

OS. Opificio della Storia

Anno 2023 | Numero 4 ISSN 2724-3192

Associazione di studi storici

RESpro

rete di storici per i paesaggi della produzione

OS.

Opificio della Storia

OS. Opificio della Storia è un laboratorio di idee e di ricerche attraverso il quale si intende promuovere la centralità degli studi storici nelle pratiche di conoscenza, di trasmissione e di valorizzazione dei paesaggi della produzione.

La rivista è espressione dell'**Associazione nazionale RESpro - Rete di storici per i paesaggi della produzione** ed è impegnata a dar voce a tutti gli studiosi interessati a difendere e a sostenere la cultura storica del lavoro e dei luoghi della produzione in tutte le loro declinazioni, economica e sociale, moderna e contemporanea, dell'architettura e dell'arte, in una prospettiva interdisciplinare costantemente aperta al mondo della conservazione, dell'archeologia, della geografia e della comunicazione.

OS accoglie studi storici e ricerche applicate sui sistemi produttivi, dagli ambienti silvo-pastorali all'agricoltura e all'industria, e sui paesaggi rurali e urbani, colti nella loro dimensione materiale e immateriale e nelle loro diverse articolazioni economiche, politiche, sociali, artistiche e territoriali.

OS. Opificio della Storia è una rivista scientifica pubblicata in Open Access sulla piattaforma SHARE Riviste nell'ambito della Convenzione Universities Share, con il patrocinio del Dipartimento di Architettura e Disegno Industriale dell'Università della Campania Luigi Vanvitelli.

Tutti i testi pubblicati in **OS. Opificio della Storia** sono valutati secondo le modalità del "doppio cieco" (double blind peer review), da non meno di due lettori individuati nell'ambito di un'ampia cerchia internazionale di specialisti.

<https://resproredestorici.com>

<http://www.serena.unina.it>

V •
Università
degli Studi
della Campania
Luigi Vanvitelli

Dipartimento di
Architettura e
Disegno Industriale
DADI

Associazione di studi storici
RESpro
rete di storici per i paesaggi della produzione

OS.

Opificio della Storia

Comitato di direzione

Francesca Castanò
Roberto Parisi
Manuel Vaquero Piñeiro
Renato Sansa

Direttore responsabile

Rossella Del Prete

Coordinamento redazione

Maddalena Chimisso

Redazione

Tania Cerquiglini
Barbara Galli
Omar Mazzotti
Rossella Monaco
Mariasaria Rescigno

Progetto grafico: Roberta Angari

Comitato scientifico

Salvatore Adorno_ *Università di Catania*
Patrizia Battilani_ *Università di Bologna*
Cristina Benlloch_ *Universitat de Valencia*
Alessandra Bulgarelli_ *Università degli Studi di Napoli "Federico II"*
Francesca Castanò_ *Università degli studi della Campania "Luigi Vanvitelli"*
Aldo Castellano_ *Politecnico di Milano*
Francesco M. Cardarelli_ *Istituto di Studi sul Mediterraneo - CNR*
Antonio Chamorro_ *Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales Ecuador*
Yi Chen_ *Tongji University*
Maddalena Chimisso_ *Università degli Studi del Molise*
Antonio Ciaschi_ *Università "Giustino Fortunato" di Benevento*
Daniela Ciccolella_ *Istituto di Studi sul Mediterraneo - CNR*
Inmaculada Aguilar Civera_ *Universitat de Valencia*
Augusto Ciuffetti_ *Università Politecnica delle Marche*
Juan Miguel Muñoz Corbalán_ *Universitat de Barcelona*
Rossella Del Prete_ *Università degli Studi del Sannio*
Mauro Fornasiero_ *University of Plymouth*
Barbara Galli_ *Politecnico di Milano*
Anna Giannetti_ *Università degli studi della Campania "Luigi Vanvitelli"*
Paolo Giordano_ *Università degli studi della Campania "Luigi Vanvitelli"*
Alberto Guenzi_ *Università degli studi di Parma*
Luigi Lorenzetti_ *Università della Svizzera Italiana*
Elena Manzo_ *Università degli studi della Campania "Luigi Vanvitelli"*
Omar Mazzotti_ *Università di Bologna*
Luca Mocrelli_ *Università degli Studi Milano-Bicocca*
Zied Msellem_ *Université de Tunis*
Aleksander Paniek_ *University of Primorska, Koper*
Roberto Parisi_ *Università degli Studi del Molise*
Roberto Rossi_ *Università degli Studi di Salerno*
Renato Sansa_ *Università della Calabria*
Donatella Strangio_ *Università degli Studi di Roma "La Sapienza"*
Pietro Tino_ *Università degli Studi Roma Tre*
Manuel Vaquero Piñeiro_ *Università degli Studi di Perugia*
Claudio Varagnoli_ *Università degli Studi "G. D'Annunzio" Chieti-Pescara*
Aingeru Zabala Uriarte_ *Universidad de Deusto, Bilbao*

OS.

Opificio della Storia

SILOS.
Paesaggi
dell'abbondanza,
depositi di
memorie

SILOS.
*Landscapes
of plenty,
repositories of
memories*

A cura di
Roberto Parisi

Anno 2023
Numero 4

ISSN 2724-3192

Indice

- p.7 Gregorio Rubino (1945-2023).
Un pioniere dell'archeologia industriale italiana.
ROBERTO PARISI
- p.8 Editoriale / *Editorial*
ROBERTO PARISI
- p.16 Monumenti della food security.
Granai e città capitali al tramonto dell'Antico Regime
Monuments to food security.
Granaries and capital cities at the fall of the Old Regime
ALIDA CLEMENTE
- p.28 Manuals, journals, patents:
development and international circulation of
technical-constructive solutions for grain silos
between the 19th and 20th centuries
*Manuali, riviste, brevetti:
sviluppo e circolazione internazionale delle soluzioni
tecnico-costruttive per i silos granari fra il XIX e il XX secolo*
STEFANIA LANDI
- p.38 Paesaggi urbano-portuali del grano.
Magazzini e silos nel golfo di Napoli (1779-1967)
Urban-port landscapes of wheat.
Warehouses and silos in the Gulf of Naples (1779-1967)
ROBERTO PARISI
- p.54 "Sentinelle della prateria":
i silos rurali negli Stati Uniti e in Canada
"Prairie sentinels":
the country elevators in the United States and Canada
MANUEL VAQUERO PIÑEIRO, BARBARA GALLI
- p.70 I silos granari del Gruppo Ferruzzi.
Memoria di uno spazio industriale
The grain silos of the Ferruzzi Group. Memory of an industrial space
FRANCESCA CASTANÒ, CARMEN CECERE
- p.80 Un manufatto ambiguo. Le contrastate vicende e i
contraddittori significati di un moderno mulino elettrico
An Ambiguous Artifact. The Pros and Cons of an Electric Mill
RENATO SANSA
- p.88 I silos come cultural heritage. Gli Open Digital Archives
per l'analisi dei processi di patrimonializzazione
*Silos as cultural heritage. Using Open Digital Archives for the
analysis of patrimonialization processes*
MADDALENA CHIMISSO

OS.

