

Come sarà industriale la Torino del futuro

Posseggono le industrie torinesi i migliori requisiti ubicazionali, le migliori attrezzature edilizie e la Migliore distribuzione sul territorio cittadino, per poter lavorare in piena efficienza? E possono tali requisiti, ed in che modo, esser migliorati in futuro? Questi quesiti noi poniamo oggi agli industriali, ai tecnici, alle maestranze, alla cittadinanza torinese.

Gli inconvenienti d'oggi...

Il nostro discorso non vuoi entrare in un giudizio di merito sulla organizzazione interna di ogni singolo stabilimento: sappiamo, e molto meglio di noi sanno gli stessi interessati, che là dove si praticano i metodi di organizzazione scientifica del lavoro, il campo al progresso tecnologico ed economico è sempre aperto.

Le questioni che vogliamo invece prospettare sono di carattere generale ed investono il problema industriale cittadino visto nel suo complesso, come un grande organismo produttivo. Lo stesso campo d'azione di quella nuova disciplina, che prende nome di *ergo-technica*, o di organizzazione scientifica del lavoro, non riguarda infatti soltanto il fattore umano, in relazione alle condizioni di miglior rendimento, o il processo tecnico di lavorazione, o l'ordinamento razionale dei locali e dei posti di lavoro, o ancora l'unificazione dei prodotti, ma anche ed esplicitamente la razionalizzazione generale delle industrie.

È precisamente su questo argomento, visto dall'angolo visuale urbanistico, e cioè considerando le industrie sia nel loro insieme e sia in relazione agli altri elementi della vita cittadina (comunicazioni, abitazioni, ecc.), che abbiamo impostato i nostri quesiti.

Un esame approfondito della situazione prebellica e dell'attuale richiederebbe una lunga disamina: ci limiteremo pertanto a prospettare per sommi capi alcuni punti fondamentali.

Il complesso industriale torinese, secondo i dati più recenti (1940), si componeva di 16.375 esercizi, e di 189.200 addetti. Trascurando gli esercizi artigianali (che rappresentavano il 76 % del totale, pur assorbendo appena il 14 % della mano d'opera), gli esercizi a carattere industriale erano in Torino complessivamente circa 3.900 con un impiego di circa 162.000 addetti.

Di questi ultimi ben 87.800 erano gli addetti alle industrie metalmeccaniche (588 esercizi). Tale concentrazione degli addetti nel ramo metalmeccanico ed in relativamente pochi esercizi palesa il noto carattere prevalente dell'industria torinese.

Altri rami con un certo peso, ma di gran lunga inferiori al precedente, sono rispettivamente l'industria edilizia (20.000 addetti h 547 esercizi), l'industria tessile (12.500 addetti in 215 esercizi), e infine le industrie alimentari e dell'abbigliamento. La *specializzazione metalmeccanica* e la presenza di *grossi organismi* sono dunque due caratteri fondamentali dell'industria torinese

L'illustrazione n. 1 rappresenta la distribuzione topografica sul territorio cittadino delle industrie con più di 50 addetti. Risulta da essa come, pur individuandosi dei naturali raggruppamenti di stabilimenti attorno ad alcuni « fuochi », non sia possibile delimitare aree unicamente industriali, rispetto ad altre unicamente residenziali. Anche nella zona centrale si hanno infatti qua e là disseminati esercizi industriali. Terzo carattere fondamentale dell'industria torinese è quindi quello della *distribuzione diluita e frammentaria su tutto il territorio cittadino*.

Tale distribuzione è stata, è e sarà un bene o un male, rispetto alla miglior efficienza del complesso industriale torinese, esaminato anche dal solo punto di vista dell'interesse della produzione industriale?

Se noi consideriamo che, specie nel campo metalmeccanico, i processi di lavorazione non si esauriscono in un solo stabilimento, ma constano di continui e reciproci scambi di semilavorati: che cioè, in tale campo, gruppi abbastanza vasti di stabilimenti operano tra loro una divisione del lavoro, di modo che nell'insieme essi formano un vero e proprio complesso, non tarderemo a convincerci che la loro reciproca ubicazione influisce sui loro rapporti e che le grandi distanze portano a sprechi di energie nei trasporti dei semilavorati e nella direzione tecnica della lavorazione.

Basti ad esempio citare il complesso Fiat, frazionato in sette stabilimenti dislocati a grande distanza tra loro, e pensare per di più al grande numero di officine che lavorano per il ciclo di produzione Fiat.

