

Per la riorganizzazione industriale di Torino

Il problema della riorganizzazione industriale è fondamentale per la vita produttiva della città.

La disordinata espansione industriale avvenuta a Torino nei primi due decenni del secolo ha prodotto una illogica e casuale ubicazione degli stabilimenti industriali cittadini che, frammisti alle abitazioni, formano un semi anello di cintura attorno alla città.

Tutta la periferia torinese, da Vanchiglia a Lucento a S. Paolo, è compromessa dalla caotica distribuzione delle industrie. La quale non solo determina antiigieniche condizioni ambientali di vita della popolazione circostante, disturbata dai fumi e dai rumori (e in maggior pericolo durante le offese aeree), ma incide pure grandemente sulla stessa capacità produttiva degli impianti industriali cittadini.

I maggiori inconvenienti generali, prodotti da questo stato di fatto, sono i seguenti:

- a** Le attuali aree per gli stabilimenti sono in gran maggioranza inadatte e insufficienti¹.
- b** Non vi è alcun coordinamento spaziale fra gli stabilimenti concatenati da uno stesso ciclo produttivo².
- c** Attraverso la città si determinano di conseguenza percorsi lunghi e tortuosi per il reciproco collegamento degli stabilimenti e per il collegamento di questi agli scali ferroviari, ai magazzini, etc.

Questi principali inconvenienti generano una cattiva organizzazione interna degli stabilimenti, una pessima organizzazione complessiva e, conducendo ad inutili dispendi di energia, determinano in definitiva un abbassamento di produttività generale del complesso industriale urbano.

La riorganizzazione industriale, ottenuta colla creazione di *zone industriali attrezzate* ed efficienti è alla base di un piano lungimirante, che cerchi di formare un quadro ambientale, che sia non soltanto sano e piacevole per la vita dei cittadini, ma anche altamente produttivo nel suo complesso.

In tal modo la sistemazione urbanistica concorrerà all'economia generale della città.

1 Numerosi in città gli esempi di quelle pessime ubicazioni che, con linguaggio petrogralico, sono state definite dal Mauro xenomorfe.

Francesco Mauro, *Teratismi ed Industria*. Hoepli ed. Milano, 1945 - Vol. I, pagg. 554.

Esempi pratici di ubicazioni xenomorfe sono, tra gli altri, gli stabilimenti LANCIA e CEAT, frazionati in più parcelle contigue, frammiste ad abitazioni ed interrotte da strade di transito.

2 Esempio clamoroso, la distribuzione nel tessuto urbana degli stabilimenti del Gruppo Man, frazionati in 14 *aree diverse* e fra loro molto distanziate. Gli esempi possono continuare: la Lancia è frazionata su 5 parcelle di terreno quasi contigue e la Nebiolo è invece composta da 6 differenti e distanziate stabilimenti.

La situazione attuale

La superficie attualmente coperta in Torino da edifici ad uso industriale e commerciale ammonta complessivamente a 395 ettari, pari cioè al 12,3 % della superficie totale attualmente occupata dalla città e ai 2/5 di quella residenziale³.

Questa grande estensione di superficie industriale non si presenta concentrata in appezzamenti circoscritti, ma frazionata in un numero altissimo di particelle, piccolissima parte delle quali ha notevoli dimensioni⁴.

Le particelle industriali sono per di più distribuite disordinatamente su tutto il territorio⁵ con prevalenza nella zona settentrionale, occidentale e meridionale della città, che hanno quindi carattere misto residenziale-industriale, non lasciando totalmente immune neppure la zona più propriamente centrale.

La configurazione di questa distribuzione, pur essendo estremamente caotica, permette tuttavia di individuare alcuni ben riscontrabili concentramenti. Essi sono:

- a** nella zona settentrionale: Snia e Montecatini, nella zona di Stura e il concentramento: Ferriere Fiat, Savigliano, Michelin, Grandi Motori, CEAT;
- b** nella zona centrale occidentale: FIAT-Materiale Ferroviario, Spa, Lancia ;
- c** nella zona meridionale occidentale: la Fiat Mirafiori;
- d** nella zona meridionale orientale: la Fiat Lingotto, RIV.

Gli errori urbanistici dell'attuale distribuzione si ripetono sia in ognuno dei grandi concentramenti industriali, che nelle zone a carattere misto. Essi conducono ad uno sperpero generale di energie, e quindi in definitiva a danni economici, tali da consigliare la riorganizzazione generale delle industrie torinesi, in modo da dare ad esse il carattere di un vero e proprio grande complesso industriale, modernamente ed efficientemente attrezzato.