Opificio della Storia

SILOS.
Paesaggi
dell'abbondanza,
depositi di
memorie

SILOS.
*Landscapes
of plenty,
repositories of
memories*

A cura di
Roberto Parisi

Anno 2023
Numero 4

ISSN 2724-3192

Territori al lavoro

- p. 102 Storia e memoria.
Un'ora di lezione sull'Articolo 9 della Costituzione
History and memory.
One hour lesson on Article 9 of the Constitution
ANGELA VITULLO
- p. 106 Luoghi di lavorazione e di commercio della carne
nelle città. Fonti e casi studio tra il XV e il XX secolo
Places of processing and trading of meat in cities.
Sources and case studies between the 15th and 20th centuries
CAMILLA MARANGONI
- p. 110 Una mostra "indispensabile"
An "indispensable" exhibition
MARCO PRETELLI

Biblioteca

- p. 112 Barnabas Calder
Architettura ed energia. Dalla preistoria all'emergenza climatica
Einaudi, Torino 2022
recensione di ALESSANDRA CLEMENTE
- p. 114 Antonio Bavusi, Vito L'Erario
La via del grano. Geoitinerario storico
Alfagrafica Volonnino, Lavello 2021
recensione di ROSSELLA DEL PRETE
- p. 118 Stefania Landi
Grain silos from the thirties in Italy.
Analysis, conservation and adaptive reuse
Pisa University Press, Pisa 2021
recensione di ROBERTO PARISI
- p. 120 Alida Clemente, Saverio Russo, a cura di.
*La polizia de' grani: mercati, regole e crisi di sussistenza nelle
economie di antico regime*
Rubbettino, Soveria Mannelli 2019
recensione di ROBERTO PARISI
- p. 122 César Aitor Azcárate Gómez
Catedrales olvidadas.
La red nacional de silos en España/1949-1990
Ministero de medio ambiente y medio rural y marino,
Pamplona 2009
recensione di MANUEL VAQUERO PIÑEIRO

I silos granari del Gruppo Ferruzzi memoria di uno spazio industriale*

*The grain silos of the Ferruzzi Group
memory of an industrial space**

FRANCESCA CASTANÒ

Università degli Studi della Campania “Luigi Vanvitelli”

francesca.castano@unicampania.it

CARMEN CECERE

Università degli Studi della Campania “Luigi Vanvitelli”

carmen.cecere@unicampania.it

CODICI ERC

SH5_10 History of art and architecture

SH6_1 Archaeology, archaeometry,
landscape archaeology

SH6_5 Modern and contemporary history

SH6_12 Cultural heritage

ABSTRACT

The article analyses the experience of the Ferruzzi Group of Ravenna and the significant moments of growth and expansion on the Italian and international industrial scene, starting from the 1950s. Through the reconstruction of the events characterising the birth and development of the cereal activities of Serafino Ferruzzi, founder of the company, the aim is to outline the dense network of grain silos built in the main Italian ports, based on the Group's multiple exchanges with foreign markets, especially South America. Iconic examples of contemporary times, the surviving silos of this industrial enterprise constitute a significant part of port architecture, opening up a broader reflection on their potential uses and future destinies.

KEYWORDS

Industrial Archaeology

Industrial Heritage

Italy

Ferruzzi Group

Grain Silos

Ravenna, la nascita di un'impresa agro-industriale

Nel panorama nazionale dei grandi gruppi agro-industriali degli anni Cinquanta, Serafino Ferruzzi, fondatore dell'omonima società, intraprese una pionieristica esperienza di globalizzazione, avviata su un'iniziale attività di trading cerealicolo, fino a imporsi nei settori agro-industriale e chimico¹. La formazione del Gruppo avvenne attraverso percorsi finanziari e itinerari strategici di cui però è difficile tuttora, ricostruirne con estrema precisione, le tappe. Il dato certo è che la prima società a cui si può far risalire la nascita del Gruppo Ferruzzi, con Lorenzo Benini e Leo Manetti, è la Ferruzzi, Benini & C., società a responsabilità limitata per il commercio delle materie prime agricole. È il 1948, Serafino Ferruzzi ha 40 anni, poca esperienza nel settore e un solido percorso di studi in ambito agrario. Fin dagli esordi condurrà la società con dinamismo e una rara capacità imprenditoriale, qualità che gli apriranno nuovi orizzonti nei diversi quadri temporali del secondo Novecento.

La Ferruzzi, Benini & C. si dedica all'importazione di cereali, in particolare del mais, a seguito di un periodo in cui la politica cerealicola di epoca fascista aveva causato una carenza cronica di produzione, con una conseguente limitazione anche in campo zootecnico. I tempi delle industrie italiane, per adeguarsi e riorganizzarsi nella produzione agricola, risultavano troppo lunghi e impegnativi, costringendo l'Italia a una perdurante dipendenza dai principali paesi esportatori.

In questo contesto, Serafino Ferruzzi predispone il trading nazionale di cereali, in vista della riapertura dei commerci internazionali e l'incremento dei flussi di merci alimentari, tra cui soprattutto cereali, provenienti dall'URSS, dalla Romania e dagli altri Paesi dell'Est europeo.

