale (1992).
ACosib, busta 23/B1

Fonti bibliografiche

ADORNO S., CRISTINA G., ROTONDO A. (a cura di),
VisibileInvisibile: percepire la città tra descrizioni e omissioni, Atti del VI Congresso dell'Associazione Italiana di Storia Urbana, Scrimm Edizioni, 2014

ADORNO S., NERI SERNERI S. (a cura di),
Industria, ambiente e territorio. Per una storia ambientale delle aree industriali in Italia, Il Mulino, Bologna 2009

ADORNO S., SALERNO F.,
I priolesi raccontano Priolo, VerbaVolant Edizioni, Siracusa 2013

AGNELLI G.,
Mezzogiorno e politica industriale, in «Delta», n. 15/1985, pp. 111-114

ALTIERI V., DI MASCI G. (a cura di),
Molise un'ipotesi di pianificazione territoriale, Libera Università G. D'Annunzio, Facoltà di Architettura, Editrice Gira, Pescara 1976

AMATO V.,
Piani, progetti e insediamento Fiat, in *L'Italia del 2000. La Fiat a Melfi e il futuro del Mezzogiorno,* Formez, Roma 1995, pp. 187-197

AMATORI F., BIGAZZI D., GIANNETTI R., SEGRETO L. (a cura di),
Storia d'Italia. Annali 15. L'industria, Einaudi, Torino 1999

AMATORI F., COLLI A.,
- *Impresa e industria in Italia dall'Unità a oggi*, Marsilio, Venezia, 1999;
- *Storia d'impresa. Complessità e comparazioni*, Mondadori, Milano 2011

AMATORI F.,
- *Gli uomini del professore. Strategie. Organizzazioni, management alla Fiat fra anni Venti e anni Sessanta*, in ID., *La storia d'impresa come professione*, Marsilio, Venezia 2008, pp. 203-281;
- *La storia d'impresa come professione*, Marsilio, Venezia 2008

ASH AMIN,
La ristrutturazione alla Fiat e il decentramento produttivo nel Mezzogiorno, in «Archivio di studi urbani e regionali», n. 13/1982, pp. 47-88

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI CAMPOBASSO,
Relazione sull'attività svolta dal 1944 al 1952, Arti Grafiche Di Mauro, Cava dei Tirreni 1953

AMOROSO G.,
Il Molise in una circoscrizione regionale, Amministrazione Provinciale di Campobasso, G. Quartieri & Figli, Campobasso 1946

ANCONA M, STERI F. (a cura di),
Proletariato industriale e organizzazione del lavoro, Savelli, Roma 1975

ARREDI F.,
Affinché il Molise possa vivere del suo Biferno: esame del progetto del nuovo acquedotto campano con derivazione dal Torano e dal Biferno, A. BE.T.E, Roma 1948

ASTENGO G.,
Forzare l'inerzia, in «Urbanistica», n. 45/1965, pp. 3-4

BAGNASCO A.,
- *Tre Italie. La problematica territoriale dello sviluppo italiano*, Il Mulino, Bologna 1977;
- *Torino. Un profilo sociologico*, Einaudi, Torino 1986;
- *La città dopo Ford. Il caso di Torino*, Bollati Boringhieri, Torino 1990

BARATTA P.,
La "questione meridionale" e la "questione industriale" in Italia, secondo Pasquale Saraceno, Svimez, Roma 2004

BARBAGALLO F.,
- *Lavoro ed esodo nel Sud. 1861-1971,* Guida, Napoli 1973;
- *La questione meridionale (1860-1980),* Guida, Napoli 1980;
- *La modernità squilibrata del Mezzogiorno d'Italia*, Einaudi, Torino 1994;
- (a cura di), *Storia dell'Italia repubblicana*, Torino, Einaudi, 3 voll, 1994-1997;
- *La questione italiana. Il Nord e il Sud dal 1860 a oggi*, Roma-Bari, Laterza, 2013

BARBERIS C., DELL'ANGELO G. G. (a cura di),
Italia rurale, Laterza, Bari 1988

BARBIERI G., ROSA G.,
Il Molise tra squilibri e sviluppo, Sipi, Roma 1988

BARCA F. (a cura di),
Storia del capitalismo italiano dal dopoguerra a oggi, Donzelli, Roma, 1997

BARDINI C.,
Senza carbone nell'età del vapore. Gli inizi dell'industrializzazione italiana, Mondadori, Milano 1998

BARUCCI P,
- *Ricostruzione e panificazione (1943-1948),* Laterza, Bari 1969;
- (a cura di), *Pasquale Saraceno Il meridionalismo dopo la ricostruzione (1948-1957)*, Milano, Giuffrè, 1974;
- *Ricostruzione, pianificazione, Mezzogiorno: la politica economica in Italia dal 1943 al 1955*, Il Mulino, Bologna 1978

BATTIROLO QUARTO D.,
Gli investimenti industriali ed il ruolo delle incentivazioni nello sviluppo economico del Mezzogiorno continentale. Comunicazione presentata al convegno nazionale sugli investimenti industriali nelle aree depresse e sottosviluppate, camera di Commercio di Milano, 1961.

