



POLITECNICO DI TORINO

SCUOLA DI SPECIALIZZAZIONE IN BENI ARCHITETTONICI E DEL PAESAGGIO

A.A. 2019 / 2020

**TESI DI SPECIALIZZAZIONE IN
BENI ARCHITETTONICI
E DEL PAESAGGIO**

**IL PATRIMONIO INDUSTRIALE IN TORINO
TRA PRIMA E SECONDA CINTA DAZIARIA:
MATICI DI GENERAZIONE,
PROCESSI DI TRASFORMAZIONE IN ATTO
E PROSPETTIVE DI RICERCA**

RELATORE: Prof.ssa Chiara DEVOTI
CORRELATORI: Prof.ssa Laura GUARDAMAGNA
Prof.ssa Angioletta VOGHERA

CANDIDATO: Arch. Roberta Francesca ODDI

*Un ringraziamento
ai Responsabili e ai Tecnici
dell'Area Urbanistica del
Comune di Torino per la
consulenza ricevuta durante
l'attività di tirocinio da cui è
scaturita la presente tesi.*

*Ai Docenti e ai colleghi tutti,
che hanno accompagnato e
sostenuto questo mio percorso
con costanza e
partecipazione.*

INDICE

Premessa	p. 9
1. Il processo analitico preliminare: gli esiti del tirocinio di III livello	p. 11
1.1 Le fonti di consultazione in prima istanza	p. 13
1.2 Lo studio degli strumenti di pianificazione e le segnalazioni di interesse e tutela	p. 14
2. <i>L'incipit</i> della ricerca in corso: la schedatura dei complessi industriali ubicati tra prima e seconda cinta daziaria	p. 17
2.1 Le scelte metodologiche per lo sviluppo dello studio su beni architettonici	p. 19
2.2 La redazione delle schedature del patrimonio industriale	p. 20
2.2.1 Le schede: analisi dei campi descrittivi inerenti ai dati localizzativi e storici	p. 20
2.2.2 Le schede: analisi dei campi afferenti alle logiche sistemiche di studio	p. 23
2.2.3 Le schede: aspetti descrittivi e riferimenti	p. 26
2.2.4 Le schede: analisi dei campi inerenti a documentazioni e fonti consultate	p. 27
3. Analisi degli impianti produttivi e delle logiche di insediamento manifatturiero	p. 33
3.1 La città industriale e la società in trasformazione	p. 35
3.1.1 Icone emblematiche della cultura nella Torino protoindustriale: il Museo industriale e la Scuola di applicazione per gli ingegneri	p. 38
3.2 Il patrimonio industriale della città localizzato nei borghi e nelle borgate	p. 39
3.3 La metodologia di ripartizione della città in quadranti per l'interpretazione del comparto produttivo	p. 40
3.4 Il comparto industriale nell'area pedecollinare torinese	p. 43
3.4.1 Gli stabilimenti manifatturieri in borgo Madonna del Pilone	p. 44

3.4.2	Gli edifici industriali in borgo Po	p. 45
3.4.3	Il comparto produttivo in borgo Rubatto	p. 45
3.4.4	Il comparto produttivo in borgata Pilonetto	p. 46
3.5	Il comparto industriale a Torino Nord	p. 46
3.5.1	Gli impianti manifatturieri in borgata Vanchiglietta	p. 47
3.5.2	Gli edifici industriali in borgo Regio Parco	p. 48
3.5.3	Gli edifici industriali nelle borgate Montebianco e Monterosa	p. 50
3.5.4	Gli edifici industriali in borgata Vittoria	p. 52
3.5.5	Il borgo Madonna di Campagna e la sua contiguità con borgata Vittoria	p. 54
3.5.6	Gli edifici industriali in borgata Ceronda	p. 55
3.5.7	Gli edifici industriali in borgo Lucento	p. 56
3.6	Il comparto industriale a Torino Ovest	p. 57
3.6.1	Gli edifici industriali in borgo Martinetto	p. 58
3.6.2	Gli stabilimenti produttivi in borgata Parella	p. 59
3.6.3	Il comparto manifatturiero in borgata Campidoglio	p. 60
3.6.4	Gli edifici industriali in borgata Cenisia	p. 61
3.6.5	Gli stabilimenti industriali e i laboratori artigiani in borgata (detta borgo) San Paolo	p. 62
3.6.6	Gli edifici industriali in borgo Pozzo Strada	p. 64
3.7	Il comparto industriale a Torino Sud	p. 66
3.7.1	Il comparto produttivo e i depositi ferroviari in borgata Molinette	p. 68
3.7.2	Gli edifici industriali in borgo Lingotto	p. 68
3.7.3	Gli edifici industriali in borgo Mirafiori	p. 70
3.7.4	Gli edifici industriali nel quartiere Santa Rita	p. 70
4.	Il comparto produttivo industriale in relazione ai canali di Torino	p. 73
4.1	Origini e sviluppo di <i>bealere</i> e canali	p. 75
4.2	Le persistenze residue del sistema di <i>bealere</i> e canali sul tessuto urbano	p. 78

5. Il settore produttivo in rapporto agli assi ferroviari e al sistema delle «Spine» di Torino	p. 81
5.1 Gli insediamenti produttivi in relazione alla «Spina 1»	p. 85
5.2 Gli stabilimenti industriali in relazione alla «Spina 2»	p. 86
5.3 Il comparto industriale in relazione alla «Spina 3»	p. 87
5.4 Il comparto industriale in relazione alla «Spina 4»	p. 90
6. Il comprensorio industriale di Torino nel PRGC e le prescrizioni del Piano Paesaggistico Regionale e del Codice dei Beni Culturali	p. 91
7. Le trasformazioni in atto: ZUT, ATS e comparazioni degli insediamenti produttivi nei quadranti individuati	p. 95
8. Una possibile azione di tutela proattiva per la riqualificazione urbana in relazione al patrimonio industriale dismesso: questioni aperte e prospettive di ricerca	p.103
Bibliografia e sitografia	p.107
Allegati: tavole e schede	p.113
Tavola riepilogativa	
Tavola quadrante pedecollinare	
Tavola quadrante settentrionale	
Tavola quadrante occidentale	
Tavola quadrante meridionale	
Esiti del tirocinio di III livello: edifici industriali in Torino	
Tesi di Specializzazione: elenco schede edifici industriali	
Schede degli edifici industriali	

Premessa

La tesi in oggetto è incentrata sullo studio del tessuto produttivo di Torino, con particolare attenzione alle metamorfosi urbane e sociali connesse allo sviluppo del settore industriale insediatosi nell'area compresa tra la prima e la seconda cinta daziaria. Tale partizione orientativa, fisica soltanto nell'articolazione materiale del tracciato della cinta, si traduce in un'analisi temporale che abbraccia un periodo ampio, a partire in alcuni casi già dall'inizio del XIX secolo fino ai giorni nostri.

L'analisi condotta intende evidenziare i profondi e differenziati cambiamenti che hanno coinvolto la città di Torino, per secoli importante capitale industriale, conducendola all'attuale configurazione urbanistica ove la produzione manifatturiera ha mantenuto la propria identità solo in alcuni comparti della città, mentre in altre zone ha lasciato spazio a nuove politiche urbane connesse al settore residenziale, ai servizi, al comparto del terziario, alle attività di coworking e di riconfigurazione urbana improntata alla sostenibilità e all'informatizzazione della nostra città.

Tale indagine viene posta in relazione, durante l'intero *excursus* analitico, con lo studio della storia urbana e della documentazione cartografica storica¹ inerente alla città di Torino, sostenuto inoltre dalla comparazione con le analisi desunte dall'archeologia industriale e dagli strumenti archivistici² disponibili per la consultazione on line³, con gli strumenti di pianificazione sovraordinata quale il Piano Paesaggistico Regionale, con le prescrizioni di tutela connesse ai vincoli della Soprintendenza, nonché con il progredire, nel corso del tempo, degli strumenti di pianificazione locale quale il Piano Regolatore Generale del Comune di Torino⁴, di cui è attualmente in corso la revisione e rispetto al quale il *focus* nodale, nel presente studio, riguarda soprattutto le Zone Urbane di Trasformazione (ZUT) e le Aree da Trasformare per Servizi (ATS).

Inoltre, l'ampia visione che vuole improntare la presente ricerca, prende in considerazione anche gli aspetti sociali della morfogenesi urbanistica che ha plasmato la città di Torino, con uno studio approfondito degli approcci umanistici e antropologici che hanno caratterizzato un'urbanizzazione influenzata nel tempo da fattori marcatamente sociali ed economici⁵.

¹ L'articolazione del presente studio prende l'avvio con la gentile consulenza della Prof.ssa C. Devoti, che ha consentito, in qualità di relatrice, il prosieguo e l'approfondimento delle tematiche approximate durante il tirocinio curricolare di III livello condotto per la Scuola di Specializzazione in Beni Architettonici e del Paesaggio.

² L'aspetto metodologico della ricerca archivistica e di approfondimento dell'archeologia industriale viene sviluppato con la gentile consulenza della Prof.ssa L. Guardamagna, in qualità di co-relatrice della presente tesi.

³ La consultazione delle fonti archivistiche digitalizzate disponibili via Internet, necessaria data l'emergenza Covid-19 che ha limitato le possibilità di approfondimento *de visu* dei documenti, è stata possibile mediante il portale informatico dell'Archivio di Stato di Torino (ASTO) www.archiviodistatorino.beniculturali.it e dell'Archivio Storico della Città di Torino (ASCT) www.comune.torino.it/archivioistorico.

⁴ Le tavole di piano e i correlati documenti digitalizzati sono reperibili e consultabili sul Geoportale del Comune di Torino (www.geoportale.comune.torino.it).

⁵ Per lo sviluppo di tale aspetto dell'indagine si fa riferimento alla cortese co-relazione della Prof.ssa A. Voghera.

CAPITOLO 1

Il processo analitico preliminare:

gli esiti del tirocinio di III livello

Il processo metodologico da cui si è dipanata la presente tesi ha trovato le sue basi nello studio preliminare condotto in occasione del tirocinio di III livello, svolto durante il I anno della Scuola di Specializzazione in Beni Architettonici e del Paesaggio (a. a. 2018-2019). L'attività di ricerca è stata condotta presso l'Area Urbanistica del Comune di Torino con la consultazione dell'Arch. Rosa Gilardi in qualità di tutor aziendale e con la supervisione della Prof.ssa Chiara Devoti in qualità di tutor accademico e ha condotto alla redazione di un regesto riepilogativo⁶ degli edifici industriali presenti nella città di Torino, corredato dei principali dati sensibili e storici raccolti in tale sede.

Si esprimono di seguito, sinteticamente, l'*iter* procedurale e le scelte adottate che hanno condotto alla selezione e allo studio degli edifici del comparto produttivo, poi elencati nel suddetto regesto⁷.

1.1. Le fonti di consultazione in prima istanza

La selezione degli edifici industriali, ricercati in questa fase di ricerca sul tessuto urbano di Torino nella sua interezza, ovvero sia all'interno delle due cinte daziarie sia all'esterno di esse, è stata operata con la consultazione del testo *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*⁸, strumento datato ma sempre valido punto di partenza per una indagine più estesa, ove l'operato di Vera Comoli si presenta come un censimento puntuale in cui allignano le basi per lo sviluppo di una ricerca sistemica. Tale prima selezione è stata ampliata con il supporto del testo *La storia della città per capire. Il rilievo urbano per conoscere*⁹, che attraverso lo studio inerente allo sviluppo di borghi e borgate ha evidenziato le principali strutture produttive, residenziali, educative e di culto presenti in Torino, da cui si è potuto trarre spunto per ampliare il novero degli edifici industriali, ponendoli soprattutto in relazione con il tracciato delle cinte daziarie della città.

Un'ulteriore fonte bibliografica essenziale per la selezione degli edifici manifatturieri è stato il testo *Le industrie torinesi danneggiate da eventi bellici*¹⁰, che ha permesso di porre in relazione il costruito produttivo con gli esiti spesso disastrosi dei bombardamenti verificatisi sulla città di Torino durante la Seconda Guerra Mondiale, evento che in numerosi casi è stato l'*incipit* per il verificarsi di una drastica riconfigurazione di interi isolati che hanno trovato nuove destinazioni d'uso e generato l'allontanamento di determinati comparti produttivi dal cuore della città.

La ricerca bibliografica preliminare in sede di tirocinio è stata completata dalla

⁶ In occasione dell'attività di elaborazione analitica e di confronto con l'Amministrazione comunale per la redazione degli elaborati finali di tirocinio, consegnati al Comune di Torino in data 15 luglio 2019, si ringraziano inoltre la Prof.ssa Maria Vittoria Cattaneo e la Prof.ssa Elena Gianasso per la collaborazione didattica. Inoltre, il tema sviluppato durante il tirocinio presso il Comune ha riguardato, oltre agli edifici industriali del cui regesto si è occupata la sottoscritta, anche gli edifici rurali in Torino il cui regesto è stato redatto dalla Dott.ssa Giulia Beltramo.

⁷ Vd. *Allegati. Esiti del tirocinio di III livello: il regesto degli edifici industriali.*

⁸ POLITECNICO DI TORINO. DIPARTIMENTO CASA-CITTÀ, *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, 2 voll., Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino 1984, vol. 1, schede.

⁹ PIA DAVICO, CHIARA DEVOTI, GIOVANNI MARIA LUPO, MICAELA VIGLINO, *La storia della città per capire. Il rilievo urbano per conoscere. Borghi e borgate di Torino*, Politecnico di Torino, Torino 2014.

¹⁰ GUIDO GUIDI, *Le industrie torinesi danneggiate da eventi bellici*, in *Torino. Rivista mensile municipale*, n. 10 (1949), pp. 25-34.

consultazione degli *Atti e rassegna tecnica della Società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, in particolare *Restauro e riuso del patrimonio edilizio comunale di Torino (1975-1980)*¹¹, che ha contribuito all'integrazione dei dati puntuali relativi al settore industriale nella città.

La raccolta delle informazioni relative agli edifici industriali è stata completata con una ricerca sitografica che si è concentrata sul sito *MuseoTorino*¹², che ha permesso di integrare le precedenti individuazioni dei singoli complessi manifatturieri con l'aggiunta di ulteriori elementi e di verificare l'ubicazione dei medesimi sull'ortofoto della città di Torino.

Tali ricerche inerenti alle fonti indirette hanno consentito di redigere, per ogni edificio, un breve resoconto dei principali eventi storici che ne hanno determinato la nascita e la configurazione architettonica e funzionale nel tempo.

1.2. Lo studio degli strumenti di pianificazione e le segnalazioni di interesse e tutela

Il comparto industriale di Torino è stato dunque analizzato, in sede di tirocinio, mediante gli strumenti di pianificazione attualmente vigenti, dal Piano Regolatore Generale del Comune di Torino alle Norme Urbanistico Edilizie di Attuazione¹³, mediante la consultazione del Geoportale del Comune di Torino; ciò, nell'ottica di localizzare gli edifici industriali nelle Tavole di Azzonamento¹⁴ e procedere così alla verifica delle destinazioni d'uso abbinate ai medesimi.

Per ogni edificio industriale si è verificato il riferimento normativo nelle NUEA, che assegnano la destinazione d'uso per ogni area e specificano le prescrizioni previste con classificazioni e destinazioni d'uso. In particolare, si è evidenziata nelle NUEA la corrispondenza tra gli edifici industriali indagati e il riferimento normativo per essi ricorrente nel Titolo IV – art. 26¹⁵. Ove invece si è riscontrata la presenza di aree normative miste, essa è stata opportunamente presa in considerazione nella raccolta dei dati per completezza documentaria.

La selezione di edifici industriali è stata in seguito analizzata anche attraverso lo sguardo interpretativo delle segnalazioni presenti nel Piano Regolatore Generale Comunale vigente¹⁶, che indica gli edifici di interesse storico articolati secondo differenti assegnazioni: pertinenze storiche, edifici caratterizzanti il tessuto storico, o edifici di particolare interesse storico con segnalazione dei gruppi di appartenenza¹⁷. Allo stesso modo si è evidenziata, ove presente, la tutela esplicitata dai vincoli della

¹¹ SOCIETÀ DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI (a cura di), *Restauro e riuso del patrimonio edilizio comunale*, Città di Torino Assessorato al Patrimonio e alle Opere Pubbliche, Torino 1980.

¹² Per la consultazione online vedasi www.museotorino.it

¹³ Da qui in poi denominate sinteticamente NUEA.

¹⁴ Piano Regolatore Generale Comunale di Torino – Tavole di Azzonamento con aggiornamento 01/01/2018

¹⁵ Titolo IV – Ambiente e paesaggio urbano, Art. 26 – Edifici di particolare interesse storico ed edifici caratterizzanti il tessuto storico esterni alla zona centrale urbana storica.

¹⁶ Piano Regolatore Generale Comunale di Torino, progetto definitivo approvato nel 1995 © Gregotti Associati International. Da qui in poi sinteticamente denominato PRGC.

¹⁷ 1 – Edifici di gran prestigio; 2 – Edifici di rilevante valore storico; 3 – Edifici di valore storico ambientale; 4 – Edifici di valore documentario; 5 – Edifici e manufatti speciali di valore documentario

Soprintendenza, con il riferimento ai documenti attestanti l'attribuzione di importanza nell'ambito dei beni culturali¹⁸.

A seguito di tali analisi, si è proceduto a studiare le zone normative assegnate alle diverse aree con la relativa eventuale inclusione dei beni industriali in Zone Urbane di Trasformazione oppure in Aree da Trasformare per Servizi¹⁹, con il relativo livello di attuazione²⁰, dato che fornisce un importante orientamento sulle modifiche riguardanti il tessuto urbano e sulla transizione delle aree produttivo-industriali ad altri settori di afferenza (residenziale, commerciale, servizi a persone o imprese), in alcuni casi già verificatasi, in altre come progetto previsto, ma ancora in nuce.

Tutte le informazioni sin qui descritte sono state raccolte in un regesto riepilogativo, ove sono stati riportati i dati localizzativi, i riferimenti alle NUEA, alle segnalazioni da parte del PRGC e della Soprintendenza con relativo livello di tutela, l'inclusione in aree ZUT e ATS²¹ ove presenti, nonché le principali informazioni sui processi di edificazione degli edifici industriali desunte dallo studio della bibliografia di riferimento.

Gli edifici industriali, elencati nel regesto in progressione alfabetica, sono stati identificati con una simbologia alfanumerica, ossia un codice studiato al fine di permettere una rapida individuazione delle principali informazioni su ogni edificio inerenti alla presenza di segnalazione e l'eventuale inclusione in zone di trasformazione urbana. Ecco che dunque, abbinati all'apposizione della lettera «I» riferita al comparto industriale e al numero progressivo dell'edificio, sono state inserite le lettere greche «α» come presenza di segnalazione / tutela da parte della Soprintendenza, «β» come presenza di segnalazione da parte del PRGC, «γ» come contemporanea presenza di segnalazione sia da parte della Soprintendenza sia da parte del PRGC; infine, il simbolo «*» è stato inserito a indicare l'eventuale identificazione come ZUT o ATS²² (fig. 1).

Il procedimento di studio sin qui articolato ha previsto la creazione di un elenco completo di tutti gli edifici industriali indagati²³, identificati anche dal suddetto codice descritto. Tale prima analisi ha consentito di constatare una concentrazione prevalente di fabbricati lungo determinati assi viari e importanti direttrici tra cui corso Francia, corso Vercelli, corso Giulio Cesare, Strada di Settimo, lungo il perimetro della prima cinta daziaria sui corsi Mortara, Vigevano e Novara, nonché lungo i corsi fluviali come ad esempio la Dora Riparia.

¹⁸ Come esplicitato dall'art. 10 del D. Lgs. 42/2004 (ex Vincoli L.1089/39), reperibile sul Geoportale con l'applicazione del filtro dedicato al tema intitolato appunto «Vincoli».

¹⁹ Identificate rispettivamente dagli acronimi ZUT e ATS.

²⁰ Il livello di attuazione delle aree ZUT e ATS si è potuto appurare, oltre che attraverso la consultazione dei metadati sul Geoportale del Comune di Torino, anche con la collaborazione del tirocinante di I livello Francesco Pagliaro, che si è occupato dello studio degli strumenti GIS relativi a tali aree normative e ha fornito i dati inerenti le denominazioni di riferimento di alcuni complessi industriali nel sistema GIS (riportati, nel regesto riepilogativo, sotto la voce «Note»).

²¹ Il Piano Regolatore Generale assegna zone normative alle diverse aree urbane dismesse o per le quali si prevede di porre in atto un possibile cambiamento nelle destinazioni d'uso, in particolare appunto Zone Urbane di Trasformazione (ZUT) e Aree da Trasformare per Servizi (ATS)

²² Nel regesto, ad esempio, il codice identificativo I89β* inerente all'edificio OSRAM rivela per il fabbricato in oggetto l'appartenenza al comparto industriale, la presenza di segnalazione da parte del PRGC e l'inclusione in aree ZUT/ATS.

²³ Vd. *Allegati. Esiti del tirocinio di III livello*, elenco degli edifici industriali individuati nella città di Torino.

*Il patrimonio industriale in Torino tra prima e seconda cinta daziaria:
matrici di generazione, processi di trasformazione in atto e prospettive di ricerca*

Tale primo *screening* dei dati ha costituito una base essenziale per avviare un processo di analisi sempre più approfondito per quanto concerne gli edifici individuati, ma anche per evidenziare la possibilità di studiare ulteriori complessi industriali, integrando la ricerca sulle fonti indirette con sopralluoghi e indagini *in situ*.

N°	COD. ID.	EDIFICIO	UBICAZIONE	NORME URBANISTICO EDILIZIE DI ATTUAZIONE	SEGNALAZIONE P.R.G. E LIVELLO DI TUTELA	SEGNALAZIONE SOPRINTENDENZA E LIVELLO DI TUTELA	INCLUSIONE IN AREA ZIT/ATS E LIVELLO DI ATTUAZIONE	EDIFICAZIONE
1	11a	A.E.M. CENTRALE SEBASTOPOLI	Corso Sebastopoli, 81 Corso Galileo Ferraris, 266	TITOLO III – Aree per servizi e viabilità Art. 19 – Aree per servizi: generalità	NO Aree per servizi: Spazi pubblici a parco, per il gioco e lo sport	Sì Beni Culturali Art. 10 D.Lgs. 42/2004 (ex Vincoli 1089/39) R.R del 3/5/1986 prot. n. 5747 D.D.R del 78/2013 D.D.R del 78/2013 – relazione D.D.R del 78/2013 – planimetrie	NO	Inaugurazione nel 1928, su progetto dell'ing. Clemente Bornati, di complesso industriale con locale su due piani per centrale elettrica di trasformazione, preesistente allo stadio. Attualmente spazio d'incontro della Circostrizione e Casa teatro.
2	12	BASSO FABBRICATO AD USO CAPANNONE INDUSTRIALE	Via Dogliani, 14/A Via Piossasco Via Cigna	TITOLO II – Zone ed aree normative: classificazione, regole e parametri di trasformazione Art. 8 – Aree normative: classificazione e destinazioni d'uso Commi 12,13,14,15	NO Aree normative: Residenza R3	NO	NO	Realizzazione tra fine Ottocento e inizio Novecento
3	137	BISCOTTIFICIO CAMPIDOGLIO	Via S. Rocchetto, 20 Via Musiné	TITOLO II – Zone ed aree normative: classificazione, regole e parametri di trasformazione Art. 8 – Aree normative: classificazione e destinazioni d'uso Commi 34,35,36,36bis,37 TITOLO IV – Ambiente e paesaggio urbano	Sì Edifici caratterizzanti il tessuto storico Aree normative:	NO	NO	Costruzione nel 1908 Bombardamento il 20 Novembre 1942 L'attuale edificio in paramano di due piani fuori terra e seminterrato è adibito a civile abitazione.

fig. 1 – Estratto di registro degli edifici industriali (esito tirocinio presso l'Area Urbanistica del Comune di Torino).

CAPITOLO 2

L'incipit della ricerca in corso:

la schedatura dei complessi industriali

ubicati tra prima e seconda cinta daziaria

A seguito del processo di studio condotto durante il tirocinio curriculare di III livello e in relazione all'attualissimo tema inerente alla revisione in corso del PRGC, si è scelto di sviluppare la tesi di Specializzazione in Beni Architettonici e del Paesaggio analizzando il tessuto urbano di Torino con particolare attenzione agli edifici industriali insediatisi nell'area anulare compresa tra la prima e la seconda cinta daziaria. La scelta di concentrarsi su tale comparto territoriale della città è giustificata dalla volontà di valutare un'area nodale per il rapporto con la cinta daziaria, soprattutto in relazione al suo smantellamento e alla sua ricostituzione successiva in posizione più esterna, processo che ha trasformato un tessuto urbano prima foraneo, punteggiato di impianti manifatturieri ma in ampi lacerti ancora agricolo, alterando inoltre gli equilibri economici, sociali e residenziali di numerose borgate che sono state assimilate dal nucleo cittadino.

L'approfondimento conoscitivo sugli edifici industriali viene strutturato secondo un approccio sistemico, al fine di tradurre i dati sin qui raccolti in uno studio delle relazioni intercorrenti tra i complessi manifatturieri e la struttura storica della città di Torino, per farne emergere la distribuzione rispetto a elementi fondanti dell'impianto urbano quali direttrici e assi viari, cinte daziarie, come si è detto, e barriere in corrispondenza di strade foranee, tracciati ferroviari e corsi d'acqua, costituiti sia da corsi fluviali sia da *bealere* e canali. La localizzazione dei singoli stabilimenti produttivi, certamente visibile nella tavola redatta in prima istanza durante il tirocinio, risulta un dato di base utile ma di carattere puntuale e di costituzione ancora acerba, che merita ulteriore approfondimento per cercare di evidenziare le logiche osmotiche di comparti ove si intrecciano, nelle maglie del tessuto urbano, i sistemi viario, ferroviario, produttivo e residenziale.

2.1 Le scelte metodologiche per lo sviluppo dello studio sui beni architettonici

Il passaggio di scala dal registro all'analisi approfondita dei beni culturali afferenti al comparto produttivo industriale della città di Torino si realizza attraverso la redazione preliminare di schede analitiche²⁴, che vengono strutturate con diversi livelli di indagine sui fabbricati industriali: esse pongono in risalto la correlazione esistente tra il dato archivistico, bibliografico, cartografico, di piano urbanistico e quello desunto dallo studio diretto dell'oggetto, con l'osservazione delle metamorfosi fisiche e funzionali che hanno interessato non soltanto il bene individuo, bensì anche la maglia urbana su cui esso insiste e le interazioni con le circostanti direttrici viarie, ferroviarie e le trame idro-fluviali della città. Gli edifici analizzati durante il tirocinio curriculare vengono qui esaltati nel loro rapporto con il perimetro delle cinte daziarie, che hanno costituito un elemento fondante di molti insediamenti e sono state un parametro orientativo a livello economico, politico, sociale per molte scelte insediative urbanistiche del settore manifatturiero.

Nella presente tesi si sceglie di avviare lo studio di tale complesso e articolato sviluppo urbano produttivo con un'ottica prevalentemente rivolta agli edifici industriali sorti e sviluppatisi nell'area anulare urbana compresa tra la prima e la

²⁴ Per la consultazione delle medesime, si rimanda agli *Allegati* contenuti nella presente tesi di specializzazione.

seconda cinta daziaria; ciò al fine di correlare la metamorfosi del «sistema città» con la dismissione della prima struttura delimitativa, con la creazione della nuova barriera, con i processi di delocalizzazione di alcuni insediamenti industriali al di fuori dell'originaria perimetrazione o addirittura al di fuori della seconda cinta daziaria e cercare così di indagare le cause di tali processi morfogenetici urbani.

Tale analisi peraltro, dal punto di vista temporale, per la natura stessa delle date di fondazione di molti stabilimenti industriali in Torino, copre un lasso di tempo sufficientemente ampio, che in alcuni casi prende l'avvio già a inizio XIX secolo. Si è scelto da questo punto di vista di abbracciare, nella presente tesi, un arco temporale che dunque tocca la fondazione dei più antichi complessi industriali, attraversando gli anni di costruzione e dismissione delle cinte daziarie, superando i bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale, per approdare ai giorni nostri, al fine di valutare con una visione ampia lo *status quo* del tessuto urbano che in alcuni casi ha cambiato o sta cambiando drasticamente volto, mentre in altri casi ha mantenuto un'impronta produttiva che ha influenzato l'aggiornamento di molti quartieri della città secondo le contemporanee ottiche di pianificazione, peraltro in corso di studio e di elaborazione con l'attuale revisione del Piano Regolatore Generale di Torino.

2.2 La redazione delle schedature del patrimonio industriale

L'approfondimento analitico puntuale sugli edifici industriali viene tradotto in una schedatura che intende riassumere le principali informazioni su ognuno di essi, come si vedrà più dettagliatamente in seguito, ma anche e soprattutto applicare un approccio sistemico che contempra logiche insediative, sostrato del tessuto urbano, connessioni con direttrici viarie, ferroviarie e fluviali, con una digressione che spazia dalle origini di fondazione al nostro presente.

In particolare, si esplicitano di seguito le scelte operate per la creazione dei campi descrittivi articolati sui beni oggetto di studio²⁵.

2.2.1 Le schede: analisi dei campi descrittivi inerenti ai dati localizzativi e storici

Ogni scheda viene identificata con il nominativo di riferimento del bene culturale indagato, con la dicitura «Industriale» di afferenza al comparto manifatturiero e il numero/ nome della circoscrizione. La codifica del complesso analizzato fa riferimento a quella adottata nel regesto redatto durante il tirocinio curriculare di III livello, per consentire un immediato riferimento tra i documenti²⁶.

Viene dunque indicata l'ubicazione dell'oggetto, riportando l'indirizzo con numero civico ove ben definito storicamente oppure le vie di delimitazione dell'isolato di

²⁵ Per la strutturazione delle schede analitiche si fa riferimento alla collaborazione didattica del gruppo di studio costituito dalla Prof.ssa Maria Vittoria Cattaneo, dalla Prof.ssa Chiara Devoti, dalla Prof.ssa Elena Gianasso, dall' Ing. Giosuè Bronzino, dall'Arch. Giovanni Bruschi e dalla sottoscritta specializzanda.

²⁶ Vd. *Allegati*, schede edifici industriali, campo «1 – Codifica complesso», ove è stata premessa la sigla «IN» al numero per sottolineare il comparto produttivo industriale (ad es. IN-15). Il numero progressivo della scheda, invece, fa riferimento all'ordine di descrizione degli edifici industriali nei capitoli successivi analizzati nei diversi quadranti in cui si è scelto di ripartire la città di Torino e procede dalla scheda n. 1 alla scheda n. 81.

pertinenza dell'intero complesso industriale ove esso sia un impianto di notevole entità. Si segnalano inoltre le tavole di azionamento ove il bene è reperibile in relazione al PRG del Comune di Torino, nonché foglio e particella di riferimento del Catasto urbano²⁷. Si è inoltre indicata la localizzazione del bene sul tessuto urbano in riferimento al tracciato della cinta daziaria, di cui si è riportata anche la datazione nella scheda²⁸.

Qui è fondamentale sottolineare come questo approccio puntuale e legato all'ubicazione dell'oggetto non fa riferimento meramente a una serie di dati localizzativi, bensì tende a una valutazione di individuazione in relazione alla prima e alla seconda cinta daziaria, inteso come confine urbano non solo fisico ma anche correlato a una valenza temporale di sviluppo degli insediamenti industriali. Analogamente, il riferimento alle circoscrizioni rimanda non solo alle attuali ripartizioni della città, bensì è afferente alla presenza storica di borghi e borgate, zone esterne al nucleo antico della città, ove i borghi sorgono come insediamenti nel territorio rurale e le borgate nascono durante il XIX secolo in relazione alle porte della prima cinta daziaria²⁹, la cui analisi conduce dunque a una lettura ragionata del tessuto urbano ove il dato storico assume importanza in quanto giustificativo degli orientamenti urbani e delle scelte localizzative che giungono al nostro presente.

Viene a questo punto proposto un campo³⁰ in cui è possibile una subitanea lettura delle informazioni di fondazione dell'oggetto di studio, con una connessione alla datazione dell'impianto attuale, dati che in molti casi non coincidono essendo nel tempo subentrate metamorfosi produttive o urbane che hanno influenzato la morfologia dell'impianto architettonico industriale dell'edificio o riedificazioni dovute ai bombardamenti occorsi durante la Seconda Guerra Mondiale. Tale periodizzazione è seguita dall'indicazione delle varie denominazioni che il complesso produttivo ha assunto nel tempo, dal momento della fondazione fino alla data contemporanea³¹ (fig. 2).

²⁷ Tali dati sono stati desunti dalla consultazione del Geoportale del Comune di Torino (www.geoportale.comune.torino.it). Ove il filtro dei metadati ha evidenziato l'assenza di inserimento del bene nel catasto urbano, bensì solo quella nel catasto terreni, è stata riportata la numerazione di foglio e particella di quest'ultimo.

²⁸ Vd. *Allegati*, schede edifici industriali, campo «2 – Ubicazione».

²⁹ La cui edificazione, come si è detto, si è dipanata dal 1853 al 1858 circa e ha comportato orientamenti urbani che hanno influenzato non solo il settore produttivo, ma anche quello scolastico, residenziale, dei servizi.

³⁰ Vd. *Allegati*, schede edifici industriali, campo «3 – Periodizzazione».

³¹ *Idem*, campo «4 – Denominazione».