Già nel 1948 Ferruzzi, Benini & C. fa arrivare nel porto di Ravenna il primo consistente carico dalla Sardegna, stimato in circa cinquemila quintali. L'anno successivo nello stesso scalo realizza il primo magazzino per il carico e lo scarico delle merci in prossimità della stazione ferroviaria. Le attività della società si incrementano rapidamente e le banche si mostrano ben disposte a erogare il credito necessario a nuovi e più ambiziosi investimenti. Serafino comincia a studiare le piazze europee e a interessarsi, oltre che alla qualità e quantità delle merci, anche ai sistemi di trasporto e stoccaggio². Nel 1956 si spinge fino all'Argentina, principale paese di approvvigionamento cerealicolo verso l'Europa, insieme agli Stati Uniti, dove ha modo di prendere visione e comprendere l'importanza delle infrastrutture portuali, dei silos e dei mezzi di trasporto per il carico e lo scarico delle merci, come pure per lo stoccaggio e per la distribuzione. Comprende che il problema italiano, rispetto ai paesi d'oltre oceano, nasceva in particolare dall'assenza di infrastrutture adeguate e dalla carenza di silos, per l'immagazzinaggio dei cereali. Inoltre, in questo momento, Ferruzzi sceglie contestualmente di investire anche nel settore dell'edilizia, avviando la Cementi Ravenna. Un'imprenditorialità non condivisa dai suoi soci, in particolare da Benini, che per tale motivo decide di uscire dalla società e viene liquidato, con la conseguente mutazione della società in Ferruzzi & C. Risale al 1957 la realizzazione dei primi silos portuali di Ravenna, collocati in adiacenza al magazzino già esistente. Questo darà avvio a una vera e propria rete nazionale di silos di stoccaggio di nuova generazione, nati sul modello internazionale, che l'imprenditore costruirà nei maggiori porti italiani, acquisendo così una posizione dominante in Italia nell'importazione di cereali.

In linea con le politiche europee in materia di stoccaggio e trasporto, Ferruzzi intraprende il noleggio di grandi navi per lo snellimento delle operazioni di carico e scarico e per il trasporto di granaglie. In particolare, impegna una flotta di navi da 20.000 tonnellate che fanno la spola con i porti americani e argentini. Al rientro i fondali del porto di Ravenna, tuttavia, risultano inadatti all'accesso di navi con quel pescaggio, costringono la flotta del Gruppo alla preventiva sosta in scali limitrofi, per scaricare parte della merce, prima di attraccare alla base operativa, con una consistente perdita di tempo e aumento dei costi. La marcata propensione di Serafino all'innovazione tecnologica, al controllo degli investimenti e alla crescita della propria società lo spingono a investire nel potenziamento dello scalo ravennate. Mentre attende la ristrutturazione del porto di Ravenna, partecipando con una quota di minoranza della S.A.P.I.R., società per azioni nata a tal scopo, riorganizza lo scarico dei prodotti direttamente in mare aperto, utilizzando una vecchia imbarcazione da fiume, il "Candiano" dal nome del canale di accesso alla città, per alleggerire fuori dal porto il carico delle grandi navi dirette senza soste intermedie ai silos di stoccaggio.

La convenienza e l'ampia diffusione della manovra di alleggio spinge l'imprenditore ravennate a dotarsi di una rete nazionale di silos, rafforzando ulteriormente la società e vincendo ogni concorrenza. Costruisce silos nei porti di Ancona, Vado Ligure, Napoli - e silos in pianura padana (Verona, Reggio Emilia, Pavia).

Contestualmente alla fabbricazione dei silos, Ferruzzi individua nel settore del cemento, una prima possibilità di diversificazione delle proprie attività; tra il 1956 e il 1957 costituisce la Cementi Ravenna, inserendosi in un mercato già molto attivo proprio per la domanda crescente di infrastrutture, opere pubbliche, fabbricati e stabilimenti industriali.

Il primo impianto della Cementi Ravenna dista meno di due chilometri dalla stazione ferroviaria e viene salutato come «un'industria di portata più che locale, che si è pertanto aggiunta ai grandi complessi già in atto e a quelli di più ingente portata che stanno per entrare in produzione»³.

L'esperienza diretta nel realizzare i propri impianti, avvicina il Gruppo Ferruzzi sempre più al settore edile, facendo maturare un forte interesse verso il calcestruzzo, quale materiale destinato a ricoprire un ruolo man mano più importante nell'edilizia nazionale. Il Gruppo aderisce, così, alla creazione della società Calcestruzzi SpA, con una partecipazione del 50% al capitale sociale, la prima impresa nazionale di ampie dimensioni nel settore edile, che conoscerà un grande successo a partire dagli anni Sessanta⁴. L'attività in tale settore in espansione costituirà per Ferruzzi un volano di crescita pari, quando non superiore a quello cerealicolo, come sottolinea Bianco

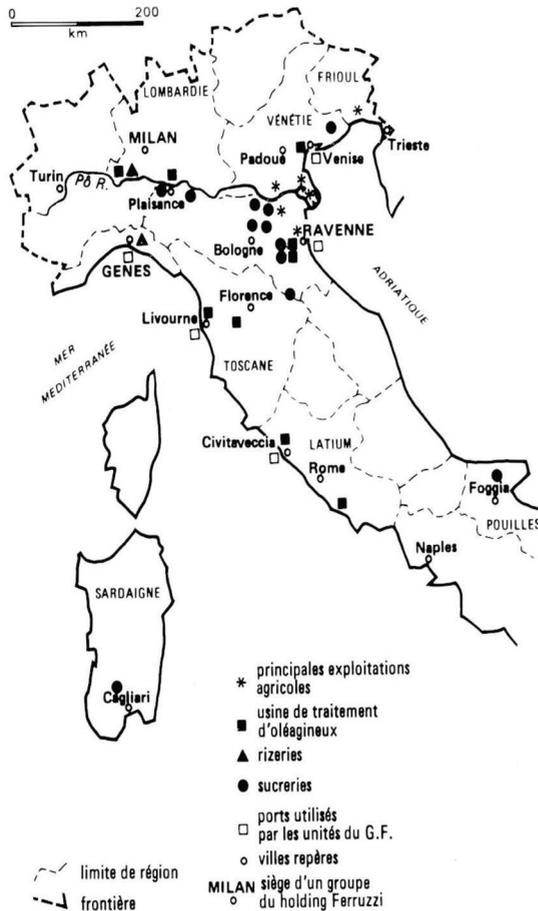
Le global company sono compagnie (o gruppo di imprese), caratterizzate dalla presenza operativa e strategica in tutti i settori produttivi del sistema economico, così come tradizionalmente, primario – secondario – terziario. [...] Ciò vuol dire che le compagnie globali debbono possedere imprese significative in ogni settore in cui sono presenti e per contro sono strategicamente impegnate in tutti i settori dell'economia»⁵.