BECATTINI G.,
Dall'impresa alla quasi-comunità: dubbi e domande, in «Economia e politica industriale», n. 68/1990, pp. 7-12

BECATTINI G., BELLANDI M., DEI OTTATI G., SFORZI F. (a cura di),
Il caleidoscopio dello sviluppo locale. Trasformazioni economiche nell'Italia contemporanea, Rosenberg & Sellier, Torino 2001

BECHIS E. (a cura di),
Indagine su un caso di progettazione congiunta prodotto/processo: il motore Fiat fire e lo stabilimento di Termoli, Istituto ricerche economiche e sociali Lucia Morosini, Torino 1985

BELLOCCHIO C.,
Modificazioni economiche e sociali nell'area di gravitazione dello stabilimento FIAT di Termoli, in «Molise economico», n. 4-6/1988, pp. 57-77

BENASSI M.,
Le modificazioni organizzative delle grandi imprese: il caso Fiat, in «Economia e politica industriale», n. 81/1994, pp. 91-119

BERTA G.,
- *Conflitto industriale e sistema d'imprese. L'esperienza della Fiat*, in «Meridiana», n. 16/1993, pp. 159-178;
- *L'Italia delle fabbriche. Genealogie ed esperienze dell'industrialismo nel Novecento*, Il Mulino, Bologna 2001;
- *Metamorfosi. L'industria italiana fra declino e trasformazione*, Egea, Milano 2004;
- *L'Italia delle fabbriche. Ascesa e tramonto dell'industrialismo nel Novecento*, Il Mulino, Bologna 2006;
- *L'Italia delle fabbriche. La parabola dell'industrialismo nel Novecento*, Il Mulino, Bologna, 2009

BERTA G., BIGAZZI D. (a cura di)
Grande impresa e sviluppo italiano: studi per i cento anni della Fiat, Il Mulino, Bologna 1999

BEVILACQUA P., BRUNI S., CERSOSIMO D.,
Annibaldi Cesare. La Fiat e il Mezzogiorno, in «Meridiana», n. 6/1989, pp. 199-229

BIGAZZI D.,
La storia d'impresa in Italia. Saggio bibliografico: 1980-1987, Milano, Franco Angeli, 1990

BONADÈ-BOTTINO V.,
Criteri di Impostazioni delle costruzioni industriali, in «Atti e rassegna tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», n. 10/1951, pp. 289-294

BREDO W.,
Industrial Estates. Tool for industrialization. International Industrial Development Center, Stanford Research Institute, Menlo Park, California 1960

BUBICCO D. (a cura di),
Fiat e indotto auto nel Mezzogiorno. Secondo rapporto sulla Fiat-Sata di Melfi e degli stabilimenti Fiat di Campania e Molise (indagine promossa dalla Fiom e dalla CGIL Basilicata), Meta, Roma 2003

BUSANA O.,
Fiat Auto: sul prato verde fiorisce la formazione, in «L'impresa», n. 9/1994, pp.35-43

CABIANCA V., LACAVA A., MORINI P. (a cura di),
Una ipotesi di assetto del territorio italiano, estratto da «Urbanistica», n. 49/1967

CAFIERO S.,
- *La questione meridionale*, Le Monnier, Firenze 1980;
- *Questione meridionale e politica meridionalistica attraverso un quarantennio di attività*, Svimez, Roma 1986;
- *Storia dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno (1950-1993)*, Lacaita Editore, Manduria-Bari-Roma 2000

CAMPETTI L.,
Ritratto del gigante. Viaggio a Mirafiori. Cifre e fisiologia della fabbrica più grande d'Italia, in «Il Manifesto», 26 febbraio 1986

CAMPOPIANO C.,
Contributo allo studio di un piano economico per il Molise: Termoli, dicembre 1962, Tip. CET, Lanciano 1962

CAMPOS VENUTI G., *Due alternative per l'assetto territoriale dell'Italia padan*a, in «Urbanistica», n. 45/1965, pp. 5-9

CAMPUS M.,
L'Italia, gli Stati Uniti e il piano Marshall 1947-1951, Laterza, Roma-Bari 2008

CAO-PINNA V.,
Le regioni del Mezzogiorno: analisi critica dei progressi realizzati dal 1951 al 1975, Il Mulino, Bologna 1979

CARDINI A. (a cura di),
Il miracolo economico italiano (1958-1963), Bologna, il Mulino, 2006

CARRER F., LACAVA A.,
Le aree industriali attrezzate, Edizioni delle autonomie, Roma 1983

CARRIERI M., CERRUTI G., GARIBALDO F.,
Fiat punto e a capo. Problemi e prospettive della fabbrica integrata da Termoli a Melfi, Ediesse, Roma 1993

CARTA M.,
L'armatura culturale del territorio: il patrimonio culturale come matrice di identità e strumento di sviluppo, Franco Angeli, Milano 1999

CARUCCI P.,
Le fonti archivistiche: ordinamento e conservazione, Carocci, Roma 2010

CASALINO C., FAVA V. (a cura di),
La Fiat nel mondo, il mondo della Fiat: 1930-1950: il mercato mondiale dell'auto e i lavori dell'industria automobilistica nelle carte dell'Archivio Storico Fiat, Marsilio, Venezia 2002

CASSA PER IL MEZZOGIORNO, CONSORZIO PER IL NUCLEO DI INDUSTRIALIZZAZIONE DELLA VALLE DEL BIFERNO,
Progetto di massima del porto industriale di Termoli, vol. I e II, p. V, Mitsubishi Heavy Industries, Ltd., 1976

CASTAGNOLI C. S.,
Molise in GRILLOTTI M., DI GIACOMO G., *Atlante tematico delle Acque d'Italia*, Brigati, Genova 2008, pp. 469-480

CASTELLANO A., SOMMARIVA R. (a cura di),
Il luogo del lavoro. Dalla manualità al comando a distanza, XVII Triennale di Milano, Catalogo della Mostra (Milano, maggio-settembre 1986), Electa, Milano 1986

CASTRONOVO V.,
- *Storia economica d'Italia. Dall'Ottocento ai giorni nostri*, Torino, Einaudi, 2006;
- *L'Italia del miracolo* economico, Roma-Bari, Laterza, 2010;
- *La "via italiana" all'automobile*, in ID., *Imprese ed economia in Piemonte. Dalla "grande crisi" a oggi*, Cassa di Risparmio di Torino, Torino 1977;
- *Come è nata la Fiat*, Domus, Milano 1979;
- *Fare come Ford: Giovanni Agnelli e la nascita della Fiat*, in ID., *Grandi e piccole borghesi. La via italiana al capitalismo*, Laterza, Roma-Bari 1988, pp. 73-98;
- *FIAT 18999-1999: un secolo di storia italiana*, Rizzoli, Milano 1999;
- *FIAT: una storia del capitalismo italiano*, Rizzoli, Milano 2005