*Il patrimonio industriale in Torino tra prima e seconda cinta daziaria:
matrici di generazione, processi di trasformazione in atto e prospettive di ricerca*

Città Metropolitana di Torino Approfondimento per alcune categorie di sistemi di beni culturali	
Edificio industriale Industriale Circoscrizione	
1. Codifica Complesso Scheda: ID Edificio: IN- Collegamento a scheda:	
2. Ubicazione Indirizzo: Foglio PRGC: Foglio: Particella: <input type="checkbox"/> Dentro la prima cinta daziaria (1853-1912) <input type="checkbox"/> Dentro la seconda cinta daziaria (1912-1930)	
3. Periodizzazione Fondazione impianto attuale: <input type="checkbox"/> Ancien Régime <input type="checkbox"/> Preunitario <input type="checkbox"/> Postunitario <input type="checkbox"/> Primo Novecento <input type="checkbox"/> Secondo Novecento Data impianto attuale: Indicazioni specifiche: Data primo impianto:	
4. Denominazione Attuale: Storica:	

fig. 2 – Estratto dei campi descrittivi nella schedatura degli edifici industriali oggetto di analisi

Lo studio dell'edificio non può prescindere quindi dall'analisi degli avvicendamenti di proprietà e delle variazioni di utilizzo del medesimo, che permettono di disporre di un'istantanea dei cambiamenti di interi isolati del tessuto urbano nel tempo e di comprendere in quali casi sia rimasta una persistenza privata e in quali essa sia stata soppiantata da una fruizione pubblica e sociale del comprensorio in origine produttivo³² (fig. 3).

5. Cronologia delle proprietà Demanio civile Demanio militare Regione Provincia Usufrutto: Comune Ente ecclesiastico Privato Altri enti Note:	
6. Cronologia delle destinazioni d'uso Residenziale Rurale Culto Commerciale Industriale/Artigianale Pertinenza rurale Uffici e servizi pubblici Uffici e servizi privati Inutilizzato <input type="checkbox"/> Accessibilità al pubblico Indicazioni specifiche:	

fig. 3 – Estratto dei campi relativi alle cronologie nella schedatura degli edifici industriali

³² *Idem*, campi «5 – Cronologia delle proprietà» e «6 – Cronologia delle destinazioni d'uso».

Tali informazioni inoltre permettono di apprendere con immediatezza le trasformazioni della città che, in alcune zone periurbane esterne alla delimitazione della prima cinta daziaria, avevano in origine la caratteristica prevalente di pertinenza rurale, impianto di cascina o edifici con funzioni differenti da quelle del settore produttivo e nel tempo si sono trasformate, traslando la propria funzione al comparto industriale. Significativo a tal proposito è il caso del complesso industriale Fiat Mirafiori, sul cui lotto in origine sorgevano le scuderie Gualino³³, oppure quello della Manifattura Tabacchi edificata nella seconda metà del XVIII secolo sul sito della Villa Reale del Viboccone³⁴, o ancora il caso del Castello di Lucento³⁵ poi destinato a funzioni produttive con alterne vicende, fino a contemplare anche l'istituzione *in loco* di una sede per la formazione all'attività agricola di giovani indigenti. Inoltre, lo studio dello *status* di proprietà degli edifici permette di osservare come, alla data odierna, in alcuni casi siano subentrati ai proprietari privati anche enti di nuova generazione, ove la proprietà condivisa e parimenti l'utilizzo comune di determinati edifici in origine industriali costituiscono una nuova formula ricorrente nelle nostre città in costante aggiornamento economico e sociale. Esempio in tal senso il caso degli opifici Simbi³⁶, nati come stamperia di lamiera e in seguito convertiti in casa Ozanam, struttura che oggi ospita attività differenziate condotte da associazioni e cooperative sociali, ove è stato realizzato l'Ortoalto le Fonderie Ozanam, orto pensile di 150 mq dedicato a fruizione collettiva.

2.2.2 Le schede: analisi dei campi afferenti alle logiche sistemiche di studio

Ognuno dei comparti industriali oggetto di analisi viene a questo punto studiato ponendo particolare attenzione ai rapporti sistemici dei suddetti con il costruito e il territorio circostante, cercando di ravvisare le principali logiche insediative che ne hanno determinato la configurazione architettonica e funzionale nel tempo³⁷. Ecco che dunque si indaga la possibile traccia superstita del nucleo originario di ogni impianto e l'eventuale presenza di cambiamenti nella struttura del costruito, con superfetazioni o lacune riconoscibili e la possibile motivazione di sussistenza delle medesime. La schedatura analizza, in maniera puntuale, la presenza di fronti in connessione con il tessuto urbano, di relazioni del complesso industriale con il sistema viario, ferroviario e/o idrico, sia esso di carattere fluviale oppure afferente ai canali che numerosi hanno attraversato la città di Torino per molti anni (fig. 4).

Mediante indicazioni specifiche vengono spiegate le principali caratteristiche ravvisate, che sono desunte sia da sopralluoghi *in situ* con l'osservazione diretta del bene, sia da fonti indirette quali quelle bibliografiche, archivistiche o cartografiche storiche.

³³ Vd. *Allegati*, scheda IN-15.

³⁴ *Idem*, scheda IN-81.

³⁵ *Idem*, scheda IN-8.

³⁶ *Idem*, scheda IN-85.

³⁷ Vd. *Allegati*, schede edifici industriali, campi «7 – Riconoscibilità logiche insediative» e «8 – Elementi di connessione con il territorio circostante» nelle schede dei beni industriali in *Allegato*.

7. Riconoscibilità logiche insediative	
<input type="checkbox"/> Riconoscibilità del nucleo originario	Indicazioni specifiche:
<input type="checkbox"/> Presenza di superfetazioni/ demolizioni/lacune rispetto al nucleo originario	L'edificio conserva la configurazione architettonica e il prospetto originari
8. Elementi di connessione con il territorio circostante	
<input type="checkbox"/> Relazioni con il sistema viario	Indicazioni specifiche:
<input type="checkbox"/> Relazioni con il sistema ferroviario	
<input type="checkbox"/> Relazioni con il sistema idrico	

fig. 4 – Estratto dei campi relativi alle logiche sistemiche di studio nella schedatura degli edifici industriali

Le analisi sin qui descritte costituiscono uno degli approfondimenti più significativi di tali schedature, in quanto intendono calare il bene culturale in una realtà concreta connessa alle trasformazioni del tessuto produttivo urbano fino ai giorni nostri, ponendolo in relazione con il «sistema città» e non relegandolo solo a un mero censimento spiegato da date e descrizioni materiali del singolo oggetto. La riconoscibilità delle logiche insediative appare dato fondamentale per spiegare le trasformazioni di disparati comparti urbani³⁸, determinando come la presenza di insediamenti industriali abbia in alcuni casi, ad esempio, avocato a sé la costituzione di direttrici viarie o ferroviarie, oppure dove sia stata necessaria la prossimità con canali e tracciati idrici, oppure dove siano stati invece tali elementi, qualora già preesistenti, a richiamare agglomerati industriali che si sono concentrati in alcuni quartieri piuttosto che in altri.

La schedatura prosegue con l'inserimento delle indicazioni correlate a vincoli e prescrizioni³⁹, ove esse sussistano per il bene indagato. Sono riportate le segnalazioni di importanza da parte del PRGC di Torino, esplicitate dalla dicitura «edifici di interesse storico» articolata secondo pertinenze storiche, edifici caratterizzanti il tessuto storico, oppure edifici di particolare interesse storico con segnalazione dei gruppi di appartenenza⁴⁰. Parimenti viene qui riportata la presenza di eventuali vincoli derivanti da tutela della Soprintendenza, ai sensi del D. Lgs 42/2004, con il resoconto dei Decreti Ministeriali che hanno ratificato la tutela ove sia stato possibile leggerne testimonianza⁴¹.

Allo stesso modo, viene indicata l'inclusione nei parametri di interesse contemplati da uno strumento sovraordinato quale il Piano Paesaggistico Regionale⁴² (fig. 5).

³⁸ La presente tesi, come si è detto, concentra tale analisi nell'area anulare compresa tra la prima e la seconda cinta daziaria della città di Torino.

³⁹ Vd. *Allegati*, schede edifici industriali, campo «9 – Vincoli e prescrizioni» nelle schede analitiche degli edifici industriali.

⁴⁰ Analisi preliminare che compare già, come detto precedentemente, nel regesto degli edifici industriali stilato a coronamento dello studio svolto durante il tirocinio curriculare di III livello nell'ambito della Scuola di Specializzazione in Beni Architettonici e del Paesaggio.

⁴¹ Informazione desunta dal Geoportale del Comune di Torino, che mediante il tema «Vincoli» permette di leggere per ogni edificio tutelato quali sono i documenti afferenti al vincolo, peraltro digitalizzati e consultabili sul portale.

⁴² Piano Paesaggistico Regionale (PPR), adottato in Piemonte nel 2017, per la consultazione online: (www.regione.piemonte.it/web/temi/ambiente-territorio/paesaggio/piano-paesaggistico-regionale-ppr).

Tali informazioni risultano importanti per disporre di un'istantanea dei beni studiati, che permetta di comprendere quali comprensori industriali si siano conservati nel tempo con caratteristiche architettoniche e funzionali invariate anche in relazione ad eventuali segnalazioni di tutela e quali invece si siano modificati e in quale misura, benché carichi di una potenziale valenza storica, dopo essere confluiti in processi di trasformazione urbana legati ad esempio all'istituzione di ZUT o ATS.



The image shows a digital form with two main sections. The first section, titled '9. Vincoli e prescrizioni', contains four checkboxes: 'P.R.G.', 'P.P.R.', 'Soprintendenza', and 'Altre tutele'. The second section, titled '10. Norme urbanistico edilizie di attuazione', contains one checkbox: 'Inclusione nelle aree ZUT/ATS'. The form is enclosed in a light blue border.

fig. 5 – Estratto dei campi relativi alle segnalazioni di interesse e tutela nella schedatura degli edifici industriali

Il riferimento ai dati di piano, riportati nella prima parte delle schede analitiche⁴³ e identificativi degli edifici in relazione alle tavole di azionamento del PRGC, trova ulteriore esplicitazione nella registrazione degli articoli indicati nelle NUA per ognuno degli edifici industriali indagati, nonché l'eventuale inclusione in aree ZUT o ATS⁴⁴.

Tale informazione permette di comprendere numerosi aspetti correlati non solo alle classificazioni di piano, ma anche alla storia di interi isolati: quali complessi industriali siano esclusivamente indicati nel «Titolo IV – Ambiente e paesaggio urbano, Art. 26 – Edifici di particolare interesse storico ed edifici caratterizzanti il tessuto storico esterni alla zona centrale urbana storica» e dunque riconosciuti con una valenza in qualche modo rilevante; quali siano stati classificati come afferenti a «Zone urbane consolidate per attività produttive» confermando la propria vocazione manifatturiera, come nel caso dello stabilimento Fiat Mirafiori di corso Agnelli⁴⁵; per quali sussista la compresenza con altre aree normative, quale ad esempio «Misto M1»⁴⁶ come nel caso del luogo ove sorge il biscottificio Campidoglio in borgo San

Catalogo dei Beni Paesaggistici del Piemonte - Prima parte: immobili e aree di notevole interesse pubblico ai sensi degli articoli 136 e 137 del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, per la consultazione online:

(www.regione.piemonte.it/dwd/ambiente-territorio/paesaggio/PPR/ppr_catalogo_prima_parte.pdf)

Catalogo dei Beni Paesaggistici del Piemonte - Seconda parte: aree tutelate ai sensi dell'articolo 143 del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, per la consultazione online:

(www.regione.piemonte.it/dwd/ambiente-territorio/paesaggio/PPR/ppr_catalogo_seconda_parte.pdf).

⁴³ Vd. *Allegati*, schede edifici industriali, campo «2 – Ubicazione», ove è riportato il foglio di PRGC ove il bene è iscritto.

⁴⁴ *Idem*, campo «10 – Norme urbanistico edilizie di attuazione».

⁴⁵ Vd. *Allegati*, scheda IN-15.

⁴⁶ NUA del PRGC di Torino, Titolo II – Zone e aree normative: classificazione, regole e parametri di trasformazione, Art. 8 – Aree normative: classificazione e destinazioni d'uso, comma 34: Area M1 isolati misti prevalentemente residenziali

Donato⁴⁷, oppure «Misto MP»⁴⁸ come per il sito ove si trova la FIP - Fabbrica Italiana Pianoforti (denominata anche «Lingottino») in borgata Cenisia⁴⁹, a testimonianza della metamorfosi parziale dell'isolato che in parte è stato destinato ad altre funzioni; quali complessi industriali insistano su aree che hanno mutato del tutto la propria identificazione normativa traslando a «Residenza R1»⁵⁰, «Residenza R2»⁵¹, «Residenza R3»⁵², con una completa demolizione dello stabilimento produttivo e una nuova configurazione dell'isolato urbano divenuto oggetto di progettazione di condomini o abitazioni private, come nel caso della fabbrica I.N.F.I.N. S.p.A. sita in borgo Pozzo Strada⁵³.

2.2.3 Le schede: aspetti descrittivi e riferimenti

L'indagine sui complessi industriali prosegue con una sezione delle schede dedicata a un sintetico report dei principali eventi storici che hanno determinato per ogni edificio la fondazione e la metamorfosi dell'impianto architettonico nel tempo⁵⁴. Tale resoconto viene articolato in maniera puntuale, con un riferimento temporale il più possibile preciso, in forma di regesto con date cui corrispondono i relativi fatti storici, in maniera da poter osservare il susseguirsi degli eventi salienti in maniera immediata e completa. Tale sezione è dedicata inoltre a eventuali commenti esplicativi sia del singolo bene culturale sia di riferimenti con altri documenti o aspetti della ricerca, ove sia necessario al fine di rimarcare logiche edificatorie ricorrenti, comparazioni funzionali inerenti agli ambiti e ai sistemi illustrati.

Per ogni bene industriale che sia contemplato anche tra i metadati del database informatico del sistema GIS del Geoportale viene indicata inoltre la denominazione ad esso assegnata per avere una correlazione con quanto già annoverato tra i dati del Comune di Torino⁵⁵.

⁴⁷ Vd. *Allegati*, scheda IN-3.

⁴⁸ NUEA del PRGC di Torino, Titolo II – Zone e aree normative: classificazione, regole e parametri di trasformazione, Art. 8 – Aree normative: classificazione e destinazioni d'uso, comma 42: Area MP isolati o complessi di edifici a destinazione mista produttiva: artigianale, commerciale, e servizi, anche in presenza di residenza.

⁴⁹ Vd. *Allegati*, scheda IN-58.

⁵⁰ NUEA del PRGC di Torino, Titolo II – Zone e aree normative: classificazione, regole e parametri di trasformazione, Art. 8 – Aree normative: classificazione e destinazioni d'uso, comma 1: Area R1 residenze realizzate prevalentemente con piani o progetti unitari.

⁵¹ *Idem*, comma 7: Area R2 isolati residenziali a cortina edilizia verso spazio pubblico.

⁵² *Idem*, comma 12: Area R3 isolati residenziali a cortina edilizia verso spazio pubblico con limitata presenza di attività compatibili con la residenza.

⁵³ Vd. *Allegati*, scheda IN-48, ove nel caso specifico si tratta di un'area con destinazione «Residenza R2».

⁵⁴ Vd. *Allegati*, schede edifici industriali, campo «11 – Descrizione e considerazioni (cronologie, comparazioni, riferimenti)».

⁵⁵ *Idem*, campo «12 – Note». Si rimarca che l'elenco dei beni industriali catalogati nel sistema GIS, con la relativa denominazione, è stato frutto della collaborazione didattica con il tirocinante di I livello, Francesco Pagliaro, che si è occupato dell'analisi dei suddetti metadati presso il Comune di Torino.

2.2.4 Le schede: analisi dei campi inerenti a documentazioni e fonti consultate

Lo studio delle logiche insediative degli edifici industriali in relazione ai principali assi viari, ferroviari, idro-fluviali, agli approcci sistemici di impianto, non può prescindere dal fondamentale studio e consultazione della cartografia storica⁵⁶ e della documentazione archivistica⁵⁷ nella sua totalità, che consentono di leggere i processi morfogenetici che interessano il tessuto urbano di Torino nel tempo. Dal Catasto Rabbini del 1866⁵⁸ alla Carta Topografica del Territorio di Torino del 1879-1898⁵⁹, dalla mappa IGM del 1909 con il tracciato della cinta daziaria definitiva⁶⁰ al Piano Topografico del Territorio del 1911⁶¹, dal Piano di Torino con l'indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento con le varianti deliberate sino al 1915⁶² e sino al 1935⁶³, per citarne solo alcune, ogni bene industriale viene studiato con un approccio critico.

L'individuazione sulla cartografia storica delle aree di edificazione dei complessi industriali viene messa in relazione al dato storico, per una verifica delle trasformazioni di parti della città, anche in relazione ai borghi e alle borgate. Nel Piano Topografico del Territorio del 1911 (fig. 6), documento di notevole rilievo in quanto resoconto del primo censimento ufficiale condotto in merito agli opifici e alle imprese industriali nel Comune di Torino, si riscontra, ad esempio, l'individuazione di frazioni afferenti alla ripartizione in borghi e borgate, con un'attenta segnalazione dell'ubicazione dei relativi centri e delle aree edificate a «case sparse», nonché l'indicazione di alcune delle barriere della cinta daziaria, elementi a supporto dell'analisi di sviluppo ed espansione degli impianti produttivi, che in molte aree in origine di matrice rurale hanno nel tempo eroso le cascine e le aree agricole.

⁵⁶ *Idem*, campo «13a – Documentazione cartografica storica», ove è selezionato un estratto delle carte consultate che inquadra il bene culturale oggetto di studio e l'area circostante.

⁵⁷ *Idem*, campo «15 – Documentazione archivistica».

⁵⁸ ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino*, cosiddetto «Catasto Rabbini», 1866, ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Rabbini*, diversi fogli e documenti correlati.

⁵⁹ UFFICIO LAVORI PUBBLICI MUNICIPALE, *Carta Topografica del Territorio di Torino. Divisa in sette fogli*, 1879-1898, ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.10-11.

⁶⁰ *Torino e dintorni*, [1912]. Mappa IGM del 1909 con tracciato a tratto continuo di linea rossa del profilo della «Cinta daziaria definitiva». ASCT, *Tipi e disegni*, 20.1.30.

⁶¹ COMUNE DI TORINO, *Comune di Torino. Quinto censimento della popolazione e primo censimento degli opifici e delle imprese industriali. Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento*, 10 giugno 1911, 1911. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.17 [1].

⁶² UFFICIO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente delle Zone piana e collinare adottati dal Consiglio Comunale nel 1913, colle varianti approvate successivamente sino a Maggio 1915*, 1916. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.6.8.

⁶³ SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona Piana [...] e della Zona Collinare [...]*, aggiornati colle varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908). ASCT, *Tipi e disegni*, 64/7/8/1-8.

*Il patrimonio industriale in Torino tra prima e seconda cinta daziaria:
matrici di generazione, processi di trasformazione in atto e prospettive di ricerca*

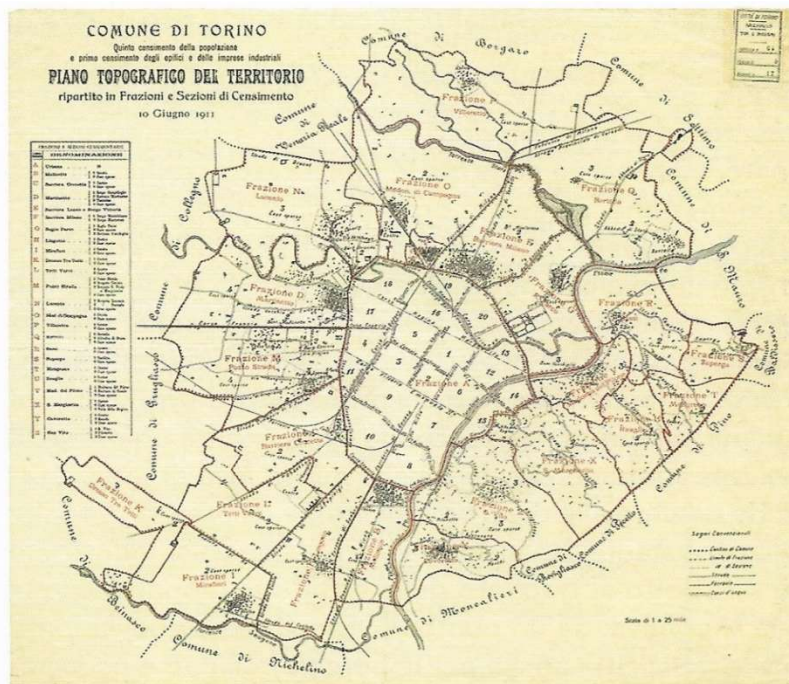


fig. 6 – COMUNE DI TORINO, *Comune di Torino. Quinto censimento della popolazione e primo censimento degli opifici e delle imprese industriali. Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento, 10 giugno 1911, 1911. ASCT, Tipi e disegni, 64.8.17 [1].*

Sono qui inoltre visibili con evidenza molteplici direttrici viarie foranee di collegamento del nucleo urbano con le aree extraurbane e con i poli urbani circostanti; tra le altre, qui si citano la Strada dell'Abbadia di Stura ora Strada di Settimo, la Strada Provinciale di Vercelli ora corso Vercelli, la Strada della Pellerina ora Corso Appio Claudio, la Strada Comunale di San Paolo ora Via San Paolo, la Strada di Orbassano ora Corso Orbassano, la Strada di Stupinigi ora Corso Unione Sovietica, la Strada Provinciale di Nizza ora via Nizza. Sono qui inoltre raffigurati gli assi ferroviari verso Milano, Lanzo, Susa e Genova⁶⁴, elementi che sostengono lo studio delle trasformazioni urbane connesse ai tracciati di collegamento e che permettono di osservare la dislocazione degli impianti produttivi in relazione a tali direttrici.

Anche i tracciati idro-fluviali cittadini, relativi alla presenza dei fiumi Po, Dora e Stura, nonché alla fitta rete di canali che nel tempo hanno interessato la maglia urbana di Torino, costituiscono un importante elemento di osservazione nella cartografia storica. A titolo di esempio, lungo il fiume Po, in borgata Vanchiglietta, si riscontra a inizio Novecento un insediamento prevalente di lanifici in un'area ove la Carta Topografica del Territorio di Torino del 1879-1898 colloca un insediamento di fornaci (fig. 7): tale dato, messo in relazione con le altre fonti indirette, permette di intravedere una trasformazione all'interno della branca produttiva stessa e la conservazione per diverso tempo, in questo caso, di un ingente comparto produttivo, seppur con prodotti finiti di differente natura.

Lo studio della cartografia storica consente dunque una lettura sistemica del territorio, attraverso un'analisi comparativa di gruppi di edifici industriali sviluppatasi secondo determinate logiche insediative e assi preferenziali.

⁶⁴ Le annotazioni nella suddetta carta riportano le diciture «Ferrovia di Milano», «Ferrovia di Susa» e «Ferrovia di Genova». Il tracciato della ferrovia verso Lanzo viene riportato, ma senza dicitura identificativa della medesima.

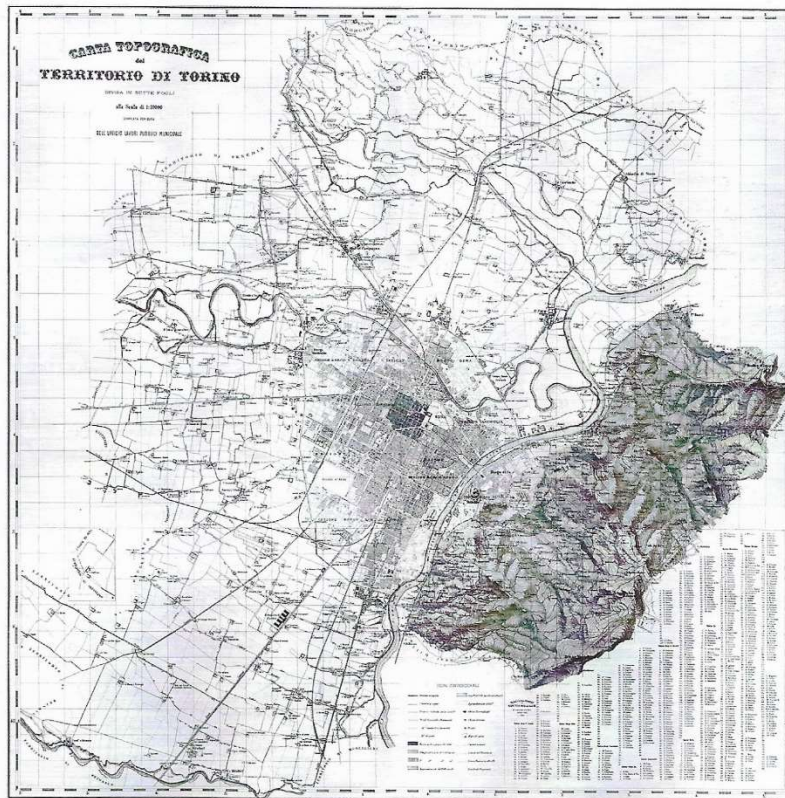


fig. 7 – UFFICIO LAVORI PUBBLICI MUNICIPALE, *Carta Topografica del Territorio di Torino. Divisa in sette fogli, 1879-1898, ASCT, Tipi e disegni, 64.8.10-11.*

Lo studio delle fonti si approfondisce a questo punto con l’inserimento, nelle schede analitiche, della cartografia attuale, che contempla sia le tavole di azionamento del PRGC di Torino, con riferimento a tavola e fogli, sia l’ortofoto relativa tratta dal Geoportale del Comune di Torino che risulta aggiornata al 2018⁶⁵. La scelta di affiancare il dato cartografico storico con quello attuale, nelle schedature, è stata ponderata al fine di creare una continuità immediata tra i suddetti campi e permettere, anche in tal caso, una rapida visualizzazione delle principali e più evidenti trasformazioni di ogni sito industriale.

Nell’ambito dello studio delle fonti, oltre a quelle cartografiche, essenziale è l’integrazione con documenti archivistici anche di altra tipologia, afferenti a scritti o resoconti sul tessuto urbano che possano completare il quadro storico-analitico dei beni culturali, ma anche fornire un completamento delle informazioni inerenti alle trasformazioni di quartieri o di interi isolati urbani, ove i comprensori industriali abbiano una superficie particolarmente estesa; tra i documenti dell’Archivio Storico della Città di Torino che contribuiscono a tale aspetto, si annoverano le elaborazioni grafiche in scala 1:5000 che segnalano una mappatura dettagliata dei danni arrecati agli stabili a seguito dei bombardamenti avvenuti durante la II Guerra Mondiale⁶⁶: la città viene ripartita in zone e i danni vengono catalogati secondo una scala di entità che elenca danni leggeri, gravi e gravissimi. Tra le altre, le industrie che compaiono

⁶⁵ Vd. *Allegati*, schede edifici industriali, campo «13b – Documentazione cartografica attuale».

⁶⁶ *Danni arrecati agli stabili 1:5000, 1942-1945. ASCT, Tipi e disegni, cart. 68, fasc. 2 disegni 1-15*
© Archivio Storico della Città di Torino.

*Il patrimonio industriale in Torino tra prima e seconda cinta daziaria:
matrici di generazione, processi di trasformazione in atto e prospettive di ricerca*

in tale resoconto sono lo stabilimento Carpano⁶⁷ e la fabbrica Streglio⁶⁸ (figg. 8-9).

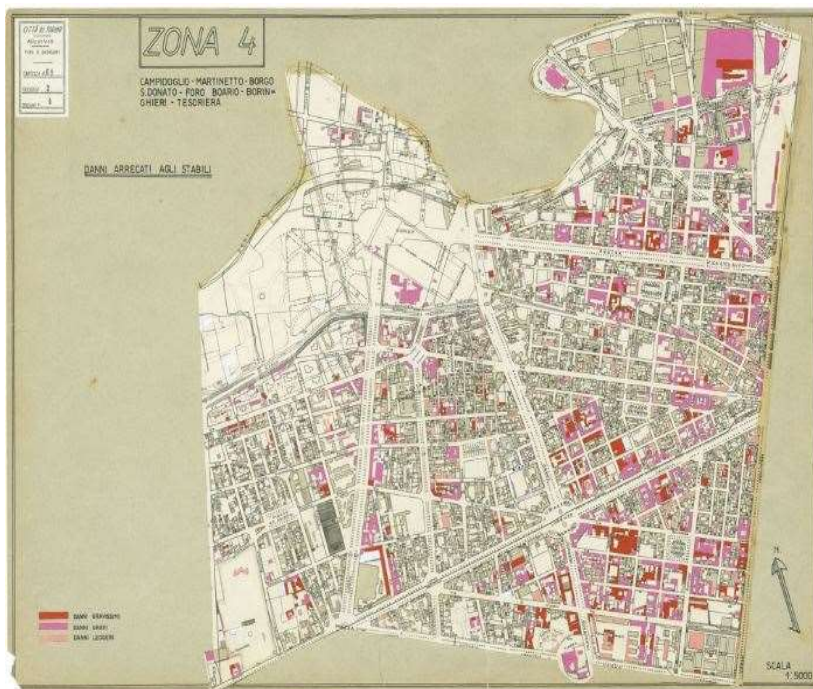


fig. 8 – *Danni arrecati agli stabili* 1:5000, 1942-1945. ASCT, *Tipi e disegni*, cart. 68, fasc. 2 disegno 4 © Archivio Storico della Città di Torino.

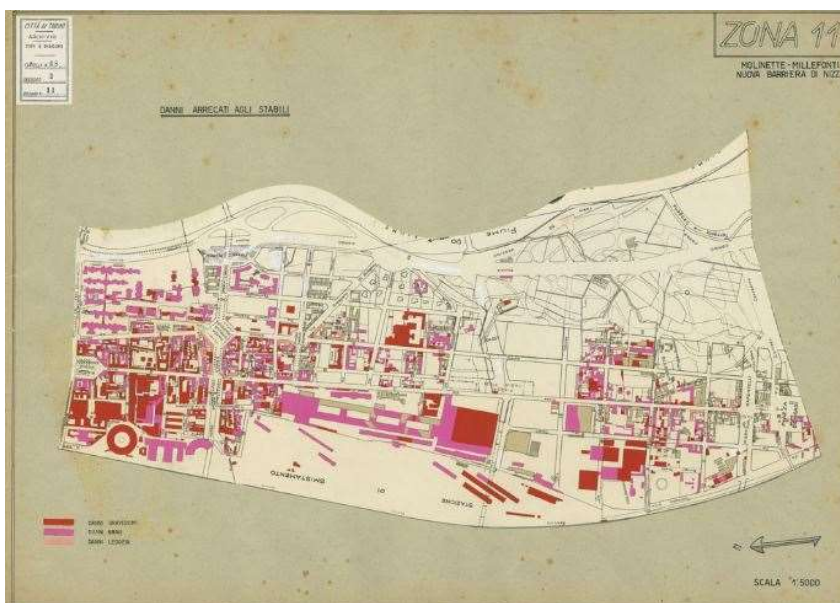


fig. 9 – *Danni arrecati agli stabili* 1:5000, 1942-1945. ASCT, *Tipi e disegni*, cart. 68, fasc. 2 disegno 11 © Archivio Storico della Città di Torino.

Fondamentale è naturalmente l'analisi diretta dell'edificio, che diviene fonte di se stesso nell'indagine *in situ* e, attraverso la raccolta mirata di immagini fotografiche, consente il raffronto con le immagini storiche⁶⁹, processo conoscitivo visivo che

⁶⁷ Vd. *Allegati*, scheda IN-134. L'area di riferimento per i bombardamenti citata nel documento è la «Zona 11: Molinette, Millefonti, Nuova barriera di Nizza».

⁶⁸ *Idem*, scheda IN-141. L'area di riferimento è in tal caso la «Zona 4: Campidoglio, Martinetto, Borgo San Donato, Foro Boario, Boringhieri, Tesoriera».

⁶⁹ *Idem*, schede edifici industriali, campi «14a – Documentazione fotografica storica» e «14b –

consente di evincere la riconoscibilità di nuclei originari, la permanenza di fronti storici principali di correlazione con il tessuto urbano circostante articolato tra sistema viario, ferroviario o fluviale, ma anche al contrario l'eventuale perdita identitaria di un lacerto o di una struttura riconoscibile, con la presenza di superfetazioni o di modifiche architettoniche e funzionali sostanziali.

Non può mancare, nella redazione della schedatura, un riferimento alle fonti bibliografiche consultate⁷⁰, nonché ai dati reperibili on line grazie a fonti informatiche⁷¹ attendibili che consentono un'integrazione delle informazioni sin qui raccolte come descritto. La riconoscibilità delle logiche insediative, poste in relazione alle destinazioni d'uso articolate nel tempo e agli elementi di connessione con il territorio circostante, desunti dalla consultazione delle schede analitiche così redatte, intende cercare di porre un filtro critico alla lettura delle trasformazioni di parti della città in ragione del variare della loro vocazione primaria. Tale approccio conoscitivo, incentrato sugli edifici e complessi industriali della città di Torino, in particolare nell'area anulare che si colloca fra i tracciati della prima e della seconda cinta daziaria, si pone dunque come possibile strumento di interpretazione del tessuto urbano, come punto di partenza per orientare un approfondimento sui beni architettonici e del paesaggio e sviluppare quindi una lettura della città articolata secondo ambiti, sistemi e strutture.

Documentazione fotografica attuale».

⁷⁰ *Idem*, campo «16 – Documentazione bibliografica». I principali testi consultati durante la fase preliminare di redazione delle schede analitiche degli edifici industriali sono i già citati *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino, La storia della città per capire. Il rilievo urbano per conoscere. Borghi e borgate di Torino, Le industrie torinesi danneggiate da eventi bellici* (vd. anche *Bibliografia*).

⁷¹ *Idem*, campo «17 – Sitografia», rispetto al quale si segnalano come principali fonti consultate i siti «Museo Torino» (www.museotorino.it) e «Immagini del Cambiamento. Torino prima e dopo» (www.immaginidelcambiamento.it).