Non si può quindi negare che una riduzione di percorsi abbia a migliorare le condizioni generali di efficienza dell'insieme.

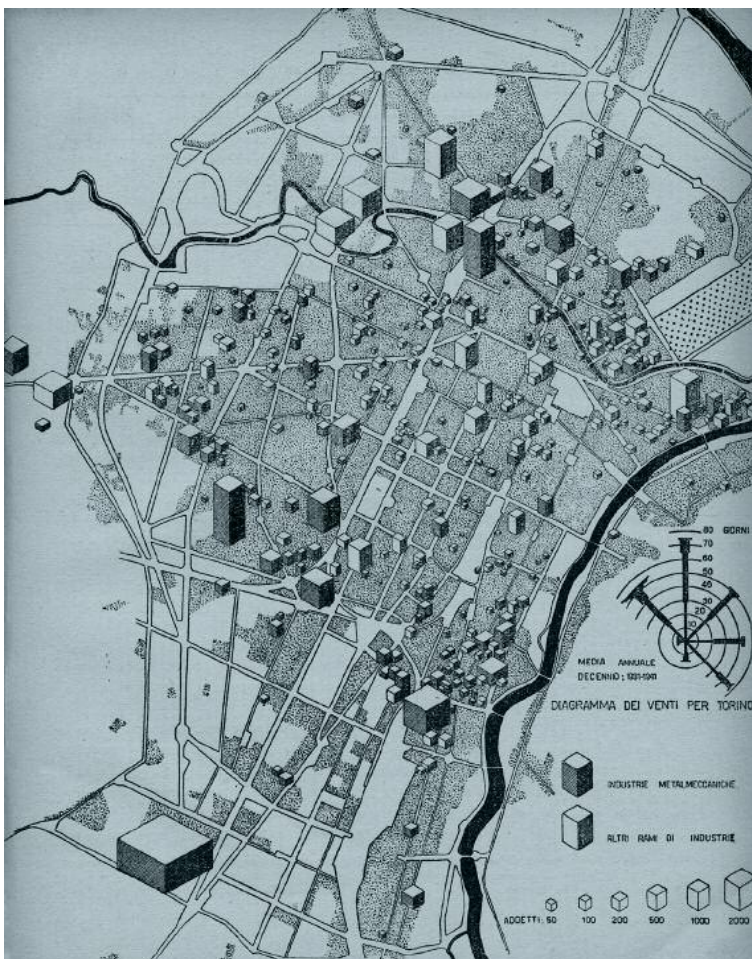
Inoltre, l'attuale distribuzione non tiene conto delle direzioni di arrivo delle materie prime e di partenza dei prodotti.

Non tutta la produzione torinese è destinata al consumo locale; anzi tipica è la produzione per consumi lontani, nazionali ed esteri. Si impone quindi la riduzione dei percorsi dagli scali ferroviari e dalle linee stradali di grande traffico.

Se poi esaminiamo le singole aree destinate ad uso industriale, non tardiamo a concludere che, salvo poche eccezioni, gran parte degli stabilimenti sorge su aree inadatte, insufficienti, irregolari e frazionate. Bastino, fra tanti, gli esempi della Lancia, della Nebiolo della Westinghouse. L'attuale rallentamento nella produzione non consente di valutare pienamente tali difetti, ma è facile prevedere che, il giorno in cui si tornerà a lavorare con ritmo intenso, i difetti delle singole aree determineranno gravi impedimenti all'efficienza, dei singoli stabilimenti.

Infine gli stessi fabbricati industriali sono, per la massima parte (eccettuata la Fiat Mirafiori e pochi altri stabilimenti),

Fig. 1
Distribuzione topografica
delle industrie



vetusti, inadatti ad un processo di lavorazione modernamente inteso e bisognosi quindi, a più o meno breve scadenza, di integrali trasformazioni, per esser posti in condizione di miglior rendimento.

Queste considerazioni, frutto di un esame unilaterale del problema industriale, vanno integrate dallo studio dell'insieme industriale nel più vasto quadro cittadino. Sarà allora evidente come gli edifici industriali frammisti alle abitazioni, alle scuole, agli ospedali (non dimentichiamo il S. Luigi a ridosso della Fiat Mirafiori) siano fonte di reciproco disturbo e di danno per la collettività.

Fumo, polvere, emanazioni nocive o sgradevoli, passaggio di grossi autotreni e altri inconvenienti turbano la vita familiare, sono fonte di pericoli per i bambini, formano un quadro ambientale opprimente, sgradevole, ossessivo. Il trascurare questi valori igienici e psicologici non si traduce soltanto in un declassamento morale ed umano, ma anche in un danno economico per il complesso cittadino, perché chi vive in disagiati condizioni di vita non può rendere sul lavoro come chi vive in condizioni più sane e più serene.