CATTERO B.,
Motori di qualità: l'organizzazione del lavoro alla Fiat di Termoli 3 in «Politica ed Economia», n. 21/1991, 6, pp. 53-62

CAVALLARO R., BUCCI G.,
Progresso tecnico e valori tradizionale. La Fiat nel Basso Molise, Iauna, Roma 1979

CENTRO DI STUDI E PIANI ECONOMICI,
- *Problemi dell'assetto territoriale dell'area industriale Roma-Latina*, s.e., Roma 1967;

- *Progetto per la costruzione della tavola delle interdipendenze settoriali della Regione Friuli-Venezia Giulia*, s.e., ROMA 1967;
- *Le prospettive di sviluppo industriale in Italia e nelle sue regioni*, Collana di studi e ricerche del Ministero del bilancio e della programmazione economica, ATEL, Roma 1973;
- *Prima valutazione dello spazio economico per nuove iniziative industriali*, Collana di studi e ricerche del Ministero del bilancio e della programmazione economica, ATEL, Roma 1975

CENZATO G.,
L'industrializzazione del Mezzogiorno, a cura dell'Unione degli industriali della Provincia di Napoli, Arte tipografica, Napoli 1954

G. CERCHIA, GIUSEPPE PARDINI (a cura di), *L'Italia spezzata. Guerra e Linea Gustav in Molise*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 2008

CERCHIA G.,
Il Molise e la Guerra Totale, Cosmo Iannone Editore, Isernia 2011

CERCOLA R.,
L'industria manifatturiera del basso Lazio, dell'Abruzzo e del Molise, Sagraf, Napoli 1977, vol. II

CERRITTO E.,
I poli di sviluppo nel Mezzogiorno. Per una prospettiva storica, in «Studi storici», n. 3/2010, pp. 691-797

CERRUTI G., RIEZER V.,
- *Fiat: qualità totale e fabbrica integrata*, Ediesse, Roma 1991:
- *La fabbrica integrata e il tempo. A proposito dell'accordo di Termoli*, Istituto ricerche economiche e sociali Lucia Morosini, Torino 1994

CERSOSIMO D.,
Da Torino a Melfi. Ragioni e percorsi della meridionalizzazione Fiat, in «Meridiana», n. 21/1995

CERULLI E. (a cura di),
Agricoltura e industria e i loro rapporti nell'economia contemporanea, Accademia Nazionale dei Lincei, Roma 1977

CHIARANTE G.,
La Democrazia cristiana, Editori Riuniti, Roma 1990

CHIMISSO M.,
La tradizione dei pastai, in LALLI R., LOMBARDI N., PALMIERI G. (a cura di), *Campobasso Capoluogo del Molise*, Vol. I, Palladino Editore, Campobasso, 2008, pp. 385-404

CIAMPANI A. (a cura di),
L'autunno sindacale del 1969, Rubettino, Soveria Mannelli 2013

CIBORRA C.,
Dai sistemi produttivi tradizionali ai sistemi avanzati, in «Sapere», gennaio 1979

CIPOLLA C. M.,
- *Storia facile dell'economia italiana dal Medioevo a oggi*, Mondadori, Milano 1995;
- *Introduzione alla storia economica*, Bologna, il Mulino, 2003

CITARELLA F.,
- *Le condizioni geografico-economiche del Molise e la diffusione territoriale dell'emigrazione transoceanic*a, in ID., *Emigrazione e presenza italiana in Argentina*, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Roma, 1992;
- *Emigrazione e presenza italiana in Argentina*, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Roma, 1992

CIUFFETTI A., PARISI R. (a cura di),
L'archeologia industriale in Italia. Storie e storiografie (1978-2008), Franco Angeli, Milano 2012

CLEMENTE F. (a cura di),
I poli regionali in Sardegna: una ipotesi di assetto territoriale, Quaderni di Centro di Studi e Piani Economici, ETAS Kompass, Milano 1968

COLAIANNI N.,
Il Mezzogiorno nella crisi dell'economia italiana, in «Politica ed economica», n. 5/1975

COLAPIETRO V., MICCOLI A.,
Miti e realtà della vita di fabbrica. Pedagogia del lavoro e processi formativi: indagine sulla Fiat auto di Termoli, Franco Angeli, Milano 1998

COLELLA R.,
I danni di guerra e lo sminamento, in GIOVANNI CERCHIA (a cura di), *Il Molise e la Guerra Totale*, cit., pp. 353-368

COMBA M. (a cura di),
- *Maire Tecnimont. I progetti Fiat Engineering (1931-1979)*, SilvanaEditoriale, Milano 2011;
- *Maire Tecnimont. I progetti FIAT (1980-2000)*, SilvanaEditoriale, Milano 2012

COMITATO DEI MINISTRI PER IL MEZZOGIORNO,
- *Statuto tipo dei Consorzi per le aree di sviluppo industriale nel Mezzogiorno: legge 29 luglio 1957 n. 634, modificata dalla legge 18 luglio 1959 n. 555*, Istituto poligrafico dello stato, Roma 1959;
- *Condizioni e requisiti minimi per istituire "aree di sviluppo industriale" nel Mezzogiorno ai sensi della legge del legge del 29 luglio 1957 n. 634 e successive modificazioni*, Istituto poligrafico dello stato, Roma 1960;
- *Nucleo di industrializzazione nella valle del Biferno* in Id. *Documentazione sulle aree di sviluppo industriale ed i nuclei di industrializzazione del Mezzogiorno*, Soc. Multigrafica, Roma 1968

COMITATO REGIONALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA NEL MOLISE,
Schema di Sviluppo Economico e Sociale del Molise per il quinquennio 1966-1970, La Grafica Moderna, Campobasso, 1967

COMMISSIONE GEODETICA ITALIANA,
Norme proposte per la formazione di carte tecniche alle scale 1:5000 e 1:10000, Istituto Geografico Militare, Firenze 1973