CAPITOLO 3

Analisi degli impianti produttivi e delle logiche di insediamento manifatturiero

Il presente studio espande ora i coni ottici di interesse, a partire dalla schedatura puntuale degli edifici industriali di Torino sin qui descritta, sviluppandosi con un processo analitico che valuta gli stabilimenti produttivi non nella loro singolarità, bensì interpretandoli alla luce delle strategie politiche insediative e sistemiche che hanno caratterizzato nel tempo le metamorfosi urbane più significative e i processi di trasformazione complessi che hanno coinvolto il patrimonio manifatturiero e che ancora oggi coinvolgono ciò che di esso permane nella trama cittadina, anche in forma di «vuoto urbano» non solo fisico, ma anche contenutistico. «Vuoto», peraltro, che non sempre si pone come mera criticità, ma che, come si vedrà durante in seguito, può costituire uno stimolo e un elemento di propulsione per orientare i futuri progetti sulla trama urbana.

3.1 La città industriale e la società in trasformazione

La città industriale ha avuto un ruolo cardine a livello economico, ma anche antropologico e sociale attraverso i secoli, a partire dalle manifatture che iniziano a sorgere all'inizio del XIX secolo fino ai giorni nostri.

Torino vede la costruzione della prima cinta daziaria⁷² tra il 1853 e il 1858, con l'obiettivo di raggiungere un ingente aumento delle entrate fiscali grazie al dazio imposto alle barriere. Tale delimitazione corrisponde a una coeva espansione urbana, che si amplia progressivamente per segmenti additivi integrati, mentre all'esterno della cinta e soprattutto in prossimità delle barriere si costituiscono nuclei urbani di superficie contenuta con carattere di borgo. Inizialmente connessa ai tracciati viari foranei, la maglia stradale, a partire dal nuovo Regolamento per l'Ornato e la Polizia Edilizia della Città di Torino⁷³ approvato nel 1862, viene articolata seguendo i prolungamenti dei principali assi viari urbani (fig. 10).

⁷² La prima cinta daziaria, rimasta attiva fino al 1912, racchiudeva una superficie superiore ai 1700 ettari. (LEVRAU. (a cura di), *Storia di Torino. Da capitale politica a capitale industriale (1864–1915)*, p. XL).

⁷³ Vd. a tal proposito la cartografia storica afferente, in particolare: UFFICIO TECNICO MUNICIPALE, L'INGEGNERE CAPO DELLA CITTÀ, VELASCO, *Piano regolatore per prolungamento dei corsi e vie principali fuori la Cinta Daziaria della Città di Torino [...]*, 1887. ASCT, Serie 1K, Decreti Reali, 1885-1899, n. 11, tav. 276.

*Il patrimonio industriale in Torino tra prima e seconda cinta daziaria:
matrici di generazione, processi di trasformazione in atto e prospettive di ricerca*



fig. 10 – UFFICIO TECNICO MUNICIPALE, L'INGEGNERE CAPO DELLA CITTÀ, VELASCO, *Piano regolatore per prolungamento dei corsi e vie principali fuori la Cinta Daziaria della Città di Torino* [...], 1887. ASCT, Serie 1K, Decreti Reali, 1885-1899, n. 11, tav. 276.

Si può ragionevolmente osservare che in questi anni, segnati anche dal trasferimento della capitale da Torino a Firenze⁷⁴, si opera un cambiamento intrinseco nei valori assegnati all'edilizia e alla proprietà in genere; in concomitanza con l'insediarsi di impianti produttivi, anche l'edilizia residenziale muta la propria semantica, le case vengono considerate come fonte di reddito e le esigenze abitative si trasformano, ampliandosi alle necessità della società operaia che si affianca a quella borghese emergente e al mondo nobiliare ancora sussistente. Tuttavia, mentre intorno al 1860 si verifica un rendimento proficuo dei capitali investiti soprattutto nel settore residenziale, dal 1865 si attua un'inversione di tendenza che vede una marcata riduzione del capitale investito nelle costruzioni, tanto che si ratifica, a partire dal 16 luglio dello stesso anno, l'abolizione del dazio su tutti i materiali da costruzione. Il crollo delle rendite nonché delle compravendite, diffuso in tutta la città, fa sentire i suoi nefasti effetti in particolare su Borgo Dora, che nel periodo in esame è densamente edificato con stabilimenti manifatturieri e residenze della classe operaia mentre il costruito residenziale è esiguo⁷⁵.

Anche l'assetto delle stratificazioni sociali, intorno alla seconda metà Ottocento, è dunque significativo e si affianca alle metamorfosi urbane legate all'emergente comparto industriale. Intorno al 1861 Torino, in veste di capitale amministrativa e politica, richiama figure che possano sopperire alle necessità economiche e commerciali sempre più rilevanti, per cui si verifica un incremento dell'occupazione nel settore produttivo e nei servizi. Con il censimento del 1861 quasi il 50% della popolazione è registrata nel settore professionale artigiano, con una buona consistenza legata ai gruppi operai impiegati nelle manifatture⁷⁶ o negli opifici

⁷⁴ Verificatasi nel 1864 dopo tumultuosi eventi e animate polemiche (LEVRA U., *Dalla città «decapitalizzata» alla città del Novecento*, in LEVRA U. (a cura di), *Storia di Torino. Da capitale politica a capitale industriale (1864 – 1915)*, pp. XIX-XXXIX).

⁷⁵ *Idem*, p. XLI.

⁷⁶ Le manifatture prevalenti risultano essere legate all'alimentazione, alla lavorazione di legno e arredi, all'abbigliamento. Il settore tessile è ancora caratterizzato da metodi di produzione tradizionali, con la

militari.

Lo sviluppo economico di Torino diviene il fulcro su cui concentrarsi, abbandonando progetti di monumentalità e di rappresentanza, dilavando le incertezze di una città a rischio nel suo ruolo di capitale con il supporto della produzione industriale, dell'incremento del commercio e delle transazioni effettuate su merci in entrata e in uscita dalla città attraverso le barriere della cinta daziaria. Sorge in questo periodo una nuova attenzione rivolta ai metodi di produzione dell'energia, tra cui lo studio della forza motrice negli impianti manifatturieri, per cui il sindaco Emanuele Luserna di Rorà⁷⁷ sottolinea l'importanza di promuovere risorse e impegno in questo settore. Il ruolo emergente della forza dell'acqua deve la sua predominanza all'elevato costo del carbon fossile, nonché alla riduzione dei combustibili vegetali: ecco che i fiumi della città, Po, Dora Riparia e Stura di Lanzo, vengono utilizzati con derivazioni che costituiscono i canali di Torino di cui alcune tracce ancora oggi si conservano; viene inoltre applicata senza aggravii economici la scoperta effettuata dagli ingegneri Grandis, Grattoni e Sommeiller relativa alla trasmissione della forza motrice grazie alle risorse idriche⁷⁸ e in tale occasione si incrementano le iniziative di formazione destinata all'istruzione degli operai dal punto di vista tecnico.

Notevoli sono dunque i progetti precursori dell'ormai avviato sviluppo industriale della città, che prende l'avvio in questi anni connotando Torino come polo di scambi commerciali e marcatamente produttivo. A tal proposito, è però importante ricordare che propulsione economica non indifferente all'industrializzazione della città viene data dal risarcimento concessole dopo il trasferimento della capitale nazionale a Firenze, accordo cui il sindaco in carica Rorà si oppone, ma che incontra con ogni probabilità il favore di Quintino Sella⁷⁹. L'apporto finanziario ricevuto dallo Stato consente a Torino di procedere attivamente alla riconversione degli edifici pubblici e privati, rimasti in disuso a seguito dello spostamento delle funzioni istituzionali statali, in stabilimenti produttivi peraltro in molti casi da allestire con l'utilizzo della forza motrice idrica mediante derivazioni d'acqua.

Tali processi di trasformazione non sono certo immediati e scorrevoli, in quanto fino agli anni Settanta dell'Ottocento Torino vive una crisi profonda. Basti pensare che nel 1863 il debito pubblico supera addirittura di quattro volte le entrate garantite dal dazio⁸⁰, che si configura come il gettito principale per la città in questo periodo. Inoltre, la crisi economica è aggravata da scompensi demografici, determinati da un'emorragia emigrativa notevole che vede l'allontanamento dalla città delle figure afferenti al comparto amministrativo statale, ma anche dei militari, delle banche, delle assicurazioni, dei commercianti, tanto che falliscono sia i settori di alto pregio sia quelli più modesti e di piccola entità: laboratori artigiani, mercanti nell'abbigliamento e nella pelletteria, ristoratori, alberghi, piccole botteghe alimentari. Le imprese legate

produzione spesso effettuata da sarte presso il proprio domicilio, ma assume un carattere industriale alla fine del XIX secolo anche grazie all'introduzione di macchinari e impianti più moderni (*Idem*, p. XXXII).

⁷⁷ Il sindaco promuove il suo programma in occasione del Consiglio comunale del 22 aprile 1862 (*Idem*, p. XLIV).

⁷⁸ *Ibidem*.

⁷⁹ Il 4 novembre 1864 Sella, divenuto ministro delle Finanze, e Lanza, ministro dell'Interno, presentano un progetto di legge per iscrivere sul Gran Libro del debito pubblico dello Stato una rendita di Lire 1.067.000 a favore di Torino, a causa del trasferimento della capitale a Firenze (*Idem*, p. L).

⁸⁰ *Idem*, p. LVII.

alle attività meccaniche, tipografiche, conciarie e tessili dotate di un più ingente impianto produttivo resistono, ma certo si trovano in un momento di grave stallo economico; ciò che fa scaturire le prime ipotesi di nuovi metodi produttivi, la ricerca di più fitti scambi commerciali, una differente politica economica con una vivace interazione con le istituzioni in carica al fine di riprendere la vita produttiva, con insistenze delle imprese stesse a promuovere nuovi progetti infrastrutturali, legati ad agevoli connessioni stradali e ferroviarie e all'attivazione della forza motrice per le industrie.

3.1.1 Icone emblematiche della cultura nella Torino protoindustriale: il Museo industriale e la Scuola di applicazione per gli ingegneri

La città di Torino come polo industriale rivela le sue concrete intenzioni nello sviluppo di tale settore con il Museo industriale italiano di Giuseppe De Vincenzi, che intende sopperire alla necessità di formazione tecnica e si affianca, in ciò, alla Scuola di applicazione per gli ingegneri⁸¹. Il Museo nasce grazie al risarcimento pecuniario accordato dallo Stato alla ex città capitale e si pone come torpedine per l'intervento privato a supporto dello sviluppo commerciale e produttivo del paese.

Tale progetto, richiamando docenti di alto livello professionale, non solo di origine piemontese ma anche internazionale, consente il proliferare di una fitta rete di istituti tecnici superiori e professionali destinati anche all'istruzione specifica dei capifabbrica, con attività pratiche sostenute da laboratori di sperimentazione pratica. In questo modo prende il via un'innovazione che non coinvolge solo la sfera urbana, abitativa o produttiva della città, ma si delinea un'attenzione allo sviluppo culturale, certo dettata da necessità economiche e specifiche del settore industriale, ma significativa di un cambio di visione che, seppure in nuce, preconizza lo sviluppo culturale e sociale che ci ha condotti alla nostra contemporaneità. Le esposizioni nazionali e internazionali al Museo collegate contribuiscono allo studio di nuove macchine produttive e strumenti di lavoro che vengono ufficializzati dall'Ufficio brevetti connesso ai laboratori della scuola del Museo.

Tuttavia, l'esperienza pionieristica del Museo industriale purtroppo si arena, sia per la presenza ingombrante dell'Istituto tecnico di Milano, che verso la metà del 1870 si configura come vero politecnico dotato di un corso di Ingegneria industriale, sia per il ridotto numero di affluenze studentesche, anche legato al grande clima di incertezza e di instabilità che la città di Torino respira in questi anni. La Scuola di applicazione per gli ingegneri predomina in tale scenario e si sviluppa negli anni con maggiore vigore rispetto al Museo industriale, che già a fine 1879 si ridimensiona⁸². Verso gli anni Ottanta e Novanta dell'Ottocento si assiste comunque a una riconfigurazione di Torino, dal punto di vista culturale ed economico in cui le trasformazioni ideologiche informano profondamente la città e danno vita a un nuovo modello positivista, ove si ritiene che una gestione mirata e scientificamente pensata della società possa condurre alla più riuscita metamorfosi industriale, con fervidi

⁸¹ Il Museo industriale viene istituito tra il 1865 e il 1869, mentre la Scuola di applicazione per gli ingegneri deve la sua nascita nel 1859 alla legge Casati (*Idem*, p. LXXXI).

⁸² *Idem*, pp. LXXXI - LXXXIII. Per tali argomenti si rimanda anche a PUGNO G.M., *Storia del Politecnico di Torino. Dalle origini alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale*, Stamperia Artistica Nazionale, Torino 1959.

scambi tra innovazione tecnologica e settore manifatturiero, con una classe operaia produttiva e ben inserita, per fare di Torino una capitale, se non più istituzionale, sicuramente produttiva e moderna agli occhi degli altri paesi europei⁸³.

3.2 Il patrimonio industriale della città localizzato nei borghi e nelle borgate

Si sceglie qui di analizzare i cambiamenti della città industriale attraverso la lettura della medesima identificata con «borghi» - «borgate». Ciò che consente di mantenere, nella visione della città contemporanea⁸⁴, un *fil rouge* con la sua matrice storica e con le ripartizioni di cui essa era oggetto, soprattutto in relazione alla persistenza della cinta daziaria e delle relative barriere. In tal senso è opportuno ricordare che si tratta di zone storiche periferiche, non centrali, in contrapposizione al centro di Torino caratterizzato da un impianto architettonico prevalentemente aulico. Tale distinzione non intende tuttavia sminuire le aree oggetto di studio che, seppur periurbane, costituiscono un denso compendio di testimonianze tipologiche correlate all'ubicazione degli edifici, all'impostazione planivolumetrica degli stessi, alle funzioni cui sono destinati, all'individuazione di maglie viarie spesso strette e fiancheggiate da bassi fabbricati ancora oggi riconoscibili: una vera morfologia urbana distintiva del luogo, insomma, che disegna una periferia inizialmente irregolare dal punto di vista urbanistico e in seguito sempre più normata, fino a essere inglobata nella struttura connettiva della città organizzata dal PRGC.

I borghi e le borgate costituiscono dunque, in questo studio, il tassello fondamentale per l'analisi del costruito afferente al comparto produttivo. I borghi come quartieri originariamente ubicati in aree periferiche o fuori dalle mura cittadine, le borgate come raggruppamenti di edifici situati in aree urbane ancora da normare, in prossimità di una barriera della cinta daziaria oppure sul limitare di strade di accesso all'insediamento urbano⁸⁵. Peraltro, tali aggregazioni presentano fenomeni coesivi legati all'insediamento fisico degli edifici e alle classi sociali che vi abitano, assai marcati nei borghi e più deboli nelle borgate, nonché differenti motivazioni d'impianto a seconda della collocazione degli stessi. Ad esempio, i borghi, ove situati al di fuori delle mura, sviluppano una forma che spesso segue direttrici viarie portanti, corsi d'acqua, poli religiosi (chiese *extra moenia*), stabilimenti manifatturieri e, a seguito della progressiva inclusione nella cinta daziaria, conservano un'identità strutturale intrinseca e assai rigida, che tarda a conformarsi al disegno della pianificazione urbanistica propria della città. D'altro canto, invece, le borgate site in

⁸³ Significativa è l'Esposizione internazionale del 1884, che coniuga il progresso tecnologico con la volontà di interagire con gli altri paesi europei in una vetrina che si può forse con ragione definire avanguardistica.

⁸⁴ Città contemporanea ripartita ora in Circoscrizioni, ossia aggregazioni di matrice amministrativa slegate dallo storico presupposto dei borghi e delle borgate (LUPO G. M., *Borghi e borgate: morfologia, tipologia, ruoli e tutela*, in *La storia della città per capire. Il rilievo urbano per conoscere. Borghi e borgate di Torino*, p. 20)

⁸⁵ LUPO G. M., *Borghi e borgate: morfologia, tipologia, ruoli e tutela*, in DAVICO P., DEVOTI C., LUPO G. M., VIGLINO M., *La storia della città per capire. Il rilievo urbano per conoscere. Borghi e borgate di Torino*, Politecnico di Torino, Torino 2014, p. 17.

prossimità delle barriere della cinta daziaria⁸⁶, all'interno ma prevalentemente all'esterno di essa, si conformano in analogia con l'importanza dei tipi di casello daziario, articolati in barriere di prim'ordine, di second'ordine e di minore importanza, assumendone similari assegnazioni di rilevanza e vengono edificate con processi più o meno lenti connessi anche a finalità di tipo economico; molti stabilimenti manifatturieri si localizzano in tali aree in base all'assenza di imposte di dazio sulle merci prodotte, costituendo un fulcro sociale attrattivo anche per i nuclei residenziali, alla luce del fatto che costasse meno abitare fuori dalla cinta daziaria. Peraltro, tali insediamenti, liminari rispetto al cuore urbano, costituiscono un collegamento persistente con le aree agresti, che nel tempo tuttavia vengono progressivamente corrose da brani di città dando origine a un diffuso e inizialmente incontrollato consumo di suolo⁸⁷.

3.3 La metodologia di ripartizione della città in quadranti per l'interpretazione del comparto produttivo

Si affronta qui una digressione analitica che intende porre a confronto i risultati scaturiti dalla ricerca svolta *in loco* e attraverso la consultazione di fonti indirette, relativamente ai borghi e alle borgate di Torino con gli opifici e gli stabilimenti produttivi storicamente individuati. Si sceglie di analizzare la città articolando lo studio in relazione a tali scansioni del costruito, come precedentemente accennato, per ricollegare la città storica con la nostra contemporaneità e cercare così di evidenziare i principali cambiamenti tissutali dell'insediamento urbano, anche in relazione a corsi idro-fluviali, tracciati ferroviari e assi viari principali. Si analizza così la città ripartita tra borghi e borgate, mettendo i comparti industriali a confronto tra loro, per tentare di valutare quali caratteristiche intrinseche di tali agglomerati sono sopravvissute nei secoli conservando tracce tangibili delle motivazioni storiche che ne hanno determinato la nascita e lo sviluppo e quali di essi invece si siano progressivamente snaturati rispetto alle proprie caratteristiche morfogenetiche originarie. Per agilità e immediatezza di comprensione, si sceglie qui di leggere la città secondo una prima scansione in quadranti, solo apparentemente geografici, giustificata dalla delimitazione di assi viari portanti e che consenta un'analisi ordinata del costruito rispettando però l'esistenza di borghi e borgate compresi tra la prima e la seconda cinta daziaria. Si effettua inoltre una suddivisione tra comparto collinare e comparto pianeggiante, distinzione che rispecchia anche la ripartizione storica ravvisabile nella stesura del PRGC di Torino con le varianti deliberate sino a maggio 1915 (fig. 11), a giugno 1935⁸⁸ (fig. 12) e successive.

⁸⁶ Con una metonimia, viene anche definita «barriera» un insieme di borgate localizzate in prossimità di un varco nella cinta daziaria identificato da un casello (LUPO G.M., *Conoscenza e tutela di luoghi urbani non centrali: il caso dei borghi e delle borgate*, in GAMBINO R., LUPO G.M., *Borghi e borgate di Torino tra tutela e rilancio civile*, Celid, Torino 2011, p.73)

⁸⁷ *Idem*, pp.15-22.

⁸⁸ Come riportano testualmente le diciture «*Pianta di Torino coll'indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente delle Zone piana e collinare adottati dal Consiglio Comunale nel 1913, colle varianti approvate successivamente sino a Maggio 1915*» e «*Pianta di Torino coll'indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona Piana [...] e della Zona Collinare [...], aggiornati colle varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935*» (vd. note 63 e 64).

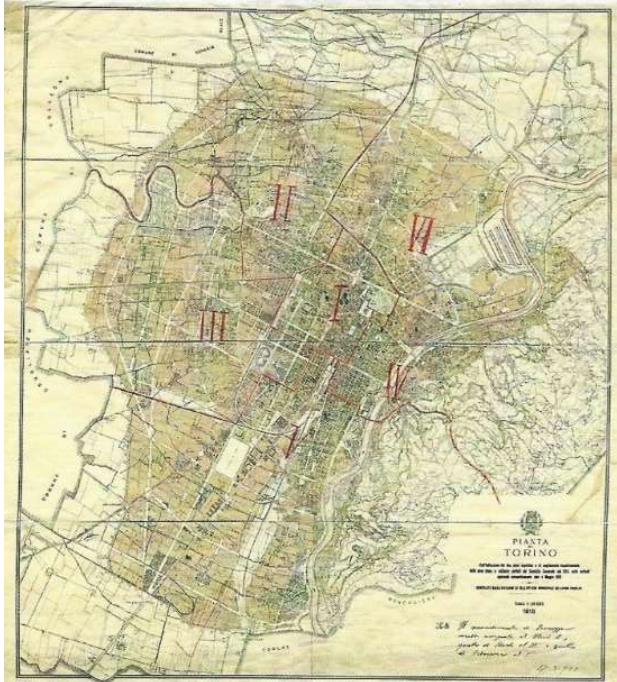


fig. 11 – UFFICIO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente delle Zone piana e collinare adottati dal Consiglio Comunale nel 1913, colle varianti approvate successivamente sino a Maggio 1915, 1916.* ASCT, *Tipi e disegni*, 64.6.8



fig. 12 – SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona Piana [...] e della Zona Collinare [...], aggiornati colle varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908).* ASCT, *Tipi e disegni*, 64/7/8/1-8.

Si avvia così l'analisi individuando come primo quadrante di studio l'area pedecollinare di Torino, ove insistono i borghi Madonna del Pilone, Po, Rubatto e la borgata Pilonetto.

Si procede in seguito allo studio comparativo degli insediamenti produttivi dislocati

*Il patrimonio industriale in Torino tra prima e seconda cinta daziaria:
matrici di generazione, processi di trasformazione in atto e prospettive di ricerca*

nel quadrante settentrionale di Torino, nella fascia anulare tra prima e seconda cinta daziaria con una delimitazione verso ovest garantita idealmente dall'asse viario di corso Regina Margherita, che separa i borghi Lucento e, in parte, Martinetto dalle borgate Campidoglio e Parella. In questo modo, emergono come oggetto d'indagine i borghi Regio Parco, Madonna di Campagna e Lucento e parallelamente le borgate Vanchiglietta, Montebianco, Monterosa, Vittoria e Ceronda.

In seguito, si studiano gli stabilimenti manifatturieri individuati nel quadrante occidentale di Torino, tra gli assi di corso Regina Margherita, corso Leone e via Tirreno; qui si individuano i borghi Pozzo Strada e, in parte Martinetto, nonché le borgate Campidoglio, Cenisia, Parella, San Paolo. Infine, si propone la digressione analitica per il quadrante meridionale della città, che guarda ai borghi Lingotto e Mirafiori, alla borgata Molinette e al quartiere Santa Rita (fig. 13).

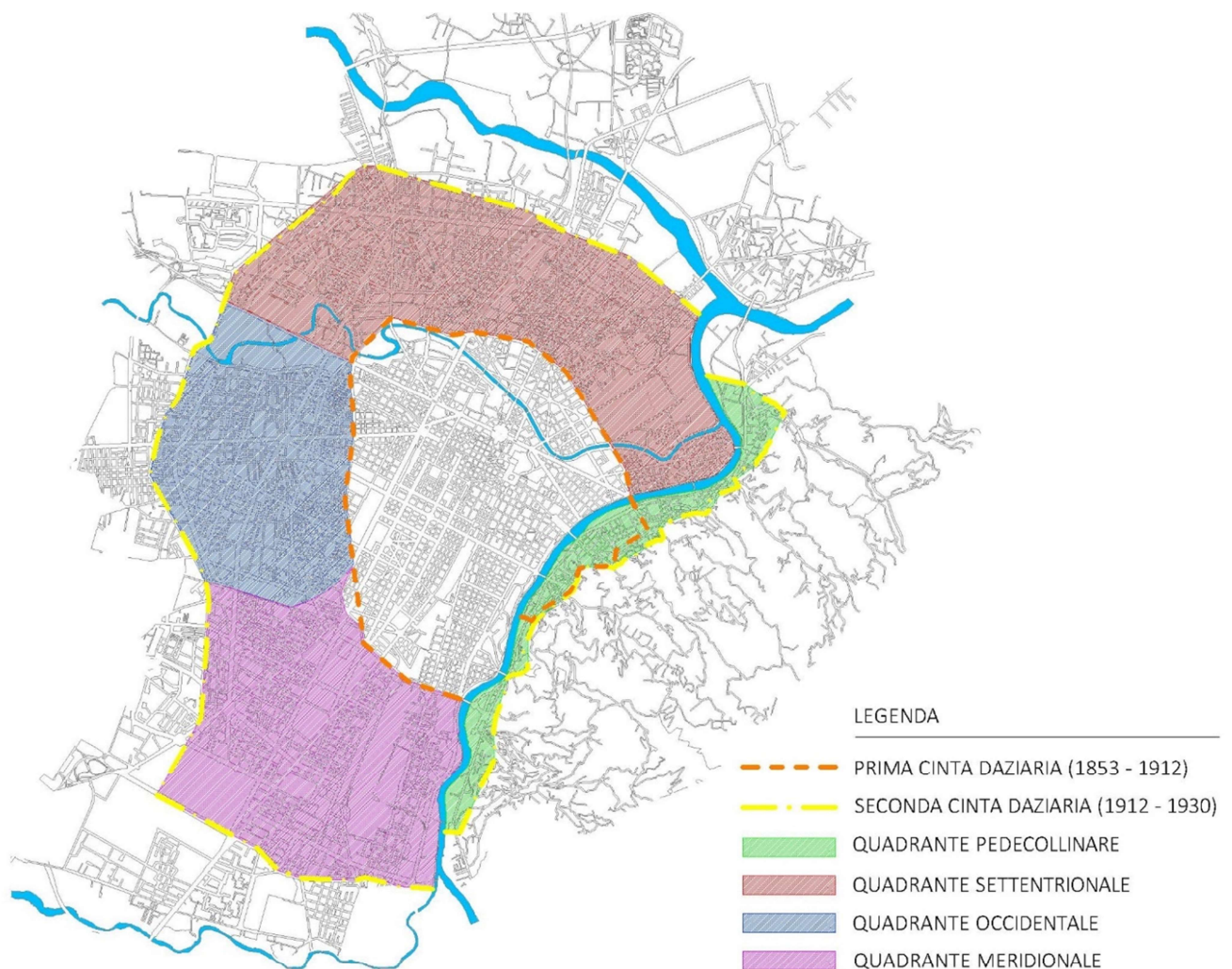


fig. 13 – Ripartizione della città di Torino in quadranti a supporto dell'analisi del tessuto urbano (rielaborazione personale fuori scala su *Carta Tecnica di sintesi*, con dati di base vettoriale .dwg, tratta dal Geoportale del Comune di Torino)

Per ognuno di tali quadranti l'analisi contempla lo studio degli insediamenti industriali presenti in ogni comparto, con un resoconto sull'attuale stato di fruizione

del bene e con lo studio dei rapporti con i tracciati viari e con il contesto urbano, anche in relazione alla morfogenesi e alla successiva impostazione urbanistica dei borghi e delle borgate citati. Le relazioni intercorrenti, invece, con i tracciati ferroviari e con i corsi di ex canali idrici e attuali percorsi fluviali vengono menzionate, ma trattate con ulteriore approfondimento in successivi e specifici capitoli della presente indagine.

Ogni comparto industriale viene inoltre descritto nella sua fruizione e destinazione d'uso attuale, con debito rimando in nota alla scheda afferente all'oggetto in Allegato, al fine di consentire una successiva analisi sullo *status quo* dei differenti comparti produttivi nella città alla data odierna.

Si rimarca che le ripartizioni topografiche di Torino in area pedecollinare, area Nord, area Ovest e area Sud sono unicamente finalizzate a un'agevole illustrazione dei casi studio indagati, ma il presente studio si riserva di evidenziare i legami logici e insediativi di tali agglomerati, ponendoli in relazione seguendo le motivazioni economiche e sociali che hanno condotto lo sviluppo dei comparti industriali in determinati borghi e borgate e che nel tempo hanno deviato verso una direttrice prevalentemente residenziale o afferente ai servizi nell'attuale configurazione della città.

3.4 Il comparto industriale dell'area pedecollinare torinese

Il comparto produttivo individuato nell'area collinare di Torino e compreso tra prima e seconda cinta daziaria è rimarcato dal corso del fiume Po, che lo distingue idealmente dal resto della città. Si riscontra qui un numero relativamente esiguo di stabilimenti, le cui caratteristiche sono legate in prevalenza al settore logistico e amministrativo della produzione industriale. Le zone di Torino interessate sono borgo Madonna del Pilone, parzialmente borgo Po, borgo Rubatto⁸⁹ e borgata Pilonetto⁹⁰ (fig. 14).

⁸⁹ Nonostante il tema della presente ricerca sia incentrato sull'area anulare compresa tra prima e seconda cinta daziaria, si segnala qui la scelta consapevole di trattare borgo Rubatto e borgo Po, rispettivamente inclusi del tutto e parzialmente nella perimetrazione della prima cinta, in quanto facenti parte di un tessuto urbano pedecollinare che vive uno sviluppo orientativamente unificato, segnato dalla demarcazione del fiume Po rispetto al resto della città e correlato alla conformazione orografica pedecollinare del sito e alle marcate preesistenze agricole con originarie cascine, ville e vigne.

⁹⁰ Per le caratteristiche dell'impianto viario, degli insediamenti originari e della configurazione borghigiana dei suddetti luoghi trattati da questo capitolo in poi si fa riferimento all'ampia digressione illustrata da Giovanni Maria Lupo nel suo scritto *Conoscenza e tutela di luoghi urbani non centrali: il caso dei borghi e delle borgate* (in GAMBINO R., LUPO G.M., *Borghi e borgate di Torino tra tutela e rilancio civile*, Celid, Torino 2011, pp. 73-81) e dall'approfondita trattazione incentrata su borghi e borgate nel testo *La storia della città per capire. Il rilievo urbano per conoscere. Borghi e borgate di Torino*, entrambi citati nella bibliografia della presente tesi.

*Il patrimonio industriale in Torino tra prima e seconda cinta daziaria:
matrici di generazione, processi di trasformazione in atto e prospettive di ricerca*

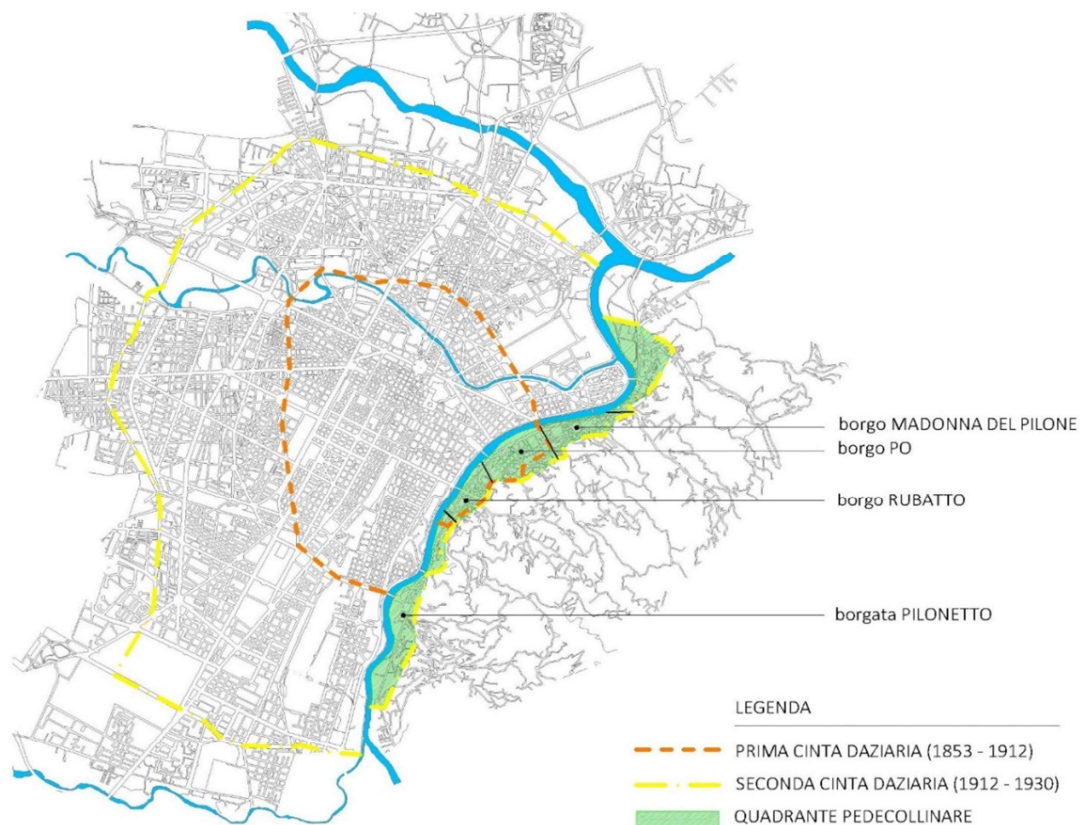


fig. 14 – Individuazione dei borghi Madonna del Pilone, Po, Rubatto e borgata Pilonetto (rielaborazione personale fuori scala su *Carta Tecnica di sintesi* con dati di base vettoriale .dwg, tratta dal Geoportale del Comune di Torino)

Per la perimetrazione di tale comparto urbano si è optato, nella soprastante elaborazione grafica, per il corso del fiume Po, il tracciato della prima cinta daziaria lungo corso Quintino Sella e il tracciato della seconda cinta daziaria lungo la collina di Torino.

Per lo studio dei complessi industriali qui presenti si procede in da borgo Madonna del Pilone, procedendo lungo il corso del Po in direzione Moncalieri attraverso borghi e borgate vicini, per studiarne le caratteristiche morfologiche in rapporto alle reciproche interrelazioni.

