

Per un'urbanistica comunitaria La nuova unità Fiat-Mirafiori

L'impianto di un quartiere o villaggio Fiat è tra i problemi edilizi più urgenti per la Città di Torino.

È noto infatti il disagio, che quotidianamente la massa degli addetti alla Fiat-Mirafiori subisce, per effetto della lontana ubicazione dello Stabilimento rispetto al concentrico della città (V. Fig. 1).

La lontananza si traduce praticamente in molti minuti persi in bicicletta o in tram: grosso modo si può calcolare che gli addetti alla Fiat-Mirafiori perdano mediamente circa un'ora al giorno nei due trasferimenti dalla casa al lavoro. Su 22.000 addetti (massima capienza) verrebbero quindi perse ogni giorno 22.000 ore lavorative (pari ad oltre 3 milioni di lire e cioè a oltre 1 miliardo annuo), o per lo meno vanno disperse 22.000 ore di riposo e di ricreazione. La sola spesa giornaliera dei

Fig. 1
Ubicazione della Fiat Mirafiori
e della nuova Unità rispetto
alla Città.



Visione aerea della zona Fiat Mirafiori, in basso, una parte dell'area destinata all'unità.

trasferimenti viene globalmente ad incidere con Un costo di almeno 300, 400 mila lire. Queste cifre danno un'idea tangibile del dispendio di energie e di denaro dovuto all'eccentrica ubicazione degli Stabilimenti rispetto alle abitazioni i giustificano l'urgenza di predisporre delle abitazioni nelle vicinanze degli Stabilimenti, tanto più che nei dintorni. di questi si hanno vaste zone di terreno tuttora libero. La idea più volte ventilata, di far sorgere un, quartiere Fiat è ormai mai giunta a maturazione e dovrebbe costituire per la città di Torino il primo vero atto della ricostruzione edilizia cittadina.

L'occasione a parlare e discutere dell'argomento è inoltre fornita dalla nota deliberazione del Municipio di Torino di costruire un primo lotto di 5.000 stanze, nelle vicinanze della Fiat- Mirafiori.

Riteniamo anzitutto necessario esporre alcuni ovvi criteri circa la scelta dell'area e l'impostazione del quartiere che, senza voler scomodare la moderna scienza urbanistica, riteniamo sufficientemente accettabili da tutti.

Anzitutto è necessario che l'area scelta per il quartiere sia vicina agli Stabilimenti, ma non immediatamente adiacente, che ne sia cioè separata da una larga striscia di zona verde boschiva (con almeno 400 mt. Di profondità) per la protezione dai rumori, dalla polvere, dai fumi, e (senza voler essere di malaugurio) da eventuali attacchi aerei.

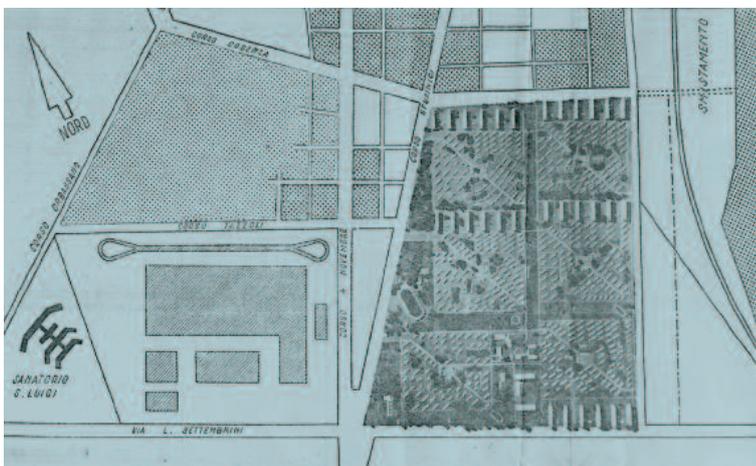
In secondo luogo l'area non dovrebbe trovarsi sulle direttrici di espansione industriale previste nei piani generali, essendo evidente che ad uno Stabilimento come la Fiat-Mirafiori debba esser riservata la possibilità di espandersi in futuro o di richiamare