La trasformazione del Gruppo Ferruzzi in una vera e propria “global company”, impegna la società nell'innovazione costante dei processi tecnologici, nell'uso delle risorse e nella gestione dei settori produttivi. Nel 1959, Serafino Ferruzzi avvia un'ulteriore attività nel settore industriale degli oli vegetali, ottenuti dalla lavorazione di semi di varie piante oleaginose, in particolare il seme di soia. Fonda la “Soja Ravenna” che dopo poco più di dieci anni di attività, diventerà l'azienda leader in Italia, nel mercato degli oli di semi e delle farine per l'alimentazione animale. Nel tentativo di dare più stabilità al futuro del suo gruppo, Ferruzzi negli anni Sessanta prova a inserirsi nel mercato economico degli Stati Uniti. Il progetto ambizioso di insediarsi con proprie società là dove era presente il regno delle multinazionali del grano, rappresenta il primo passo di questa progressiva espansione. La possibilità di entrare in settori dinamici e redditizi permette al gruppo di divenire parte integrante del tessuto industriale e finanziario americano, tanto che negli anni Novanta la Ferruzzi rappresenta il gruppo italiano con il maggior numero di insediamenti produttivi negli Stati Uniti⁶. La prima azione concreta in territorio statunitense è, nel 1964, la costruzione della Mississippi River Grain Elevator: un punto di imbarco esteso per circa 100 km, dotato di un sistema di silos fluviali e marittimi allo stesso tempo, presso la foce del Mississippi. Un'azione strategica e di innovazione tecnologica che porta Ferruzzi a ridurre di circa 24 ore le operazioni di carico rispetto ai tempi della concorrenza. Per mezzo di un elevatore fisso, ideato dallo stesso Serafino, era possibile operare in un giorno di lavoro con circa 14 e fino a 16 chiatte da 1000 tonnellate. Numeri difficilmente eguagliabili dalle altre imprese impegnate in queste attività. Per raggiungere la completa autonomia nel territorio, negli anni Settanta Ferruzzi, con la sua nuova azienda Ferriver, allestisce una flotta fluviale che conta sei rimorchiatori/spintori e 170 chiatte da 1000 tonnellate. Il mercato globale premia le scelte imprenditoriali del gruppo, il cui successo va ben oltre le più rosee aspettative nazionali. Tra gli aspetti decisivi di questa progressiva ascesa vi è la capacità di investire per creare condizioni vincenti rispetto alla concorrenza, attraverso una raffinata capacità previsionale e su queste basi riorganizzare le attività in nuovi investimenti, produzioni e idee⁷. Non c'è dubbio che sia stata proprio la visione imprenditoriale del gruppo a spingere ai massimi livelli ogni settore produttivo nei mercati economici di riferimento. Entro gli oligopoli internazionali già affermati e potenti, Ferruzzi avrebbe rappresentato un'eccezione non prevedibile. E non solo nel mercato americano, ma anche in Argentina l'imprenditore ravennate investe in tre aziende impegnate nella coltivazione del mais, del frumento e dell'orzo, trasformando le tradizionali attività di pascolo in coltivazioni permanenti di soia. In pochi anni l'Argentina diventa uno dei più grandi esportatori mondiali di questo prodotto. A seguire costituisce a Buenos Aires la società Compagnia Emiliana de Exportación, destinata ad avere l'esclusiva nella gestione dei flussi di merce dal Sudamerica verso i porti italiani. Il periodo compreso tra il 1966 e la morte di Serafino avvenuta nel 1979 può essere considerato cruciale per la definitiva affermazione del gruppo. Oltre alle imprese già attivate Ferruzzi punta con altrettanta tenacia, all'acquisizione di ampie estensioni di terreni, da adibire a coltura specializzata, nei territori dell'America australe, dell'Uruguay e del Paraguay. Contemporaneamente, in Brasile, acquisisce la società Santa Rita, il più importante complesso cementiero di San Paolo. Mentre in Italia, poco prima di morire, intensifica i rapporti con il mondo della finanza. I gruppi finanziari nazionali

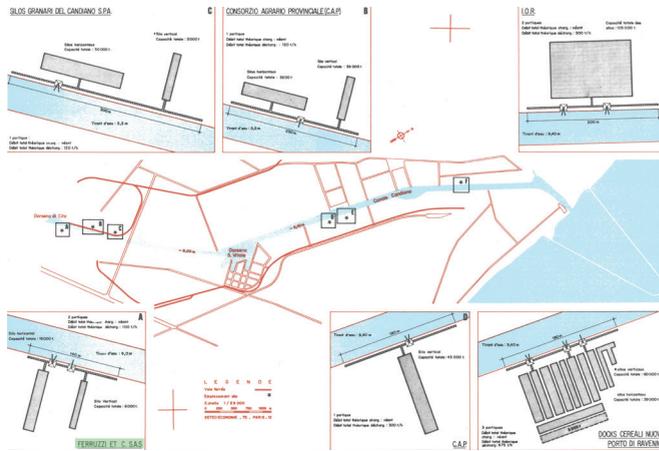
La presenza di Ferruzzi negli Stati Uniti



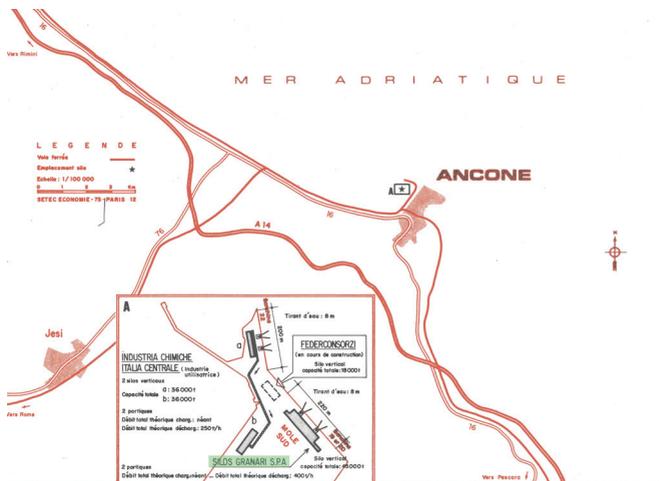
1. Mappa degli Stati Uniti in cui viene illustrata la presenza operativa di Ferruzzi (da Gruppo Ferruzzi, La presenza di Ferruzzi negli Stati Uniti, in «Ufficio Studi Working Paper», n. 17, 1990, p.7 (da https://www.fondazioneedison.it/it/archivio-storico/working-paper-del-gruppo-ferruzzi-montedison/la-montedison-in-urss-dagli-anni-30-ai-nostri-giorni/at_download/attachment, download: 19 dicembre 2022).