3.4.1 Gli stabilimenti manifatturieri in borgo Madonna del Pilone

Il borgo Madonna del Pilone presenta una rete viaria che si snoda lungo la sponda destra del fiume Po e che risente delle influenze orografiche pedecollinari; in particolare, il borgo presenta una trama stradale connessa al percorso di corso Casale che si configura storicamente come connessione con altre aree produttive del Piemonte. Tale borgo, che trae il proprio toponimo dall'omonima chiesa, vive una morfologia strettamente connessa alla ex barriera di Casale, oggi identificata da piazza Borromini, e i collegamenti viari sono genesi dell'originario insediamento nato all'esterno della prima cinta daziaria. Inizialmente caratterizzato da un ampliamento indiscriminato che non segue dettami pianificatori, ma normato solo da un disposto di piano del 1887 che regola il controllo normativo al dazio, a seguito

della costruzione della seconda cinta daziaria l'estensione del borgo viene disegnata fino a corso Quintino Sella, con una maglia viaria che nella sua regolarità deve obbedire comunque all'orografia particolare del sito. A seguito della demolizione della seconda cinta, la trama stradale è confermata nel suo *status quo* al momento dello smantellamento daziario.

Qui sorge lo stabilimento della manifattura Ghidini⁹¹, di cui attualmente si riconosce la struttura originaria, curata nell'apparato architettonico, materico e formale, benché sia stato trasformato con una destinazione d'uso residenziale. Inoltre, in via Gassino angolo via Cocconato, sorge un edificio ora destinato ad asilo per l'infanzia che in origine nasce come edificio industriale⁹².

3.4.2 Gli edifici industriali in borgo Po

Nell'ambito del comparto pedecollinare si evidenzia borgo Po, che presenta vie originarie del primo insediamento, tra cui via Bonsignore, via Monferrato (già via Casale) e via Ornato (tratto cittadino di strada della Valle di San Martino), tra le altre, e un tessuto stradale maggiormente regolare verso la collina e correlato al percorso delle cinte daziarie, di origine otto-novecentesca. Si sottolinea in tal caso che il borgo ha le sue origini, dal lato pedecollinare, in un tessuto prettamente agricolo con cascine e vigne e viene progressivamente urbanizzato in concomitanza dell'edificazione del ponte Vittorio Emanuele I, la cui costruzione viene ordinata da Napoleone come infrastruttura lapidea di collegamento extra urbano nella tratta Parigi – Napoli, e della costruzione della prima e della seconda cinta daziaria per mezzo delle quali la normativa economica legata al dazio riplasma l'agglomerato.

Alcuni lacerti edificati di borgo Po, lungo la sponda sinistra del fiume, sono inoltre oggetto di demolizione durante l'Ottocento a causa dell'ampliamento pianificato per borgo Vanchiglia.

Trova qui collocazione la sede dell'agenzia pubblicitaria Armando Testa, su un'area oggetto di bombardamento durante la Seconda Guerra Mondiale che ha gravemente danneggiato l'edificio in cui aveva sede la società anonima cinematografica Pittaluga⁹³.

3.4.3 Il comparto produttivo in borgo Rubatto

L'area pedecollinare di borgo Rubatto si raccoglie lungo corso Moncalieri ed è identificato dalle vie Marsala, Milazzo, corso Giovanni Lanza, via Maresciallo Gaetano Ettore Giardino, nonché dal corso del fiume Po

Qui l'insediamento originariamente a carattere agricolo con cascine e vigne trasla progressivamente a un sistema urbano organizzato attorno al controllo economico e normativo connesso ai dazi con la costruzione della cinta daziaria. Tra Ottocento e Novecento il borgo, originariamente interno alla prima cinta daziaria presenta un agglomerato che viene fortemente alterato dalle trasformazioni urbane in atto, con costruzione intensiva di case multipiano, palazzine e ville.

Il comparto industriale è qui rappresentato essenzialmente da edifici destinati a

⁹¹ Vd. *Allegati*, scheda IN-80.

⁹² *Idem*, scheda IN-146

⁹³ *Idem*, scheda IN-98.

servizi di supporto per la produzione manifatturiera: la sede dell'ufficio Fonderie Polla⁹⁴ e la sede del dopolavoro FIAT⁹⁵.

Entrambi gli edifici sono attualmente destinati ad altri servizi, che tuttavia non ne hanno snaturato la configurazione architettonica, distributiva e funzionale: l'ufficio Fonderie Polla è attualmente destinato a uffici di mediazioni legali, mentre la sede del dopolavoro FIAT è stata rifunzionalizzata come centro civico, sede della Circostrizione 8 e del Circolo «Amici del Fiume», nato come impianto sportivo a fine anni Settanta del Novecento.

3.4.4 Il comparto produttivo in borgata Pilonetto

La borgata Pilonetto⁹⁶ presenta un tessuto viario di matrice otto-novecentesca e si articola all'esterno della prima cinta daziaria, lungo corso Moncalieri con le vie Milazzo e Marsala a delimitazione, in prossimità del corso del fiume Po. Qui gli insediamenti si presentano sparsi e di piccola entità e sono fortemente connessi all'asse viario di corso Moncalieri e alla delimitazione della cinta daziaria che idealmente destina l'area collinare a una residenza di alto rango. Il Pilonetto comprende inoltre edifici che sorgono in relazione alla Barriera di Piacenza della prima cinta daziaria, lungo appunto la strada nazionale di Piacenza, poi divenuta via Moncalieri e successivamente corso Moncalieri n. 400. Il distribuirsi degli agglomerati e delle attività produttive lungo tale lacerto longitudinale della città è normato da una pianificazione edilizia risalente al 1887, che si limita alla fascia assiale lungo corso Moncalieri e che porta i controlli oltre la cinta daziaria. Con la seconda cinta daziaria viene conservata la Barriera di Piacenza e, a seguito della soppressione della cinta nel 1930, le prescrizioni di pianificazione confermano l'assetto viario sin qui delineatosi, con limitate demolizioni, mentre l'area intorno alla ex barriera suddetta diviene fulcro della borgata con un capolinea tramviario in seguito rimosso.

Si include nel presente studio la qui ubicata Manifattura di Moncalieri⁹⁷, che benché situata al di fuori della seconda cinta daziaria appare comunque caratterizzata da uno stretto rapporto con l'insediamento urbano, collocandosi in prossimità di esso sulla strada comunale del Fioccardo. Attualmente la Manifattura, dismessa nel 2015 e nel tempo vandalizzata, si trova allo stato di abbandono, ma conserva la struttura architettonica originaria ed è posta in relazione con il tracciato viario sussistente.

3.5 Il comparto industriale a Torino Nord

Il comparto settentrionale di Torino, scelto come indicativa ripartizione iniziale delle aree industriali oggetto della presente digressione analitica, è caratterizzato dalla presenza dei borghi Regio Parco, Madonna di Campagna, Lucento e delle borgate Vanchiglietta, Montebianco e Monterosa, Vittoria, Ceronda⁹⁸ (fig. 15).

⁹⁴ *Idem*, scheda IN-143.

⁹⁵ *Idem*, scheda IN-145.

⁹⁶ Oggi identificata, sul Geoportale del Comune di Torino, con la circostrizione 8 – Borgo Po e Cavoretto.

⁹⁷ Vd. *Allegati*, scheda IN-79.

⁹⁸ Per le caratteristiche degli insediamenti borghigiani qui citati si veda LUPO G.M., *Conoscenza e*

*Il patrimonio industriale in Torino tra prima e seconda cinta daziaria:
matrici di generazione, processi di trasformazione in atto e prospettive di ricerca*

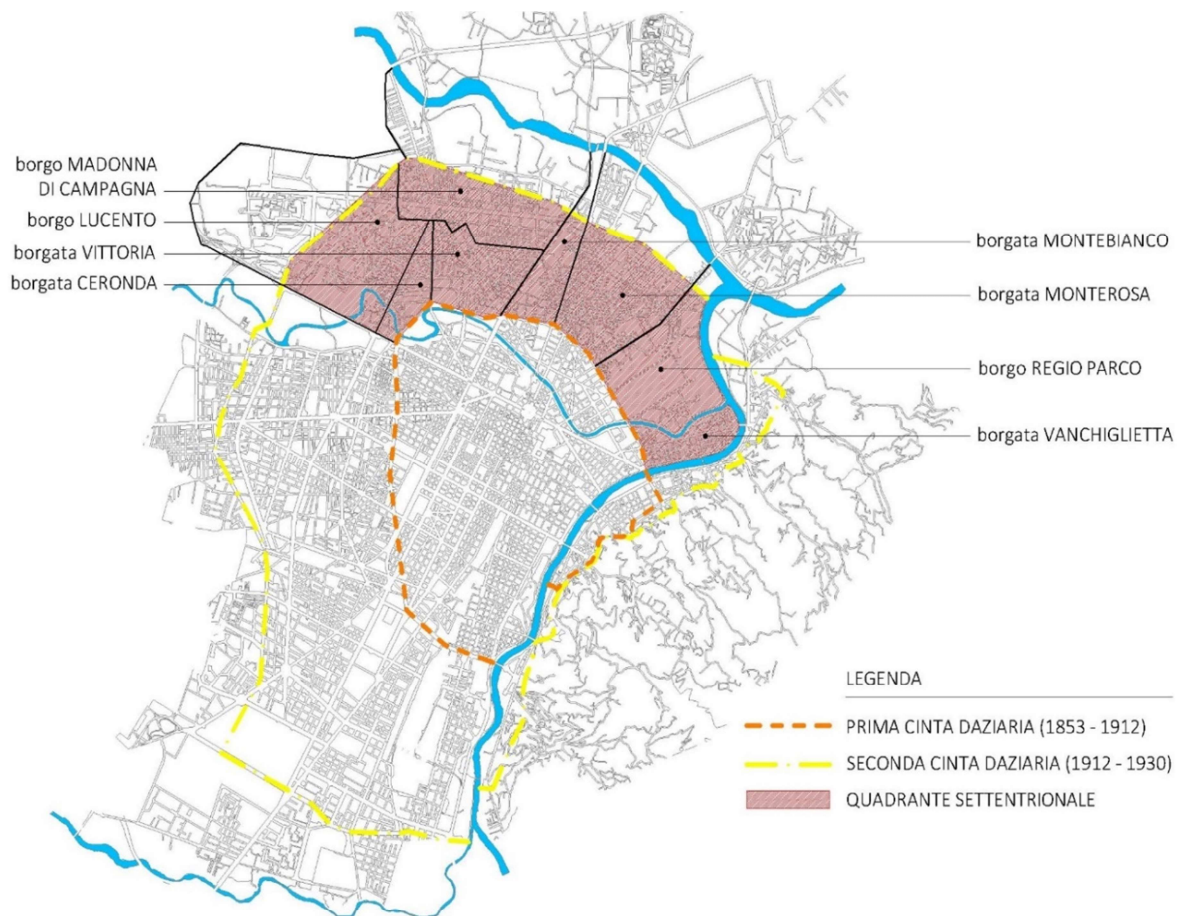


fig. 15 – Individuazione delle borgate Vanchiglietta, Montebianco, Monterosa, Vittoria, Ceronda e dei borghi Regio Parco, Madonna di Campagna, Lucento (rielaborazione personale fuori scala su *Carta Tecnica di sintesi* con dati di base vettoriale .dwg, in originale scala 1:10000, tratta dal Geoportale del Comune di Torino)

Per l'individuazione di tale comparto settentrionale della città si sceglie qui di considerare come confini ideali, nella soprastante elaborazione grafica, l'asse di corso Regina Margherita, il tracciato della prima cinta daziaria in corrispondenza di corso Svizzera, corso Mortara, corso Vigevano, corso Novara e il percorso del fiume Po. Nell'area selezionata è compreso un tratto del fiume Dora Riparia, nonché le linee ferroviarie in direzione Lanzo e Milano.

La trattazione degli insediamenti industriali procede in senso antiorario a partire da borgata Vanchiglietta e dipanandosi attraverso borghi e borgate attigui, al fine di studiarne le caratteristiche morfologiche ed urbanistiche anche in relazione alle reciproche influenze territoriali e demografiche.

3.5.1 Gli impianti manifatturieri in borgata Vanchiglietta

Borgata Vanchiglietta è un insediamento nato in un'area di matrice agricola, poi

tutela di luoghi urbani non centrali: il caso dei borghi e delle borgate, in GAMBINO R., LUPO G.M., *Borghi e borgate di Torino tra tutela e rilancio civile*, Celid, Torino 2011, pp. 73-81.

trasformatasi nel tempo in zona a carattere industriale, con una maglia stradale costituita tra Ottocento e Novecento e adiacente a borgo Vanchiglia. La borgata deve il suo nome alla cascina Vanchietta, in seguito «Vanchiglia grossa», ed è attraversata dal tracciato della prima cinta daziaria in corrispondenza di quello che diverrà corso Tortona; significativo polo di generazione dell'insediamento urbano è la Barriera di Vanchiglia. Assi stradali fondamentali per la borgata sono il lungo Po Antonelli, che prima del tracciamento di corso Belgio è la direttrice primaria dell'insediamento, nonché appunto corso Belgio, progettato a inizio Novecento e realizzato tra Prima e Seconda Guerra Mondiale.

Significative per l'impianto borghigiano sono anche le vie Andorno, Oropa, Mongrando, Varallo, tra le altre, che delimitano comprensori industriali ben definiti, mentre in generale la pianificazione della maglia viaria della borgata viene organizzata a partire dal Piano Regolatore del 1906 con successive varianti, da cui si evince la regolarità ortogonale di alcuni lacerti che nell'avvicinarsi ai corsi dei fiumi Po e Dora Riparia si adattano al loro andamento tortuoso.

In tale comparto urbano numerosi sono gli stabilimenti industriali. Il lanificio Laclaire e Saliotti⁹⁹ sorgeva su questo ampio isolato e, a seguito dei bombardamenti che ne hanno in parte distrutto l'impianto e della dismissione dello stabilimento manifatturiero, l'area, designata dal Piano Regolatore vigente come ZUT destinata a servizi, è stata ricostruita con un edificio articolato in foggia moderna e corpi di fabbrica contrapposti, sede di una Residenza Sanitaria Assistenziale e di uno studio di medicina generale.

In adiacenza ad esso, sorge il fabbricato della ex Società Anonima Pettinatura Alta Italia¹⁰⁰, che viene analogamente danneggiato dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale, poi ripristinato e in seguito ristrutturato con una diversa configurazione architettonica delle facciate; tale insediamento manifatturiero oggi ospita uffici e servizi privati.

Lo stabilimento chimico Schiaparelli¹⁰¹ è un ulteriore comprensorio industriale nato in questo quadrante della città, di cui a seguito dei danneggiamenti della Seconda Guerra Mondiale restano solo alcuni portali architravati a memoria dell'insediamento produttivo, mentre il resto dell'area è già stato riconvertito a una funzione residenziale con nuovi condomini.

Evidente in tale borgata è comunque la generazione di stabilimenti il cui settore manifatturiero è profondamente legato all'approvvigionamento idrico, garantito dalla presenza della Dora Riparia e del fiume Po, tra cui appunto lanifici, siti di lavorazione di tessuti e stabilimenti chimici.

3.5.2 Gli edifici industriali in borgo Regio Parco

Borgo Regio Parco presenta una maglia viaria correlata prevalentemente alla presenza della ex Manifattura Tabacchi, il cui insediamento occupa un'area ingente del borgo, nonché al polo religioso rappresentato dalla chiesa di San Gaetano da Thiene. Corso Botticelli, sedime della cinta daziaria del 1912, corso Novara, corso Regio Parco, via Bologna, Strada Settimo e Lungo Dora Firenze costituiscono le

⁹⁹ Vd. *Allegati*, scheda IN-75.

¹⁰⁰ *Idem*, scheda IN-99.

¹⁰¹ *Idem*, scheda IN-132.

principali reti stradali del comparto urbano considerato.

Inoltre, l'area si estende lungo un'area marcatamente delimitata dal corso dei fiumi Dora Riparia e Po, in corrispondenza dell'ansa di congiunzione con la Stura; ulteriori punti di approvvigionamento idrico per gli opifici del borgo sono la *bealera* dell'Airale¹⁰² nel parco Colletta e il Canale Regio Parco, che corre lungo l'omonimo corso nel tratto tra corso Novara e la Manifattura Tabacchi, inaugurato nel 1758 proprio a supporto delle produzioni dell'opificio.

Si rileva inoltre la prossimità con il tracciato ferroviario lungo corso Sempione.

Ulteriori poli di riferimento per il borgo in oggetto sono il Cimitero Monumentale, in origine costruito al di fuori della prima cinta daziaria¹⁰³, nonché la Barriera di Stura, ora identificata da Piazza Sofia.

Il borgo nasce esternamente alla prima cinta daziaria e originariamente è residenza estiva della Casa Savoia. Ma la fondazione e il successivo sviluppo del borgo possono attribuire la propria origine alla Manifattura Tabacchi, per secoli fondamentale polo produttivo della zona, sottolineato anche dall'accesso in asse della via delle Maddalene. La pianificazione della maglia stradale del borgo vede il prolungamento oltre la cinta daziaria delle vie e dei corsi principali, in particolare strada del Regio Parco e via Bologna. Con il Piano Regolatore del 1906 e successive varianti si articola una progettazione di grandi trame viarie, che tuttavia mantengono un andamento irregolare per via delle anse dei corsi d'acqua presenti e del complesso cimiteriale monumentale che occupa un lacerto importante di tale comparto urbano.

La Manifattura Tabacchi¹⁰⁴ ha visto un lungo periodo di abbandono a partire dal 1996, anno in cui lo stabilimento è stato dismesso. Il Piano Regolatore di Torino è stato però approvato nella variante del 2002 con una nuova assegnazione di funzioni all'area, passata da destinazione ZUT ad area destinata a pubblici servizi, identificata dalla lettera «u» (Istruzione universitaria). La nuova attuale destinazione d'uso dedicata all'Università degli Studi di Torino permette all'Amministrazione universitaria di fruire di uno spazio unico destinato permanentemente al Centro di Immatricolazione, con requisiti di agevole accessibilità; infatti anche l'area esterna è stata riqualificata con arredi e attrezzature tra cui gazebi informativi, aree di sosta per gli utenti e parcheggio biciclette.

Nell'ambito del medesimo progetto di riqualificazione per un polo universitario ricade anche l'ex stabilimento FIMIT, già filatura da cotone Vanzina¹⁰⁵, la cui area viene parimenti destinata a servizi pubblici dedicati all'istruzione universitaria.

Un ulteriore ingente comparto produttivo è qui rappresentato dallo stabilimento filatura di Tollegno, già Lanificio Maggia e poi manifattura Bona¹⁰⁶, che conserva la configurazione architettonica originaria dell'edificazione avvenuta nel secondo decennio del Novecento e attualmente rimane un comprensorio vivo, caratterizzato da numerose aziende di vari settori, artigianale ma anche commerciale e terziario, che qui hanno insediato anche uffici. Il Piano Regolatore assegna quest'area a una ZUT destinata ad attività produttive (fig. 16).

¹⁰² Nell'area erano presenti numerose cascine, tra cui appunto la cascina l'Airale.

¹⁰³ La presenza del Cimitero Monumentale originariamente collocato al di fuori del perimetro della prima cinta daziaria conferma la consuetudine di porre tali strutture al di fuori dei centri abitati dettata da precauzioni di tipo igienico-sanitario.

¹⁰⁴ Vd. *Allegati*, scheda IN-81.

¹⁰⁵ *Idem*, scheda IN-32.

¹⁰⁶ *Idem*, scheda IN-111.

Sorge nel borgo anche l'ex Lanificio Fratelli Piacenza, poi trasformato in magazzino di artiglieria M.AR.DI.CHI.¹⁰⁷ che il PRG inserisce in una ZUT con destinazione mista sia residenziale, per la palazzina di rappresentanza posta su via Bologna angolo via Domenico Cimarosa, sia per attività terziarie e attrezzature di servizio alle persone e alle imprese per i capannoni retrostanti. Attualmente il complesso, dismesso nel 2009, appare chiuso e inutilizzato.

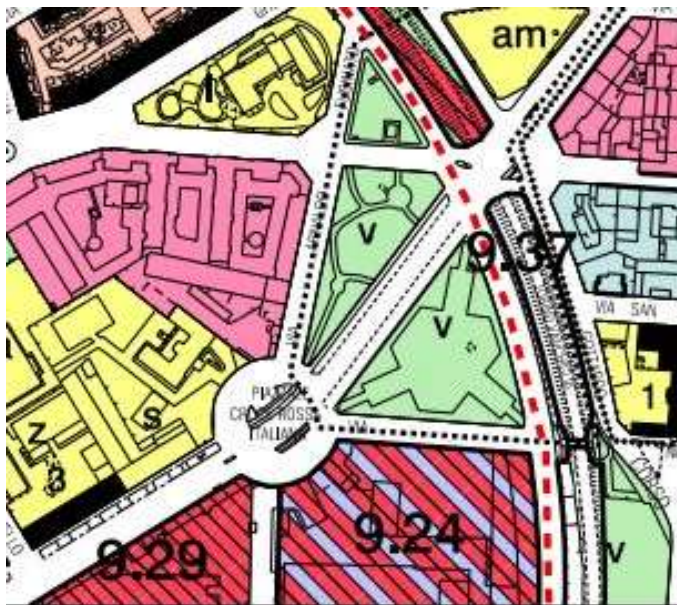


fig. 16 – Stabilimento ex filatura di Tollegno. Estratto azzonamento PRGC tav. 1 foglio 5B, con indicazione ZUT.

Lo stabilimento della Società Industrie Stagnole, in seguito utilizzato dal Gruppo Bodino¹⁰⁸, sorgeva qui su un'area destinata dagli strumenti di piano a ZUT con funzione mista per attività produttive e per servizi; l'attuazione del cambiamento si è realizzata con la demolizione della struttura architettonica originaria che insisteva sull'area tra via Bologna e via Pacini con una palazzina per uffici e un complesso di capannini con copertura a *shed*, e la successiva costruzione di un supermercato, mentre il Gruppo Bodino ora utilizza un fabbricato su via Pacini.

In borgo Regio Parco sorgeva anche l'industria chimica Sclopis¹⁰⁹, che è stata completamente demolita per dar luogo alla costruzione di un edificio residenziale multipiano.

3.5.3 Gli edifici industriali nelle borgate Montebianco e Monterosa

Per le borgate Montebianco e Monterosa si ravvisa una trama viaria la cui pianificazione risale all'arco temporale tra Ottocento e Novecento, in prossimità del tracciato della prima cinta daziaria, ove corre attualmente corso Vigevano per borgata

¹⁰⁷ *Idem*, scheda IN-76.

¹⁰⁸ Vd. *Allegati*, scheda IN-123.

¹⁰⁹ *Idem*, scheda IN-66.

Montebianco e ove corre corso Novara per borgata Monterosa. Corso Vercelli si pone come spartiacque tra le due borgate, per cui Montebianco si sviluppa sul fronte occidentale di tale direttrice viaria, mentre Monterosa si estende sull'opposto fronte orientale del corso. Entrambe le borgate, assieme ad Aurora, fanno riferimento a un'area denominata comunemente «Barriera di Milano», appellativo che trae le sue origini dall'effettiva presenza della barriera, ossia del passaggio, nella cinta daziaria. Montebianco e Monterosa si generano proprio in stretta relazione alla costruzione della prima cinta, con agglomerati residenziali e produttivi che si raccolgono intorno alla barriera. La pianificazione che regola la struttura viaria di tali borgate ha inizio dal 1887 con il piano che struttura l'estensione delle direttrici viarie principali al di fuori della cinta daziaria e prosegue con la progettazione dei piani regolatori del 1906, approvato nel 1908, e 1915, 1926, 1935, che disegnano un reticolo ortogonale di strade e connettono collegamenti stradali diversi, che contemplano anche strade storiche, quali ad esempio via della Fossata e corso Vercelli. Le due borgate, che inizialmente si insediano a ridosso della prima cinta daziaria, esternamente ad essa, vengono dal 1912 attraversate dal tracciato della seconda cinta daziaria quando si progetta l'espansione della perimetrazione della città e sorgono in prossimità della Stura di Lanzo; sul loro sedime scorrevano alcune *bealere* presso cascina Mangiardina su via Aosta e Nuova sulle vie Fossata e Leinì.

La borgata Monterosa vede l'insediamento dello stabilimento Fratelli Razzano Minoli & Co. Caramelle¹¹⁰, che attualmente ospita uffici per servizi di logistica, e un Laboratorio di Marionette¹¹¹ attualmente destinato a un centro di ascolto parrocchiale. Inoltre, nell'area che rimane esterna alla seconda cinta daziaria sono presenti la fabbrica 3M Italia¹¹², precedentemente Cascina del Rivore Falcheri poi trasformata in stabilimento per la produzione di concimi, nonché la stazione Enel CPCIE¹¹³. La fabbrica 3M Italia, inserita dal PRG in una ZUT è stata attuata con destinazione «Commercio: grande distribuzione». La stazione Enel CPCIE, che conserva la configurazione architettonica originaria su via Botticelli, appare parzialmente inutilizzata e sul sedime di tale area è stata costruito un edificio della Terna S.p.A. della rete elettrica nazionale; in tal caso l'area, inserita dal PRG non in un'area da trasformare ma in un'area per servizi destinata ad «Attrezzature e impianti tecnologici», ha trovato una parziale riconversione con la costruzione del nuovo polo energetico, ma non si ravvisa una riqualificazione del bene architettonico che pure si pone in relazione con il contesto urbano, costituendo peraltro un elemento in affaccio al tracciato della ex seconda cinta daziaria.

La borgata Montebianco è maggiormente connotata dalla presenza di comparti produttivi tra cui Docks Dora¹¹⁴, la fonderia Poccardi¹¹⁵, lo stabilimento Wamar, già cotonificio Hoffmann¹¹⁶ e lo stabilimento Fiat Metallurgiche¹¹⁷. Numerosi insediamenti industriali qui sorti e in seguito dismessi sono stati coinvolti urbanisticamente nel rinnovo in atto in occasione della realizzazione di nuovi

¹¹⁰ Vd. *Allegati*, scheda IN-63.

¹¹¹ *Idem*, scheda IN-74.

¹¹² *Idem*, scheda IN-41.

¹¹³ *Idem*, scheda IN-140.

¹¹⁴ *Idem*, scheda IN-24.

¹¹⁵ *Idem*, scheda IN-61.

¹¹⁶ *Idem*, scheda IN-113.

¹¹⁷ *Idem*, scheda IN-120.

complessi della Spina Centrale.

Il complesso Docks Dora, la fonderia Poccardi e lo stabilimento ex Wamar, identificati dal Piano Regolatore come Zone Urbane di Trasformazione con destinazione ad «attività terziarie e attrezzature di servizio alle persone e alle imprese», hanno trovato attuazione di tale disposizione di piano e sono stati riqualificati con numerose funzioni, commerciali, culturali, di intrattenimento, per attività a servizio delle imprese, poliambulatori.

Il complesso industriale delle ex Fiat Industrie Metallurgiche e Acciaierie, destinato dal PRG a una ZUT con funzioni residenziali e per servizi, ha visto una ingente demolizione dei fabbricati preesistenti, con una riconversione dell'intero isolato come prescritto dalle indicazioni di piano; sorgono qui attualmente complessi residenziali multipiano, nonché, su via Cigna, un supermercato.

Si può dunque rilevare per le suddette borgate un ingente operazione di riqualificazione, che in alcuni casi ha conservato la configurazione architettonica degli stabilimenti originari rifunzionalizzando l'interno, ma in molti casi ha optato per una demolizione completa dei fabbricati esistenti con una riconversione degli spazi ingente e studiata nella progettazione di elementi residenziali, commerciali o per servizi a persone o imprese.

3.5.4 Gli edifici industriali in borgata Vittoria

La borgata Vittoria, che deve il suo appellativo alla vittoria sui Francesi nel 1706 durante l'assedio di Torino, sviluppa un tracciato viario negli stessi secoli delle suddette borgate, ma si accosta al tracciato della prima cinta daziaria in corrispondenza di corso Mortara. Interessante la possibile genesi di tale agglomerato borghigiano, che è con ogni probabilità afferente ad alcune motivazioni prevalenti; significativa, infatti, può essere stata la forza aggregativa di un polo religioso, costituito dalla chiesa Madonna della Salute; la presenza della Barriera di Lanzo che con la costruzione della cinta daziaria ha costituito un fulcro aggregativo intorno a cui l'edilizia prospera; un ulteriore concorso per tale sviluppo è anche rappresentato dal tracciato ferroviario della linea Torino-Cirié-Lanzo in seguito prolungata fino a Ceres¹¹⁸, la quale, intersecandosi con la strada provinciale di Lanzo (ora via Giachino), ha dato origine all'insediamento di borgata Vittoria, che è denotato da questa caratteristica di nodo infrastrutturale ferroviario, data anche dalla presenza della ferrovia Torino-Milano. Degne di nota come caratterizzanti il borgo sono, tra le altre, le vie Boccardo, del Ridotto, Saorgio, Vittoria,

In adiacenza a borgata Vittoria, verso quello che sarà il tracciato della seconda cinta daziaria dal 1912, si estende il borgo Madonna di Campagna che si presenta profondamente intersecato ad essa, tanto da rendere complessa l'identificazione di precisi confini tra le due: tale fusione urbanistica è il risultato della pianificazione della maglia stradale impostata dal Piano Regolatore del 1908 e successive varianti approvate. Il borgo Madonna di Campagna, originariamente configuratosi appunto come «borgo» a seguito della costruzione della seconda cinta daziaria, viene dunque inglobato nella struttura urbanistica del nucleo cittadino, a testimonianza delle metamorfosi che coinvolgono agglomerati edificati originariamente *extra moenia*. Inoltre, Madonna di Campagna viene collegata con la Barriera di Milano mediante

¹¹⁸ La trincea della ferrovia Torino-Ceres è stata in seguito coperta.

via Stradella, che costituisce nella pianificazione del 1887 un prolungamento oltre cinta daziaria e nasce in concomitanza con la costruzione del ponte circolare di passaggio sui raccordi ferroviari. A inizio Novecento si avvia una pianificazione che disegna un reticolo stradale con grandi maglie.

Borgata Vittoria è caratterizzata da un denso comparto industriale, che si articola con differenti produzioni manifatturiere e i cui edifici produttivi hanno vissuto alterne vicende. Numerosi stabilimenti sono stati riconvertiti ad altre funzioni pur avendo mantenuto la configurazione architettonica originaria: il Dopolavoro aziendale Superga¹¹⁹ e la Enaip, già manifattura Boero¹²⁰, sono stati riconvertiti a istituti di istruzione, rispettivamente una scuola materna e un istituto di istruzione professionale. Altri complessi sono stati demoliti per la costruzione di edifici residenziali multipiano, come nel caso del Fabbricato società Tobo¹²¹, oppure riconvertiti al settore residenziale come per la fabbrica di liquori Trinchieri¹²² o per l'Opificio Marsaglia, già Cottonificio Peyrot,¹²³ che, pur essendo segnalato dal Piano come edificio di valore storico ambientale, attualmente non presenta tracce di riqualificazione architettonica dei prospetti e ospita attività commerciali al piano terreno e appartamenti residenziali.

La sede degli opifici Simbi poi casa Ozanam, nella sua funzione di area destinata a servizi con attrezzature di interesse comune, ha visto una molteplice rifunzionalizzazione, con una pluralità di servizi insediatisi nella struttura. Negli anni Settanta il Comune concede queste strutture in gestione alla Casa Federico Ozanam per aiutare e accogliere senza scopi di lucro studenti-operai e nella seconda metà degli anni Ottanta, a seguito di problemi finanziari, i locali sono riconsegnati al Comune che li ridistribuisce fra diversi enti, riservandoli ad attività socialmente utili per la comunità locale, tra cui una casa di accoglienza notturna e associazioni sportive. Peraltro, dal 2016 si attua l'Ortoalto Le Fonderie Ozanam, progetto pilota di OrtiAlti: un orto sul tetto del ristorante di cooperativa Le Fonderie Ozanam. Dunque, le aree attualmente in uso da parte di associazioni sportive, assistenziali, commerciali (bar ristorante), nonché gli utenti degli orti urbani testimoniano la possibilità di una molteplice rifunzionalizzazione per un fabbricato non identificato come ZUT. Tuttavia, è possibile che tale fruizione plurima non sia esito di un progetto unitario per il complesso, che presenta un accesso comune alle varie funzioni senza una precisa distribuzione delle attività e inoltre fronti architettonici in relazione con il sistema viario che tuttavia non sono stati riqualificati come meriterebbero.

Un altro esempio di rifunzionalizzazione attiva di un edificio destinato dal Piano Regolatore ad area per servizi con attrezzature di interesse comune è lo stabilimento Fratelli Zerboni¹²⁴, che ora ospita il centro polivalente Open 011, casa della mobilità giovanile e dell'intercultura.

Lo Stabilimento Superga¹²⁵, oggi con reparti parzialmente abbattuti, vede una destinazione d'uso residenziale, mentre per quelli tutt'ora esistenti si prospetta un riutilizzo come ambulatori medici.

¹¹⁹ Vd. *Allegati*, scheda IN-25.

¹²⁰ *Idem*, scheda IN-30.

¹²¹ *Idem*, scheda IN-53.

¹²² *Idem*, scheda IN-34.

¹²³ *Idem*, scheda IN-86.

¹²⁴ Vd. *Allegati*, scheda IN-114.

¹²⁵ *Idem*, scheda IN-136.

La Fabbrica Rotative Caprotti¹²⁶, inserita dal Piano Regolatore in una ZUT per servizi, è attualmente utilizzata come sede della chiesa di Scientology.