È ben vero che Torino non è Londra, e nemmeno Chicago o un paese della Ruhr. La sua vita non si svolge fra i camini, né è avvolta in una bassa cappa di fumo. Tuttavia disturbi derivanti dalla caotica distribuzione delle industrie sono evidenti.

Non è da dimenticare infine che, se la guerra aerea si è abbattuta con violenza su alcuni rioni (Borgo S. Paolo, Barriera di Nizza, Borgo Vanchiglia e Barriera di Milano), ciò è dovuto precisamente alla presenza molto diffusa di impianti industriali. Sarebbe quindi criminale ignorare la possibilità di un'eventuale, deprecata ripetizione di attacchi aerei in futuro (atomica, beninteso, esclusa).

Vi sono dunque ragioni molteplici per ritenere la presente distribuzione delle industrie sul territorio cittadino non completamente soddisfacente dal punto di vista del rendimento industriale e dei rapporti con gli altri elementi della vita cittadina.

... e le riforme di domani

Possiamo in futuro migliorare questa situazione ed in che modo?

Certo un grande passo innanzi per la razionalizzazione generale delle industrie si poteva avere nell'immediato dopoguerra, quando molti degli edifici industriali erano distrutti o gravemente danneggiati. Allora si sarebbe potuto, con atto di grande coraggio, decidere il trasferimento in località migliore di qualche stabilimento gravemente sinistrato e da ricostruirsi quasi integralmente. Ma per tale decisione occorreva aver pronti piani urbanistici maturi, occorreva il convincimento degli interessati, occorreva un potente stimolo ad agire. Tutto ciò è mancato, ognuno ha pensato per sé ed i piani che faticosamente si venivano allestendo erano ignorati. Oggi bisogna francamente ammettere che è stata persa una magnifica occasione per dare inizio ad un rinnovamento degli impianti industriali.

Tuttavia, anche se alcuni riattamenti hanno temporaneamente consolidato una situazione antecedente, il problema urbanistico delle industrie torinesi «va nuovamente e urgentemente proposto. Da una riorganizzazione industriale, che risolva gradualmente la situazione presente, eliminando i più gravi inconvenienti e sostituendovi fattori di grande rendimento, può dipendere l'avvenire economico della città e della regione, che potrebbero al contrario essere compromessi per lungo tempo, o per sempre, se si continuasse a permettere ai singoli di ubicare, come e dove vogliono, i nuovi impianti industriali, se da parte degli organi responsabili si continuasse a trascurare

i problemi industriali, se si ritenesse ulteriormente che i compiti dell'urbanistica siano limitati ai soli allineamenti stradali e alla scenografia delle fronti.

Per operare il profondo rivolgimento che appare assolutamente indispensabile per garantire al complesso industriale cittadino l'efficienza generale di cui oggi difetta sarà necessario agire non dall'alto (deliberando decisioni segrete in sede di piano regolatore) ma dal basso, convocando tutti gli interessati, industriali e lavoratori, spiegando loro in dettaglio le situazioni generali, sollecitando da tutti risposta ai questionari, troppo spesso cestinati (a proprio danno), concordando con essi i metodi di riorganizzazione, fornendo ad essi delucidazioni sulle direttrici generali urbanistiche, saggiando le reali possibilità di attuazione delle proposte. In tal modo, agendo democraticamente, ha operato la Tennessee Valley Authority, ottenendo in un decennio risultati mirabili. In tal modo, e solamente in tal modo, potremo anche in Torino dare inizio ad un movimento per la razionalizzazione generale degli strumenti della produzione.

Il procedimento democratico di intervento degli interessati e della popolazione alla riorganizzazione industriale di Torino presuppone tuttavia la chiarificazione generale di alcune idee direttrici fondamentali ed il possesso, da parte di coloro che parteciperanno a tale procedimento, di elementari cognizioni urbanistiche.

A tale scopo si renderà necessaria una larga preparazione appoggiata da un'intelligente attività editoriale che ci auguriamo possa sorgere presto da noi, patrocinata da qualche Ente particolarmente sensibile a questi problemi (pensiamo ad esempio a quanto fa oggi in questo campo l'Inghilterra, con i numerosissimi opuscoli a carattere urbanistico;

Per ora e a titolo orientativo riteniamo utile accennare brevemente ad alcune possibilità e prospettare infine uno schema di proposte, già esaminato in sede di pianificazione regionale, che potrebbe costituire il nocciolo delle idee direttrici della futura riorganizzazione.

