

di trasporto di uomini e di cose, svincolato da sedimi fissi — propri della strada ferrata — con il ripotenziamento di arterie stradali a carattere nazionale e internazionale, le ragioni impellenti di inurbanamento industriale, si sono andate progressivamente attenuando.

L'aumentata velocità delle comunicazioni — materiali e di pensiero — che collega rapidamente centri anche lontanissimi; lo sviluppo della produzione della energia elettrica che semplifica impianto e trasporto dell'energia meccanica già azionata a vapore, accelerarono il progresso di annullamento delle ragioni invocate perchè l'industria, tutta l'industria, avesse sede nella grande città.

Ragioni opposte all'inurbanamento industriale hanno fatto acuire l'effetto dannoso del conglobamento industriale, nel tessuto connettivo urbano. Si è quindi resa evidente e sempre più si è ravvisata — opportunità e convenienza — di impianto e esercizio di grandi e medie industrie, a trasferirsi in località anche lontane dai grandi centri, in zone ricche di aree inedificate, di risorse umane e materiali.

Alla tendenza di attrazione centripeta dell'industria verso la grande città, si sta ora sostituendo un deciso movimento centrifugo d'ordine contrario, che spinge l'industria verso la periferia, e sfocia nel decentramento industriale.

Ai più potrà apparire strano, senza giustificazione razionale, questo desiderio, quasi improvviso ed impellente di giorno in giorno, dell'industria d'allontanarsi dalle sedi passate, portandosi sempre più in aperta campagna.

Ma quello che in Italia avviene solo da poco tempo, è già in atto da decine e decine di anni in altre nazioni più industrialmente progredite: dall'antesignana Inghilterra, con i suoi felici esperimenti che datano sin dal 1893 e si sono concretati nel 1933 nelle realizzazioni di pianificazioni industriali; all'America ove Henry Ford si fece tenace assertore di teorie le cui realizzazioni più non si contano. Teorie basate sul frazionamento della grande industria in molteplici impianti specializzati, di poche centinaia di operai ognuno, disseminati in vaste regioni.

A conti fatti il Ford dimostrò il maggior tornaconto ricavato dalla sua iniziativa, sul pesante stabilimento industriale urbano. Allo scetticismo di chi non vide la pronta utilità di questa riforma di struttura, contrappose una sola considerazione valevole per tutte: la maggioranza degli operai e degli impiegati nelle sue officine — ove l'esperimento si era concretato — optavano tutti ed incessantemente, per gli stabilimenti decentrati.

Avveduti urbanisti italiani, svincolati dal tradizionalismo teorico, indicarono anche da noi, la sicura via per un decentramento industriale, pro-