L'ex Stabilimento della Società Nazionale Officine Savigliano¹²⁷, dismesso intorno al 1999, indicato dal Piano come afferente a una ZUT per servizi e residenze, vede tra il 2002 e il 2009 l'attuazione di tale prescrizione di piano. Attualmente la manica di Corso Mortara, restaurata e rifunzionalizzata dallo Studio Granma nell'ambito della trasformazione del comprensorio Savigliano della «Spina 3»¹²⁸, ospita la galleria commerciale SNOS e gli uffici torinesi della Seat Pagine Gialle.

Lo stabilimento Teksid, già Ferriere Fiat Vitali¹²⁹, è un'interessante testimonianza di una commistione tra conservazione e rifunzionalizzazione: l'area si presenta dedicata a servizi pubblici, essendo configurata come uno spazio polifunzionale per aggregazioni ed eventi e connessa alla fascia perfluviale della Dora Riparia, e si è scelto di mantenere un lacerto delle strutture industriali preesistenti come testimonianza del costruito storico. Si tratta tuttavia di un'area di notevoli dimensioni con una struttura a giorno, inserita dal piano in una ZUT ma con una limitata fruizione degli spazi e una volontà di mantenere una sorta di monumentalità, peraltro in prossimità di un corso ad alto scorrimento quale è quello di corso Mortara.

La borgata Vittoria si configura comunque come un polo effervescente in Torino, ove molti interventi sono stati attuati, ma anche molti comprensori e lacerti di tessuto urbano possono ancora essere riqualificati¹³⁰.

3.5.5 Il borgo Madonna di Campagna e la sua contiguità con borgata Vittoria

Borgo Madonna di Campagna nasce in netto distacco rispetto al nucleo urbano delimitato dalla prima cinta daziaria¹³¹, a rimarcare la propria identità originariamente agricola con la presenza di alcune cascine, quali la Brusà, il Carrossio, il Palazzotto. L'insediamento trae la propria denominazione dall'omonima chiesa Madonna di Campagna e la trama viaria vede spiccare la strada di Carossio e la strada di Lucento, oggi via Verolengo, con caratteristiche ancora fra Otto e Novecento spiccatamente agricole, nonché viale Madonna di Campagna con l'accesso all'omonimo cimitero. La contiguità con borgata Vittoria si estende per una superficie notevole e si può affermare che determinare precisi confini tra i due conglomerati sia effettivamente arduo, anche in considerazione del fatto che allo spontaneo insediarsi dei due nuclei si è sovrapposta una rete viaria frutto del Piano Regolatore del 1908

¹²⁶ *Idem*, scheda IN-44.

¹²⁷ *Idem*, scheda IN-108.

¹²⁸ Una trattazione maggiormente approfondita in merito alle «Spine» di Torino verrà sviluppata nei capitoli successivi.

¹²⁹ Vd. *Allegati*, scheda IN-138.

¹³⁰ Nella borgata non soltanto il comparto industriale è oggetto di ammodernamento e riqualificazione: tra il 2017 e il 2019 è stato attuato il recupero della cascina Fossata, con l'inserimento di un centro polifunzionale per il quartiere composto da una residenza collettiva temporanea, un centro di ospitalità, attività commerciali, spazi per attività associative e artigianali, aree verdi e ulteriori servizi di pubblica utilità.

¹³¹ Borgata Ceronda in parte e soprattutto borgata Vittoria si frappongono tra questo borgo e il perimetro della prima cinta daziaria

con successive varianti. Tuttavia, si può ragionevolmente affermare che borgo Madonna di Campagna ha avuto uno sviluppo urbanistico modesto, limitato a qualche cascina e concentrato attorno all'omonima chiesa, per via della contiguità con borgata Vittoria, la quale ha avuto una propulsione espansiva notevole, in parte fagocitante per Madonna di Campagna, dovuta al legame con la Barriera di Lanzo e alla crescita del comparto industriale e di quello residenziale ad esso afferente.

Il principale polo industriale che caratterizza borgata Madonna di Campagna è la CIR, Concerie Italiane Riunite¹³², che conserva l'assetto architettonico dello stabilimento originario e attualmente è stato riconvertito con una prescrizione di Piano a servizi e attrezzature di interesse comune: sono infatti presenti nel fabbricato gli uffici amministrativi della Circostrizione V, un ufficio anagrafe, una sala mostre e uno spazio multifunzionale.

3.5.6 Gli edifici industriali in borgata Ceronda

Borgata Ceronda si situa sulla maglia urbana di Torino a ridosso della prima cinta daziaria ed esterna ad essa, in corrispondenza del segmento stradale che diverrà corso Svizzera. L'insediamento borghigiano risulta attraversato da via Pianezza ed è contiguo a borgo Lucento, il cui ipotetico confine si può individuare lungo corso Potenza, benché tali delimitazioni siano da considerare sempre con la giusta equilibrata prospettiva di valutazione qualora generati da spontanei processi insediativi per così dire naturali e non dettati da nette pianificazioni urbanistiche effettuate a tavolino.

La borgata trae il proprio nominativo dal braccio sinistro del canale Ceronda, in seguito coperto dal sedime di via Verolengo ed è caratterizzata da una conformazione che risponde alla presenza di un tratto del fiume Dora Riparia, dalla Strada provinciale di Pianezza, da corso Potenza che ha un andamento anulare correlato a tracciati di ampliamento delle zone soggette al dazio e che ha delimitato la parte pianeggiante della città seguendo percorsi circolari. Tale area è connotata dal carattere di zona residenziale per gli operai degli stabilimenti produttivi localizzati in via Pianezza, tra i corsi Potenza e Svizzera, che oggi sono dismessi, chiusi oppure abbattuti. La crasi tra i lotti produttivi e le abitazioni popolari si sviluppa con celerità nel tempo nella parte meridionale della borgata Ceronda, con la propulsione di grandi centri industriali come la Fiat Ferriere oppure la Manifattura Mazzonis. La trama viaria novecentesca si sviluppa ma obbedisce alla preesistenza dei siti industriali, dei canali e delle minute lottizzazioni delle vie private e delle aree abitative per il comparto operaio.

In questa borgata è presente il comprensorio Paracchi¹³³ che, dismesso tra il 1980 e il 1989 e inserito dalle prescrizioni di Piano in una ZUT destinata a servizi e residenze, vede tra il 2005 e il 2009 un'ingente trasformazione del sito con un importante intervento di riqualificazione urbana: il progetto vede la realizzazione di mq 5.000 di uffici, mq 1.000 di residenze e mq 700 di commercio.

Sorge in questo comparto della città anche lo Stabilimento Teksid già Ferriere Fiat

¹³² Vd. *Allegati*, scheda IN-12.

¹³³ *Idem*, scheda IN-101.

Ingest¹³⁴, che fa parte del grande insediamento Ferriere che caratterizza il quadrante urbano in oggetto. Dopo anni di attività, nell'Ottobre del 1982 tutti gli stabilimenti delle Ferriere sono ceduti all'Istituto per la Ricostruzione Industriale (IRI) e nel 1992 si attua la chiusura definitiva dello stabilimento. Dal 1995 inizia l'attuazione del Programma di Riqualificazione Urbana che ha trasformato l'area di «Spina 3» e che qui prevede la destinazione come Zona Urbana di Trasformazione per servizi e residenze; il comparto urbano è stato parzialmente riqualificato, con la costruzione di edifici residenziali multipiano mentre alcune aree sono parzialmente ancora a verde.

3.5.7 Gli edifici industriali in borgo Lucento

Borgo Lucento si è sviluppato attorno a poli di spicco, tra cui *in primis* il castello, oggi parzialmente conservato all'interno del comprensorio industriale Teksid¹³⁵, nonché la parrocchiale della Beata Vergine¹³⁶ che costituisce un fulcro di aggregazione per l'insediamento e rivela la propria identità rurale ancora ravvisabile nelle caratteristiche architettoniche di alcuni edifici. In tale borgo la maglia viaria è caratterizzata dalla presenza di Strada Reale di Lanzo, strada antica di Lucento, oggi via Verolengo, strada di Venaria, via Andrea Sansovino. Significative anche la presenza del fiume Dora Riparia e le residue tracce della *bealera* «Gora del Marchese». A tal proposito, occorre sottolineare che il borgo era disegnato da un marcato reticolo di *bealere*, in parte destinate all'adattamento agricolo di cui usufruivano le cascine, come la Gora di Lucento, il Rivo del Marchese o la Gora Santo Spirito (o della Commenda), in parte invece dedicate in maniera specifica all'industria nascente in quest'area della città, come ad esempio il canale della Ceronda, realizzato tra il 1869 e il 1872. Lucento si configura come un borgo dalla spiccata identità industriale, accanto a quella agricola originaria che ancora rivela qualche lacerto riconoscibile nei residui muri perimetrali di alcune cascine, e si insediano qui molteplici manifatture di piccolo impianto distribuite lungo il corso del canale della Ceronda e lungo la *bealera* di Lucento.

La direttrice viaria principale del borgo si identifica nella strada vecchia di Lucento, ora via Verolengo, oggetto di rettificazione dal piano del 1906-1908, soprattutto verso l'intersezione con la strada comunale di Venaria, poi via Borgaro, mentre via Foglizzo resta come collegamento tra la chiesa parrocchiale e il castello. L'assetto stradale borghigiano delle origini viene però stravolto dal tracciamento di grandi corsi di alta percorrenza, rappresentati da corso Toscana e Potenza e, a partire dagli anni Trenta del Novecento, anche corso Cincinnato e Grosseto, arterie cui si deve la riconnessione del borgo con il resto della città ma che costituiscono nel tempo un ostacolo all'attraversamento che delinea una sorta di confine invalicabile di separazione del tessuto urbano.

Anche la costruzione della seconda cinta daziaria segna una cesura in questo territorio urbano, con il tratto edificato lungo via Sansovino; tale delimitazione esclude il solo stabilimento dei Feltrifici Riuniti attestato lungo la strada comunale di Venaria e ingloba numerosi stabilimenti industriali all'interno della nuova perimetrazione,

¹³⁴ Vd. *Allegati*, scheda IN-137.

¹³⁵ *Idem*, scheda IN-8.

¹³⁶ La parrocchiale è stata costruita su progetto attribuito ad Amedeo di Castellamonte dal 1654.

cambiandone l'assetto economico e alterando i vantaggi correlati a una posizione originariamente strategica al di fuori del tracciato daziario con conseguente esonero erariale per le forniture in arrivo agli opifici qui insediati.

Si opera qui un consumo del suolo massivo, nell'ampio riconfigurarsi di questo settore nord-occidentale della città, con una edificazione ingente e spesso incontrollata, in uno scenario in cui la chiesa parrocchiale resta come polo del borgo e l'andamento curvilineo di molte parti del tracciato viario rispecchia l'originale struttura urbanistica del borgo.

In borgo Lucento trova, come si è detto, sede il Castello di Lucento, il cui complesso architettonico viene nel 1879 acquistato dalla Città di Torino per adempiere al lascito di Carlo Alfonso Bonafous e istituire una scuola per la formazione all'attività agricola di giovani poveri. Molteplici funzioni si avvicendano, tra cui gli uffici della ditta Teksid e, in seguito, sede della API Torino associazione piccole e medie imprese e della BT Italia provider di servizi per le telecomunicazioni. Il comprensorio, inserito in una ZUT, vede edifici segnalati dal Piano Regolatore tra edifici di gran prestigio, edifici di valore storico ambientale ed edifici di valore documentario, per i quali è segnalata anche la tutela della Soprintendenza dal 1910.

Ulteriori stabilimenti industriali identificati come ZUT sono qui la Magic Chef, poi Rimar¹³⁷, che ora è stata destinata a sede di agenzie di rappresentanza, uffici, studi di architettura e di ingegneria, e lo stabilimento Fert per l'industria cinematografica¹³⁸ che, acquistato nel 1996 dal Comune di Torino con la volontà di abbatterlo per convertirlo a spazio verde pubblico, è stato in seguito trasformato in un centro di formazione e produzione multimediale dal 2001.

Nel borgo, altri stabilimenti industriali non identificati come ZUT, come la Restamp¹³⁹, sono stati oggetto di una rifunzionalizzazione che li ha visti diventare sede di uffici, servizi per imprese e attività commerciali.

Al di fuori della seconda cinta daziaria, ma connesso al tessuto del nucleo urbano con la direttrice foranea di strada di Venaria, è da citare la sede dei Feltrifici Riuniti, che, incluso in una ZUT per servizi, è attualmente destinato a ospitare uffici, agenzie di rappresentanza, studi di grafica e commercio.

3.6 Il comparto industriale a Torino Ovest

Il quadrante occidentale di Torino, identificato ad ausilio della contingente analisi relativa al comparto produttivo di Torino, è definito dalle borgate Parella, Campidoglio, Cenisia, San Paolo, nonché dai borghi Martinetto e Pozzo Strada¹⁴⁰ (fig. 17).

Per la delimitazione di tale comparto urbano i confini scelti nell'elaborazione grafica sono costituiti da corso Regina Margherita, dal tracciato della prima cinta daziaria in

¹³⁷ Vd. *Allegati*, scheda IN-78.

¹³⁸ *Idem*, scheda IN-116.

¹³⁹ *Idem*, scheda IN-91.

¹⁴⁰ Per lo studio della conformazione urbanistica degli agglomerati suddetti si rimanda a LUPO G.M., *Conoscenza e tutela di luoghi urbani non centrali: il caso dei borghi e delle borgate*, in GAMBINO R., LUPO G.M., *Borghi e borgate di Torino tra tutela e rilancio civile*, Celid, Torino 2011, pp. 73-81.

*Il patrimonio industriale in Torino tra prima e seconda cinta daziaria:
matrici di generazione, processi di trasformazione in atto e prospettive di ricerca*

corrispondenza di corso Svizzera, corso Ferrucci e dalla ideale delimitazione inferiore di via Tirreno.

La trattazione degli insediamenti industriali procede in senso antiorario a partire da borgata Martinetto, a cavallo tra prima e seconda cinta daziaria, per proseguire verso la parte meridionale della città con borghi e borgate adiacenti, per poterne studiare le caratterizzazioni urbanistiche anche in relazione alle influenze produttive e sociali degli uni rispetto alle altre e viceversa.

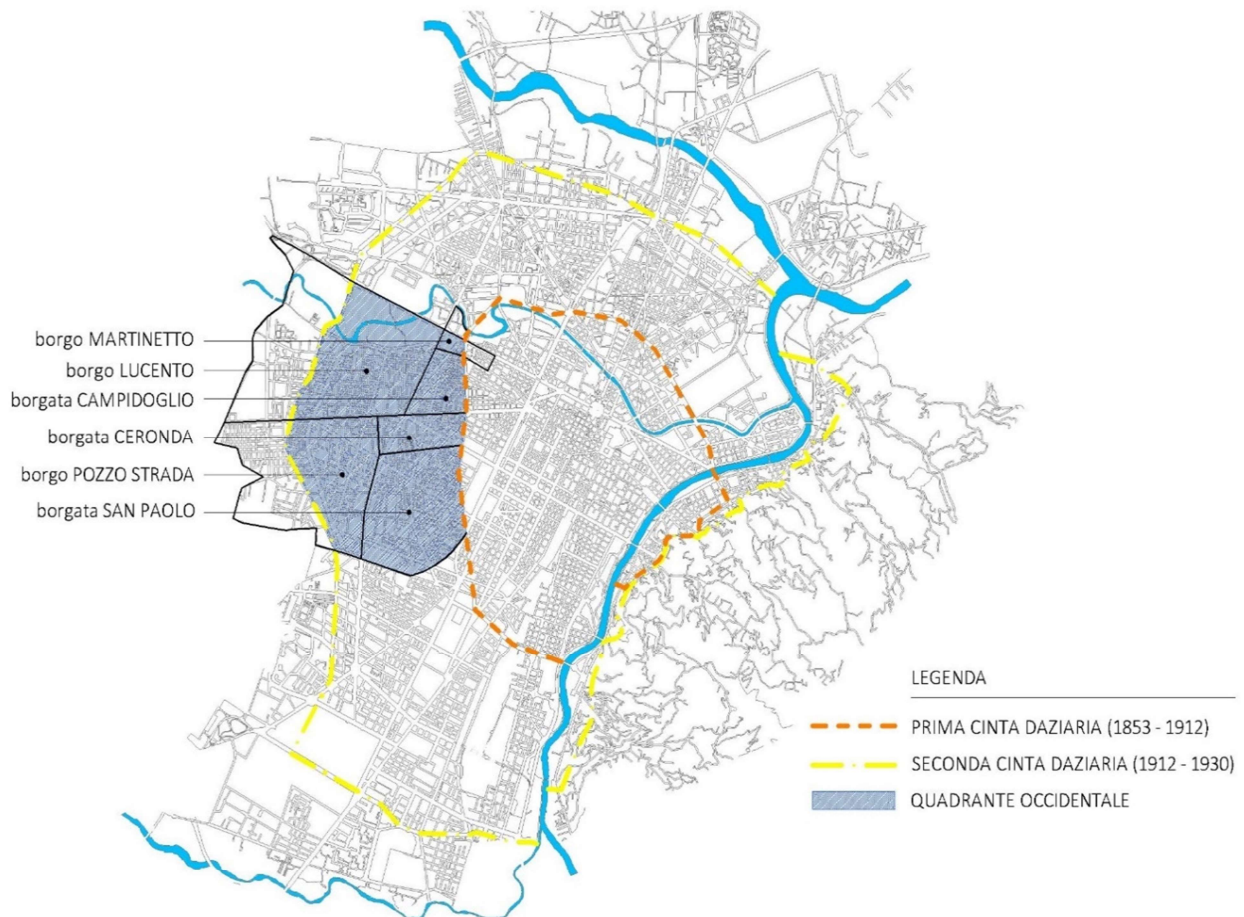


fig. 17 – Individuazione delle borgate Parella, Campidoglio, Cenisia, San Paolo e dei borghi Martinetto, Lucento, Pozzo Strada (rielaborazione personale fuori scala su *Carta Tecnica di sintesi* con dati di base vettoriale .dwg, in originale scala 1:10000, tratta dal Geoportale del Comune di Torino)

3.6.1 Gli edifici industriali in borgo Martinetto

Il borgo, che deve il suo toponimo al martinetto, appunto, ossia il maglio per lavorare il ferro, che ne testimonia la spiccata configurazione produttiva, si presenta distribuito su un'area che si pone a cavallo della prima cinta daziaria, in corrispondenza del tratto di corso Tassoni ed è attraversato da via San Donato. Al di là di corso Tassoni era presente una connessione con il Tiro a Segno nazionale, ora demolito. Altre vie dell'insediamento caratterizzate da sviluppi altimetrici sono le vie Del Martinetto, Del Sarto, nonché via Pinelli. Borgo Martinetto nasce in adiacenza a borgo San

Donato, che risulta compreso all'interno della ex prima cinta daziaria e il cui limite può essere individuato da via Gabriele Bogetto e via Jacopo Durandi, in corrispondenza dell'area verde in pendenza che copre il canale della Pellerina. Tale canale, coperto da corso Appio Claudio, attraversa inoltre corso Lecce.

Fondamentale per l'insediarsi di opifici nell'area è l'omonimo canale del Martinetto, deviazione artificiale tratta dalla Dora, su cui a partire dal XVIII secolo insistono il follone della Città, il follone Sappa e il follone Vantecri.

Il borgo presenta una conformazione assai irregolare, dovuta alla compresenza di aspetti orogenetici legati al corso della Dora e ai processi spontanei di creazione del borgo che si è adattato al sedime discontinuo esistente. Tuttavia, durante il Novecento, la progressione dell'urbanizzazione ha lentamente cancellato le tracce delle cascine, degli opifici e dell'irregolarità che caratterizzava la natura di questo borgo, segnato da canalizzazioni e aree ancora verdi.

Nell'area borghigiana compresa tra prima e seconda cinta daziaria non giungono sino a noi testimonianze intatte di stabilimenti industriali. Si ravvisa la testimonianza di un edificio industriale con uffici¹⁴¹, poi abbattuto e sul sedime del quale ora sorge un edificio residenziale.

Tuttavia, il borgo merita in tale sede di essere menzionato nella trattazione, per la sua importanza storica e per la particolarità del suo insediamento in un'area poi coinvolta nei cambiamenti derivanti dall'espansione della città con l'allargamento della cinta dalla prima conformazione alla seconda espansione avvenuta tra il 1912 e il 1930.

3.6.2 Gli stabilimenti produttivi in borgata Parella

La borgata, che deve la sua denominazione alla cascina «La Parella»¹⁴², presenta una struttura viaria generata da una pianificazione novecentesca, che ha riconfigurato un'area originariamente agricola e connessa alla contigua borgata Campidoglio. Borgata Parella si localizza esternamente alla prima cinta daziaria (1853-1912) in contiguità con borgata Campidoglio che ne è tangente, internamente rispetto al tracciato della seconda cinta daziaria (1912-1930) in corrispondenza del tratto di via Pietro Cossa ed è attraversata dalla strada antica di Collegno che diviene in seguito via Vittorio Asinari di Bernezzo. La sua conformazione urbanistica è influenzata dal corso tortuoso della Dora Riparia e da un'area verde di ampio respiro rappresentata dal parco Carrara¹⁴³.

La suddetta pianificazione novecentesca della borgata si articola durante i primi quarant'anni del secolo, a partire dal Piano Regolatore del 1906 approvato nel 1908 alle successive varianti tra cui le salienti sono quelle del 1915, 1926 e 1935. La maglia viaria, benché disegnata negli intenti con grandi tracciati connessi alle strade principali, non si configura con un andamento regolarmente ortogonale, in quanto influenzata come si è detto dalla presenza del fiume, del parco e di preesistenti lottizzazioni che influenzano la progettazione dei collegamenti viari.

Oltre alla presenza del fiume Dora, la borgata è attraversata da bealere e canali

¹⁴¹ Vd. *Allegati*, scheda IN-29.

¹⁴² Situata originariamente nell'isolato delimitato da via Servais, via Salbertrand, via Gravere e corso Monte Grappa, la cascina è stata demolita nel secondo dopoguerra.

¹⁴³ Si segnala in tale area la presenza della passerella pedonale sul fiume Dora Riparia, in corrispondenza del Parco Carrara, costruita dall'impresa Bertelè nel 1937.

importanti per l'iniziale sussistenza agricola della borgata. Basti pensare a bealera Cossola, canale di origine artificiale oggi coperto, che concorreva alle attività agricole della cascina Parella, oppure al canale artificiale della Pellerina nel tratto compreso tra corso Appio Claudio, corso Monte Grappa e via Omegna, la cui costruzione e sistemazione si articola in un lungo periodo di tempo: intrapresa a inizio del XIV secolo, con una concessione di inizio XVII secolo, vede i lavori di sistemazione dell'alveo a metà XIX secolo.

In tale borgata si ravvisano pochi impianti per la produzione industriale, in quanto sono presenti soprattutto strutture edilizie destinate all'attività agricola.

Degno di nota è la sede delle ex Officine Subalpine per la falegnameria¹⁴⁴, il cui edificio ha conservato esternamente la configurazione architettonica originaria e un affaccio in relazione al contesto urbano e, inserito dal Piano Regolatore in un'Area da Trasformare per Servizi, attualmente è destinato in parte a uffici e in parte a un supermercato.

È qui presente inoltre la sede dell'ex stabilimento Streglio¹⁴⁵, attualmente adibito a carrozzeria e officine ricambi al piano terreno e residenza al piano superiore.

3.6.3 Il comparto manifatturiero in borgata Campidoglio

Borgata Campidoglio si configura con una maglia marcatamente ortogonale che risale alle origini dell'insediamento borghigiano ed è collocata in adiacenza al tracciato della prima cinta daziaria, esternamente ad essa, in corrispondenza di corso Tassoni. Tale pianificazione è correlata a una lottizzazione avvenuta intorno al 1880, su progetto del geometra Colla e committenza dei banchieri filandieri Momigliano e Segre, che ha previsto un progetto di forma rettangolare, disegnato da via Nicola Fabrizi, via Netro su due lati, mentre sugli altri due figurano aree prospicienti a via Colleasca e via Locana. Tali assi stradali proseguono con prolungamenti verso corso Svizzera, via Appio Claudio, corso Tassoni e via Cibrario, in questi tratti con un percorso maggiormente irregolare. Le vie Locana, Rocciamelone e San Rocchetto, tra le altre, appartengono al primo nucleo dell'insediamento, mentre le vie Colleasca e Levanna ad esempio appartengono alla zona adiacente.

Il primo insediamento borghigiano è avvenuto in assenza di strumenti di piano, con un nucleo centrale caratterizzato da micro-lottizzazioni e figura nel catasto di Antonio Rabbini del 1866 come reticolo viario a scacchiera, disegnato dal canale della Pellerina oggi non più a cielo aperto, in parziale corrispondenza con via Appio Claudio.

Dunque, i Piani Regolatori che articolano successivamente la pianificazione della borgata sono costituiti dal Piano del 1887¹⁴⁶ che decreta il prolungamento oltre cinta daziaria dei principali assi viari, di cui via Cibrario rappresenta il tracciato esteso per la borgata in oggetto. Si susseguono il Piano del 1901¹⁴⁷ che organizza la «regione San Paolo» e pianifica i nuclei di San Paolo appunto, Cenisia e Campidoglio con un progetto viario a maglie di grandi dimensioni e che include il nucleo storico della borgata.

¹⁴⁴ Vd. *Allegati*, scheda IN-84.

¹⁴⁵ *Idem*, scheda IN-141.

¹⁴⁶ Piano approvato con Regio Decreto del 4 settembre 1887.

¹⁴⁷ Approvazione con Regio Decreto del 31 marzo 1901.

Dalla pianificazione del 1935, in particolare, emerge una configurazione di borgata che rispecchia la situazione attuale, testimonianza del fatto che i limiti normativi sono ora rappresentati dai confini comunali a seguito dell'abbattimento della cinta daziaria demolita con decreto nazionale nel 1930.

In contiguità con borgata Campidoglio è situata borgata Parella e l'ipotetico confine tra i due insediamenti borghigiani è rappresentato da corso Svizzera.

Nella borgata si trovano alcuni stabilimenti produttivi, tra cui il Biscottificio Campidoglio¹⁴⁸ e il calzificio Maffei¹⁴⁹, ora adibiti a civile abitazione.

Significativa per la borgata la testimonianza costituita dal fabbricato che ospitava i mulini della città poi Mulini Feyles¹⁵⁰, degni di nota per la funzione nodale svolta all'interno del nucleo urbano benché compresi all'interno della prima cinta daziaria, e attualmente sede di una casa d'aste e di un bistrò.

3.6.4 Gli edifici industriali in borgata Cenisia

La borgata, che deve il toponimo alla sua collocazione estrema nella città verso la valle di Susa e il Moncenisio¹⁵¹, nasce in adiacenza alla prima cinta daziaria, esterna ad essa, in corrispondenza di corso Ferrucci e presenta un tessuto viario pianificato tra Ottocento e Novecento.

In particolare, la pianificazione che orienta lo sviluppo della borgata Cenisia è rappresentata dal piano del 1887 che decreta il prolungamento delle principali direttrici viarie oltre la prima cinta daziaria, in particolare in quest'area Corso Vittorio Emanuele II, nonché il piano del 1901 che disegna la «regione S. Paolo», costituita da San Paolo, Cenisia e Campidoglio, con un reticolo a trama viaria larga e istituendo la consortile Via del Frejus. Anche l'asse viario di corso Francia rappresenta una linea su cui la borgata si attesta e si sviluppa nel tempo. Tra i percorsi viari di spicco nell'insediamento borghigiano emergono inoltre via Bardonecchia, che per molto tempo è stata la strada storica di collegamento con Rivoli, prima del tracciamento dell'asse di corso Francia, nonché via Cenischia, via Mompellato, via Novalesa.

Adiacente a tale borgata sorge la borgata San Paolo, detto «borgo San Paolo», separato dall'ideale confine di via Bardonecchia. Borgo Pozzo Strada è situato sul lato occidentale di borgata Cenisia e delimitato da via Capriolo o via Rubiana, con un andamento curvilineo che rivela l'assenza di pianificazione ottocentesca o novecentesca e dunque una genesi precedente e dettata da edificazioni spontanee dettate dallo sviluppo demografico locale. Vengono qui incluse le vie Cristalliera, Fridour e Lera.

La borgata Cenisia contempla inoltre le barriere di Francia, ora Piazza Bernini, e del Foro Boario, ora piazza Adriano, che costituiscono fulcri di aggregazione di spicco per l'agglomerato e nella progressiva modifica del tessuto urbano conservano un carattere di polo di riferimento nel costituirsi attualmente come piazze su cui convergono assi viari di importante scorrimento.

¹⁴⁸ Vd. *Allegati*, scheda IN-3.

¹⁴⁹ *Idem*, scheda IN-4.

¹⁵⁰ *Idem*, scheda IN-83.

¹⁵¹ È quanto afferma Pietro Abate Daga nel suo testo del 1926, *Alle porte di Torino. Studio storico-critico dello sviluppo, della vita e dei bisogni delle regioni periferiche della città*, per cui la denominazione della borgata scaturisce durante il graduale insediamento della stessa.

Trovano sede in questa borgata alcuni stabilimenti manifatturieri che hanno vissuto nel tempo alterne vicende e modifiche o spostamenti sostanziali, pur mantenendo in alcuni casi lacerti riconoscibili della struttura architettonica originaria. È il caso della Fabbrica ex Sartorio e Figlio¹⁵² che conserva la configurazione architettonica dello stabilimento su via Bardonecchia, ma è attualmente sede di un'azienda fornitrice di energia elettrica e di un supermercato.

Lo stabilimento Industria Legnami F.lli Gardino¹⁵³ è stato invece demolito per la costruzione di un complesso di edifici residenziali multipiano.

Degno di nota il caso dello Stabilimento ex Diatto¹⁵⁴, già SNIA meccanica, poi UTITA e Magazzini Comunali. Tale area, inclusa dagli strumenti di piano in una ZUT con destinazione residenziale e con la segnalazione di riguardo come edificio di valore documentario per la manica storica all'angolo tra via Cesana e via Frejus, non ha trovato attuazione nella nuova destinazione assegnata e al momento il solo fabbricato storico è stato destinato a sede delle Biblioteche Civiche di Torino, mentre il resto del comprensorio è attualmente dismesso.

La Carrozzeria Rossi¹⁵⁵ è un insediamento produttivo che nella borgata è stato assegnato dal Piano Regolatore ad area per servizi, in particolare per l'istruzione superiore. La destinazione d'uso è stata attuata e a seguito della ristrutturazione per destinazione d'uso avvenuta nel 1980 come scuola elementare e scuola media; attualmente l'edificio ospita l'istituto d'istruzione professionale superiore V. Bosso - A. Monti, sede succursale. L'istituto è beneficiario dei fondi strutturali europei, avendo usufruito del FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) nell'ambito del PON "Per la scuola - competenze e ambienti per l'apprendimento" 2014-2020, con la realizzazione di un progetto inerente a interventi strutturali per l'innovazione tecnologica, allestimento di laboratori di settore e per l'apprendimento delle competenze chiave.

3.6.5 Gli stabilimenti industriali e i laboratori artigiani in borgata (detta borgo) San Paolo

Borgata San Paolo, denominata comunemente «borgo San Paolo», si delinea con una trama viaria originata da una pianificazione effettuata tra Ottocento e Novecento. Il toponimo «San Paolo» deriva dalla strada di San Paolo, appunto, che si caratterizza per la presenza del fabbricato del Ritiro degli Esercizi Spirituali già dal Settecento, in seguito ceduto al demanio nella seconda metà dell'Ottocento e divenuto polveriera. L'appellativo di «borgo» invece trae le sue origini dal forte legame sociale e politico presente tra gli abitanti di questa zona della città, in prevalenza operai, per cui si parlava per San Paolo di «borgo rosso» o di «Stalingrado». Nel comprensorio urbano in oggetto, fondamentale per la genesi e lo sviluppo dell'agglomerato, è il complesso edilizio delle Officine ferroviarie, fonte di lavoro e di sostentamento per numerose famiglie di operai che qui risiedevano dalla fine dell'Ottocento.

L'agglomerato comunque si sviluppa con caratteristiche urbanistiche tipiche e proprie della borgata, situandosi in adiacenza alla prima cinta daziaria, esterna ad essa, in

¹⁵² Vd. *Allegati*, scheda IN-36.

¹⁵³ *Idem*, scheda IN-69.

¹⁵⁴ *Idem*, scheda IN-109.

¹⁵⁵ *Idem*, scheda IN-5.

corrispondenza di corso Ferrucci, e la sua morfogenesi è strettamente connessa all'omonima barriera di San Paolo e alla barriera del Foro Boario. La barriera di San Paolo genera un trivio costituito dalla storia via San Paolo, da via Monginevro e da via Vigone. La barriera del Foro Boario invece dà origine alla via di Nanni che si presenta come asse terziario dell'area borghigiana e, in corrispondenza dell'intersezione con via Pollenzo, o strada antica di Grugliasco, e corso Peschiera forma piazza Sabotino, cuore urbano del borgo. Il confine con l'adiacente borgata Cenisia può essere rappresentato da via Frejus.

Piazza Sabotino e via Monginevro concorrono alla creazione di due poli di accentrimento salienti nella borgata, tanto che ad essa viene storicamente ma alternativamente assegnata come direttrice preponderante sia via Monginevro, con la denominazione dell'area «borgata Monginevro», sia piazza Sabotino come polo accentratore con la denominazione «borgo San Paolo».

La pianificazione della borgata è regolata in fasi successive dal piano del 1887 per il prolungamento dei principali assi viari, tra cui spicca corso Peschiera, e dal piano del 1901¹⁵⁶ per il disegno di grandi maglie viarie che riguarda la «regione S. Paolo»¹⁵⁷, cui seguono le progettazioni urbanistiche del Piano Regolatore del 1915, 1926 e 1935. In questa borgata trovano sede numerosi stabilimenti industriali di grandi dimensioni e di rilevante importanza, ma anche una costellazione di piccole manifatture, carrozzerie e laboratori artigiani espressione della capillarità della produzione industriale e delle attività ad essa afferenti che per lungo periodo ha connotato il tessuto urbano della città e che in quest'area ha trovato lottizzazioni adeguate al proliferare di tali funzioni.