Fig. 2

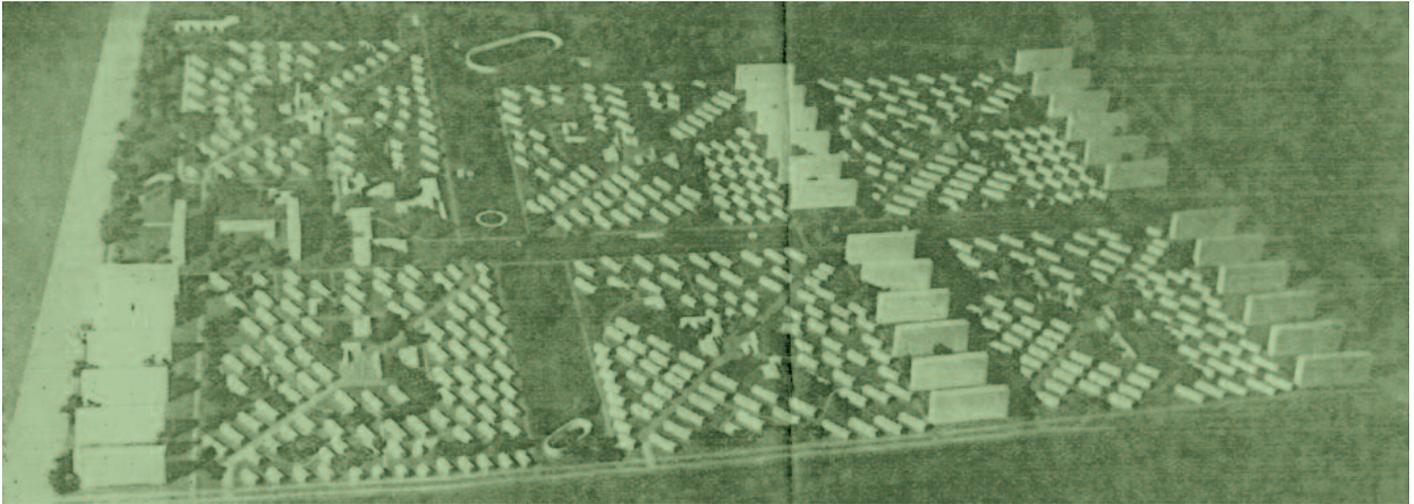
Planimetria della nuova unità.

È pure indicata l'area proposta dal Municipio per il nuovo quartiere.



nelle sue vicinanze altri reparti dipendenti o altre industrie.

Esaminando secondo questo duplice punto di vista il terreno scelto dal Municipio di Torino (V. Fig. 2) per il primo lotto di 5.000 stanze, è agevole riscontrare come esso pecchi di molti errori urbanistici. Esso è troppo adiacente agli Stabilimenti, è sottovento rispetto ai fumi della Centrale termoelettrica, è vicino alle fonderie (quindi disturbato dai potenti colpi di maglio) e non consente di stabilire una sufficiente striscia di protezione. Inoltre invade la naturale



Visione del modello della nuova unità Fiat: a sinistra il centro sociale della unità.

area di espansione industriale della zona sud-occidentale di Torino¹ e verrebbe a bloccare per sempre lo Stabilimento Fiat-Mirafiori, chiudendolo in una morsa di costruzioni, con reciproco grave danno per l'industria e le abitazioni.

Queste considerazioni, che ci auguriamo vengano vagliate attentamente dalle Autorità Comunali prima di varare un irreparabile errore, hanno indotto il Centro Studi dell'APAO Piemontese² ad esaminare il problema ma nella ricerca di una migliore soluzione da attuarsi nell'ambito di un piano generale, coerente³. È stata a tale scopo sottoposta a minuto esame l'area a levante della Fiat, compresa fra Corso Stupinigi, Corso Agrigento, la ferrovia di Genova e il prolungamento di Corso Settembrini, di complessivi 130 ha, completamente liberi da costruzioni e per di più in gran parte di proprietà comunale.

L'area comprende tra l'altro il vecchio Cimitero Lingotto, ormai decaduto, e l'attuale Ippodromo, che, secondo intenzioni già ventilate, potrebbe essere spostato sull'area dell'ex Campo d'Aviazione di Mirafiori.