2. L'attività agro-alimentare di Ferruzzi in Italia (da B. Prost, M. Vandembroucke, Le group italien Ferruzzi: de l'agro-alimentaire à l'agro-chimie, une stratégie audacieuse de l'utilisation des produits agricoles, in «Revue de géographie de Lyon», vol. 62, n. 4, 1987, p. 321 da https://www.persee.fr/doc/geoca_0035-113x_1987_num_62_4_4289, download: 19 dicembre 2022).



3. Schema delle principali installazioni cerealicole nel porto di Ravenna (da N. Moulle, F. Beltrame, A. Bourrier, M. Lahache e L. Deveaux, *Le rôle des ports de la Communauté pour le trafic de céréales et de farines*, EU Commission, 1974, p.95, da <http://aei.pitt.edu/35605/1/A1729.pdf>, download: 19 dicembre 2022).



4. Schema delle installazioni specializzate per la manutenzione dei cereali nel porto di Ancona (da N. Moulle, F. Beltrame, A. Bourrier, M. Lahache e L. Deveaux, *Le rôle des ports de la Communauté pour le trafic de céréales et de farines*, EU Commission, 1974, p. 46, da <http://aei.pitt.edu/35605/1/A1729.pdf>, download: 19 dicembre 2022).

stavano ancora scontando gli effetti della crisi petrolifera e per Ferruzzi, che disponeva di una grande liquidità, tale congiuntura si rivelava propizia. Questi saranno i cosiddetti anni d'oro per il gruppo, in cui la politica di investimenti diventa sempre più poderosa, si intensificano e si diversificano le attività e l'organizzazione aumenta in volumi e in complessità di affari. Lontano dal volere approfondire in questa sede e nei dettagli la storia della società, è importante qui ripercorrere le tappe salienti dell'esperienza di Serafino Ferruzzi negli anni di formazione del gruppo. Rivoluzionario, originale, temerario, innova aree di produzione, sperimenta forme contrattuali, conquista mercati sconosciuti. In particolare, nel settore agricolo partendo da semplici intuizioni, l'imprenditore riesce nel tempo a elaborare innovative metodologie, nuove conoscenze e nuovi processi del settore aprendo originali prospettive imprenditoriali. In pochi anni, il gruppo realizza una capillare rete nazionale di silos per lo stoccaggio, nei maggiori porti italiani. Sebbene si tratta di una pagina di storia produttiva ancora poco studiata e scarse risultano essere le informazioni sulle attività portuali e il traffico cerealicolo gestiti dal Gruppo, dal Report della Commission Des Communautés Europeennes del 1974⁸ è possibile ricavare dei dettagli sulle operazioni di stoccaggio nei porti di Ancona e Ravenna. In quest'ultimo caso il traffico di cereali veniva gestito in cinque impianti differenti, situati lungo il canale Candiano: tre sulla riva destra e due sulla sinistra. Il mais costituiva il 77,6%

delle entrate di cereali nel porto e aveva come principali paesi di origine l'Argentina e gli Stati Uniti. Tra le installazioni cerealicole presenti lungo il canale della Darsena di città, il quartiere portuale sorto in fregio al Canale Candiano, due erano i silos costruiti dalla Ferruzzi & C. s.a.s. Si trattava di un silos orizzontale dalla capacità totale di 19000 tonnellate e un secondo silos verticale dalla capacità totale di 6000 tonnellate. Le due diverse tipologie testimoniano l'evoluzione tecnologica e funzionale della struttura a silos nel corso del Novecento. I silos portuali a celle verticali sono quelli ricorrenti nel paesaggio produttivo di inizio secolo⁹; le celle alte dai 10 ai 25 metri, venivano perlopiù impiegate per depositi temporanei e di rilevanti partite. Al contrario, i silos a piani orizzontali, diffusi in Italia a partire dagli anni trenta¹⁰, costituiti da celle piane della capacità da 250 ai 700 quintali ciascuno e di altezza non superiore ai 3,50 metri, consentivano depositi di lunga durata, poiché il grano all'interno si conservava in condizioni migliori ed era più facilmente ispezionabile¹¹. Inoltre, i silos del gruppo Ferruzzi, attivo anche nel settore cementiero, erano realizzati in calcestruzzo armato con armatura nervata, un materiale più performante il cui impiego oltre a garantire un risparmio in termini economici e di gestione, presentava una migliore prestanza termica, rispetto ai modelli precedenti¹².

I silos Ferruzzi nei porti d'Italia

Il cambio di rotta dell'economia italiana nel dopoguerra portò definitivamente alla dismissione di diversi fabbricati a carattere industriale. In particolare, i silos granari furono privati delle loro funzioni caratterizzanti diventando, nel corso del tempo, oggetto di attenzione culturale. Qui si intende tratteggiare, a grandi linee, lo stato dell'arte dei silos costruiti nei maggiori porti italiani ad opera dell'imprenditore ravennate Serafino Ferruzzi, mettendo in luce esempi di riconversione, criticità e casi di abbandono o di perdita definitiva.

I silos granari della Darsena di Ravenna all'interno del POC (Piano Operativo Tematico Darsena di Città)¹³ redatto nel 2003, corrispondono all'area numero 6 riconosciuta come "area dismessa" da destinare a progetti di riuso temporaneo e a interventi di riconversione e rivitalizzazione. In linea con le prescrizioni urbanistiche i molti studi e masterplan redatti nell'ultimo ventennio hanno avanzato ipotesi di rigenerazione urbana. Tuttavia, a meno di puntuali iniziative, ad oggi ancora non si perviene alla messa in valore dell'intera ex area portuale del Canale Candiano, di cui non sono stati pienamente riconosciuti i valori storico-architettonici connessi al recente passato industriale della città. Nel 2013, peraltro, gli stabilimenti e le attrezzature del Gruppo Ferruzzi sono stati per una consistente parte demoliti e oggi, nel quartiere della Darsena, sono ancora chiari i caratteri di provvisorietà funzionale e di un persistente stato di abbandono.