Ingente comparto produttivo nel quartiere è rappresentato dalla ex FIP Fabbrica Italiana Pianoforti¹⁵⁸, che, dopo la chiusura definitiva dello stabilimento nel 1929, viene rilevata nei decenni successivi dal Comune di Torino, che attua dal 2004 una ristrutturazione del complesso conservando però la struttura architettonica originaria e dal 2006 insedia gli uffici comunali della Divisione Uffici Tributarî, Catasto e Partecipate.

Nel caso della IPRA Industria Piemontese Radiatori Automobili¹⁵⁹ si assiste a un edificio inserito dagli strumenti di piano in una Area da Trasformare per Servizi, progetto attuato con la riqualificazione del fabbricato e una nuova destinazione d'uso come edificio a uso uffici della "Ultraspazio Coworking" e autorimesse.

Interessante il caso di rifunzionalizzazione della FERGAT, seppur non inserita in un'area da trasformare per servizi: attualmente l'edificio è sede di numerosi uffici e servizi pubblici, tra cui l'Ecomuseo Urbano Circoscrizionale, l'ACEF, comitato Fergat, un centro culturale anziani, sale gioco e sala conferenze, Città dei Mestieri e delle Professioni.

Significativo nella borgata il distribuirsi di numerosi complessi industriali afferenti alla produzione automobilistica, tra cui lo Stabilimento Lancia¹⁶⁰, lo Stabilimento

¹⁵⁶ Approvato con Regio Decreto del 31 marzo 1901.

¹⁵⁷ Confluiscono in questa definizione le borgate Cenisia, Campidoglio e San Paolo, come si è detto precedentemente.

¹⁵⁸ Vd. *Allegati*, scheda IN-58.

¹⁵⁹ *Idem*, scheda IN-65.

¹⁶⁰ Vd. *Allegati*, scheda IN-124.

Fiat S.p.A. Società Ligure Piemontese Automobili¹⁶¹ e lo Stabilimento Pininfarina¹⁶². Lo Stabilimento Lancia, designato dal Piano come area per servizi di interesse comune e segnalato come edificio di valore documentario, è attualmente destinato a ospitare la sede della Circostrizione 3 - Anagrafe e degli uffici della Polizia di Stato - Commissariato San Paolo, mentre lo Stabilimento Fiat S.p.A. indicato come area per servizi destinata a uffici pubblici è attualmente sede degli uffici comunali per lo Sport e il Tempo Libero. Entrambi i fabbricati hanno conservato la configurazione architettonica originaria e un rapporto con il contesto urbano e con gli assi viari. Lo Stabilimento Pininfarina, così come la Carrozzeria Susa¹⁶³, sono invece stati demoliti e il loro sedime è ora occupato da edifici residenziali multipiano.

3.6.6 Gli edifici industriali in borgo Pozzo Strada

Il borgo, tangente alla direttrice portante che collega Torino e Rivoli, ossia corso Francia, e situato all'esterno della prima cinta daziaria, nasce in un'area prettamente agricola con numerose caschine e corsi d'acqua e la trama viaria che lo contraddistingue è inizialmente dettata dal raccogliersi dell'insediamento attorno alla chiesa parrocchiale¹⁶⁴ e in seguito, sul finire del XIX secolo, l'area è incrementata demograficamente dalla creazione della linea ferroviaria verso Rivoli, che attira popolazione sia a livello residenziale sia in relazione alla presenza della Polveriera della Tesoriera. La maglia viaria, delimitata nella zona meridionale dal tracciato ferroviario Torino-Modane, viene riorganizzata con la pianificazione del Piano Regolatore Generale del 1908 e successive varianti, anche in relazione alle trasformazioni legate alle lottizzazioni destinate alla residenza e soprattutto alle attività produttive.

In quest'area insistono sia grandi insediamenti industriali, come le officine Capamianto e Viberti, sia piccoli poli manifatturieri e laboratori artigianali; inoltre la presenza della rimessa delle Tranvie municipali costituisce un ulteriore elemento di rilievo per il borgo.

In corrispondenza di tale borgo, che viene attraversato dal tracciato della seconda cinta daziaria che rimane dal 1912 al 1930, degna di nota è anche la presenza, esterna alla suddetta cinta, di uno stabilimento importante quale è quello della Venchi Unica, che concorre a promuovere una propulsione insediativa che si spinge verso territori inizialmente liminari, periferici rispetto al nucleo urbano, ai confini del comune di Torino verso Collegno e Grugliasco.

In tale borgo molti complessi industriali sono stati identificati dalle prescrizioni del Piano Regolatore come ATS oppure ZUT. È il caso della FOD Ceramica Ligure¹⁶⁵, per cui il Piano indica un'area da trasformare per servizi e che attualmente è adibito a market dopo un periodo di abbandono (fig. 18), oppure della Fabbrica Società LMP¹⁶⁶, anch'essa ATS, ora utilizzata come supermercato in parte del lotto e parzialmente inutilizzata nel fabbricato di rappresentanza superstite su via

¹⁶¹ *Idem*, scheda IN-121.

¹⁶² *Idem*, scheda IN-135.

¹⁶³ *Idem*, scheda IN-6.

¹⁶⁴ Chiesa costruita nel 1712 ma la cui edificazione insiste sul sedime di un edificio risalente al XII secolo.

¹⁶⁵ *Allegati*, scheda IN-38.

¹⁶⁶ *Idem*, scheda IN-46.

Sant’Ambrogio.



fig. 18 – Stabilimento ex FOD Ceramica Ligure. Estratto azzonamento PRGC tav. 1 foglio 8A, con indicazione ATS.

La fabbrica Società SILEA ex Bayer¹⁶⁷, pur inserita dal piano in una ATS, attualmente ha conservato la ragione sociale SILEA S.p.A. e la funzione d’uso originaria. Invece la Società anonima Capamianto, inserita in un’Area da Trasformare per Servizi, è stata completamente abbattuta e ora al suo posto è stato allestito un giardino municipale.

Altri comprensori industriali, non identificati come aree oggetto di trasformazione, hanno comunque trovato una precisa assegnazione, come per la fabbrica Orbis Florio¹⁶⁸ ora sede di un’agenzia di pubblicità e di un night club su via Beaulard e di un asilo nido e un supermercato su via Rubiana, oppure come per la fabbrica SACSA¹⁶⁹, ove l’edificio ristrutturato è destinato a residenza, ad attività commerciali, a uffici assicurativi, ACI e servizi vari. Un caso simile si riscontra per la Fabbrica SOLEX S.p.A., che è stata demolita e sul suo sedime è stato edificato un complesso con molteplici funzioni: residenza, uffici, ristorazione, laboratori medici e servizi.

Altri complessi industriali sono stati dismessi e demoliti, come nel caso della Fabbrica INFIN¹⁷⁰ abbattuta per la costruzione di edifici residenziali, oppure dell’Industria di funi metalliche Antonio Bianco¹⁷¹ di cui si conserva una palazzina mentre il resto del comprensorio è ora occupato da complessi multipiano residenziali.

¹⁶⁷ Vd. *Allegati*, scheda IN-47.

¹⁶⁸ *Idem*, scheda IN-43.

¹⁶⁹ *Idem*, scheda IN-45.

¹⁷⁰ *Idem*, scheda IN-48.

¹⁷¹ *Idem*, scheda IN-67.

3.7 Il comparto industriale a Torino Sud

Il settore meridionale di Torino, in cui si è qui scelto di ripartire la città a sostegno della progressione analitica del tessuto urbano, è caratterizzato dalla borgata Molinette, dai borghi Lingotto e Mirafiori¹⁷² (fig. 19). Inoltre, in tale quadrante urbano si trova l'attuale quartiere di Santa Rita, che non è qui identificata tra borghi o borgate, essendo compresa in un'area all'interno della seconda cinta daziaria, ma avendo mantenuto per lungo tempo, come si vedrà in seguito, una peculiare caratteristica agricola con poderi e cascine sparse.

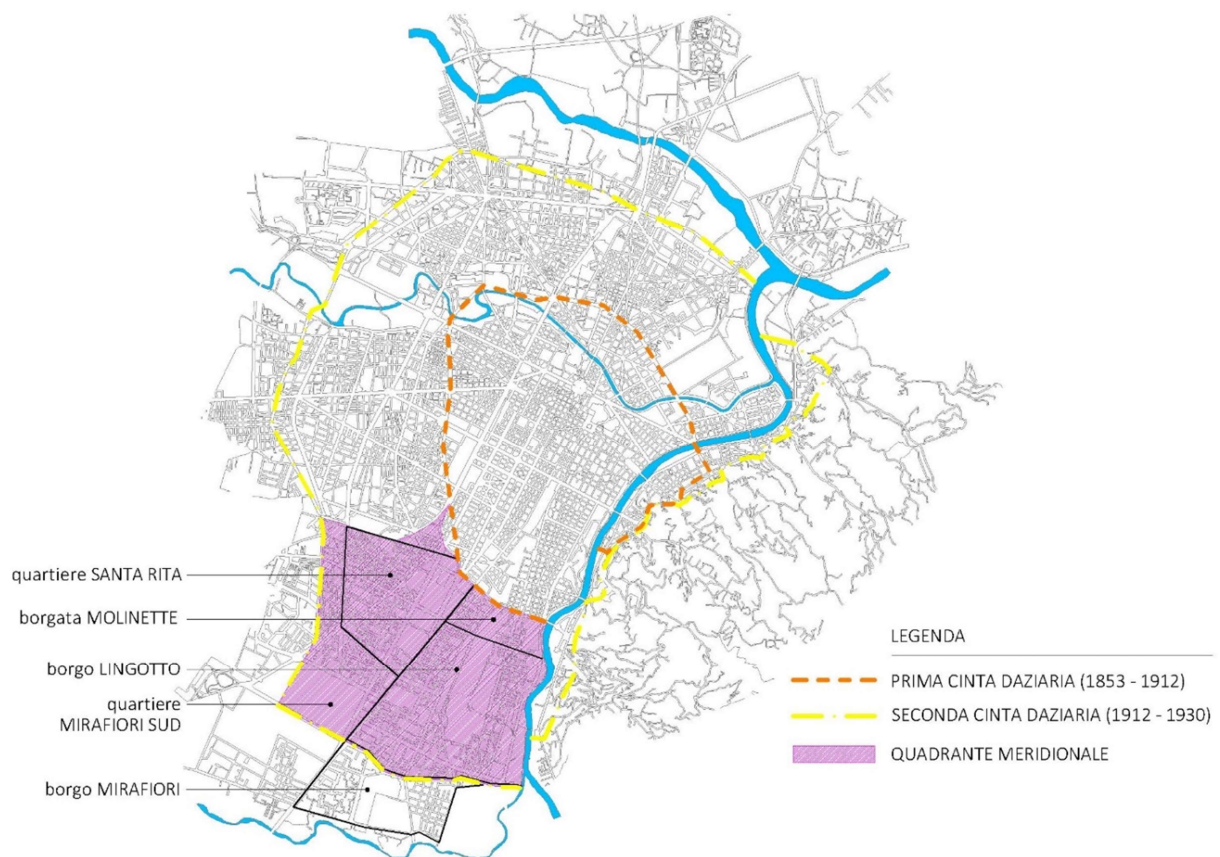


fig. 19 – Individuazione del comparto meridionale di Torino con borgata Molinette, borghi Lingotto e Mirafiori, quartieri Santa Rita e Mirafiori Nord-Città Giardino (rielaborazione personale fuori scala su *Carta Tecnica di sintesi* con dati di base vettoriale .dwg, in originale scala 1:10000, tratta dal Geoportale del Comune di Torino)

Per tracciare i limiti ideali del comparto urbano meridionale, identificato dalla soprastante elaborazione grafica, sono stati scelti via Tirreno, corso Enrico de Nicola, il tracciato della prima cinta daziaria in corrispondenza di corso Bramante, il corso

¹⁷² Per lo studio della conformazione urbanistica degli agglomerati suddetti si rimanda a LUPO G.M., *Conoscenza e tutela di luoghi urbani non centrali: il caso dei borghi e delle borgate*, in GAMBINO R., LUPO G.M., *Borghi e borgate di Torino tra tutela e rilancio civile*, Celid, Torino 2011, pp. 73-81.

*Il patrimonio industriale in Torino tra prima e seconda cinta daziaria:
matrici di generazione, processi di trasformazione in atto e prospettive di ricerca*

del fiume Po e il tracciato della seconda cinta daziaria in corrispondenza di via Guido Reni, corso Settembrini e via Onorato Vigliani.

Nella rielaborazione personale della soprastante cartografia esplicativa, è opportuno procedere a una specifica. Si è scelto di indicare Mirafiori con il toponimo «borgo» nel lacerto al di fuori della seconda cinta daziaria, come nucleo di genesi del comparto urbano che nel tempo si è esteso fino a contemplare aree adiacenti, oggi afferenti al quartiere Mirafiori Sud, per il quale si è scelto appunto di adottare nella carta l'appellativo di «quartiere», e che si estende verso i quartieri Mirafiori Nord e Città Giardino. E' importante qui menzionare lo studio della cartografia storica: dalla lettura del Piano Topografico del Territorio, che riporta frazioni e sezioni di censimento inerenti al comparto industriale di Torino, si osserva come al 1911 la «Frazione H Lingotto» si estendesse a comprendere parte di Mirafiori Sud, che viene citata come «Frazione I Mirafiori» ed è caratterizzata da un centro limitrofo all'antica Strada delle Cacce mentre per il resto è denotata soltanto dalla presenza di case sparse, a testimonianza del ritardo insediativo e della limitata concentrazione demografica dell'area. Inoltre, sono indicate «case sparse» anche nella «Frazione L Tetti Varrò» e «Frazione C Barriera Crocetta» ove, con processi di sviluppo e di trasformazione assai lenti e più tardi rispetto ad altri ambiti urbani, si approda nel tempo alla configurazione degli odierni quartieri Mirafiori Nord, Città Giardino e Santa Rita (fig. 20).

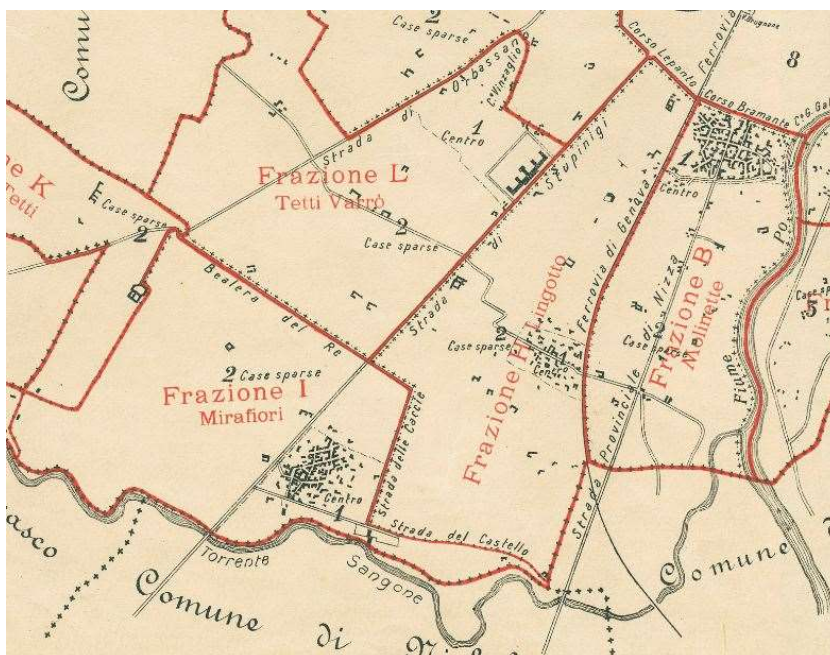


fig. 20 – Estratto da
COMUNE DI TORINO,
Comune di Torino. Quinto
censimento della
popolazione e primo
censimento degli opifici e
delle imprese industriali.
Piano Topografico del
Territorio ripartito in
Frazioni e Sezioni di
Censimento, 10 giugno
1911, 1911. ASCT, Tipi e
disegni, 64.8.17 [1].

L'analisi degli insediamenti industriali procede in senso antiorario a partire da borgata Molinette e attraversando borghi e borgate in reciproca prossimità, al fine di studiare le caratteristiche morfologiche ed urbanistiche del comparto anche in relazione alle influenze sociali, produttive e demografiche.

3.7.1 Il comparto produttivo e i depositi ferroviari in borgata Molinette

La borgata Molinette, già conosciuta con l'appellativo di «Frazione Molinette» derivante probabilmente dal mulino detto «La Molinetta», è caratterizzata da una maglia viaria la cui origine risale alla pianificazione tra Ottocento e Novecento ed è ubicata in prossimità della prima cinta daziaria, sul versante ad essa esterno, nel tratto ora identificato da corso Bramante, e delimitata idealmente dal corso del fiume Po e dalla direttrice storica verso Stupinigi, ora corso Unione Sovietica. Via Nizza, originariamente strada nazionale di Nizza, costituisce l'asse lungo il quale si sviluppa la borgata, ma al tempo stesso ne rappresenta una cesura all'interno del tessuto costruito. Inoltre, questa via è normata dalla pianificazione del 1887 che dispone di estendere il controllo economico e normativo oltre la cinta daziaria per gli assi viari principali e di accesso alla città. Via Nizza corre a cavallo della ex barriera di Nizza, in seguito divenuta piazza Carducci, che nasce come barriera di prim'ordine con un impianto planimetrico a forma di imbuto, tipico per la piazza della cinta daziaria al fine di permettere la sosta alle merci in transito attraverso la cinta verso la città prima delle operazioni di sdoganatura. Piazza Carducci attualmente conserva la configurazione planimetrica, ma i bassi fabbricati lungo i suoi confini sono stati demoliti per lasciare spazio a un'edilizia intensiva ricorrente nel secondo dopoguerra. In tale area degno di nota per l'influenza urbanistica che ha avuto sulla borgata è l'insediamento dell'Ospedale Maggiore di San Giovanni Battista, detto Molinette, sorto sulla sede della ex steameria Lanza ed edificato tra il 1927 e 1934 su progetto di Eugenio Molino.

Borgata Molinette si sviluppa in adiacenza a borgo Lingotto con una connessione intricata e difficilmente distinguibile, frutto della pianificazione di una rete viaria generata dal Piano Regolatore del 1908 con le successive varianti. Già prima di tale progettazione comunque, a fine Ottocento, la borgata un sistema edilizio con strade, *bealere* oggi non più visibili, capillari costruzioni residenziali e qualche fabbrica, tra cui ex steameria Lanza ove ora sorge l'ospedale Le Molinette con varie attrezzature di servizio.

La borgata è caratterizzata dalla presenza di depositi locomotive, ad esempio quello alla stazione di smistamento FF.SS in fondo a via Chisola, caratterizzato da una pianta circolare dotata di piattaforma girevole, edificato a inizio Novecento, e il deposito officina alla stazione di smistamento di Torino¹⁷³ in fondo a via Alassio, già presente nel 1913.

3.7.2 Gli edifici industriali in borgo Lingotto

Il borgo, esterno alla prima cinta daziaria, deve il suo toponimo alla cascina Lingotto e presenta una trama viaria connessa a molteplici funzioni che hanno caratterizzato l'insediamento nel tempo. Un primo impianto borghigiano, di carattere agricolo e sviluppatosi in concomitanza con l'insediamento della suddetta cascina Lingotto è identificato da via Passo Buole, originariamente storica strada Grugliasco – Moncalieri, e strada Basse del Lingotto, collegamento con l'area extraurbana, nonché correlato ad ulteriori caschine che testimoniano l'origine agricola del sito, quali ad

¹⁷³ Vd. *Allegati*, scheda IN-22.

esempio cascina Generala, cascina Ciattigliera, cascina Robilant. Un ulteriore nucleo del borgo presenta invece caratteristiche produttive connesse all'impianto della Fiat – Lingotto, che ha svolto un notevole ruolo morfogenetico per l'urbanizzazione del borgo e da cui si genera una rete viaria in zona Millefonti.

A inizio del Novecento borgo Lingotto è ancora indicato in cartografia con una bipolarità persistente che lo suddivide tra «Centro» e «Case sparse», ma inizia una progettazione a grandi maglie per la trama connettiva stradale con una lottizzazione che genera anche numerose strade private. Corso Spezia si delinea come ideale confine del borgo e l'adiacenza con borgata Molinette sembra non presentare soluzioni di continuità, data la sovrapposizione della morfogenesi di tali nuclei reciprocamente limitrofi con la successiva pianificazione del Piano Regolatore del 1908.

Lungo corso Spezia e lungo il prolungamento di corso Sebastopoli figurano ancora, negli anni Venti del Novecento¹⁷⁴, piccole borgate connesse alla produzione agricola persistente e a cascine ancora sussistenti come propaggini del borgo Lingotto, tra cui borgata Pulcheria e borgata Orti Nuovi.

Il borgo presenta numerosi stabilimenti industriali per i quali il Piano Regolatore ha previsto una assegnazione ad Aree da Trasformare per Servizi o a Zone Urbane di Trasformazione. Tra queste, la Fabbrica Stabilimenti Fornara & C.¹⁷⁵, inserita in una ATS per servizi e residenza, dopo la dismissione del complesso avvenuta nel 1984, è attualmente destinata a supermercato, multi-fashion store e filiale di banca; gli uffici Chinino¹⁷⁶ e il relativo stabilimento di produzione, assegnati dal Piano a una ZUT per servizi, nonché attività terziarie e attrezzature di servizio a persone e a imprese, sono attualmente rispettivamente sede della ASL 1 Torino - Dipartimento di salute mentale, ambulatorio, centro diurno di riabilitazione psichiatrica e sede del Corpo di Polizia Municipale Sez. IX – Circoscrizione 9; lo stabilimento dell'ex Pastificio Italiano¹⁷⁷ e la fabbrica Carpano¹⁷⁸, identificati come ZUT per servizi dal Piano Regolatore, sono oggi destinati rispettivamente a sede di un hotel e di Eataly. Tali complessi industriali hanno conservato parzialmente o totalmente la configurazione architettonica originaria, tranne nel caso di Eataly ove è stata realizzata un'importante ricostruzione, e un rapporto visibile con il contesto urbano e con gli assi viari di collegamento.

Gli importanti insediamenti della Fiat Lingotto¹⁷⁹ su via Nizza e Fiat Lingotto già Segheria¹⁸⁰ su via Passo Buole, che occupano un'area vasta di tale borgo, sono identificati dal Piano Regolatore come Zone Urbane di Trasformazione per servizi e per residenza; nel primo caso, il comprensorio è stato rifunzionalizzato con la presenza nel complesso di un centro commerciale, uffici privati e un'aula magna del Politecnico di Torino, mentre nel secondo caso la trasformazione è in atto e il complesso attualmente demolito lascerà spazio, nel progetto urbano, a nuove pertinenze della Regione Piemonte per la realizzazione delle quali cui sono in corso i lavori.

¹⁷⁴ In questi anni una Guida di Torino edita da Paravia riporta in prossimità di borgo Lingotto le piccole borgate qui menzionate.

¹⁷⁵ Vd. *Allegati*, scheda IN-50.

¹⁷⁶ *Idem*, scheda IN-142.

¹⁷⁷ Vd. *Allegati*, scheda IN-96.

¹⁷⁸ *Idem*, scheda IN-134.

¹⁷⁹ *Idem*, scheda IN-103.

¹⁸⁰ *Idem*, scheda IN-57.

3.7.3 *Gli edifici industriali in borgo Mirafiori*

Borgo Mirafiori nasce, già dalla seconda metà del Cinquecento, in prossimità del castello di Mirafiori ormai distrutto, e fino a inizio Novecento presenta un carattere periferico, esterno alla seconda cinta daziaria come propaggine di Torino in direzione Stupinigi. Il borgo è strutturato con un tracciato viario fortemente connesso al territorio agricolo, mentre il nucleo abitato, congestionato da una fitta trama stradale, rivela uno stretto rapporto tra le tipologie edilizie ivi sorte e la morfologia urbana denotata da un'utenza prevalentemente di tipo bracciantile. La strada comunale di Mirafiori costituisce una cesura per il borgo, che è disegnato nei suoi ipotetici confini da Strada delle Cacce e dalla strada vicinale del Castello di Mirafiori, presentando un insieme di fabbricati bassi destinati alla residenza e alle attività agricole. La compresenza di un ingente comparto industriale quale quello della Fiat e ampie aree agricole ha comportato disordinati fenomeni di fragilità urbana, soprattutto nel secondo Dopoguerra. Infatti, tale disgregazione con case sparse e un nucleo borghigiano non sufficientemente radicato sul territorio portano a un indiscriminato consumo del suolo, con fenomeni di edilizia intensiva e di bassa qualità per il settore residenziale, in pieno accordo con le indicazioni urbanistiche che "fagocitano" le aree agricole qui ancora presenti.

Significativo per il borgo il complesso industriale FIAT Mirafiori¹⁸¹, che nel 2005 è stato acquisito da Enti locali per trasformazione in polo di sviluppo che contempla produzione, ricerca e sviluppo.

3.7.4 *Gli edifici industriali nel quartiere Santa Rita*

L'attuale quartiere Santa Rita presenta un'origine di matrice agricola, con numerosi poderi, campi coltivati, *bealere* e cascine¹⁸². Gli edifici rurali, dislocati in maniera sparsa su quest'area, possono fruire, come unici assi di collegamento con il nucleo urbano di Torino, della strada di Orbassano, oggi corso Orbassano, e della strada di Stupinigi, ora corso Unione Sovietica, tracciati dai Piani Regolatori del 1887, 1901 e 1908. La caratteristica agricola del sito, permanente dal XVII secolo, si protrae comunque per lungo tempo. La cartografia storica riporta testimonianze del lento progredire degli insediamenti sull'area, soprattutto in relazione alla costruzione della prima cinta daziaria che ha determinato un prodromo di sviluppo urbano soprattutto in relazione alle barriere doganali. La Carta Topografica del Territorio di Torino del 1879-1898 mostra il tracciato della prima cinta daziaria, con le barriere di Susa e di Stupinigi e l'insediamento rurale ancora parcellizzato sul territorio, ove spicca l'Ospizio di Carità in corrispondenza di Tetti Varrò, ancora oggi visibile su corso Unione Sovietica¹⁸³. Intorno al 1906 ha luogo lo sviluppo del polo militare della città intorno alla Piazza D'Armi. Il Piano Topografico del Territorio del 1911 identifica quest'area urbana nella frazione di censimento C – Barriera Crocetta e L – Tetti Varrò

¹⁸¹ *Idem*, scheda IN-15

¹⁸² Per citare alcune tra le più importanti, cascina Grangia, cascina Martiniana, cascina Olivero, oggi non più esistenti o quasi allo stato ruderale.

¹⁸³ R. Istituto di Riposo per la Vecchiaia «I Poveri Vecchi», realizzato da Crescentino Caselli su concorso del 1882 (*Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, p.477)

riportando la dicitura «case sparse», mentre la carta raffigurante Torino e dintorni con il tracciato della seconda cinta daziaria¹⁸⁴ del 1912-1930 ancora delinea un'area agricola con cascine, le barriere di San Paolo, di Orbassano e di Stupinigi e appunto i suddetti Ospizio di Carità e la Piazza D'Armi come unici elementi di distinzione dalle cascine ivi presenti.

In tale area di Torino è presente la fabbrica di precisione Metron¹⁸⁵, in corso Tirreno, che conserva la sua struttura architettonica ma attualmente è un edificio abbandonato e inutilizzato; il PRG assegna a tale complesso industriale un'area ATS, ossia un'Area da Trasformare per Servizi, ma al momento non sono previste attuazioni di tale disposizione urbanistica.

Conserva la sua configurazione architettonica originaria la sede della AEM Centrale Sebastopoli¹⁸⁶, attualmente destinata a Circostrizione 2, con spazio di incontro "L'Oasi" e Casa Teatro, mentre la Stamperia Artistica¹⁸⁷ in corso Siracusa è stata demolita per costruire nel 2010 un complesso residenziale multipiano. Il comparto industriale della Fiat Ferroviaria stabilimento Materferro¹⁸⁸, per il quale il Piano Regolatore predispone una ZUT per servizi e per commercio di grande distribuzione, attualmente è stato rifunzionalizzato con l'inserimento di un supermercato con annesso parcheggio e, nell'area retrostante, una piazza pubblica ad uso anche dei residenti degli edifici abitativi limitrofi.

¹⁸⁴ ASCT, *Tipi e disegni*, 20.1.30.

¹⁸⁵ *Allegati*, scheda IN-35.

¹⁸⁶ *Idem*, scheda IN-1.

¹⁸⁷ *Idem*, scheda IN-139.

¹⁸⁸ *Idem*, scheda IN-55.

CAPITOLO 4

Il comparto produttivo industriale

in relazione ai canali di Torino

4.1 Origini e sviluppo di bealere e canali

La città industriale deve molto del suo sviluppo e della sua trasformazione alla presenza dei fiumi di Torino. In origine il Po, la Dora Riparia e la Stura di Lanzo garantiscono prosperità per la produzione agricola e alimentare dell'insediamento urbano, nonché un confine di protezione per il territorio. Questi fiumi sono inoltre nel tempo forieri di un'energia idrica che, opportunamente canalizzata, costituisce già dagli esordi della produzione industriale un'inesauribile forza motrice, ma rappresenta anche un'utile valenza nei processi di raffreddamento delle macchine utilizzate negli stabilimenti produttivi.

Ma non soltanto i fiumi di Torino concorrono allo sviluppo della città dal punto di vista manifatturiero: anche e soprattutto il sistema dei canali si delinea come una trama capillare nell'insediamento urbano che coadiuva la produzione in modo non indifferente e permette l'approvvigionamento idrico di numerosi insediamenti industriali.

Facendo un passo indietro, è importante ricordare che già dal Medioevo canali, corsi d'acqua artificiali e *bealere* concorrono allo sviluppo socioeconomico e urbano del luogo. *Bealera* è un termine utilizzato frequentemente in Piemonte e connota un corso d'acqua artificiale realizzato in base alle istruzioni di agrimensori e misuratori e, dal Seicento in poi, diviene risultato di una progettazione accurata operata da architetti e ingegneri idraulici. Le *bealere* sono denotate dalla permanenza di un carattere di naturalità, con andamenti non perfettamente rettilinei od ortogonali, seguono il tracciato anche irregolare di strade rurali e perimetri di fondi agricoli, con ripe riportate in terra e disegnate da lunghi filari di alberi. Inizialmente, con il termine «*bealera*» si indica tutta la famiglia di gore, percorsi idrici, canali irrigui di portata ingente o limitata. Ma è nel corso dell'Ottocento che tale termine si affina, parimenti al progetto stesso che dalla *bealera* approda al *canale*, indicando un corso d'acqua di natura artificiale di grande portata, con un percorso assai regolare e rettilineo, sponde ora in muratura e opere tecniche infrastrutturali anche importanti al fine di aggirare ostacoli o compensare pendenze orografiche che ostano un approvvigionamento di acqua agevole.

Inizialmente le *bealere*, o canali per via di tale progettualità migliorata, servono i campi coltivati e le aree agricole e le acque sono derivate da un corso d'acqua principale con una diga a tracimazione, detta «*ficcha*», che dal ramo principale scorrono in numerosi bracci secondari, regimentati e progettati, che irrigano le campagne.

In prevalenza, tali *bealere* del territorio torinese derivano dalla Dora Riparia, detta «*Doira*», da cui traggono il toponimo «*doire*» o «*dore*» e molte di esse si originano anche in prossimità di Alpignano e di Pianezza.

Le *bealere* sono progettate a livello urbanistico su incentivo della Municipalità cittadina o del Duca di Savoia e la loro gestione viene affidata a consorzi irrigui appositamente istituiti, che decretano le norme orientative per la loro fruizione, dagli orari di irrigazione, ai canoni, alle utenze autorizzate. La trama dei corsi d'acqua si infittisce seguendo i tracciati stradali, abbandonando via via le aree boschive per raggiungere i campi coltivati e i prati che inizialmente circondano la città di Torino, in alcuni lacerti penetrando tra le maglie edificate di alcuni borghi e borgate. Tale

sistema idrico infrastrutturale coadiuva l'espansione di Torino, l'incremento della produzione agricola e di conseguenza concorrono a innescare un impulso produttivo che nel tempo approda a un ingente sviluppo del comparto industriale della città. Oltre alla fertilizzazione delle aree agricole, le *bealere* danno energia ai macchinari e alle ruote dei primi opifici paleoindustriali, tra cui si annoverano mulini, cartiere, falegnamerie e segherie, macinatoio e frantoio, conterie, officine, fonderie e fucine, magli, folloni, filatori, stabilimenti per la tessitura di cotone, seta, lana. Tali attività manifatturiere si concentrano inizialmente in edifici ubicati nelle campagne in posizione isolata oppure in stabilimenti produttivi situati al di fuori delle mura ma in prossimità di esse, come ad esempio il Martinetto o il «Borgh dël Balon» (appellativo piemontese, «Borgo del Pallone», di borgo Dora).

Il sistema delle *bealere* assume nel tempo notevole importanza per il nucleo urbano. Ad esempio, la *Bealera* della Colleasca, esistente dal 1321, durante il XVIII secolo funge da canale collettore e attinge l'acqua dalla Dora in borgo Lucento. In prossimità delle mura essa si biforca, creando la Bealera di Torino ed entrando nella città attraverso la Porta Susina e si scorre in tre diramazioni: la prima alimenta la Dora Grossa, lungo l'omonima contrada che oggi è via Garibaldi, e alimenta la rete delle dore minori, ossia piccoli canali scolmatori formati da lastre lapidee concave nella mezzera delle vie del centro, destinati alla nettezza urbana, allo scolo delle acque piovane ma anche allo smaltimento della neve; la seconda e la terza invece costituiscono la Dora dell'Arsenale, che scorre al limitare delle case ed è utilizzata per scopi militari, e la Dora del Condottino. La distribuzione di tali acque fluenti in canali artificiali è regolata dal Casotto partitore della centrale, che è costituito da una torre idraulica edificata poco al di fuori della Porta Susina. Verso la fine dell'Ottocento, tuttavia, le dore che scorrono nel nucleo urbano vengono abbandonate, coperte e interrate, e al di fuori della città fino a metà Novecento sono ancora visibili *bealere* come la Cossola, la Gioesa, la bealera del Duca, la bealera del Regio Parco e la bealera di Lucento.