Senza voler entrare in merito all'esame delle varie teorie ubicazionali, riteniamo che le passi, bili soluzioni industriali della città di Torino siano contenute in uno dei seguenti indirizzi:

- a** Zonizzazione industriale interna alla città, con permanenza nella loro sede attuale della maggior parte delle industrie e ricerca di raggrupparle in zone abbastanza ben delimitate, di incrementare in esse nuove attrezzature industriali e di espellere via via le costruzioni di altro genere;
- b** Impianto di nuove zone industriali periferiche alla città;
- c** Impianto di nuove zone industriali esterne alla città e raggruppate secondo date direttrici;
- d** Ricerca di disseminare uniformemente le industrie, decentrandole rispetto all'attuale localizzazione concentrata.

Di queste possibilità la prima non è applicabile che in parte in Torino, essenzialmente per la dimostrata grande diluizione degli stabilimenti sul territorio. Alcune zone potranno, tuttavia, essere nettamente individuate: una dovrebbe avere come baricentro la Fiat Mirafiori, tuttora isolata su terreno vergine, che potrebbe formare, in condizioni normali di produzione, un centro di attrazione di alcuni reparti dello stesso complesso Fiat, oggi disseminati sul territorio cittadino, nonché di nuove industrie satelliti.

Altro centro di grande attrazione sarà la zona del parto fluviale se, come è augurabile, non resterà in futuro una mera aspirazione.

È assolutamente sconsigliabile seguire la seconda via, ingrandendo la città con un anello periferico di Industrie, perché sorgerebbe il tradizionale ampliamento a *macchia d'olio*, universalmente condannato in sede teorica e pratica.



Fig. 2
Le zone industriali del futuro

Non resterà che orientarsi sulle due ultime possibilità: nuovo impianto di industrie esterne alla città e coordinate lungo linee direttrici oppure uniformemente sparse. Contrastano coll'ultima possibilità le condizioni geografiche stesse della regione, nella quale sono nettamente individuate alcune fondamentali e naturali vie di comunicazione. La distribuzione uniformemente decentrata è evidentemente possibile solo in vaste pianure solcate da numerose vie di traffico formanti una maglia abbastanza fitta. In tali condizioni è stata ad esempio prospettata dal noto urbanista L. Hilberseimer, la risoluzione industriale di Chicago. Ma le particolari condizioni di Torino e della regione consigliano la prima di queste due ultime possibilità.

Il riordino industriale di Torino non potrebbe dunque avvenire razionalmente altro che mediante trasferimenti in sede adatta di alcune delle Industrie sinistrate o malamente ubicate e con l'impianto di nuove industrie in tali sedi.

Si pone a questo punto il problema della ricerca delle località più favorevoli per effettuare la riorganizzazione ed espansione industriale. Ma allora il problema cessa di essere solamente industriale e si inserisce nel problema generale della riorganizzazione della vita della intera regione. Il problema della più efficiente ubicazione industriale non è dissociabile in definitiva da quello delle migliori e più serene condizioni ambientali di vita della popolazione. La fig. 2 mostra uno schema di proposte orientate secondo criteri di piano regionale. La città è nettamente delimitata, recinta da un'anulare esterna, attraversata da una grande linea di comunicazione.

I numeri 1, 2, 3, 4 indicano quattro nuove unità urbane che potrebbero sorgere a fianco di altrettante zone industriali raccordate alle linee di grande comunicazione e dotate di servizi collettivi (magazzini, raccordi ferroviari, impianti comuni, ecc.). In esse le industrie, non più costrette in spazio ristretto, potrebbero liberamente espandersi o contrarsi a seconda dell'andamento della futura produzione.

la prima zona industriale è quella Fiat Mirafiori e suo prolungamento; la seconda è quella del porto fluviale e della fronte a canale che va da Stura a Brandizzo; la terza e quarta sono quelle della zona Moncalieri-Trofarello-Poirino. Ogni unità sarebbe una vera e propria comunità, completa di tutti i servizi e di tutte le attrezzature, di artigianato e commercio, con carattere autonomo e una sua propria vita ed individualità sociale ed economica. Le industrie trasferite o impiantate *ex-novo* diventerebbero nelle unità la vera spina dorsale della vita economica.

Questa, in pochissime parole, l'idea direttrice del programma di un ventennio futuro di lavoro. ■