Proposte di riorganizzazione

Al pari delle grandi città industriali estere, anche Torino deve poter gradualmente creare, col tempo, alcune grandi *zone industriali attrezzate*, nettamente distinte e distanziate dalle zone residenziali, e servite da tutte le attrezzature atte a

renderle efficienti, dai raccordi ferroviari, a strade di grande e facile traffico, da magazzini di deposito-merci, agli impianti centrali di energia, riscaldamento, etc.⁶.

L'impianto di tali zone non è solo rivolto a nettamente separare le aree cittadine destinate all'abitazione da quelle destinate al lavoro, per evidenti ragioni di protezione aerea e di eliminazione di reciproco disturbo, ma anche a creare le condizioni per la più elevata produttività industriale⁷; esso è quindi una esigenza economica del complesso cittadino.

3 La superficie totale attualmente occupata della città ammonta a 3.205 ettari ed è così ripartita:

a)	Superficie coperta da edifici di abitazione	ha	970	pari	al	30,2 %
b)	Superficie coperta da edifici industriali e commerciali	»	395	»	»	12,3 %
c)	Superficie coperta da edifici pubblici e militari	»	480	»	»	15 %
d)	Superficie adibita al traffico	»	1.152	»	»	36 %
e)	Superficie verde e campi sportivi	»	1-15	»	»	4,5%
f)	Cimitero	»	63	»	»	2 %
	Totale	ha	3.205			

4 Su 1.431 stabilimenti, solo 4 coprono una superficie superiore a 20 ha, solo 8 una superficie superiore a 10 e solo 22 una superficie superiore ai 5 ha.

5 Per maggiori dettagli si rinvia il lettore a quanto pubblicato su *Metron* n. 14, pag. 53.

6 La centralità degli impianti consente non solo forti economie di impianto e di gestione, ma mette anche le piccole e medie industrie in grado di fruire di utili attrezzature (ad esempio aria compressa, oleodotto, etc.) che esse da sole non potrebbero permettersi di installare.

La delimitazione delle nuove zone industriali è stata condotta tenendo presente alcune fondamentali situazioni di fatto e cioè:

- a** la presenza del nuovo stabilimento Fiat Mirafiori⁸, in località libera e ancora da pianificare;
- b** la tendenza di nuove industrie ad installarsi nella striscia che va da Stura a Settimo;
- c** la necessità di eliminare alcuni troppo pronunciati incuneamenti di grandi stabilimenti industriali verso il centro cittadino;
- d** la necessità di riorganizzazione generale del complesso FIAT ora frazionato in troppi, troppo distanziati e spesso vetusti stabilimenti.

Hanno inoltre infinito sulla determinazione stessa altri fattori concomitanti quali:

- e** la necessità della vicinanza delle zone industriali ai punti nodali dei grandi assi di circolazione, per modo che materie prime, semilavorati e prodotti viaggianti su strada possano agevolmente sfilarsi ed inserirsi nelle grandi correnti di traffico;
- f** la necessità di facili raccordi ferroviari e possibilità di sfruttare l'eventuale futura costruzione del canale navigabile;
- g** la necessità di agevoli mutui scambi fra le zone industriali del complesso;
- h** la direzione dei venti dominanti, che oggi gettano sull'abitato cortine di fumi nocivi.

L'esame dei vari fattori ha condotto come risultato alla determinazione delle seguenti zone industriali periferiche:

1° Zona industriale Sud-Occidentale estendentesi da Mirafiori verso Grugliasco, della capacità complessiva di 230 ha. Tale zona è formata da tre grandi aree:

l'area Fiat-Mirafiori, con una zona d'espansione, sull'area dell'attuale Sanatorio S. Luigi, da trasferire e

due aree di nuova costruzione, che ospiteranno glistabilimenti del Gruppo FIAT e stabilimenti di nuovo impianto a carattere metalmeccanico⁹.

La zona Sud-Occidentale fruisce della vicinanza alle grandi arterie del traffico con Genova, Savona e colla Francia.

2° Zona industriale Settentrionale estendentesi da Stura a Settimo e Brandizzo, al fine di regolarizzare in modo razionale l'attuale impulso all'espansione in tale direzione.

Questa zona è particolarmente favorita dalla presenza di numerose vie di comunicazione: l'autostrada per Milano, la ferrovia, la SS n. 11 e, nell'ipotesi di costruzione, il canale navigabile con porto fluviale a Stura.