CONSORZIO PER IL NUCLEO DI INDUSTRIALIZZAZIONE DELLA VALLE DEL BIFERNO,
- *Piano regolatore territoriale definitivo. Relazione generale*, vol. I, p. 19, [copia dattiloscritta], 1971;
- *Piano regolatore territoriale definitivo. Il Piano del Nucleo*, vol. II [copia dattiloscritta], 1971;
- *Piano regolatore territoriale definitivo. Documentazione di settore*, vol. III, [copia dattiloscritta], 1971;

CORONA G., NERI SERNERI S. (a cura di),
Storia e ambiente. Città, risorse, territori nell'Italia contemporanea, Carrocci Editore, Roma 2007

COZZI T., LOMBARDINI S., SALVATI M.,
Economia 1970-1990, Edizioni della Fonazione Agnelli, Torino 1995

CRAINZ G.,
Storia del miracolo italiano, Donzelli, Roma 2005

CRISTIANO R.,
CNIB: Consorzio per il nucleo di industrializzazione della valle del Biferno, Promedia, Caserta 1991

CREPAX N.,
Storia dell'industria in Italia. Uomini, imprese e prodotti, Il Mulino, Bologna 2002

D'AGOSTINO G., LOLLI M.,
La marginalità complessa. Il Molise fra innovazione e tradizione: quadri sociali e sequenze politico-elettorali, Athena, Napoli 1990

D'ANTONE L.,
- *L'interesse straordinario per il Mezzogiorno (1943-1960)*, in «Meridiana», n. 24/1995
- (a cura di), *Radici storiche ed esperienza dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno*, Bibliopolis, Napoli 1996

DATTOMO N.,
- *La legge 634/57 e il progetto di sviluppo industriale per il Mezzogiorno,* «Storia Urbana» 2011, 130, Franco Angeli, Milano, 2011, pp. 45-74
- *Il piano Tekne per l'area di sviluppo industriale di Taranto*, in «Storia Urbana», n. 130/2011, pp. 137-167

D'ATTORRE R.,
Dis*egni e progetti Archivio Maire Tecnimont,* in MICHELA COMBA (a cura di), *Maire Tecnimont. I progetti Fiat Engineering (1931-1979)*, SilvanaEditoriale, Milano 2011, pp. 144-247

DEAN G. W., DE BENEDICTIS,
Il Mezzogiorno estensivo e la ristrutturazione dell'agricoltura, Franco Angeli, Milano 1974

DE MAGISTRIS A., DEAMBROSIS F.,
La presenza internazionale, tra continuità e nuove congiunture, in MICHELA COMBA (a cura di), *Maire Tecnimont. I progetti Fiat Engineering (1931-1979)*, SilvanaEditoriale, Milano 2011, pp. 84-107

DE ROSA R.,
Il Mezzogiorno doroteo dal dopoguerra ad oggi, Rubettino, Soveria Mannelli 1984

DE SETA C., BERTELLI C.,
- *Immagini dell'Archivio fiat: 1900-1940*, Fabbri Editori, Milano 1989;

- *Immagini dell'Archivio fiat: 1940-1980*, Fabbri Editori, Milano 1990;
- *Fabbrica e dintorni: la Fiat nelle fotografie del suo archivio 1899-1960*, Catalogo della mostra, Museo dell'automobile "Carlo Biscaretti di Ruffia", Torino, ottobre-novembre 1992, Fabbri Editori, Milano 1992

DE SETA C.,
Sull'autosole ascoltando Mina: l'Italia verso la piena motorizzazione, in *Immagini dell'archivio Fiat. 1940-1980*, Fabbri, Milano 1990, pp. 9-16

DE VINCENZI F., *La produzione della lana, gli opifici e i centri di lavorazione e commercializzazione,* in EDILIO PETROCELLI (a cura di), *La civiltà della transumanza. Storia, cultura e valorizzazione dei tratturi e del mondo pastorale in Abruzzo, Molise, Puglia, Campania e Basilicata,* Iannone, Isernia, 1998, pp. 75-81

DE VINCENZO D.,
Introduzione alla cartografia tematica, Garigliano, Cassino 1995

DI VITTORIO A.,
Le acque continentali e le attività umane nel Mezzogiorno d'Italia nei secoli del XVIII e XIX, in «Atti del XII Congresso Geografico Italiano», Salerno, 18-22 Aprile 1975, pp. 45-49

ENRIETTI A., FORNENGO G.,
Il gruppo Fiat. Dall'inizio degli anni '80 alle prospettive del mercato unificato del '92, La Nuova Italia Scientifica, Roma 1989

ENRIETTI A., PERUZIO G., RIESER V.,
L'industria automobilistica a Torino. Strategia della grande impresa ed ambiente economico locale, Istituto Ricerche Economiche e sociali Lucia Morosini, Torino 1992

FARNIE D. A.,
The Manchester Ship Canal and the rise of the Port of Manchester 1894-1975, Manchester University Press, Manchester 1980

FELICE C., PASQUINI A., SORELLA S.
Termoli. Storia di una città, Donzelli Editore, Roma 2009

FEOLE L.,
Questione regionale e Statuto del Molise, Edizioni Enne, Ferrazzano 2000

FERRARA M.,
Localismo: verso una logica di sistema, in «Censis. Quindicinale di note e commenti», XXII, 1986, 4, pp. I-VII

FERRAROTTI F.,
Trattato di sociologia, Utet, Torino 1969

FIAT,
- *La Fiat nel Mezzogiorno. L'esperienza degli stabilimenti automobilistici*, Fiat, Torino 1981
- *La fabbrica dell'automobile*, in ALDO CASTELLANO, ROBERTA SOMMARIVA (a cura di), *Il luogo del lavoro. Dalla manualità al comando a distanza*, XVII Triennale di Milano, Catalogo della Mostra (Milano, maggio-settembre 1986), Electa, Milano 1986, pp. 149-155

FLORENCE P. S.,
Investment, Location and Size of Plant. A realistic inquiry into the structure of British and american industries, Cambridge University Press, Cambridge 1948