Non dissimile la situazione ad Ancona, dove all'inizio degli anni Sessanta il Gruppo Ferruzzi ricopriva una quota di capitale della società Silos Granari della Sicilia s.r.l. a cui apparteneva un numero consistente di silos granari - ben 34 - dalla capacità totale di 45.000 t, costruiti sulla banchina n. 20 del porto di città. I silos in calcestruzzo armato, alti 28 metri e con un diametro interno pari a 7,9 metri, furono anch'essi dismessi e in virtù proprio dello stato di degrado in cui versavano¹⁴. L'Autorità di Sistema Portuale del Medio Adriatico e la Silos Granari della Sicilia S.r.l. hanno optato per la loro demolizione e la rifunzionalizzazione delle aree, destinando l'intera zona a un uso prevalentemente commerciale. Tra maggio e giugno del 2019, tutti i 34 silos sono stati abbattuti con demolizione meccanica attraverso l'impiego di micro-cariche esplosive. Poco più di un anno dopo, la stessa sorte è toccata anche agli ultimi 12 silos ancora presenti lungo le banchine del porto di Ancona.

Della medesima proprietà societaria, ovvero la Silos Granari della Sicilia s.r.l., erano anche i silos costruiti nella Darsena della Marinella, all'interno del porto di Napoli. Ceduti poi nel 2009 alla società Silos Napoli s.r.l., essi occupano ancora un tratto banchinato di circa 108 metri che corrisponde all'area di levante del porto dedicata principalmente ai traffici commerciali, dove hanno sede anche la nota Casa del Portuale di Aldo Loris Rossi, del 1968, e il Mercato Ittico di Luigi Cosenza, ultimato nel 1935. Il dibattito sul destino dei silos nel porto di Napoli si protrae da diversi anni e, sebbene non si sia pervenuti a una soluzione definitiva, ciò che appare evidente leggendo la fitta rassegna stampa è l'implicita resistenza che gli stessi fabbricati oppongono al cambiamento. Nel giugno 2012 è



5. Stralcio fotografico veduta dall'alto della Darsena di Ravenna anno 1969 (da Archivio Comune di Ravenna).

stato approvato il Piano Regolatore Portuale che configurava le linee di indirizzo e di programmazione del Porto di Napoli con progetti di riqualificazione e il riutilizzo del patrimonio storico-architettonico¹⁵, in particolare alla darsena della Marinella, includendovi la Casa del Portuale e il Mercato Ittico, ma disponendo la demolizione dei silos granari. Allo stato attuale, lo stato dei luoghi rimane pressoché invariato, probabilmente a causa del blocco dei fondi della Comunità Europea, e tutte queste esemplari opere a servizio dell'operosità portuale, rimangono ancora isolate e separate dal resto della città, in uno stato progressivo di abbandono e permanente dismissione, in attesa di individuare per loro un nuovo ruolo all'interno del costruito¹⁶.

La forza imprenditoriale di Serafino Ferruzzi si impone anche nei mercati genovesi, caduti negli anni Cinquanta in un periodo di profonda crisi, a causa dell'abbattimento degli alti dazi sul grano. Al fine di ricollocare la città entro i flussi commerciali globali con attrezzature adeguate al sistema dei nuovi traffici, tra il 1962 e il 1963, il Gruppo Ferruzzi realizza un silos nel porto antico di Genova dalla capacità di circa 45.000 tonnellate e di un'altezza di circa 78 metri, sul Ponte Parodi, in prossimità del più noto Silos granario Hennebique, il deposito in stile liberty in calcestruzzo armato costruito nel 1901 da Giovanni Antonio Porcheddu¹⁷, oggi tutelato ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004. All'inizio degli anni Novanta l'attività cerealicola si interruppe nuovamente, decretando l'avvio di un lungo periodo di abbandono dei fabbricati e dell'intera banchina del Ponte Parodi, la cui superficie si estende per circa 23.000 metri quadrati. Nel 2000, in accordo con l'Autorità Portuale, il Comune di Genova ha promosso un concorso internazionale per realizzare su questa parte strategica del Porto quella che è stata denominata "una piazza sul Me-



6. Demolizione dei silos granari di Ponte Parodi a Genova, 2002 (da <https://www.espliviti.it/work/2002-ponte-parodi-1-ge-ex-silos-granari/>, ultima consultazione: 18 agosto 2022).

diterraneo". Il concorso vinto dagli architetti olandesi UN Studio Van Berkel & Bos ha previsto nel 2002 la demolizione del silos Ferruzzi, senza che i lavori di restyling siano mai pervenuti a una configurazione finale dell'intera area, includendovi anche il restauro del silos Hennebique, e con un iter procedurale molto complesso. Fin dal progetto iniziale l'attenzione a fini conservativi si è concentrata sugli edifici di indubbio valore storico-architettonico, a esclusione, tuttavia, delle opere realizzate negli anni Sessanta, tra cui i silos Ferruzzi, ora definitivamente perduti. Leggere la potenzialità di usi compatibili e rifunzionalizzazione dei silos granari di seconda generazione è sicuramente un'operazione culturale che implica una riflessione più ampia circa il restauro del moderno, che non si intende affrontare in questo spazio. Tuttavia, nel caso a esempio del silo costruito sempre dal Gruppo Ferruzzi negli anni Sessanta nel porto di Vado Ligure, l'Autorità Portuale è riuscita a restituire dignità al fabbricato senza ricorrere alle pratiche

di demolizione che hanno invece caratterizzato i casi precedenti. La proposta di riuso del silo si lega strettamente all'idea di rigenerazione urbana del contesto; la funzione del fabbricato cerealicolo, infatti, è stata riletta in chiave contemporanea, con un intervento di riqualificazione radicale promosso dal Gruppo Pacorini – specializzato nel settore del caffè verde. Nel 2022, la società ha acquistato l'intera area retroportuale di Vado Ligure, che si estende per 100 chilometri quadri, incluso il silo Ferruzzi, ormai fuori esercizio da molti anni. La posizione è sicuramente strategica, non a caso a partire dagli anni Sessanta, gli impianti di stoccaggio venivano collocati lungo le principali reti infrastrutturali, al fine di ottimizzare la raccolta del grano e la sua distribuzione, con lo scopo di diventare i nodi di una rete attentamente pianificata. A seguito di un investimento di circa 20 milioni di euro, il nuovo impianto costruito dedicato al caffè verde è ad oggi il più grande al mondo per dimensioni, tipologia di lavorazione, capacità di stoccaggio e tecnologia. Il silo granario di Ferruzzi ha acquisito così un valore aggiunto, definendo una nuova frontiera del servizio e continuando a rappresentare, allo stesso tempo, una testimonianza storico-culturale di riferimento nello skyline del porto di Vado Ligure.