Si propone una lieve rettifica della ferrovia dopo il parco di Stura lino a Brandizzo: in tal modo l'area industriale verrebbe delimitata nettamente dalla ferrovia e verrebbero ad essere quindi incluse nella zona industriale anche i pochi stabilimenti sorgenti ora a monte della ferrovia.

La SS. n. 11 viene così a costituire la strada di spina dell'area industriale, che è delimitata,

a monte, dalla ferrovia, con conseguente possibilità di raccordi-merci a pettine, e, a valle, dal canale, con Possibilità di sfruttare al massimo la fronte a canale.

La zona verrebbe suddivisa in numerose aree di circa 80-90 ha caduna, con una capacità iniziale di 160 ha. e totale massima di 400-500 ha., tale quindi da assorbire i futuri incrementi industriali di Torino e della Regione per parecchi decenni.

7 Da una notizia raccolta personalmente dal Prof. Holford, Capo dell'Ufficio Tecnico del Ministero della Pianificazione Urbana e Rurale Inglese, l'installazione nelle nuove zone industriali attrezzate inglesi ha consentito ai singoli stabilimenti un incremento di produttività, che talvolta ha raggiunto il 30 % della produttività precedente.

8 Evidentemente inamovibile sia per la mole, sia per la sua recentissima costruzione.

9 Non è necessario illustrare la portata di questo indispensabile provvedimento igienico. Il Sanatorio S. Luigi essendo adiacente alla Fiat, ne risulta gravemente disturbato dai rumori dei magli e dai fumi della vicinissima centrale termica. Esso dovrà quindi essere col tempo trasferito in zona collinare, appartata e salubre.

3° *Zona industriale Meridionale* da Moncalieri a Trofarello, intesa a razionalizzare l'attuale concentrazione industriale in tale località. La zona verrebbe delimitata dalla ferrovia, a monte, e dal nuovo tronco della SS. n. 10 Villanova-Moncalieri, a valle. Essa ha una capacità massima di circa 100 ha.

Coll'impianto di queste zone dovrebbe determinarsi un movimento centrifugo delle industrie, in modo da liberare gradualmente e definitivamente dalla presenza di industrie pesanti e nocive la zona centrale circoscritta dall'anulare interna.

Nella corona circolare, delimitata dalle due anulari interna ed esterna, è prevista la permanenza di due minori zone industriali:

4° *la zona Vanchiglia*, adiacente al lato occidentale dello Scalo Vanchiglia, di circa 30 ha;

5° *la zona S. Paolo Nord*, estendentesi linearmente dalle officine Viberti alla Venchi-Unica ed Aeronautica, di 61 ha.

Nella stessa fascia tra le due anulari saranno inoltre tollerate, con criterio discrezionale, alcune industrie non nocive, di piccole dimensioni ed a carattere sparso, oltreché numerose zone a carattere misto abitazione - artigianato. Circa il carattere delle zone industriali periferiche è da notare che in esse gli stabilimenti non dovranno occupare il suolo in modo intensivo e tale da formare un tutto continuo e compatto, ma in modo estensivo e discontinuo, separando fra loro le officine con spazi liberi, che consentano ad ognuno ulteriori espansioni e che contemporaneamente formino zone di verde protettivo e mimetico. Il carattere estensivo giustifica quindi la maggior superficie prevista dal piano per le aree industriali, che ammonterebbe a circa 550 ha. contro i 395 attuali. Ultima osservazione circa le nuove zone è la possibilità di creare con esse un quadro ambientale più sano, più vivace e più gradevole, tale da influire positivamente sulla psicologia di chi lavora. In tal modo i vantaggi economici di più alto rendimento andrebbero uniti con quelli psicologici e biologici di più piacevole e più sana permanenza nei luoghi di lavoro.

Piano di trasferimento

Lo studio del metodo di assorbimento graduale degli stabilimenti nelle nuove zone industriali è argomento di grande importanza, sia per l'importanza degli interessi che si vengono a porre in movimento, sia perché dalla possibilità od impossibilità di pratica attuazione dipende l'esito non solo del piano tecnico di riorganizzazione industriale, ma anche del piano generale della città.