FONDI M.,
Il Molise 20^ regione d'Italia, UTET, Torino, 1964

FRUDÀ L.,
Elementi di metodologia e tecnica della ricerca sociale: le scale di misurazione nella ricerca sociale, Elia, Roma 1975

GALIMBERTI F., PAOLAZZI L., GALIMBERTI C.,
Il volo del calabrone. Breve storiadell'economia italiana nel Novecento, Le Monnier, Firenze 1998

GALLI G.,
Storia della Democrazia cristiana, Laterza, Bari-Roma 1978

GAMBI L.,
L'equivoco tra Compartimenti statistici e regioni costituzionali, Fratelli Lega, Faenza 1963

GAZZERA E., SELVAGGI L.,
Integrazione agricola e industriale nel Molise, Arti Grafiche Santa Barbara, Roma 1953

GHIRELLI A.,
Democristiani: storia di una classe politica dagli anni Trenta alla seconda Repubblica, Mondadori, Milano 2004

GIANNETTI R., VASTA M. (a cura di),
- *L'impresa italiana nel Novecento*, Il Mulino, Bologna 2003
- *Storia dell'impresa industriale italiana*, Il Mulino, Bologna 2005

GIOIELLI M.,
Isernia fra passato e presente, Paladino Editore, Campobasso 2006

GIOVANNINI C.,
La Democrazia cristiana dalla fondazione al centro-sinistra (1943-1962), La Nuova Italia, Firenze 1978

GLOECKNER P. H.,
Industrial Estates: an instrument for industrial development and promotion, Lahore, Ferozons, 1966

GRILLOTTI M., DI GIACOMO G.,
Atlante tematico delle Acque d'Italia, Brigati, Genova 2008

ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE,
Intorno a una eventuale carta fondamentale dello Stato alla scala 1:5000, in «L'Universo», n. XIII/1942, pp. 251-267

ISTITUTO PER L'ASSISTENZA ALLO SVILUPPO DEL MEZZOGIORNO,
Nucleo di industrializzazione della valle del Biferno in Id *Documentazione sugli agglomerati delle aree e dei nuclei industriali del Mezzogiorno: Regione Molise*, IASM, Roma 1977

ISTITUTO PER LO STUDIO DEI PROBLEMI DELLO SVILUPPO ECONOMICO E SOCIALE,
Convegno sulle zone particolarmente depresse: relazioni di base. Termoli-Campobasso 9-12 aprile 1970, Comitato Regionale per la Programmazione Economica nel Molise, Campobasso 1970

ISTITUTO REGIONALE RICERCHE ECONOMICHE PER IL MOLISE,
Convegno: una politica di industrializzazione per il Molise. Relazioni di base, [s.e.], Campobasso 1970

KEEGAN J.,
La seconda guerra mondiale (1939-1945), Una storia militare, Rizzoli, Milano 2002

KERN H., SCHUMANN M.,
La fine della divisione del lavoro? Produzione industriale e razionalizzazione, Einaudi, Torino 1991

LACAVA A., CASSETTI R.,
Progetto di sviluppo metropolitano del Molise, Centro di Studi e Piani Economici, Roma 1973

LAGO L.,
Il contributo della cartografia storica, in *Italia. Atlante dei tipi geografici,* Istituto Geografico Militare, Firenze 2004

LALLI R.,
Dalla Provincia di Molise alla ventesima regione: storia, atti, dibattiti, documenti, Editrice Samnium, Campobasso 1989

LALLI R., LOMBARDI N., PALMIERI G. (a cura di),
Campobasso Capoluogo del Molise, Vol. I, Palladino Editore, Campobasso, 2008

LANDINI P., SALVATORI F.,
I sistemi locali delle regioni italiane (1970-1985), Società geografica italiana, Roma 1989

LERNER G.,
Operai. Viaggio all'interno delle Fiat. La vita, le case, le fabbriche di una classe che non c'è più, Feltrinelli, Milano 1988

LIBERTINI L.,
La Fiat negli anni Settanta, Editori Riuniti, Roma 1973

LOCKE R., NEGRELLI S.,
Il caso Fiat Auto, in MARINO REGINI, CHARLES F. SABEL, (a cura di), *Strategie di riaggiustamento industriale*, Bologna 1989, pp. 63-66

LODOVISI A., TORRESANI S.,
Storia della cartografia, Patron Editore, Bologna 1996

MAGAGNOLI S.,
- *Arcipelaghi industriali: le aree industriali attrezzate in Italia,* Rosenberg & Sellier, Torino 2007
- *Le aree industriali attrezzate: genealogia ed evoluzione di un modello di sostegno allo sviluppo locale*, in «Storia urbana», n. 130/2011, pp. 11-43

MAIFREDA G.,
- *La disciplina del lavoro. Operai, macchine e fabbriche nella storia italiana*, Mondadori, Milano 2007
- *La disciplina del lavoro: operai, macchine e fabbriche nella storia italiana*, Il Giornale, Milano 2008

MALGERI F.,
Giulio Pastore a quarant'anni dalla morte, in ANDREA CIAMPANI (a cura di), in *L'autunno sindacale del 1969*, Rubettino, Soveria Mannelli 2013, pp. 253-266

MALFATTI E.,
Valutazione dei bilanci demografici annuali delle popolazione presente nelle regioni e nelle province del Mezzogiorno (1951-1975), Svimez, Giuffré. Milano 1976

MANA F., VALVO T.,
Fiat Auto anni '80. Organizzazione, professionalità e salario, Franco Angeli, Milano 1985

MANCINONE G.,
Fiat, dieci anni dopo. Lo stabilimento di Termoli: lotte, problemi, prospettive, in «Proposte molisane», n. 2/1982, pp. 67-73

MANNA D. (a cura di),
Prospettive economiche della regione molisana. Situazione, tendenze ed obiettivi, Quaderni del Centro di Studi e Piani Economici, Boringhieri, Roma 1967