Nel 1970 Serafino Ferruzzi e Giorgio Mondino, fondano un'altra società che diventerà poi leader a livello europeo nel settore cerealicolo: la Monfer S.p.a. Nel porto di La Spezia, in corrispondenza del Molo Garibaldi, la società prese possesso di 12 silos costruiti nel decennio precedente ad opera della società Sosimage s.p.a., concessionaria dell'area portuale, destinata al traffico cerealicolo. I silos granari, alti 40 metri, presentavano una torre centrale che superava i 60 metri, tutti costruiti in calcestruzzo armato, occupando una vasta area portuale. Nel 2014, dopo un anno tra attività preliminare e parte operativa e un investimento di circa 500 mila euro, i silos sono stati demoliti per lasciare il posto alle nuove strutture del terminal Speter.

Ai silos granari di Ravenna, Ancona, Napoli, Genova, Vado Ligure e La Spezia, si aggiungono altri possedimenti e acquisizioni, parte dell'imponente e capillare rete di silos che Serafino Ferruzzi riuscì a realizzare nei primi anni di attività. Di questi, però, mancano riferimenti storici attendibili, a testimonianza della poca sensibilità nei confronti di strutture così significative e influenti, del primo periodo dell'industria moderna. È una riflessione di più ampio respiro, da approfondire in contesti e sedi differenti, ma che pone le basi per una riflessione sul piano storico-architettonico, culturale, urbanistico, politico e sociale.

Conclusioni

La questione dei silos pone all'attenzione della cultura architettonica problemi neppure del tutto nuovi. Il reimpiego di grandi strutture industriali del passato ha stimolato, negli ultimi decenni, l'immaginazione dei progettisti, soprattutto al di fuori dei confini italiani: si pensi solo agli immaginifici progetti, elaborati in area mitteleuropea, per i gasometri¹⁸, strutture apparentemente senza futuro che, in varie occasioni, hanno permesso la produzione di nuove forme di architettura e di arte, strettamente connesse alla produzione di cultura. Se i grain elevators, gli iconici silos dall'aspetto vagamente monumentale, avevano già fatto la loro comparsa nel catalogo di opere della moderna produzione d'oltreoceano ispirando la cultura architettonica primo novecentesca, crediamo che un serio studio sui possibili usi di strutture di grande volume, come sono appunto i silos, per loro natura dotati di grandi doti strutturali, possa portare a nuove forme di riutilizzo; questo, ovviamente, senza considerare il virtuoso riutilizzo dei silos attuato a Vado Ligure, sempre possibile laddove imprenditori e progettisti si pongano assieme in una prospettiva di riuso e non di demolizione. Come evidenziato nel recente volume di Barnabas Calder, – che in questo numero di OS. *Opificio della Storia* si recensisce –, è finita l'epoca nella quale l'utilizzo di grandi quantità di energia, impiegate per la realizzazione di strutture in cemento e acciaio, può essere cancellato fruendo di ulteriori risorse energetiche in operazioni di demolizione e di ricostruzione. Occorre un cambio di paradigma e occorre che tale cambio di paradigma arrivi presto, in una vera prospettiva di sostenibilità dell'architettura del futuro¹⁹.

* Il presente lavoro è il risultato finale di una riflessione comune delle due autrici. Ai fini delle attribuzioni individuali si precisa che Francesca Castanò ha curato *Ravenna, la nascita di un'impresa agro-industriale* e le *Conclusioni*, mentre Carmen Cecere *I silos Ferruzzi nei porti d'Italia*.

¹ Giovanni Cesare Bianco, *Il Gruppo Ferruzzi: formazione di una global company*, La Nuova Italia Scientifica, 1989, pp.12-13.

²http://www.impresaaoggi.com/it/21525-serafino_ferruzzi_uno_dei_maggiori_agroindustriali_del_mondo/ (ultima consultazione: 20 giugno 2023).

³ Raul Gardini, *A modo mio*, a cura di Cesare Peruzzi, Milano 1992, p. 51.

⁴ Giovanni Cesare Bianco, *Il Gruppo Ferruzzi*, cit., p. 44.

⁵ Ivi.

⁶ Gruppo Ferruzzi, *La presenza di Ferruzzi negli Stati Uniti*, in «Ufficio Studi Working Paper», n. 17, 1990, p. 10, da https://www.fondazioneedison.it/it/archivio-storico/working-paper-del-gruppo-ferruzzi-montedison/la-montedison-in-urss-dagli-anni-30-ai-nostri-giorni/at_download/attachment (download: 19 dicembre 2022).

⁷ Bianco, *Il Gruppo Ferruzzi*, cit., p. 203.

⁸ N. Moulle, F. Beltrame, A. Bourrier, M. Lahache e L. Deveaux, *Le rôle des ports de la Communauté pour le trafic de céréales et de farines*, EU Commission, 1974, da <http://aei.pitt.edu/35605/1/A1729.pdf> (download: 17 dicembre 2022).

⁹ Reyner Banham, *L'Atlantide di cemento. Edifici industriali americani e architettura moderna europea 1900-1925*, Laterza, Bari 1990, p. 167.

¹⁰ Manuel Vaquero Piñeiro, *I silos granari in Italia negli anni Trenta: fra architettura e autarchia economica*, in «Patrimonio Industriale», n. 7, 2011, pp. 62-68.

¹¹ Francesca Bertocchini, *La valorizzazione del territorio attraverso il recupero del patrimonio storico architettonico. Il caso del silo agrario di Albinia* (GR), Università di Pisa, 2014/2015, p. 73, da <https://core.ac.uk/download/pdf/79621322.pdf> (download: 27 febbraio 2023).

¹² Renzo Chapperon, *Silos e magazzini per ammassi granari*, Istituto delle Edizioni Accademiche, Udine 1936, p.118.

¹³ <https://www.comune.ra.it/aree-tematiche/gestione-del-territorio/urbanistica/rup-ravenna-urban-planner/poc/darsena/elaborati-poc-darsena-bis/quadro-conoscitivo/quadro-conoscitivo-2/> (ultima consultazione: 20 giugno 2023).

¹⁴ <https://porto.ancona.it/files/impiantodistoccaggio/Progetto%20luglio%202019/relazione%20morfologica%20paesaggistica.pdf> (ultima consultazione: 12 giugno 2023).

¹⁵ Massimo Clemente, *Il mare e la città metropolitana di Napoli*, in «Territorio della ricerca su insediamenti e ambiente», n. 7, 2014, Napoli, p. 300.

¹⁶ Chapperon, *Silos e magazzini per ammassi granari*, cit., p.183.

¹⁷ Stefania Landi, *Grain silos from the thirties in Italy. Analysis, conservation and adaptive reuse*, Pisa University Press, Pisa, 2022.