I vantaggi, derivanti dalla istituzione delle zone industriali, sono tuttavia tali da compensare di gran lunga le difficoltà che dovranno essere superate per raggiungere tali scopi. Premessa la *gradualità* dell'operazione di trasferimento, sarà necessario anzitutto stabilire con una indagine diretta quali sono gli stabilimenti che possono o debbono essere trasferiti, e precisamente:

- a Quali sono gli stabilimenti industriali, tuttora mini strati, che possono essere ricostruiti altrove;
- b quali sono gli stabilimenti grandi e piccoli, costituiti da capannoni vetusti¹⁰, per i quali la demolizione e ricostruzione in altra sede consentirebbe il necessario aggiornamento e miglioramento, rientrando nel quadro del piano industriale stesso;
- c quali sono gli stabilimenti grandi e piccoli, costruiti con strutture metalliche facilmente smontabili¹¹, per i quali le

10 Quali ad esempio: le Officine Savigliano, le Officine Ferroviarie FF. SS., ecc.

- spese di trasferimento si risolverebbero unicamente nello smontaggio e montaggio in altra sede;
- d) quali sono gli stabilimenti costruiti, anche di recente, con strutture stabili, che comporterebbero oneri elevati nel trasferimento, ma per i quali il trasferimento stesso consentirebbe di uscire da una ubicazione dannosa e per i quali una razionale localizzazione consentirebbe un utile tale, da ammortizzare entro un congruo periodo di tempo le spese di trasferimento¹²;
 - e) quali sono infine gli stabilimenti per i quali il trasferimento costituisce unicamente una passività e che deve essere quindi visto e messo a bilancio nel quadro del generale riordino cittadino.

Elenco di alcune delle principali industrie dai trasferire nelle nuove zone industriali

Denominazione	Ubicazione attuale	Sup. ha	N. degli addetti (1938)	Struttura attuale	Nuova ubicazione	Sup. ha
FIAT: stabilimenti Metallurgici e Acciaierie	Via Ciglia 115	17	1.780	Ferro	Zona 66, 66 bis	30
Ferriere Piemont.	C.ao Mortara 7	24	3.960	Ferro	»	30
Fonderie ghisa	Via Cuneo 20	4	1.140	Ferro	»	10
Grandi motori e Fonderie	Via Cuneo 19	4	2.800	C.a.	Zona IP Stura	10
SPA		10	5.050	C.a.	Zona 66, 66 bis	15
FIAT: Materiale Ferroviario	Via Rivalta	8,5	1.910	Ferro e C.a.	»	15
Michelin	Via Livorno	13,5	2.000	C.a.	Zona IP Stura	20
Savigliano	Corso Mortara	12	1.000	Ferro	Zona IP Stura	20
Officine Ferroviarie FFSS.	v. P. C. Poggio	17	1.910	Mista: muratura ferro e legno	Zona IP Stura	20
Westinghouse	v. P. C. Boggio	2,5	1.140	Muratura	Zona IP Stura	5
Nebiolo	v. P. C. Boggio	2,5	1.200	Muratura e C.a.	Zona IL Vanchiglia	5
Italgas	C. Reg. Margh.	9,5	950	Ferro	Zona IP Stura	12
	Totale	124,5	24.840			192

Le varie categorie, risultato delle indagini, forniranno un criterio discrezionale per la pianificazione *nel tempo* dei trasferimenti, oltrechè per la valutazione di un adeguato contributo a titolo di indennizzo per le spese di trasferimento.

A titolo di esempio, nell'allegata tabella sono elencate le industrie che potrebbero in un primo tempo essere trasferite.

Dal punto di vista finanziario, il capitolo di bilancio relativo al trasferimento degli stabilimenti industriali comprende:

nelle passività le spese di demolizione e ricostruzione e l'acquisto del terreno delle nuove zone industriali¹³;

nelle attività il ricupero delle aree degli stabilimenti trasferiti, che in alcuni casi

11 Ad esempio i capannoni delle Ferriere Fiat.

12 L'esempio più probante per tale categoria è stato il trasferimento della Fiat Lingotto a Mirafiori, attuato nel 1934-37 e dettato dalla necessità di sviluppare una lavorazione a catena orizzontale impossibile nel vecchio stabilimento. Il costo di trasferimento e le spese per la nuova costruzione a Mirafiori sono state ammortizzate in un decennio. Il risultato è stato un considerevole aumento di produttività e l'operazione di trasferimento può ben esser definita, in questo caso, il passaggio dall'adolescenza alla maturità.

possono essere riutilizzate ad uso residenziale o commerciale, con notevole plusvalore. Tale capitolo non può evidentemente chiudersi in attivo su queste sole due voci, ma dovrà essere inserito evidentemente nel bilancio generale urbanistico della Città e Regione. Facilitazioni generali dovranno inoltre essere offerte alle industrie che si trasferiscono (esenzioni da tasse, possibilità di usufruire di impianti collettivi, etc.) in modo da determinare un flusso naturale verso le nuove zone.