In particolare, la *bealera* di Torino, che ha origine a inizio del Settecento e diviene «canale» grazie ai lavori di sistemazione delle sponde e dell'alveo realizzati a inizi Ottocento, svolge per la città di Torino un ruolo cardine relativamente al comparto produttivo industriale, tra gli altri per le fabbriche di cioccolato, ad esempio della ditta Caffarel.

Nella storia produttiva della città alcuni canali sono stati creati appositamente per l'alimentazione delle macchine industriali, come i canali della Ceronda e del Regio Parco. Sul ramo destro del canale della Ceronda si trova, ad esempio, lo stabilimento Moriondo e Gariglio, mentre il canale delle Fondane alimenta i macchinari della fabbrica di cioccolato di Michele Talmone. Peraltro, molte delle fabbriche di cioccolato derivano da riconversioni di stabilimenti proto-industriali di filatura o conceria delle pelli, incentivati tra gli anni Trenta e Quaranta del Novecento dall'introduzione di macchinari per il trattamento automatizzato e la produzione di cioccolata, di cui Giovanni Martino Bianchini è inventore nel 1819 quando testa la sua creazione presso la ex conceria Watzembourn in borgo San Donato¹⁸⁹

¹⁸⁹ Borgo San Donato, all'interno della prima cinta daziaria e tangente ad essa, diviene il cuore cittadino di produzione della cioccolata e trovano qui sede numerosi stabilimenti, tra cui quelli della Caffarel, della Prochet, Gay e Compagnia, della Talmone, a cui si aggiungono nel tempo Baratti e Milano, Beata e Perrone, Leone, Peyrano, Risso, Streglio (vd. *Le fabbriche da cioccolata. Nascita e sviluppo di un'industria lungo i canali di Torino*, pp. 13-14).

verificandone l'efficienza e la funzionalità.

Da segnalare inoltre il percorso del canale del Martinetto per il quadrante nord-occidentale della città; il canale della Pellerina, raggiunto il Martinetto, si divide originariamente in due rami, il canale di Torino che prosegue verso la porta Susina e il nucleo urbano attraverso borgo San Donato, mentre il canale propriamente detto del Martinetto, volta a sinistra scendendo verso la Dora e la fabbrica d'armi di Valdocco. Numerosi gli stabilimenti industriali che qui si snodano, all'interno della prima cinta daziaria, tra cui la Conceria di S.M. poi fabbrica Challier, lo stabilimento Paracchi, lo stabilimento pastiglie Leone, la cartiera San Cesario, per citarne soltanto alcuni.

Essenziale per la lettura del tessuto urbano è lo studio della cartografia storica. Tra le altre, la Carta Topografica del Territorio di Torino del 1879-1898 disegna in maniera puntuale il canale del Parco che corre lungo il Camp Santo (ora Cimitero Monumentale), nonché il canale Nuovo o del Martinetto che corre in borgo San Donato dalle Concerie Durio e Fabbrica di Birra fino al Borgo Martinetto e, oltre la Barriera del Martinetto, il canale della Pellerina. Al di fuori della cinta daziaria, figura inoltre il canale della Ceronda che dalla cascina La Grangetta raggiunge il castello di Lucento.

Numerose inoltre le gora e le *bealere* indicate dalla cartografia storica, tra cui la *bealera* o gora di Naviglio, la gora vecchia di Lucento e la gora di Viarbé lungo la strada vecchia di Lucento a nord della cinta daziaria, la gora Cossola e la gora Giora nella parte meridionale dell'insediamento oltre la cinta, la gora di Grugliasco presso il cimitero del Lingotto.

L'incremento della produzione industriale, connessa alla miglioria della rete dei canali dovuta alla necessità di implementare la portata d'acqua per efficientare il lavoro delle macchine idrauliche, si delinea come uno dei fattori chiave per l'ampliamento della città e di conseguenza dell'allargamento del tracciato della cinta daziaria. In tale scenario, l'elevato costo della tassa del dazio sulle materie prime conduce le imprese a collocare gli stabilimenti produttivi nei borghi più periferici della cintura della città. Peraltro, le fabbriche necessitano di edifici sempre più grandi, anche su più livelli e con magazzini per stoccare le merci o depositi limitrofi di servizio all'industria. Nel necessario passaggio dall'utilizzo di edifici esistenti alla costruzione di edifici produttivi *ad hoc*, particolare attenzione viene posta in molti casi anche alla struttura architettonica che ospita i macchinari e la produzione, per cui soprattutto a inizio Novecento uffici con un'architettura di gusto liberty o eclettico si affiancano a capannoni il cui involucro è studiato e progettato anche nella scansione e nella decorazione delle facciate. Di qui un'immagine di monumentalità dei fabbricati produttivi che esprimono un carattere di sicurezza come icona della classe imprenditoriale industriale emergente e predominante nel tessuto sociale e urbano di Torino.

In concomitanza di tale espansione, l'apporto idrico migliorato dalla presenza dei canali si affianca al perfezionamento delle tecnologie atte a trasformare il moto dell'acqua in energia. Ad esempio, le ruote idrauliche in legno sono sostituite da ruote metalliche, dette «a davanoira», assai più larghe¹⁹⁰ e, in seguito, il sistema viene

¹⁹⁰ Pale «a davanoira» sono ancora visibili nei giardini dello stabilimento Caffarel di Luserna San Giovanni, in provincia di Torino, ove la ditta si è trasferita a seguito della dismissione della sede storica di Borgo San Donato ancora attivo alla metà degli anni Cinquanta del Novecento (*Idem*, p. 14)

incrementato con l'introduzione dei sistemi a turbina, per cui i canali vengono potenziati sempre più per sostenere la produzione già insediata e agevolare l'insediamento di nuove attività imprenditoriali.

Con l'avvento della macchina a vapore nella seconda metà dell'Ottocento e dell'energia elettrica verso la fine del secolo, si dissolve parzialmente il legame tra fabbriche e approvvigionamento idrico e diviene possibile la collocazione di stabilimenti manifatturieri anche in aree della città non necessariamente contigue a *bealere*, canali e corsi d'acqua artificiali.

Degna di nota la pianta di Torino del 1886 che riporta il tracciato di dodici canali industriali che percorrono la città dal corso del Po verso ovest e su cui è registrato l'elenco degli stabilimenti produttivi che si avvalgono della forza motrice di tali corsi d'acqua artificiali (Fig. 21).

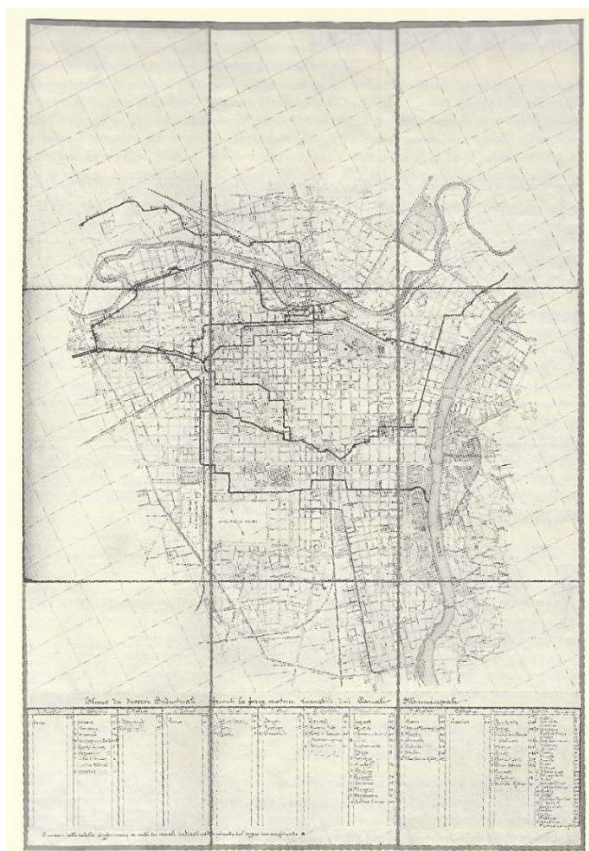


fig. 21 – Planimetria della città di Torino con la rete dei Canali Industriali e l'elenco delle industrie che fruiscono della forza motrice derivante dai canali municipali, 1886, ASCT, *Tipi e disegni*, cartella 10/92, tav. I.

4.2 Le persistenze residue del sistema di bealere e canali sul tessuto urbano

Molti delle *bealere* e dei canali di Torino sono stati interrati nel tempo, fino all'apice di un'operazione da parte della città di Torino effettuata tra il 2011 e il 2012, al fine di contenere i costi di manutenzione divenuti esosi rispetto all'assenza di entrate ormai generate da strutture idriche passive e non più deputate alla funzionalità produttiva¹⁹¹.

¹⁹¹ Per la consultazione di immagini contemporanee relative ai residui lacerti delle *bealere* e dei canali

Ancora si conservano, sparsi sul territorio urbano, lacerti di bealere e tratti di canali storici che fortunatamente sono giunti fino ad oggi ancora riconoscibili e in alcuni casi ancora attivi e alimentati.

Si tratta in prevalenza di tratti periferici, spesso deputati all'irrigazione di orti urbani e terreni afferenti a poche cascine superstiti in città, alimentati solo in alcune fasce orarie.

Per quanto invece concerne canali di più ampia portata, restano visibili le traverse sulla Dora, ossia Pellerina, Meana e Regio Parco, e sul Po, ossia Michelotti.

Analizzando la città come precedentemente fatto per l'analisi dei comparti industriali, secondo quadranti di riferimento che ripartiscono il tessuto urbano concentrato tra prima e seconda cinta daziaria, si può riscontrare la persistenza di *bealere* e canali artificiali originariamente deputate all'approvvigionamento idrico non solo di cascine e aree agricole, ma anche del comparto industriale della città.

Il quadrante settentrionale di Torino vede la presenza di segmenti di *bealere* ancora a cielo aperto in corrispondenza di aree verdi quale è quella a carattere residenziale tra corso Grosseto e via Paolo Veronesi, o quella liminare alla città al di sopra di via Reiss Romoli in prossimità di cascina Canonico, già cascina Boscaglia, che tuttavia sono afferenti prevalentemente al comparto agricolo. In quest'area, infatti, si segnala come stabilimento industriale documentato la fabbrica 3M adibita a produzione di concimi chimici, peraltro derivata da una conversione di destinazione d'uso verso la fine del XIX secolo della cascina del Rivore.

Fondamentale, in questo quadrante della città, il percorso del canale del Regio Parco, che dall'ansa del Po in corrispondenza della Manifattura Tabacchi, prosegue lungo il Cimitero Monumentale, voluto da Carlo Emanuele III che nella seconda metà del XVIII secolo fa tracciare due canali per l'approvvigionamento idrico alle fabbriche di tabacco, ma anche dei piombi e della carta. Il primo canale, detto «ramo Vanchiglia», fa confluire l'acqua dal canale dei Molassi, che già alimenta i mulini Dora, mentre il secondo canale, il «ramo del Parco» ritenuto secondario, viene derivato appositamente dalla Dora ove si stende il ponte delle Benne. I due canali confluiscono in un unico canale ove sorge il Cimitero Generale. Dalla fine dell'Ottocento si assiste a un'unica canalizzazione, il cui sedime ancora sussiste e che attraversa tutta la città a partire dal canale della Pellerina, di cui ora emergono solo rari lacerti. Lungo il canale del Regio Parco dunque si distribuiscono numerosi insediamenti industriali, oltre alla Manifattura Tabacchi, tra cui solo alcuni sono l'industria chimica Sclopis e la Fimit già filatura da cotone Vanzina.

Ancora a cielo aperto si rilevano due segmenti della *bealera* Putea, lungo corso Grosseto in prossimità di piazza Manno, via Refrancore, via Reycend e strada del Carossio, nel borgo Madonna di Campagna ove avevano sede gli stabilimenti della CIR Concerie Italiane Riunite e i Feltrifici Riuniti, questi ultimi ubicati però al di fuori della seconda cinta daziaria.

Per quanto concerne il canale del Martinetto, non restano tracce visibili: il tratto a cielo aperto lungo via Fagnano, tra le vie Ceva e Avellino, viene coperto nel 1962 dopo la chiusura dei mulini Dora e la soppressione del canale dei Molassi. Tra gli anni il 1960 e il 1970 il corso d'acqua proveniente dalla Pellerina viene introdotto nel canale di Torino e nel ramo destro del canale della Ceronda, destinata ad usi urbani e

della città, vedasi *I canali di Torino* (www.icanaliditorino.it)

al lavaggio dei tratti fognari. Fino al 1990 circa, nell'area compresa tra la Dora e corso Regina Margherita rimane l'alveo asciutto del canale, ma la progressiva trasformazione urbana cancella anche tali vestigia. Labili testimonianze restano sul retro dell'ex stabilimento Paracchi, su via Fossano, mentre dall'originario alveo dismesso del canale sono stati ricavate autorimesse in corrispondenza dell'ex mulino Feyles.

Nel quadrante occidentale della città rimane visibile la traversa sul fiume Dora Riparia, in prossimità dell'ansa prospiciente corso Appio Claudio, mentre sul versante collinare di Torino si può ancora vedere la traversa sul fiume Po in corrispondenza dell'Environment Park, in un'area ove avevano sede la manifattura tessile Ghidini e, all'interno della prima cinta daziaria, l'industria di prodotti chimici e farmaceutici Procem.

CAPITOLO 5

*Il settore produttivo in rapporto agli assi
ferroviari e al sistema delle «Spine» di Torino*

Nell'ambito del progredire dalla protoindustria al comparto produttivo più esteso che ha configurato per secoli la città di Torino, fondamentale è stato l'apporto connettivo dei raccordi ferroviari. La presenza di tali assi di collegamento serve a testimoniare l'importanza di determinate industrie per il tessuto cittadino, in quanto per l'allestimento di una linea ferroviaria espressamente dedicata a una fabbrica occorre un notevole dispendio economico e la richiesta di autorizzazione per l'uso di suolo pubblico all'amministrazione comunale, per approdare al collegamento con la rete delle Ferrovie dello Stato.

Tra Ottocento e Novecento il trasporto su linea ferroviaria può fare la differenza, in quanto consente un maggiore volume di flusso merci su vasta area, dato che il trasporto su gomma è limitato nel periodo in esame. Le industrie artigianali di piccola entità che non possono accedere a tale risorsa provvedono ad aggregarsi a comparti più ingenti al fine di usufruire di questo tipo di trasporto.

In tal senso, la presenza di una linea ferroviaria creata *ad hoc* per uno stabilimento industriale genera un indotto architettonico notevole, come nel caso del Lingotto che durante la sua vita produttiva è caratterizzato da una serie di fabbricati pertinenziali¹⁹² allo scalo merci, oppure gli edifici delle ex OGM.

La città di Torino è caratterizzata dall'articolarsi di numerosi tracciati ferroviari prevalenti sul territorio, oggi denominati con il termine «spina» e distribuiti sul tessuto urbano, a partire dal cuore del centro città con una connessione che si dirama in molteplici direzioni.

Già la cartografia storica riporta in maniera puntuale e significativa il tracciato delle principali linee ferroviarie che collegano Torino con i territori extraurbani. Dalla lettura della Carta Topografica del Territorio di Torino del 1879-1898 sono ben individuabili: la linea ferroviaria Torino-Milano e la ferrovia di Lanzo che si dipartono dalla Barriera di Lanzo; la ferrovia di Rivoli lungo il percorso foraneo della Strada Provinciale di Susa a partire dalla Barriera di Francia; la ferrovia Torino-Susa che attraversa la Barriera di Susa provenendo dalla Stazione di Porta Nuova e che oltrepassa la Barriera della Crocetta nel raccordo che conduce lungo via Castelfidardo verso la stazione attuale di Porta Susa; la ferrovia Torino-Genova che da Porta Nuova supera la Barriera di Genova. In corrispondenza della Barriera di San Paolo è inoltre ben leggibile il comprensorio delle Officine Ferroviarie.

La Spina Centrale si articola in senso longitudinale sul tessuto di Torino, in posizione quasi baricentrica, e non è afferente soltanto al sistema di connessione della città o alla riqualificazione di sedimi ferroviari dismessi, ma anche alla riconfigurazione urbanistica di interi lacerti urbani che sono oggetto di trasformazioni complesse, interventi di rigenerazione urbana caratterizzati da nuove edificazioni residenziali, produttive e per servizi a persone e a imprese¹⁹³; queste trasformazioni avviano processi anche

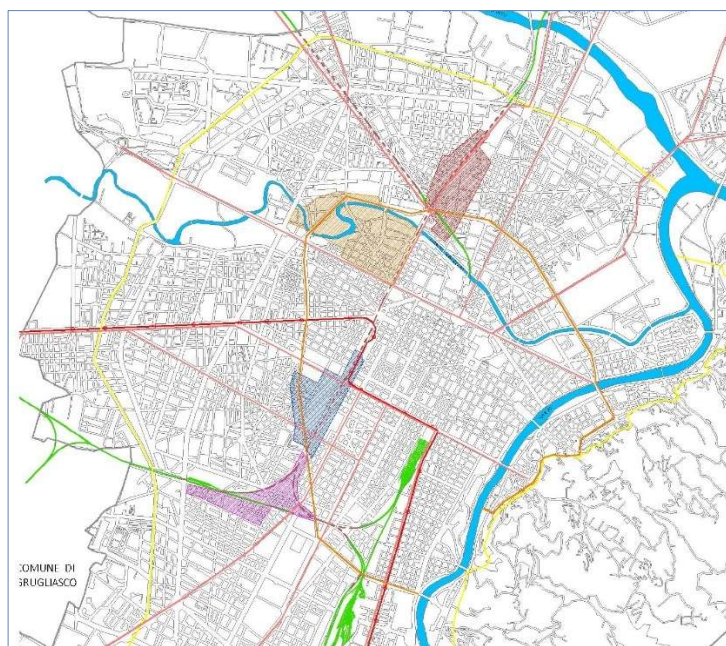
¹⁹² L'area del Lingotto è stata in parte riconvertita a partire dagli anni Novanta del Novecento con la creazione del nuovo centro commerciale con i relativi parcheggi che hanno soppiantato gli edifici pertinenziali dello scalo merci.

¹⁹³ A tal proposito il PRG definisce l'ampio spettro delle funzioni insediabili, tra cui: alberghi, pensioni, locande, residenze turistico alberghiere, pensionati, collegi; attività produttive minori e di artigianato; attività commerciali al dettaglio; attività per la ristorazione e pubblici esercizi; attività artigianali di servizio; uffici privati e pubblici, tra cui studi professionali, laboratori sanitari, agenzie turistiche, immobiliari, assicurative, sportelli bancari, uffici postali; attività per lo spettacolo, il tempo libero,

*Il patrimonio industriale in Torino tra prima e seconda cinta daziaria:
matrici di generazione, processi di trasformazione in atto e prospettive di ricerca*

importanti di riutilizzo di aree industriali dismesse, in alcuni casi oggetto di demolizione e ricostruzione, in altri casi oggetto di interventi di ristrutturazione di complessi industriali ancora persistenti sul territorio.

Il tessuto urbano compreso tra le ex prima e seconda cinta daziaria è interessato dalla presenza delle diramazioni della Spina Centrale, che si articolano nel quadrante occidentale della città con le denominazioni di «Spina 1» e «Spina 2», mentre il quadrante settentrionale di Torino vede estendersi le linee afferenti alle cosiddette «Spina 3» e «Spina 4» (fig. 22).



LEGENDA

- PRIMA CINTA DAZIARIA (1853 - 1912)
- SECONDA CINTA DAZIARIA (1912 - 1930)
- LINEA METROPOLITANA
- ASSI RETTORI E DIRETTRICI VIARIE (*)
- CORSI D'ACQUA
- TRACCIATI FERROVIARI A CIELO APERTO
- TRACCIATI FERROVIARI SOTTERRANEI
- AMBITO SPINA 1
- AMBITO SPINA 2
- AMBITO SPINA 3
- AMBITO SPINA 4

fig. 22 – Individuazione delle «Spine» sul tessuto urbano di Torino, elaborazione personale su *Carta di Sintesi* tratta dal Geoportale del Comune di Torino. Per la tavola riepilogativa si rimanda agli *Allegati* della presente tesi.

l'istruzione, il culto e la pratica sportiva; attività associative e culturali; attrezzature di interesse comune tra cui servizi sociali, assistenziali, sanitari, centri civici e sedi amministrative decentrate, sedi per l'associazionismo, politiche, sindacali, attrezzature culturali e per il culto (NUEA, *Titolo I – Norme Generali, Art. 3 – Destinazioni d'uso, comma 20 - Attività di servizio alle persone e alle imprese (A.S.P.I.)*).

5.1 Gli insediamenti produttivi in relazione alla «Spina 1»

A livello propedeutico rispetto a tale lettura, l'intento nella presente tesi è di proporre un'analisi del comparto industriale che tenga in considerazione anche tali lacerti urbani oggetto di trasformazioni importanti e dunque imprescindibili per lo studio del tessuto di Torino, ma si sottolinea che il tema è assai ampio e complesso e dunque non si può certo esaurire nella presente elaborazione, che dunque vuole essere propositiva di riflessioni senz'altro da approfondire.

A partire dalla Spina Centrale (fig. 23), ove si snoda il viale della Spina sul sedime della vecchia ferrovia e lungo la quale corre interrata l'attuale linea ferroviaria, si raggiungono la «Spina 1» e la «Spina 2» nel quadrante individuato come occidentale nella presente tesi. La «Spina 1», identificata da corso Turati, largo Orbassano, corso Leone e corso Mediterraneo, rappresenta un nodo urbano ove si intersecano le diramazioni delle linee ferroviarie Torino Porta Nuova, Torino Susa, Torino Lingotto e Torino San Paolo ed è contraddistinta dal grande comprensorio della Fiat ferroviaria Materferro¹⁹⁴, ma anche da altri insediamenti industriali tra cui l'IPRA Industria Piemontese Radiatori Automobili¹⁹⁵, la fabbrica di precisione Metron¹⁹⁶, il fabbricato Soc. Tobo¹⁹⁷, lo stabilimento Fergat¹⁹⁸. In questa area, oggetto di pianificazione e progettazione ingente è sicuramente stato il comprensorio delle Officine Grandi Riparazioni (OGR), in cui si procedeva alla riparazione dei treni, con una riconfigurazione urbana che ha visto l'inaugurazione del sito nel 2018. Tuttavia si può forse ragionevolmente affermare che non tutti gli insediamenti produttivi di quest'area siano stati oggetto di una pianificazione organica; alcuni stabilimenti sono stati riqualificati in maniera proficua, anche con la compresenza di disparate nuove funzioni, come ad esempio lo stabilimento Fergat che a partire dal 1994 ha visto un ripristino dell'edificio come sede di numerosi uffici e servizi pubblici: trovano qui sede l'Ecomuseo Urbano Circoscrizionale, l'ACEF, comitato Fergat, un centro culturale per anziani, sale gioco, una sala conferenze e la sede della Città dei Mestieri e delle Professioni. Tuttavia, altri stabilimenti, come ad esempio la Fiat ferroviaria Materferro, benché compresa in un'area ZUT destinata a servizi, è stata riconvertita in sede di un supermercato con relativo parcheggio, conservando una facciata dalla configurazione architettonica originaria come mera quinta di rappresentanza, mentre la parte retrostante del fabbricato su corso Rosselli è stata destinata a piazza di uso comune per i residenti della zona con una cavea gradonata all'aperto e aree verdi; in tal caso dunque la rifunzionalizzazione del sito è stata funzionalmente limitata e purtroppo il sito è fruibile soltanto a livello commerciale, ma non sono state previste ulteriori funzioni diversificate.

La fabbrica di precisione Metron su corso Tirreno, addirittura, risulta attualmente un edificio abbandonato e inutilizzato, benché il Piano Regolatore stabilisca per esso un'assegnazione ad Area da Trasformare per Servizi (ATS).

¹⁹⁴ Vd. *Allegati*, scheda IN-55.

¹⁹⁵ *Idem*, scheda IN-65.

¹⁹⁶ *Idem*, scheda IN-35.

¹⁹⁷ *Idem*, scheda IN-53.

¹⁹⁸ Vd. *Allegati*, scheda IN-115.

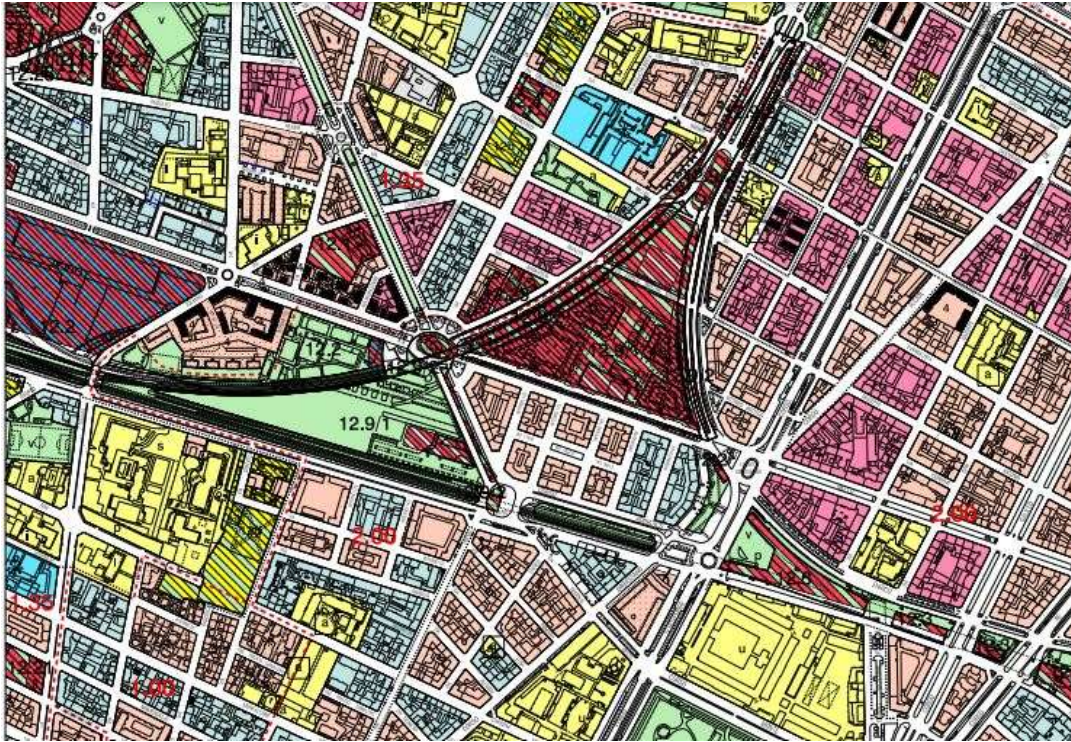


fig. 23 – Estratto da PRGC, tavola di azionamento foglio 12B con ambito della «Spina 1» (fonte: Geoportale del Comune di Torino).

5.2 Gli stabilimenti industriali in relazione alla «Spina 2»

L'ambito di «Spina 2» (fig. 24) si sviluppa lungo corso Inghilterra, da piazza Statuto fino a corso Vittorio Emanuele II ed è attualmente caratterizzato dalla nuova stazione di Porta Susa, che ha sostituito con una struttura vetrata il precedente fabbricato in piazza XVIII Dicembre e che vede l'intero impianto ferroviario dei binari interrati. Tale spina occupa un lacerto urbano delimitato idealmente dal tracciato della ex prima cinta daziaria e interno ad essa e, nell'analisi attualmente in corso, gli stabilimenti industriali che risultano tangenti a questa area sono la carrozzeria Susa, la carrozzeria Rossi e lo stabilimento ex Diatto. Il Complesso Industriale delle Officine Ferroviarie è compreso all'interno di tale area riqualificata, come altri stabilimenti tra cui la Compagnia italiana Westinghouse, il Ruotificio Italiano e lo Stabilimento ex Fabbrica Macchine Nebiolo, tutti entro la prima cinta daziaria.

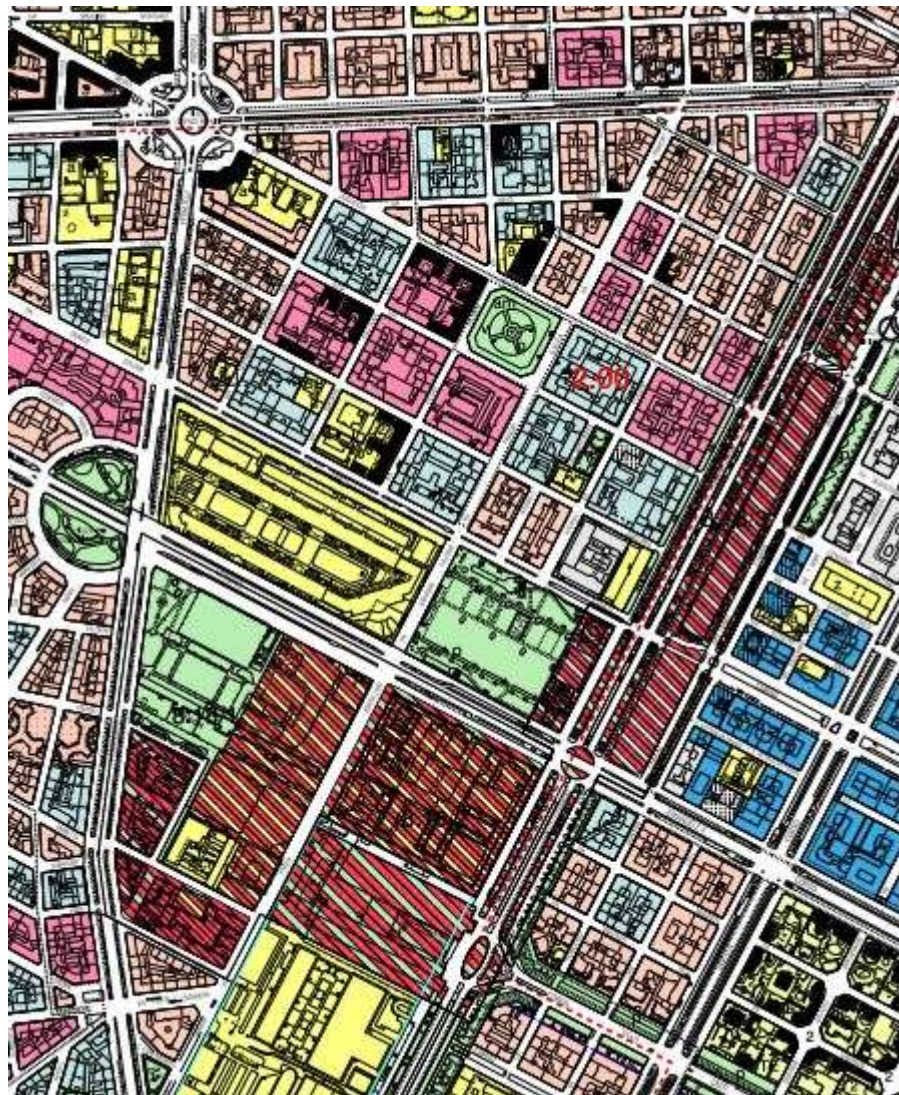


fig. 24 – Estratto da PRGC, tavola di azionamento (foglio 8B) con ambito della «Spina 2» (fonte: Geoportale del Comune di Torino).

5.3 Il comparto industriale in relazione alla «Spina 3»

L'ambito di «Spina 3» (figg. 25-26-27) è ubicato nel quadrante idealmente identificato come settentrionale nella presente tesi. In tale area il Piano Regolatore di Torino ha attuato un progetto ingente, che ha riguardato un sedime industriale caratterizzato da numerosi comparti industriali dismessi durante gli anni Ottanta del Novecento.

*Il patrimonio industriale in Torino tra prima e seconda cinta daziaria:
matrici di generazione, processi di trasformazione in atto e prospettive di ricerca*



fig. 25 – Estratto da PRGC, quadranti delle tavole di azionamento (fogli 4B, 8B e 9A) che riguardano l'ambito della «Spina 3» (fonte: Geoportale del Comune di Torino).

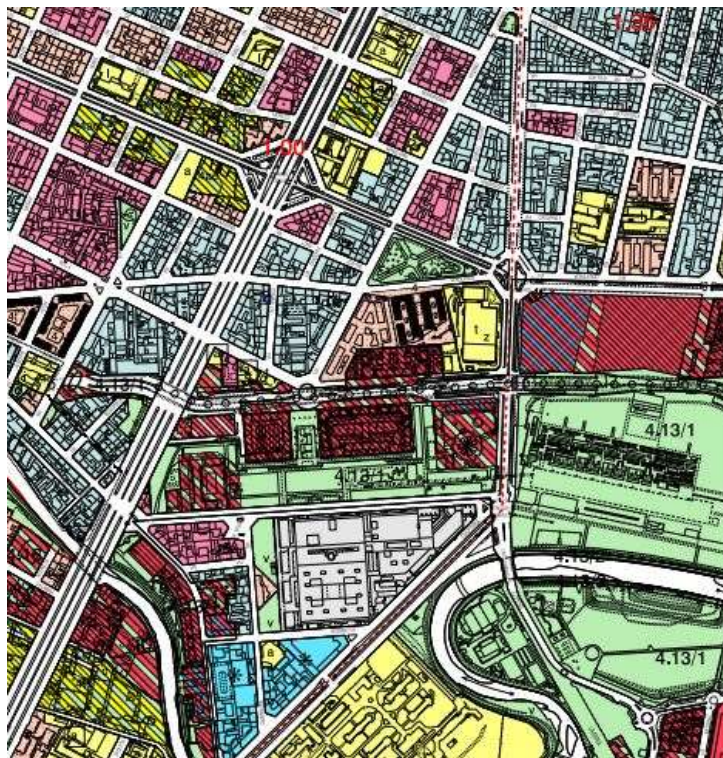


fig. 26 – Estratto da PRGC, quadrante della tavola di azionamento (foglio 4B) che riguarda parte della «Spina 3» (fonte: Geoportale del Comune di Torino).



fig. 27 – Estratto da PRGC, quadranti delle tavole di azzonamento (fogli 8B e 9A) che riguardano parte della «Spina 3» (fonte: Geoportale del Comune di Torino).