La Zona forma un vasto comprensorio, che possiede tutti i requisiti per la vicinanza al luogo di lavoro per l'orientamento, e nel medesimo tempo per la protezione delle abitazioni. Essa sa può ospitare una vera comunità di 20.000 abitanti e in essa è quindi possibile concretare una opera completa sotto tutti gli aspetti.

Su quest'area il Centro Studi dell'APRO Piemontese ha elaborato mesi addietro il progetto di massima che presentiamo e che è stato ampiamente illustrato alla recente Exposition International de l'Urbanisme et de l'Habitacion di Parigi (luglio-agosto '47).

La caratteristica principale di questo studio è che esso non tende a creare semplicemente un quartiere operaio (uno dei tanti, tristi quartieri a casoni) o un villaggio operaio (possibile solo in aperta campagna per industrie decentrate), ma vuol organizzare una vera e propria unità urbana inserita nella grande città. La nuova unità è stata pensata

anzitutto come un organismo sociale completo, avente vita sociale autonoma, e quindi perfettamente attrezzata di servizi per la vita collettiva. Non vi sono perciò soltanto abitazioni da una parte e servizi al centro, come nelle più semplicistiche soluzioni di quartieri (e su questa via è orientata la soluzione dell'Ufficio Tecnico

1 Per maggiori dettagli rimando al mio articolo «Cenni orientativi sull'espansione Sud di Torino» pubblicato su «Atti e Rassegna Tecnica» N. 4, aprile 1947.

2 Associazione Piemontese «Giuseppe Pagano» per un'Architettura Organica».

3 Mancando un piano regolatore Cittadino, il Centro di Studi si è basato sui risultati di prima approssimazione ottenuti nello studio del Piano Regionale Piemontese, pubblicato in «Il Piano Regionale Piemontese», Collezione Metron - Roma 1947.

Municipale), ma le attrezzature collettive sono suddivise, raggruppate e dosate a seconda delle funzioni e penetrano capillarmente fino ai più piccoli nuclei di abitazioni.

A tale scopo il complesso della unità è pensato articolato in sei quartieri di 3.600 abitanti ciascuno, con un grande centro per la vita sociale, commerciale e culturale della comunità in complesso (V. Fig. 2.).

Ogni quartiere è a sua volta pensato come una unità minore, con la sua propria individualità. Ogni quartiere ha quindi il suo centro di vita sociale e commerciale, ha le attrezzature che competono alla vita quotidiana (negozi, centro sanitario, chiesa, scuole elementari ecc) mentre nel centro della unità in complesso sono dislocate le attrezzature più selezionate, che si usano solo saltuariamente (centro amministrativo, banca, cine, teatro, biblioteca, ospedale, scuola media, scuola tecnico-professionale, parrocchia con oratorio, ristorante, albergo, negozi specializzati, ecc.).

Anche la circolazione generale del traffico suggerisce e delimita queste grandi suddivisioni. La Unità nel suo complesso è infatti circondata tutto attorno da strade di traffico veloce e pesante. Ma, il traffico pesante non turba la quiete dell'unità: larghe strisce di verde ad alto fusto la proteggono. All'interno dell'unità si accede con una rete di comunicazioni automobilistiche, tracciate in modo da formare, per ogni quartiere, una circolazione anulare a senso unico, che lo recinge e lo delimita, ed una circolazione di penetrazione a due sensi, che lo attraversa diagonalmente, passando per il centro del quartiere. Una semplice e chiara rete stradale unisce infine tutti i quartieri al centro della comunità. Alle abitazioni si accede mediante strade residenziali; queste si dipartono dalla circolazione anulare e diagonale e servono i vari gruppi di abitazioni. Nuclei di autorimesse sono distribuiti all'innesto delle vie residenziali con le vie automobilistiche del quartiere e servono di passaggio dalla circolazione pedonale a quella automobilistica. Altra caratteristica della nuova unità, è che essa non vuole essere un quartiere esclusivamente operaio, ma (una vera unità cittadina: la maggioranza degli abitanti saranno certamente addetti alla vicina FIAT, ma a far funzionare la nuova unità occorreranno anche artigiani, commercianti, esercenti, professionisti, funzionari ecc., cioè nell'insieme si avrà un tessuto sociale completo e quindi ricco di tutti gli scambi sociali, culturali e commerciali che caratterizzano la vita di un organismo completo, quale è una piccola cittadina di 20.000 abitanti.