MARCIALIS SAMONÀ G.,
Molise, in «Urbanistica», n. 49/1967

MARINELLI M.,
Programmazione economica e pianificazione territoriale urbanistica nello sviluppo economico e sociale del Mezzogiorno, Istituto per la pianificazione economica e territoriale, Roma 1966
MAROTTA S.,
Corruzione politica e società napoletana: l'inchiesta Saredo, La Scuola di Pitagora, Napoli 2012

MARZANO F.,
Un'interpretazione del processo di sviluppo economico dualistico in Italia, Giuffrè, Milano 1969

MARZILLO M.,
Partiti e politici nella repubblica, in G. MASSULLO (a cura di), *Storia del Molise in età contemporanea,* cit., pp. 405-427

MASCIOTTA G.,
Il Molise dalle origini ai giorni nostri, Lampo Editrice, Campobasso, 1988 (prima ed.: Stabilimento Tipografico Luigi Pierro e Figlio, Napoli, 1915)

G. MASSULLO (a cura di),
- *Storia del Molise,* Donzelli, Roma 2006
- *Dalla periferia alla periferia. L'Economia del Novecento* in Id. *Storia del Molise,* Donzelli, Roma 2006*,* pp. 459-509

MEINI M.,
Il ritratto del Molise. Le carte dell'Istituto Regionale per gli Studi Storici del Molise "Vincenzo Cuoco", Iresmo-Università degli Studi del Molise, Campobasso 2009

MERLI R.,
- *Il Robogate nella produzione della Fiat Uno*, in ID. (a cura di), *Modello robot. Come cambia il modo di produrre e di lavorare nell'industria dell'auto*, Ediesse, Roma 1984, pp. 133-154
- *Modello robot. Come cambia il modo di produrre e di lavorare nell'industria dell'auto*, Ediesse, Roma 1984

MIGLIACCIO F.,
Cartografia tematica e automatica, Libreria CLUP, Milano 2001

MILONE F.,
L'Italia nell'economia delle sue regioni, Einaudi, Torino 1955

MINISTERO DEL BILANCIO E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA,
Progetto 80. Rapporto preliminare al Programma economico nazionale 1971-1975, Roma 1969
MINISTERO DELLE FINANZE,
Relazione del Ministro Tremelloni sul programma economico italiano a lungo termine: 1948-49-1952-53 alla 10. commissione permanente della Camera dei deputati (31 marzo 1949), Tipografia della Camera dei deputati, Roma 1949

MOCCIA M. R. (a cura di),
Bibliografiat. Saggi, studi, ricerche sulla Fiat (1899-1996), Scriptorium, Torino 1998

MORGANTE A.,
Dai sistemi produttivi tradizionali ai sistemi avanzati, Maggioli, Santarcangelo di Romagna 2013

MORAGLIO M., BARIOGLIO C.,
Infrastrutture, in in MICHELA COMBA (a cura di), *Maire Tecnimont. I progetti Fiat Engineering (1931-1979)*, SilvanaEditoriale, Milano 2011, pp. 111-125

MOSCONI A.,
Fiat 1968-1977 gli anni del cambiamento, in A. MOSCONI, ENZO RULLANI, *Il gruppo nello sviluppo dell'impresa industriale. con un'analisi del caso Fiat,* Isedi, Milano 1978

NITTI F. S.,
La città di Napoli. Studi e ricerche sulla situazione economica presente e la possibile trasformazione industriale, CalicEditori, Rionero in Vulture 2003 (edizione originale *La città di Napoli, Studi e ricerche sulla situazione economica presente e la possibile trasformazione industriale, con appendice su le forze idrauliche in Italia e la loro utilizzazione*, Lorenzo Alvano, Napoli 1902)

NOLA L., ORLANDO F.,
Termoli: dove atterra la FIAT, in BARBERIS C., DELL'ANGELO G. G. (a cura di), *Italia rurale,* Laterza, Bari 1988, pp. 355-375

OLSSON G.,
Linee senza ombre, Theoria, Roma-Napoli 1991

ORTOLANI M.,
Memoria illustrativa della carta di utilizzazione del suolo degli Abruzzi e del Molise, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Roma, 1964

PACE S.,
Abitare Fiat, in MICHELA COMBA (a cura di), *Maire Tecnimont. I progetti Fiat Engineering (1931-1979)*, SilvanaEditoriale, Milano 2011, pp. 127-143
PAONE N.,
Il Molise e la guerra di liberazione, Volturnia edizioni, Isernia 2011

PARDINI G.,
Linea Gustav 1943-44. Gli studi e le ricerche, in G. CERCHIA, GIUSEPPE PARDINI (a cura di), *L'Italia spezzata. Guerra e Linea Gustav in Molise*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 2008

PARISI R.,
- *Fabbriche d'Italia. L'architettura industriale dall'Unità alla fine del Secolo Breve*, Franco Angeli, Milano 2011;
- *Stato e fabbriche. Architettura e urbanistica per le aree di sviluppo industriale nel secondo Novecento meridionale,* in «Patrimonio Industriale», anno V, ottobre 2011, pp. 57-69;
- *Le fabbriche del Molise. Uomini, luoghi e paesaggi del lavoro*, in R. PARISI, I. ZILLI (a cura di), *Il Patrimonio Industriale in Molise. Itinerari di un censimento in corso*, Crace, Terni 2012, pp. 52-74;
- *I piani di ricostruzione dei centri «disastrati»*, in GIOVANNI CERCHIA (a cura di), *Il Molise e la Guerra Totale*, Cosmo Iannone Editore, Isernia 2011, pp. 369-413:
- *Termoli e l'urbanistica nel secondo Novecento*, in ROBERTO GIULIANELLI, ERCOLE SORI (a cura di), *Ricostruire le città. Piani regolatori nell'Italia del secondo Novecento*, in «Storia e problemi contemporanei », n. 65, gennaio-aprile 2014, Franco Angeli, Milano 2014, pp.117-137