Esempio di piano finanziario per una media industria

L'industria presa come esempio è una industria metalmeccanica realmente esistente nel concentrico di Torino, della quale per ovvie ragioni di discrezione viene taciuto il nome. I valori metrici della sua consistenza edilizia ed i valori finanziari citati corrispondono a realtà: questi ultimi sono tratti dal bilancio 1947 dell'azienda.

1 Caratteristiche dell'industria.

Addetti	n.	1.200
Superficie dello stabilimento attuale	mq.	16.500
Superficie coperta	mq.	12.350
Cubatura attuale	mc.	84.035

Tipo delle strutture: muratura portante, orizzontamenti in voltine su poutrelles e solai in c. a. e sap - copertura a tegole e scheda.

2 Valore finanziario dello stabilimento attuale (dal libro degli inventari 1947)

		Bilancio '47	Rivalutaz. '49
Valore del terreno, in milioni di	L.	13,3	31,9
Valore del fabbricato	L.	103	132
Valore dell'impianto industriale	L.	164,2	388,6
Totale milioni	L.	280,5	552,8

3 Computo delle spese per il trasferimento.

Si suppone che lo stabilimento si trasferisca dall'attuale ubicazione, sita nel concentrico, alla nuova zona industriale di Stura:

Le spese di trasferimento comportano le seguenti passività:

a) Acquisto dell'area (terreno agrario da vincolare) mq. 30.000 a L. 200 al mq.	milioni di L.	6
b) Demolizione dello stabilimento mc. 84.000 a L. 1.000 a mc.	≤»	84
c) Costruzione del nuovo stabilimento mc. 90.000 a L. 5.000 a mc.	»	450
d) Trasferimento degli impianti e macchinari	»	50
Totale	milioni di L.	590

13 Da valutarsi a valore di terreno agricolo essendo le nuove zone industriali previste in area ora agricola a culture molto estensive e di non elevato rendimento. Secondo la legge urbanistica 1942 all'art. 38 è previsto che: «per la determinazione dell'indennità di espropriazione... non si terrà conto degli incrementi di valore attribuibili sia direttamente che indirettamente all'approvazione del piano regolatore generale ed alla sua attuazione». Inoltre all'art. 40 è sancito che «nessuna indennità è dovuta per i vincoli di zona».

Lo sgombero dell'area attuale centrale consente il ricupero della seguente somma:

mq. 16.500 a L. 10.000 a mq.	milioni di L. 160
Totale passivo	milioni di L. 430

4 Bilancio Profitti e Perdite dell'esercizio 1947.

È utile il confronto della passività prevista per le spese di trasferimento e nuovo impianto con il bilancio dell'industria in esame.

L'esercizio 1947 ha dato:

a) Utile lordo milioni di L. 244,7	
b) Spese generali	127,4
Stanziam. fondo indennità liquidaz. personale	10,3
Deperimenti e Ammortam.	55,6
Danni di guerra	0,9
Interessi per finanziamenti	11,4
Totale milioni	205,6
c) Differenza	39,1
Imposta sul reddito, etc.	17,8
Utile netto dell'Esercizio	21,3

Dal bilancio 1947 si nota che attualmente è stanziata una cifra di milioni 55,6 per deperimenti ed ammortamenti, cifra che viene sopportata annualmente dall'industria in massima parte per riparazioni delle vecchie strutture dell'edificio e loro graduale rifacimento con parti nuove. Questa cifra, che attualmente va a fondo perso, può essere impiegata con profitto per la costruzione del nuovo stabilimento, le cui spese verrebbero coperte con otto annualità della predetta voce di bilancio.

Se l'industria rimane in sito, fra otto anni essa avrà interamente rifatto le strutture attuali, ma continuerà ad essere bloccata su di un'area ristretta, che non consente ampliamenti, con una situazione interna di distribuzione di impianti quanto mai insufficiente.

Se l'industria si trasferisce, *a parità delle spese attualmente sopportate*, essa avrà *subito* uno stabilimento interamente nuovo, più ampio, su terreno libero ed almeno doppio dell'attuale, con possibilità future di espansione; essa godrà immediatamente dei benefici dell'aumento di produttività dovuti alla nuova distribuzione planimetrica del ciclo di produzione, inoltre ancora immediatamente, e sempre più in futuro, godrà del fatto di essere ubicata in una zona industriale attrezzata a tale scopo.

I vantaggi economici dell'operazione sono quindi di estrema evidenza.

I tecnici dell'industria in esame, interpellati sull'argomento, si sono dichiarati assai favorevoli all'operazione.