Per quanto riguarda le abitazioni, queste sono di due tipi: abitazioni alte a 10 piani e abitazioni basse a 2 piani. Case collettive le prime, con ascensori, e case unifamiliari le seconde, con orto e giardino.

I due tipi di abitazioni rispondono a due tipi di esigenze, non già a due categorie sociali. La famiglia numerosa dell'operaio, dell'artigiano o del professionista preferirà quasi sempre la casa bassa con orto, per la libertà che proviene dall'uso di un pezzo di terra proprio da coltivare o anche semplicemente da godere come prato. Per contro gli scapoli o gli sposi novelli o senza figli, di qualsiasi classe, e le famiglie dei funzionari e degli impiegati generalmente preferiranno la casa alta, con servizi centrali di lavanderia e di riscaldamento, e senza la preoccupazione della cura del giardino. Case alte e case basse sono entrambe orientate e distanziate secondo le più rigorose norme del soleggiamento⁴, e le abitazioni sono raggruppate a nuclei. Ogni nucleo è costituito da 80-100 famiglie e può alimentare alcune attrezzature comuni

per bisogni immediati e giornalieri, quali ad esempio il nido-asilo, la lavanderia, lo spaccio cooperativo, il club.

Seguendo tale concetto generale, i nuclei

⁴ In modo da garantire a tutte le stanze di abitazione 2 ore di sole al giorno al solstizio d'inverno.

di abitazioni basse hanno una loro propria individualità, ottenuta con una particolare disposizione planimetrica delle abitazioni, raggruppate a grappolo attorno ad una strada residenziale, che conduce sia alle attrezzature di nucleo, che a quelle di quartiere. Pure le case alte, ciascuna delle quali è un nucleo di 80 famiglie, hanno i loro servizi collettivi, che sorgono nel grande spazio verde, che separa una casa dall'altra. Nuclei, quartieri, unità formano una rete ed una scala di rapporti sociali nel complesso dell'unità, che risulta in definitiva dalla federazione di molteplici aggregati, ciascuno di essi con propria individualità e autonomia.

Generosi spazi verdi per la ricreazione, per gli sports e per il riposo sono distribuiti nelle fasce di protezione dell'unità, nelle fasce di separazione dei quartieri e nell'interno dei quartieri stessi. A proposito delle zone verdi ricordiamo che esse non dovranno essere costituite né da viali alberati regolari e monotoni, né da ampi campi o da aiuole pettinate, ma da una vegetazione folta, con sottobosco e prati, che richiami immediatamente la natura, nel pieno della sua vitalità e nella sua forza rigeneratrice. I concetti esposti illustrano maggiormente le fotografie del modello e servono a far comprendere come l'urbanistica, intesa in uno spirito organico, tenda ad essere il più, possibile aderente ad una ricca vita sociale, articolata e coordinata in, tutti gli elementi che offre la moderna civiltà e la più antica sapienza associativa degli uomini. Ecco perchè lo studio dell'unità Fiat, che nasce da una esigenza pratica di lunghi percorsi delle masse operaie, trascende, nella sua impostazione e redazione, il fatto occasionale per diventare ragione di una visione di vita nuova.

La nuova unità Fiat non è solo un problema di camere e di distanze: è un problema di civiltà.

Essa interessa non solo la Fiat, ma tutta città, perché la sua costruzione, che potrebbe avvenire gradualmente, nucleo per nucleo, quartiere per quartiere, condurrebbe ventimila persone a vivere nelle migliori condizioni di benessere, e costituirebbe in Torino il primo esempio concreto di una comunità di vita biologica mente e socialmente sana.

Consci dell'importanza di questo primo atto della ricostruzione, i progettisti dell'APAO fanno appello alle Autorità cittadine, alle industrie interessate, ai cittadini tutti ed in particolar modo ai futuri abitanti dell'unità, per invitarli ad un interessamento generale sul problema, augurandosi che dalla volontà collettiva possa presto avviarsi a realizzazione un esempio di comunità che sia veramente frutto di una tecnica matura e sicura, ed aperta alla più evoluta vita sociale.