PAROLI A.,
- *Per una carta topografica in grande scala dell'intero territorio del Regno*, in «Rivista del Catasto e dei Servizi tecnici erariali», n. 2/1941, pp. 148-168;
- *Per una carta topografica in grande scala dell'intero territorio del Regno*, in «Rivista del Catasto e dei Servizi tecnici erariali», n. 6/1941, pp. 658-680

PASQUINI A.,
Dalla ricostruzione a oggi, in FELICE C., PASQUINI A., SORELLA S. *Termoli. Storia di una città*, Donzelli Editore, Roma 2009, pp. 375-385

PERROUX F.,
Note sur la notion Pôle de croissance, in «Économie appliquée», n. 1-2/1955, pp. 307-320

PETRI R.,
- *La Frontiera industriale. Territorio, grande industria e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno*, Franco Angeli, Milano 1990;
- *Storia economica d'Italia. Dalla grande guerra al miracolo economico (1918-1963)*, Il Mulino,Bologna 2002

PETROCELLI E.,
- *Fiat. Un padrone venuto dal Nord*, in «Proposte molisane», n. 3/1973, pp. 26-28;

- *Il divenire del paesaggio molisano. Dall'accampamento dell'Homo erectus alle proposte di tutela dei beni ambientali e storico-culturali*, La Casa Usher, Firenze 1984;
- *Il Molise nelle immagini cartografiche. Storia, tecnica, lettura, interpretazione,* Cosmo Iannone Editore, Isernia 1995;
- *La controversa costruzione della regione amministrativa,* in GINO MASSULLO, (a cura di) *Storia del Molise,* Donzelli Editore, Roma 2006, pp. 429-457

Il piano verde: piano quinquennale per lo sviluppo dell'agricoltura, REDA, Roma 1962

Piano verde secondo: provvedimenti per lo sviluppo dell'agricoltura nel quinquennio 1966-70. Leggi, circolari, moduli, commenti e carte regionali, REDA, Roma 1970

PIANTA A.,
Fabbrica integrata, in «Il Sole 24 ore», 29 ottobre 1993

PIERMATTI R.,
I programmi regionali per l'acquisizione dei dati cartografici necessari alla gestione del territorio, in «Bollettino AIC», nn. 81-82, 1991, pp. 7-11

PISTILLI R.,
Problemi nuovi, in «Il Messaggero» del 23 gennaio 1970

PIZZORNO A.,
Quando s'insedia la grande fabbrica. Esperienze di sviluppo industriale nel Mezzogiorno, Cedis, Roma 1983

PRINZI D.,
La riforma agraria in Puglia, Lucania e Molise, Laterza, Bari 1956

QUINTANO C.,
Il sistema industriale del Molise, Il Mulino, Bologna 1986

RADOGNA P.,
Sviluppo industriale e pianificazione territoriale nel Mezzogiorno, in «Urbanistica», n. 45/1965, pp. 10-40

RAVELLI M.,
Lavorare in Fiat, Garzanti, Milano 1989

REGINI M., SABEL C. F., (a cura di),
Strategie di riaggiustamento industriale, Bologna 1989

REGIONE MOLISE GIUNTA REGIONALE,
Piano Regionale di Sviluppo 1980-1985, Industria Grafica Cassinate, S. Elia Fiumerapido (FR) 1980

RESCIGNO G.,
Attività di riforma e attività delegate, in «Ersam Molise» n. 4/2004, pp. 12-13

RIGOTTI F., ROTONDI G.,
Il Molise costiero. Momenti umani e economici, Università di Padova – Dipartimento di Geografia, Padova 1990

ROMBAI L. (a cura di),
Imago et descriptio Tusciae. La Toscana nella geocartografia dal XV al XIX secolo, Marsilio, Venezia 1993

ROMITI C.,
Politica Industriale e strategia Fiat per il Mezzogiorno, in «Mezzogiorno d'Europa», n. 2/1987, pp. 187-192

ROSSI DORIA M.,
- *I problemi delle trasformazioni fondiarie nel Mezzogiorno e nelle isole*", in «Rivista economica agraria», n. 6/1947;
- *Riforma agraria e azione meridionalistica*, Edizioni agricole, Bologna 1956
- *La fine dei contadini e l'industrializzazione in Italia*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 1999

ROTONDI G.,
Un quadro extra-agricolo dai contrastanti aspetti, in FULVIA RIGOTTI, GRAZIANO ROTONDI, *Il Molise costiero. Momenti umani e economici*, Università di Padova – Dipartimento di Geografia, Padova 1990

SABA V.,
Giulio Pastore, in *Dizionario storico del movimento cattolico in Italia 1860-1980,* vol. II*, I Protagonisti,* Casale Monferrato, Marietti, 1982, p. 465-470

SALERNO F.,
- *Il piano dell'Italconsult del Consorzio Asi di Siracusa. Tra coerenza distributiva e grandi prospettive*, in «Storia Urbana», n. 130/2011, pp. 105-136;

– *Autorappresentazione di Priolo. Da borgo agricolo a città industriale*, in ADORNO S., CRISTINA G., ROTONDO A. (a cura di), *VisibileInvisibile: percepire la città tra descizioni e omissioni*, Atti del VI Congresso dell'Associazione Italiana di Storia Urbana, Scrimm Edizioni, 2014, pp. 1001-1010

SALVATI M.,
Economia e politica in Italia dal dopoguerra a oggi, Garzanti, Milano 1986;
Occasioni mancate. Economia e politica in Italia dagli anni '60 a oggi, Roma-Bari 2000

SAMMARTINO R.,
Il Molise dalla ricostruzione allo sviluppo, Edizioni Enne, Ferrazzano 2003

SAPELLI G.,
Storia economica dell'Italia contemporanea, Mondadori, Milano 2008

SCARIN E.,
Il primo saggio dell'Istituto Geografico Militare alla scala 1:5000, in «Rivista Geografica Italiana», n. XLIX/1942, pp. 138-140

SIGNORELLI B.,
Vittorio Bonadè Bottino, sub vocem, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, Vol XXXIV, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma 1988, pp. 473-476