Sono afferenti a tale ambito gli impianti siderurgici della Fiat Ferriere, in seguito Teksid (Teksid Vitali, Teksid Valdocco, Teksid Valdellatorre), i comprensori industriali Fiat Nole, Ingest, Michelin, Paracchi e le Officine Savigliano. In tale area è in corso una pianificazione in parte attuata, tra cui l'Environment Park in corrispondenza dell'area Teksid, mentre sull'area Teksid Valdocco sorge un complesso residenziale¹⁹⁹. Sull'area ferriere Teksid Vitali è stato parzialmente attuato un recupero con destinazione mista residenziale e terziaria, con la costruzione del Vitalipark e di un ipermercato affiancato a edifici residenziali, ma deve ancora essere edificato un insediamento residenziale oltre via Verolengo e un complesso dedicato al terziario su largo Borgaro. Peraltro, nel quadrante oggetto di analisi, molti sono gli elementi puntuali conservati in memoria del passato industriale di tale ambito urbano (fig. 28).



fig. 28 – Struttura attualmente conservata degli stabilimenti Teksid, già Ferriere Fiat Vitali (fonte: foto Roberta Oddi 21/07/2020).

¹⁹⁹ Il complesso Isole nel Parco è stato realizzato dallo studio Isola Architetti, con la residenza La Torre.

Sul sito della ex fabbrica Michelin è invece stato eretto il Centro Commerciale Dora ove hanno sede un ipermercato, un cinema multisala, una galleria commerciale, nonché su corso Umbria una nuova area residenziale e su corso Mortara il villaggio in costruito in occasione delle Olimpiadi invernali del 2006, in seguito modificato come residenza popolare. Infine, il parco Dora è in questo quadrante di Torino progettato a completamento della riqualificazione urbana, con la rimessa in pristino dell'alveo a cielo aperto del fiume Dora Riparia che fino al 2018 era rimasto interrato nelle alterne vicende dell'espansione del patrimonio industriale qui ubicato.

5.4 Il comparto industriale in relazione alla «Spina 4»

Anche l'ambito di «Spina 4» (fig. 29) rimane compreso nel quadrante settentrionale identificato come ripartizione per la lettura della città nella presente tesi. Tale ambito si snoda lungo corso Venezia e comprende il parco Sempione.

In tale area si progetta un collegamento rapido con l'aeroporto di Caselle, grazie all'ampliamento del sedime stradale di corso Venezia che diviene una direttrice di alto scorrimento per la città. Inoltre, in tale area è previsto l'attestarsi della Linea 2 della metropolitana di Torino che così raggiunge la parte settentrionale della città.

La riqualificazione in atto coinvolge numerosi stabilimenti industriali che qui sono sorti negli anni dell'espansione industriale torinese. Alcuni complessi produttivi sono stati demoliti per rendere possibile la costruzione di nuovi edifici residenziali, ma altre funzioni hanno trovato qui una sede: il museo Ettore Fico e un centro commerciale tra via Cigna e corso Vigevano. Inoltre, anche l'area su cui sorgeva la ex INCET è oggetto di ridefinizione con un progetto per un centro multifunzionale e la costruzione di ristoranti e loft. Nell'ottica di ampliare alcuni tratti viari tra cui via Cigna si prevede la demolizione dell'azienda Metallurgica Piemontese²⁰⁰.

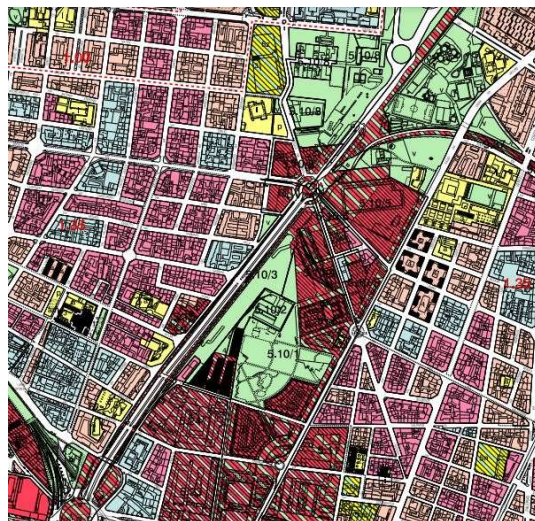


fig. 29 – Estratto da PRGC, quadrante della tavola di azionamento (foglio 5°) che riguarda la «Spina 4» (fonte: Geoportale del Comune di Torino).

²⁰⁰ Si tiene qui a precisare che, data la complessità delle relazioni fra i tracciati ferroviari delle «Spine», gli ambiti urbani ad esse afferenti e le connessioni con la trama viaria circostante, il capitolo qui esposto costituisce un doveroso riferimento a tale tematica nell'analisi in atto, ma passibile di ulteriori approfondimenti e non esaurente l'argomento.

CAPITOLO 6

*Il comprensorio industriale di Torino nel PRGC
e le prescrizioni del Piano Paesaggistico Regionale
e del Codice dei Beni Culturali*

Nell'analisi qui svolta sul comprensorio industriale della città di Torino fra prima e seconda cinta daziaria, attraverso il filtro degli strumenti di pianificazione del Piano Regolatore Generale vigente, non ci si può esimere da una lettura del patrimonio architettonico e ambientale che tenga conto anche di ulteriori strumenti di pianificazione, come il sovraordinato Piano Paesaggistico Regionale (PPR) e il Codice dei Beni Culturali.

Il Piano Paesaggistico, adottato dalla Regione Piemonte nel 2017, riporta per la città di Torino²⁰¹ una definizione di alcune aree come identificate dalla ex Legge 1497 del 1939²⁰²: è così delineata l'intera area pedecollinare della città lungo il corso del Po a partire dalla diramazione con la Stura di Lanzo proseguendo verso il Monte dei Cappuccini, fino al Parco naturale Le Vallere, all'altezza di via Onorato Vigliani.

Tale indicazione afferente alla Legge 1497 del 1939 si dirama a partire dal fiume Po verso il nucleo urbano interno alla prima cinta daziaria, lungo corso Vittorio Emanuele II comprendendo la stazione di Porta Nuova fino a corso Inghilterra e integrando in tale area alcuni corsi con valenza storica per la città, tra cui corso Galileo Ferraris, corso Re Umberto, corso Vinzaglio, corso Regina Margherita e corso Francia.

Nell'area anulare compresa tra prima e seconda cinta daziaria, il Piano Paesaggistico Regionale segnala essenzialmente le fasce di rispetto di 150 m relative al corso del fiume Dora Riparia, il tratto dell'asse viario di corso Francia compreso fra il tracciato della prima cinta in corrispondenza di corso Lecce e la seconda cinta daziaria in corrispondenza di via Pietro Cossa, la fascia di rispetto di 150 m lungo il fiume Po con l'annessa fascia perifluviale rientrante nella classificazione della Lettera f (I parchi e le riserve nazionali o regionali nonché i territori di protezione esterna dei parchi - art 18 N.d.A.).

Inoltre, nel Catalogo dei Beni Paesaggistici del Piemonte (Prima Parte) il PPR declina per Torino, tra gli immobili e le aree di notevole interesse pubblico ai sensi degli artt. 136 e 157 del Codice dei Beni Culturali²⁰³ le dichiarazioni sancite per la zona collinare di Torino, per le sponde del fiume Po, per i terreni e i fabbricati esistenti lungo la strada che conduce al Monte dei Cappuccini. La Seconda Parte del Catalogo segnala per Torino, tra i fiumi e corsi d'acqua individuati ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera c) del D. Lgs. 42/2004, il corso del fiume Dora Riparia, del Po, della Stura di Lanzo.

Il Piano Regolatore Generale di Torino mostra di assimilare le identificazioni dei beni paesaggistici sopra descritti in riferimento all'art. 134 del D. Lgs. 42/2004²⁰⁴, che peraltro ripropone nella segnalazione delle aree tutelate le stesse fasce idro-fluviali di rispetto e i medesimi assi rettori storici della trama viaria della città che figurano nelle prescrizioni sovraordinate del Piano Paesaggistico Regionale del 2017.

²⁰¹ La città di Torino viene identificata dal PPR nelle schede degli ambiti di paesaggio come «Ambito 36 – Torinese» (fonte: <https://www.regione.piemonte.it/web/temi/ambiente-territorio/paesaggio/piano-paesaggistico-regionale-ppr>)

²⁰² Tale individuazione è consultabile sul sito Arpa Piemonte, Piano Paesaggistico Regionale 2017, filtro Tavola P2 – Beni Paesaggistici (fonte: http://webgis.arpa.piemonte.it/ppr_storymap_webapp)

²⁰³ D. Lgs. 42/2004 n. 42.

²⁰⁴ Attraverso la consultazione del Geoportale del Comune di Torino è possibile leggere la carta della città con il filtro informatico del tema «Vincoli» relativo ai beni paesaggistici art. 34 del D. Lgs. 42/2004.

Il comparto industriale della città di Torino nell'area qui considerata, compresa tra prima e seconda cinta daziaria, viene dunque interessato dalle prescrizioni del Piano Paesaggistico Regionale essenzialmente nell'area pedecollinare e nelle fasce di rispetto lungo le sponde fluviali della Dora Riparia, del Po e della Stura di Lanzo. In particolare, gli stabilimenti industriali interessati che insistono su tali aree o in prossimità di esse sono la ex Manifattura Ghidini, l'ufficio fonderie Polla, la Manifattura di Moncalieri²⁰⁵ lungo il fiume Po, il Lanificio Laclaire e Saliotti, lo stabilimento ex Società Paracchi, il castello di Lucento lungo il fiume Dora Riparia, la Fimit già filatura da cotone Vanzina, la Manifattura Tabacchi e la stazione Enel CPCIE²⁰⁶ lungo il fiume Stura di Lanzo.

²⁰⁵ Tale impianto al di fuori, però del tracciato delle cinte daziarie.

²⁰⁶ La stazione Enel ubicata però al di fuori della seconda cinta daziaria.

CAPITOLO 7

Le trasformazioni in atto:

ZUT, ATS e comparazioni degli insediamenti

produttivi nei quadranti individuati

A seguito del processo analitico sin qui sviluppato, si cerca di analizzare il comparto produttivo della città di Torino, persistente nei quadranti individuati a fini di immediatezza di lettura, con una visione ora ad ampia scala, che tenga in considerazione le trasformazioni dei comparti nel loro insieme e nella loro contestualizzazione rispetto al tessuto connettivo urbano su cui sorgono. Si tiene a precisare che, data la vastità del comparto urbano studiato e le molteplici sfaccettature progettuali, urbanistiche connesse ad ambiti, margini, direttrici stradali, ferroviarie e percorsi idro-fluviali, nonché socioeconomiche che hanno interessato negli anni l'area anulare tra prima e seconda cinta daziaria, la lettura qui proposta costituisce un approccio analitico passibile di ulteriori approfondimenti e studi che possano ulteriormente mettere in relazione questo comparto urbano con il resto del tessuto della città.

La chiave di lettura non può prescindere dalla considerazione delle assegnazioni da parte del Piano Regolatore Generale di zone normative per le diverse aree urbane dismesse o per le quali si prevede di porre in atto un possibile cambiamento nelle destinazioni d'uso, in particolare Zone Urbane di Trasformazione (ZUT) e Aree da Trasformare per Servizi (ATS). Il PRG coglie infatti l'occasione della presenza di ambiti industriali dismessi per avviare complessi procedimenti di rigenerazione urbana che consentono di valorizzare il patrimonio privato in alcune permanenze e il patrimonio di aree pubbliche in casi più frequenti.

Le Norme Urbanistiche di Attuazione definiscono ZUT e ATS²⁰⁷ e, mediante apposite schede²⁰⁸, forniscono indicazioni progettuali per la trasformazione delle stesse, contemplando prescrizioni di tutela e riportando gli indici urbanistici e le percentuali da dedicare alle funzioni in progetto. Le schede redatte per le ZUT e ATS forniscono dunque orientamenti progettuali per l'attuazione, determinando talvolta l'attuale rigidità del sistema di definizione di tali aree: per attuare infatti le indicazioni previste occorrono strumenti urbanistici attuativi, che agiscono in modo unitario²⁰⁹ oppure secondo sub-ambiti o sottoambiti²¹⁰, in quest'ultimo caso anche con l'obbligatoria redazione di uno Studio Unitario d'Ambito in cui siano riportati i parametri edilizi fondamentali necessari, la perimetrazione dei suddetti sub-ambiti rispettosa della configurazione d'insieme, le opere di urbanizzazione primarie e indotte, le aree di concentrazione dell'edificato, le aree da dismettere in quanto destinate a servizi pubblici.

Nel comparto Nord della città di Torino, significativo è il caso del comprensorio manifatturiero sito in borgo Regio Parco che comprende la ex Manifattura Tabacchi e la FIMIT, già filatura da cotone Vanzina. Tali aree infatti, originariamente destinate dal Piano Regolatore Generale a Zone Urbane di Trasformazione (ZUT) sono state, nella variante del 2002, assegnate alla destinazione di aree per pubblici servizi, in particolare dedicate all'istruzione universitaria; in tal modo si è potuto operare per una riqualificazione di un polo ora al servizio dell'Università degli Studi di Torino per un Centro di Immatricolazione permanente e sedi per studenti universitari. Degna

²⁰⁷ NUEA, Art. 7 - Attuazione del P.R.G. nelle zone di trasformazione e nelle aree da trasformare per servizi localizzate nel tessuto urbano (artt. 15 e 20)

²⁰⁸ Aree individuate con un codice alfanumerico per le ATS e numerico per le ZUT, cui si abbina anche un nome di riferimento.

²⁰⁹ NUEA, Art. 7, A) Trasformazione unitaria, commi 2-6.

²¹⁰ NUEA, Art. 7, B) Trasformazione per sub-ambiti, commi 7-13bis.

di nota in tal caso è stata la decisione dell'Area Tecnica del settore Urbanistica di traslare direttamente tale comparto urbano ad area per pubblici servizi, quasi a testimoniare che a volte la destinazione d'uso ZUT non consente il giusto grado di flessibilità per determinare fruizioni urbanistiche di edifici in disuso. In effetti, anche negli intenti della attuale revisione del Piano Regolatore Generale di Torino, la Proposta Tecnica di Progetto Preliminare mantiene le ZUT, ma certamente l'obiettivo è quello di renderle aree maggiormente flessibili, affinché consentano una progettualità più agevole nel caso si debba approdare a nuove funzioni non necessariamente correlate alla residenza, al commercio o alle attività produttive.

In tale quadrante della città numerosi sono i siti identificati da ZUT, oltre ai suddetti comprensori già citati. In molti casi si riscontra la compresenza, con la ZUT, di una segnalazione di piano afferente alla definizione di «pertinenza storica». Tale dato sottolinea la volontà di cercare di mantenere la memoria storica di molti comparti industriali, aspetto constatabile anche con sopralluoghi *in situ* che consentono di verificare la conservazione di fronti di rappresentanza in relazione con il contesto urbano o con i tracciati viari e, in parte, la persistenza di configurazioni architettoniche e distributive originarie; basti pensare in tal caso all'insediamento Docks Dora o allo stabilimento filatura Tollegno. Peraltro, il PRG segnala diversi comparti come edifici di particolare interesse storico e numerosi sono qui i comparti produttivi tutelati ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 42/2004. Si riscontra qui una minore concentrazione di ATS, spesso afferenti a comparti e insediamenti produttivi singoli o di impianto più contenuto, e gli stabilimenti così identificati dal PRG sono qui la ex fabbrica di liquori Trinchieri e la ex Magic Chef (fig. 28).



fig. 28 – Prospetto principale della ex Magic Chef (fonte: foto Roberta Oddi 21/07/2020).

Il quadrante occidentale della città è caratterizzato dalla presenza di alcune manifatture importanti e di ampio insediamento, tra cui lo stabilimento Lancia, la FIP Fabbrica Pianoforti Italiana, lo stabilimento ex Diatto, la ex carrozzeria Rossi, ma in prevalenza è connotato da numerosi insediamenti minori, piccoli laboratori artigiani e manifatture di minore entità, che tuttavia costituiscono una costellazione ampiamente parcellizzata in questo quadrante urbano. Inoltre, la configurazione di

tali impianti spesso si è prestata a rifunzionalizzazioni già in atto, con destinazioni d'uso non necessariamente residenziali ma anche legate al commercio e ai servizi a persone e a imprese; basti pensare alle ex Fod Ceramica Ligure e alla fabbrica Orbis Florio. Sono qui individuate dal piano numerose ATS, quasi sempre già attuate o in fase di attuazione, abbinata alla segnalazione di «pertinenza storica», che congiuntamente determinano una sistemazione del contesto urbano circostante. Altre aree di tale quadrante, non identificate come ZUT o ATS, ad esempio il sito ove sorgevano la fabbrica Infin (fig. 29) e lo stabilimento Magnadyne, hanno invece visto uno smantellamento e una ricostruzione radicali, che non hanno conservato testimonianze storiche di lacerti industriali del passato; in tal caso, si riscontra una massiva edilizia residenziale e l'unica traccia del fronte architettonico della ex Infin è rappresentata dall'allineamento stradale del nuovo edificio multipiano residenziale che è sorto al suo posto.



fig. 29 – Foto d'epoca della ex Infin e immagine attuale dell'edificio residenziale (fonti: immagine da MuseoTorino e foto Roberta Oddi 21/07/2020).

Il quadrante meridionale della città è segnato marcatamente dalla presenza dei comprensori industriali Fiat Mirafiori e Fiat Lingotto, importanti poli di sviluppo e oggetto di numerosi studi e trattazioni, ma anche dal tracciato ferroviario cui si intersecano indistricabilmente il Deposito Officina alla stazione di smistamento di Torino in via Alassio e il deposito locomotive della stazione FF.SS. in via Chisola dotato di piattaforma girevole, edificato a inizio Novecento. Lo studio correlato a questa direttrice ferroviaria e in generale a questo tipo di connessione per la città, nel periodo analizzato fondamentale elemento di collegamento in assenza di mezzi di locomozione alternativi e agevoli per il trasferimento di materie prime e merci, costituisce un approccio sistemico che contempla anche scali merci e magazzini; elementi questi spesso costruiti appositamente a beneficio degli investitori e in alcuni casi lasciati in disuso o in stato di degrado. Il problema principale, nel delicato equilibrio della progettazione urbana, non è quindi forse il mero mantenimento di una testimonianza storica, ma la sensibilità progettuale tra quello che si può conservare e quello che si può rifunzionalizzare tenendo conto delle esigenze di tutti gli attori sociali e degli strumenti di pianificazione disponibili.

*Il patrimonio industriale in Torino tra prima e seconda cinta daziaria:
matrici di generazione, processi di trasformazione in atto e prospettive di ricerca*

Nel comparto sud alcuni elementi hanno trovato una riqualificazione valida ed efficace, con una attuazione delle ZUT che non ha stravolto la configurazione architettonica degli elementi e la loro relazione con il contesto urbano e con la trama viaria circostante; è il caso degli uffici (fig. 30) e dello stabilimento ex fabbrica Chinino di Stato (fig. 31), attualmente destinati ad ospitare rispettivamente un ambulatorio e la sede del Corpo di Polizia Municipale della Circoscrizione 9.



fig. 30 – Uffici ex fabbrica Chinino (fonte: foto Roberta Oddi 28/07/2020)



fig. 31 – Stabilimento ex fabbrica Chinino di Stato (fonte: foto Roberta Oddi 28/07/2020)

Il comparto pedecollinare di Torino costituisce forse un ambito urbano a sé stante, per la particolare configurazione urbanistica distribuita lungo il fiume Po, che costituisce una sorta di cesura per tale comparto urbano rispetto al resto della città, e per la difficile conformazione orografica dell'area. Sono qui presenti ancora alcune testimonianze del settore produttivo, che tuttavia si limitano a piccoli impianti, come la manifattura Ghidini ora rifunzionalizzata a residenza, oppure a sedi di uffici o di luoghi di riunione dopolavoro. Inoltre, gli edifici industriali snodati lungo tale fascia urbana sono spesso piccoli laboratori artigiani, come su via Gassino, oppure se di maggiori dimensioni ubicati quasi alle porte della città, come la Manifattura di Moncalieri, situata al di fuori della seconda cinta daziaria e ora in stato di abbandono.

Si riscontra, nell'analisi effettuata, una capillare fruizione dei comparti industriali della città e pochi casi di inutilizzo del patrimonio industriale o di mancata attuazione delle ZUT e ATS individuate dal piano. La «resistenza alla trasformazione» è certamente stato un argomento cardine nella progettazione degli anni Novanta del Novecento e uno dei parametri di studio e di riflessione di cui ancora oggi si fa menzione. Attualmente, l'analisi effettuata del costruito produttivo di Torino e le riflessioni in corso nella PTPP per la revisione del Piano, permettono di intravedere la volontà e la capacità di muoversi tra i gradi di vincolo proposto dalle ZUT e ATS, che possono orientare il progetto a seconda dei gradi di suscettibilità alla trasformazione dei comparti urbani dismessi. Alcune testimonianze di restauro filologico di un bene senza operare nel contesto che lo circonda ancora permangono sul tessuto urbano, come nel caso dello stabilimento Fiat Materferro che si configura come mera una quinta urbana, tuttavia si fa strada una sempre maggiore sensibilità a coniugare significato e significato nella pianificazione territoriale. La contestualizzazione appare fondamentale e se alcuni comparti urbani sono in grado di accettare trasformazioni a causa della perdita dei legami sistemici con il contesto, altri invece necessitano di essere conservati. È il caso di comprensori urbani che hanno mantenuto le configurazioni architettoniche originarie e il rapporto con il contesto circostante, rimasti immutati nel tempo perché connotati da elementi forti riconosciuti dalle comunità locali e presenti nella memoria storica del luogo, come ad esempio nelle borgate Cenisia e San Paolo²¹¹, ove numerosi impianti produttivi sono giunti fino ad oggi senza perdere le proprie caratteristiche architettoniche e connettive rispetto al contesto²¹².

²¹¹ Basti pensare agli stabilimenti Diatto, FIP, SPA Società ligure piemontese automobili.

²¹² Si tiene qui a sottolineare che queste sono solo alcune delle riflessioni possibili sul tessuto urbano in oggetto e che l'approfondimento dei dati sin qui raccolti, con ulteriori studi del settore produttivo-industriale anche in relazione agli impianti produttivi sul limitare della prima cinta daziaria ed esterni alla seconda, può costituire un'importante fonte di analisi per l'intero tessuto urbano di Torino.

CAPITOLO 8

*Una possibile azione di tutela proattiva
per la riqualificazione urbana in relazione
al patrimonio industriale dismesso:
questioni aperte e prospettive di ricerca*

La presente Tesi di Specializzazione, incentrata sull'area anulare della città di Torino compresa tra prima e seconda cinta daziaria, ha evidenziato numerose questioni aperte relative alla fruizione del tessuto produttivo-industriale dismesso o in parte già riutilizzato, anche in relazione alle disposizioni del Piano Regolatore Generale vigente, il cui *focus* nodale riguarda soprattutto le Zone Urbane di Trasformazione (ZUT) e le Aree da Trasformare per Servizi (ATS).

In particolare, durante le indagini sulle fonti indirette e i sopralluoghi *in loco*, sono emersi numerosi comprensori di piccola o media entità ancora da approfondire, a volte isolati a volte contigui a complessi industriali più conosciuti, ma che meritano ulteriori considerazioni in quanto elementi che spesso sono stati riutilizzati senza particolari criteri pianificatori d'insieme in quanto apparentemente di minore rilevanza a livello areale e a volte non identificati da disposizioni di piano precise relative alle trasformazioni possibili oppure ottimali per i siti in questione. In alcuni casi, la rifunzionalizzazione di tali complessi ha visto l'assegnazione di funzioni analoghe all'originaria destinazione produttiva, ad esempio come sede di uffici o di piccoli laboratori artigiani o di manutenzione prodotti, in altri purtroppo si assiste ad un uso indiscriminato ove funzioni di disparata natura convivono con un certo disordine distributivo e una marcata assenza progettuale; in alcuni spazi coesistono attività di ristorazione per il pubblico, con centri di supporto e ascolto sociale, con palestre, con accessi di unità residenziali, senza una articolazione degli spazi che sia funzionale per la loro fruizione, spesso con cortili comuni ove si affastellano gli ingressi misti delle diverse attività. Tale è il caso ad esempio delle Fonderie Ozanam. Inoltre, lo studio condotto nell'area tra prima e seconda cinta daziaria, su un territorio che necessita senz'altro di operazioni progettuali connettive con il resto della città, aspetto che a seguito della demolizione della seconda cinta daziaria ancora oggi in alcune zone sorprendentemente traspare, ha evidenziato la necessità di ulteriori approfondimenti anche sui comprensori industriali all'esterno della seconda cinta daziaria e all'interno della prima cinta daziaria. In questi casi, infatti si tratta di aree liminari all'esterno della ex seconda cinta che ora stanno progressivamente perdendo la propria caratteristica di «periferia» in relazione alla progressiva espansione urbanistica, destinata, come già ora si può osservare, a divorare i confini con i comuni limitrofi e ora assurta a parte integrante del tessuto connettivo urbano, anche in una contemporaneità ove gli spostamenti sono divenuti celeri e agevoli e qualunque parte della città, anche lontana dal fulcro storico, è rapidamente raggiungibile. D'altro canto, gli stabilimenti industriali immediatamente a ridosso della prima cinta daziaria si presentano spesso correlati ad altri insediamenti produttivi posizionati immediatamente all'interno della prima cinta; basti pensare al Lanificio Colongo situato all'interno del tracciato della prima cinta daziaria ma senz'altro afferente al comparto produttivo dei numerosi lanifici presenti, come si è visto, in borgo Regio Parco. Tale aspetto conduce alla necessità, dunque, di analizzare le relazioni intercorrenti tra i poli di produzione situati a cavallo della prima cinta daziaria, che hanno costituito peraltro il primo fulcro produttivo della città immediatamente a ridosso del cuore urbano storicamente riconosciuto.

Un aspetto fondamentale in tale indagine è lo studio degli strumenti di pianificazione vigenti: il Piano Regolatore Generale e la definizione di ambiti territoriali di trasformazione (ZUT e ATS), le prescrizioni sovraordinate del Piano Paesaggistico Regionale del Piemonte. Tali aspetti costituiscono un tema di dibattito oggi acceso

più che mai, in considerazione della stesura della Proposta Tecnica di Progetto Preliminare per la revisione in corso del Piano Regolatore di Torino.

L'impianto del PRG vigente e le relative ZUT e ATS sono mantenuti dall'Amministrazione Comunale e dall'Area tecnica Urbanistica, cercando di renderle più flessibili rispetto alla fase attuativa e progettuale. L'obiettivo è consentire nuove progettualità e usi anche temporanei, che meglio rispecchino le necessità di insediare servizi e attività in comprensori in origine produttivi, contenitori possibili per nuove funzioni grazie alla loro posizione spesso strategica e agli ampi spazi disponibili e passibili di miglorie che rendano ottimale il loro utilizzo.

Peraltro, a livello urbanistico la pianificazione contemporanea, assodata l'importanza del nucleo storico della città, tutelato valorizzato e considerato in numerosi studi e analisi sviluppatasi nell'arco di molti anni, è consapevole dell'importanza di valorizzare e rigenerare spazi che si configurano non più come archeologia industriale, ma come patrimonio architettonico disponibile per rifunionalizzazioni che accolgano attività del settore terziario, di servizi a persone e a imprese, ispirate a principi di sostenibilità e di riqualificazione urbana che vedono le nostre città sempre più come *smart cities*, all'insegna di principi abitativi improntati al benessere individuale ma anche sociale, alla modernizzazione delle tecnologie, all'informatizzazione degli spazi spesso in *coworking*, a una mobilità sostenibile e a tutti accessibile, con un *comfort* abitativo che coinvolge non solo i poli residenziali, ma ogni struttura urbana e tessuto connettivo, viario ferroviario o idro-fluviale, che siano oggetto di riqualificazione.

BIBLIOGRAFIA

E SITOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

ABATE DAGA P., *Alle porte di Torino. Studio storico-critico dello sviluppo, della vita e dei bisogni delle regioni periferiche della città*, Italia Industriale Artistica Editrice, Torino, 1926.

AINARDI M.S., BRUNATI P., *Le fabbriche da cioccolata. Nascita e sviluppo di un'industria lungo i canali di Torino*, Umberto Allemandi & C., Torino 2008.

ALLIO R., *Torino 1945-1946. Uomini e fabbriche dopo i bombardamenti*, in *Bollettino storico-bibliografico subalpino*, Anno CI, I semestre, Torino 2003, pp. 293 – 316.

BERTA G. (a cura di), *Torino industria: persone, lavoro, imprese*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 2008.

CASTROVILLI A., SEMINARA C., *Storia della Barriera di Milano: 1852-1945*, Associazione culturale officina della memoria, Torino 2004.

DAVICO P., DEVOTI C., LUPO G. M., VIGLINO M., *La storia della città per capire. Il rilievo urbano per conoscere. Borghi e borgate di Torino*, Politecnico di Torino, Torino 2014.

GAMBINO R., LUPO G.M., *Borghi e borgate di Torino tra tutela e rilancio civile*, Collana di Atti di Convegni, Cataloghi di Mostre e Contributi didattico-scientifici della Scuola di Specializzazione in Beni Architettonici e del Paesaggio del Politecnico di Torino, Celid, Torino 2011

GUARDAMAGNA L., *Gli opifici lungo il «Canale di Torino». Archeologia industriale in Borgo S. Donato in Torino*, Celid, Torino 1984.

GUIDI G., *Le industrie torinesi danneggiate da eventi bellici*, in *Torino. Rivista mensile municipale*, n. 10 (1949), pp. 25-34.

LEVRA U. (a cura di), *Storia di Torino. Da capitale politica a capitale industriale (1864 – 1915)*, Giulio Einaudi Editore, Torino 2001.

LUPO G. M., PASCHETTO P., 1853-1912, 1912-1930. *Le due cinte daziarie di Torino*, Archivio storico della Città di Torino, Torino 2005

MASPOLI R., SPAZIANTE A., *Fabbriche, borghi, memorie: processi di dismissione e riuso post-industriale a Torino Nord*, Alinea Editrice, Firenze 2012.

MONTANARI G., *Riusare le aree industriali. Il caso di Torino tra memoria e speculazione*, in FILPA A., LENZI S. (a cura di), *Riutilizziamo l'Italia: Report 2013. Dal censimento del dismesso scaturisce un patrimonio di idee per il futuro del Belpaese*, WWF Italia, open access online 30 maggio 2013, pp. 185-190.

POLITECNICO DI TORINO. DIPARTIMENTO CASA-CITTÀ (a cura di), *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, 2 voll., Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino 1984, vol. 1.

POLITECNICO DI TORINO. DIPARTIMENTO CASA-CITTÀ (a cura di), *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, 2 voll., Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino 1984, vol. 2.

PIANO REGOLATORE GENERALE DI TORINO, *Norme Urbanistico Edilizie di Attuazione*, Vol. 1 (Testo coordinato al 30 aprile 2006, integrato con le modifiche introdotte dalla variante n. 100 al PRG adottata con DCC n. 147 del 12/04/2006), Torino 2006.

PIANO REGOLATORE GENERALE DI TORINO, *Norme Urbanistico Edilizie di Attuazione*, Vol. 2 (Testo coordinato al 30 aprile 2006, integrato con le modifiche introdotte dalla variante n. 100 al PRG adottata con DCC n. 147 del 12/04/2006), Torino 2006.

PUGNO G.M., *Storia del Politecnico di Torino. Dalle origini alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale*, Stamperia Artistica Nazionale, Torino 1959.

RONCHETTA C., TRISCIUOGGIO M. (a cura di), *Progettare per il patrimonio industriale*, Celid, Torino 2008.

SOCIETÀ DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI (a cura di), *Restauro e riuso del patrimonio edilizio comunale*, Città di Torino Assessorato al Patrimonio e alle Opere Pubbliche, Torino 1980.

SITOGRAFIA

Archivio di Stato di Torino (ASTO): www.archiviodistatotorino.beniculturali.it

Archivio Storico della Città di Torino (ASCT):
www.comune.torino.it/archiviostorico

Catalogo dei Beni Paesaggistici del Piemonte - Prima parte: immobili e aree di notevole interesse pubblico ai sensi degli articoli 136 e 137 del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42:

www.regione.piemonte.it/dwd/ambiente-territorio/paesaggio/PPR/ppr_catalogo_prima_parte.pdf

Catalogo dei Beni Paesaggistici del Piemonte - Seconda parte: aree tutelate ai sensi dell'articolo 143 del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42:

www.regione.piemonte.it/dwd/ambiente-territorio/paesaggio/PPR/ppr_catalogo_seconda_parte.pdf

Geoportale del Comune di Torino: www.geoportale.comune.torino.it

I canali di Torino: www.icanaliditorino.it

Immagini del Cambiamento. Torino prima e dopo:
www.immaginidelcambiamento.it

Museo Torino: www.museotorino.it

Piano Paesaggistico Regionale (PPR) del Piemonte:
www.regione.piemonte.it/web/temi/ambiente-territorio/paesaggio/piano-paesaggistico-regionale-ppr