¹⁸ Barbara Berger, *Il gasometro come tipo edilizio tra Ottocento e primo Novecento. Il caso dell'Italia settentrionale*, in «Patrimonio industriale», n.14, 2014, p. 120.

¹⁹ Alberto Antonio Clemente, *Paesaggi inumani: i silos granari come monumenti*, La Cultura y La Ciudad, Universidad de Granada, Granada, 2016.

OS.

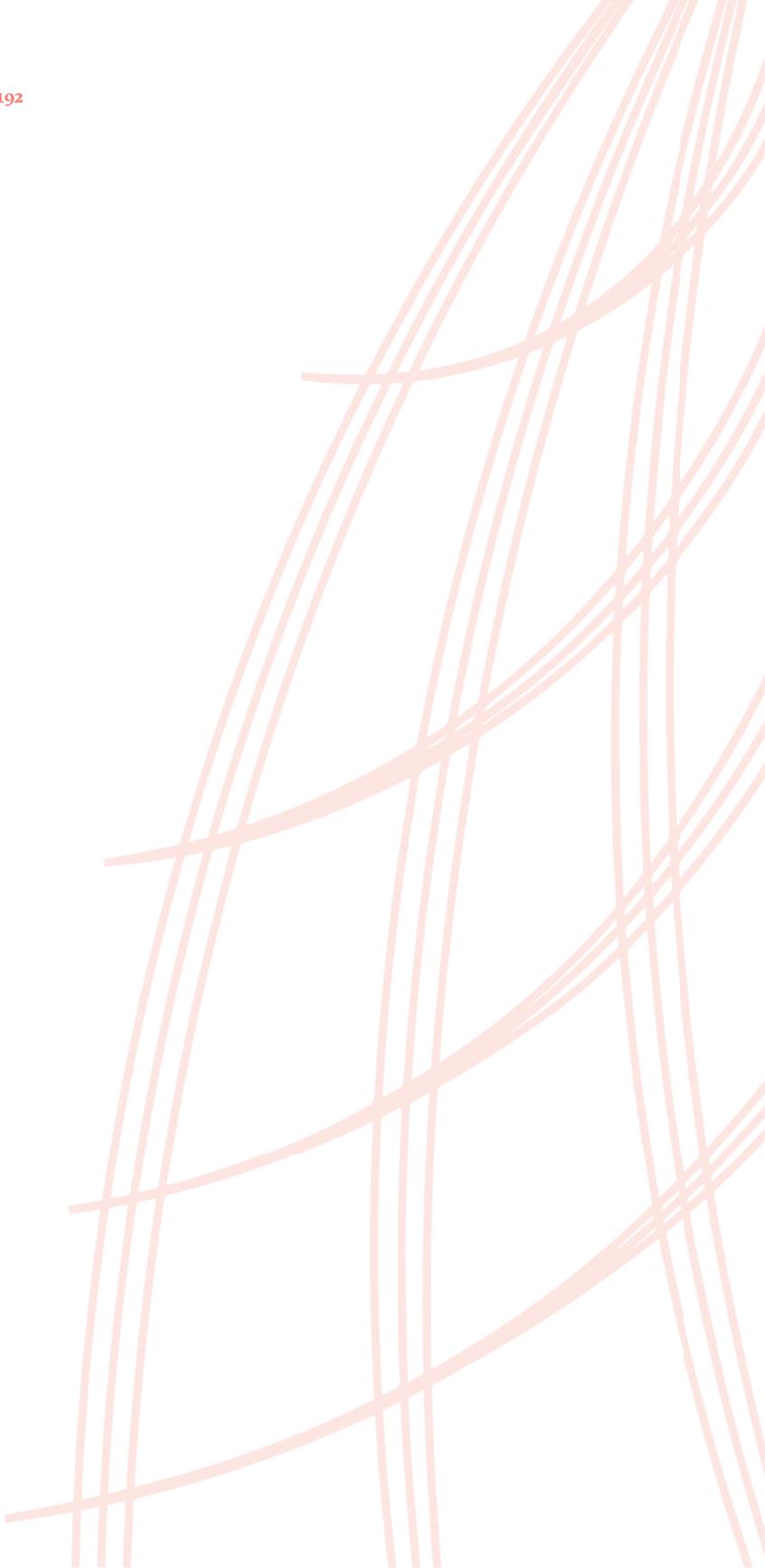
Opificio della Storia

Per contribuire ai numeri futuri della rivista con saggi e articoli si invita ad inviare un abstract della proposta, corredato di recapiti e di un breve profilo biografico, all'indirizzo e-mail resproretedistorici@gmail.com

La proposta di pubblicazione sarà valutata dal **Comitato di direzione** e dal **Comitato scientifico**.

Elenco dei Referee | 2021-2023

Andreoni Luca_ *Università Politecnica delle Marche*
Bulgarelli Alessandra_ *Università degli Studi di Napoli "Federico II"*
Canali Massimo_ *Alma Mater Studiorum Università di Bologna*
Ciuffetti Augusto_ *Università Politecnica delle Marche*
Clemente Alessandra_ *Università degli studi della Campania "Luigi Vanvitelli"*
Currà Edoardo_ *Sapienza Università di Roma*
De Salvo Paola_ *Università degli Studi di Perugia*
Demo Edoardo_ *Università di Verona*
Guida Giuseppe_ *Università degli studi della Campania "Luigi Vanvitelli"*
Ingrosso Chiara_ *Università degli studi della Campania "Luigi Vanvitelli"*
Maffi Luciano_ *Università degli Studi di Parma*
Mocarelli Luca_ *Università degli Studi di Milano-Bicocca*
Nardone Paola_ *Università degli Studi G. D'Annunzio Chieti-Pescara*
Pretelli Marco_ *Alma Mater Studiorum Università di Bologna*
Serafini Lucia_ *Università degli Studi G. D'Annunzio Chieti-Pescara*
Stroffolino Daniela_ *Consiglio Nazionale delle Ricerche*
Tedeschi Paolo_ *Università degli Studi di Milano-Bicocca*
Varagnoli Claudio_ *Università degli Studi G. D'Annunzio Chieti-Pescara*
Visone Massimo_ *Università degli Studi di Napoli "Federico II"*
Zilli Ilaria_ *Università degli Studi del Molise*



Associazione di studi storici

RESpro

rete di storici per i paesaggi della produzione



Università
degli Studi
della Campania
Luigi Vanvitelli

Dipartimento di
Architettura e
Disegno Industriale
DADI