SIMONCELLI R.,
– *Il Molise. Le condizioni geografiche di una economia regionale,* Istituto di Geografia economica della Facoltà di Economia dell' Università di Roma, Roma, 1969;
– *Molise*, in VERA CAO-PINNA, *Le regioni del Mezzogiorno*, Il Mulino, Bologna 1979

SPAGNA P.,
Modelli ed ipotesi di organizzazione dei servizi cartografici, IN *Atti della Seconda conferenza nazionale di cartografia e informazione territoriale: organizzare la conoscenza del territorio per governare lo sviluppo. Genova 17-18-19 febbraio 1983,* Casa Editrice Microlito, Genova 1983, pp. 235-242

TAYLOR A. J. P.,
Storia della seconda guerra mondiale, Il Mulino, Bologna 1990

THOMAS J. P.,
Le politiche economiche del Novecento, Il Mulino, Bologna 1998

TONELLI A. (a cura di),
Il ruolo dello Stato nell'economia, in Lo sviluppo economico moderno. Dalla rivoluzione industriale alla crisi energetica (1750-1973), Marsilo, Venezia 1997

TOSCO C.,
Il paesaggio storico: le fonti e i metodi di ricerca tra Medioevo ed età moderna, Laterza, Roma-Bari 2009

TOSH J.,
Introduzione alla ricerca storica, La Nuova Italia, Scandicci 1989

TRENTIN B.,
Lavoro e libertà nell'Italia che cambia, Donzelli, Roma 1994

TUCCI A., *Il problema idrico fattore condizionante dello sviluppo regionale*, in «Molise Economico» V, n. 5/1978, pp. 11-19

UNIONCAMERE-CENSIS,
- *Rapporto 1982 sullo stato delle economie locali. Scenario del localismo italiano*, I, Franco Angeli, Milano 1982;
- *Le migliori aree per gli investimenti produttivi nel Mezzogiorno: ricerca sulle aree industriali condotta da centrosud in collaborazione con le Camere di commercio del Mezzogiorno e con Unioncamere*, Azienda Grafica eredi G. Bardi srl, Roma 1991

VERDUN M.,
L'Archivio storico Fiat, in «Archivi & Computer», n. 1/1993, pp. 20-27

VERRENGIA M.,
L'VII Armata e il settore adriatico. La vicenda di Termoli, in GIOVANNI CERCHIA, *Il Molise e la Guerra Totale*, Cosmo Iannone Editore, Isernia 2011, pp. 69-126

VITALI O.,
Popolazione, occupazione e abitazioni nelle aree urbane del Molise, Franco Angeli, Milano 1994

VITTORINI M.,
Indirizzi strategici di assetto territoriale per l'inquadramento dei programmi di intervento nl Mezzogiorno, in «Urbanistica», n. 57/1971

VOLPATO G.,
- *Il settore automobilistico*, in «L'industria», n. 1/1994, pp.55-113;

– *Lo scenario della competizione automobilistica internazionale e la strategia di rilancio del Gruppo Fiat auto*, in CARRIERI M., CERRUTI G., GARIBALDO F., *Fiat punto e a capo. Problemi e prospettive della fabbrica integrata da Termoli a Melfi*, Ediesse, Roma 1993, pp. 11-46

ZAMAGNI V,
Lo Stato italiano e l'economia. Storia dell'intervento pubblico dall'Unificazione ai giorni nostri, Le Monnier, Firenze 1981;
Dalla periferia al centro. La seconda rinascita economica dell'Italia 1861-1981, Il Mulino, Bologna 1990;
Introduzione alla storia economica d'Italia, Il Mulino, Bologna 2007

ZAMAGNI V., SANFILIPPO M.,
Introduzione, in ID (a cura di), *Nuovo Meridionalismo e intervento straordinario. La Svimez dal 1946-1950,* Il Mulino, Bologna 1988

ZANINELLI S.,
Giulio Pastore, in *Il Parlamento italiano 1861-1992*, vol. XIX, Nuova Cei, Milano 1992, pp. 312-317

ZILLI I.,
Le forme dell'acqua. Territorio e risorse nel Molise fra l'età moderna e contemporanea, Quaderni del Centro di Cultura, n. 9, Campobasso, Università degli studi del Molise, 2003 (Quaderni del Centro di Cultura, n. 9.);
La realtà economica molisana nella descrizione dei contemporanei (secc. XVIII-XIX), Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1995;
Un progetto per la valorizzazione turistica del patrimonio archeologico-industriale del Molise, «Quaderni Istituto di Studi delle Società del Mediterraneo», n. 106/ 2006;
Prove d'industria. La Fiat e il nucleo industriale di Termoli. 1970-2008, in CIUFFETTI A., PARISI R. (a cura di), *L'archeologia industriale in Italia. Storie e storiografie (1978-2008)*, Franco Angeli, Milano 2012, pp. 332-352;
Infrastrutture e nuclei industriali, in PARISI R., ZILLI I. (a cura di), *Il Patrimonio Industriale in Molise. Itinerari di un censimento in corso*, Crace, Terni 2012, pp. 176-187

Sitografia

www.archivi.beniculturali.it/glossario (ultima consultazione 15.12.2014)

www.associazionegeotecnica.it (ultima consultazione 07.02.2015)

www.asstrai.org (ultima consultazione 10 febbraio 2015)

www.beppesebaste.com (ultima consultazione 10.01.2015)

www.bonificagroup.com (ultima consultazione il 07.01. 2015)

www.lombardianeniculturali.it/archivi/complissi-archivistici (ultima consultazione 10 febbraio 2015)

www.multiboites.com (ultima consultazione 14.02.2015)

ww.planningstudies.org (ultima consultazione 24.03.2015)

www.senato.it (ultima consultazione 20.02.2015)

www.sitap.beniculturali.it/architetture (ultima consultazione 19.01.2015)

www.storiadc.it/correnti (ultima consultazione 07.01.2015)