Recupero e valorizzazione dell'Automotive Heritage torinese

Analisi e schedatura dei fabbricati automobilistici per l'ideazione di un museo diffuso.

Lorenzo Naymo
s250684

Magistrale in
ARCHITETTURA PER IL RESTAURO E VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO

SOMMARIO

Introduzione 4

TORINO PRIMA DELL'AVVENTO DELL'AUTOMOBILE A SCOPPIO
La città tra fine Ottocento e inizio Novecento 6
Dal utilizzo del gas all'elettrificazione 9
Le esposizioni 11
La nascita dell'automobile e della cultura automobilistica 13
La crisi 1906-1907 16
Timeline 18

IMPIANTO URBANO TORINESE TRASFORMAZIONI TRA 800 E 900
L'evoluzione 19
Durante il modello Pre-Fordista 20
Durante il modello Fordista 23
Durante il modello Post-Fordista 27

I PRIMI COSTRUTTORI, LE OFFICINE E LE CARROZZERIE
Lo sviluppo nel quartiere di Borgo San Salvario 32
Lo sviluppo nel quartiere di Borgo San Paolo 35

PRIMI GRANDI STABILIMENTI INDUSTRIALI DI TORINO
Storia e trasformazioni postindustriali 38
Arsenale Militare 39
Manifattura Tabacchi 42
Società Nazionale Officine Savigliano (SNOS) 44
Ferriere Piemontesi 48

HERITAGE PER LA CONSERVAZIONE DELLA MEMORIA STORICA DEGLI LUOGHI
Definizione di Industrial heritage 50
Rigenerazione un'attività vincente per il territorio 54
Il restauro, le modifiche e il riuso del Lingotto 56
Il recupero del comparto di Mirafiori 60
Zona A -Cittadella Politecnica della Mobilità- 62
Zona B -Incubatore di imprese e terziario tecnologicamente evoluti- 64
Zona C -Lotti urbanizzati per l'attrazione di imprese- 66
Mirafiori Motor Village e Officine via Plava 67
Officine Grandi Riparazioni 69
Spina 3 73

LE RETI DI VALORIZZAZIONE ALL'INTERNO DEL TERRITORIO
Le reti di valorizzazione 76
Museo dell'automobile di Torino 78
Museo storico Alfa Romeo di Arese 82

RICADUTE POSITIVE DEL TERRITORIO GIÀ VALORIZZATO DA INTERVENTI
La rigenerazione degli luoghi del passato come pratica per il futuro 85
Luoghi di cambiamento
-Lo sviluppo dell'Ecomuseo- 88
REGIONE PIEMONTE - LEGGE REGIONALE
Legge regionale 3 agosto 2018, n. 13. Riconoscimento degli ecomusei del Piemonte. 93

PROGETTAZIONE DI UN PERCORSO MUSEALE A CIELO APERTO
L'AUTOMOTIVE HERITAGE
Riferimenti progettuali 97
MAU 98
Proposta progettuale 100
Analisi SWOT territoriale 102
Stakeholders 104
Inquadramento territoriale 105
Analisi delle aree di intervento: Borgo San Salvario 107
Analisi delle aree di intervento: Borgo San Paolo 108
Analisi delle aree di intervento: Lingotto 109
Analisi delle aree di intervento: Mirafiori 110
Analisi delle aree di intervento: Spina 3 111
Analisi delle aree di intervento: Porta Palazzo 112
Analisi delle aree di intervento: Spina 4 113
I luoghi di produzione delle automobili 115
Museo diffuso dell'Automotive Heritage 186
L'utilizzo e le funzioni del Museo diffuso dell'Automotive Heritage 189
La gestione e l'ampliamento della documentazione 192
La formazione e la fruizione dell'archivio digitale 195
Conclusioni 201

Bibliografia di riferimento 203
Sitografia 206
Note a pié di pagina 208
Documenti Archivio Storico Edilizio di Torino 213

Introduzione

Urban heritage e Automotive heritage due elementi inscindibili nella città di Torino

Si parte dal presupposto che l'invenzione dell'automobile non rappresenta solamente un traguardo della tecnica e dalla tecnologia, ma determina una rivoluzione sociale e cambiamenti nel tessuto urbano.
Infatti, l'automobile di per sé inizia una modifica degli atteggiamenti delle classi sociali, cambiamenti che avvengono in un tempo ristrettissimo rispetto alle dinamiche che guidavano le precedenti rivoluzioni tecniche e industriali.
Non sarebbe riduttivo dire che la messa in moto di queste dinamiche ha comportato lo sviluppo delle società contemporanee, che al tempo stesso si trovano ad essere anche prigioniere di questo sviluppo, che non è stato pensato per mutare e resistere nel tempo, se non tramite le dinamiche già in atto.
Ci ritroviamo quindi ad oggi ad affrontare delle problematiche dovute ad una società che cerca di evolvere, ma deve fare i conti con le trasformazioni apportate nel tempo dell'automobile: infrastrutture automobilistiche obsolete, reti viarie completamente basate sul trasporto automobilistico privato, decadenza degli luoghi di produzione dell'automobile dopo gli anni '80, congestione delle reti stradali per il sovradimensionamento dei mezzi oltre che la produzione di inquinanti nocivi alla vita.
In quest'ottica uno dei maggior problemi nell'ambito dell'architettura riguarda la conversione dei luoghi industriali ormai dismessi, per ricucire il tessuto urbano che ha nel tempo sviluppato una residenzialità attorno a questi poli industriali; è intuibile che molte volte i vuoti essendo di grandi dimensioni e con un alto tasso di degrado, possono rappresentare un elemento di disagio e di blocco per un possibile ri-sviluppo.
É importante intervenire poiché il riutilizzo di questi luoghi è in grado quindi di fornire elementi di cucitura nel tessuto urbano che si è trovato molte volte alterato dalle opere del capitalismo industriale novecentesco, ma non prevedendo però una cancellazione di questi elementi del passato. Anzi, cioè che bisognerebbe ottenere è un riutilizzo ed una valorizzazione degli elementi di pregio esistenti; questo permetterebbe così anche la promozione di questi luoghi e di ciò che ci viene definito come intangible heritage (elementi storici, sociali, usi e costumi, ecc). Una cancellazione di questi spazi con una conseguente ricostruzione non sarebbe utile quindi sul piano sociale, poiché la cancellazione e la negazione di un elemento urbano risulterebbe essere solo una damnatio memoriae di ciò che è accaduto nel tempo non lasciando nessuna prova tangibile alle future generazioni di ciò che vi era precedentemente, oltre alla creazione di enormi vuoti urbani che dovranno essere colmati da costose ricostruzioni.
Questo oggi come ieri si dimostra essere uno dei pilastri del riuso urbano e del restauro architettonico, che mostra però delle problematiche per quanto riguarda le scelte di conservazione e le dinamiche di intervento in Italia, legate a riconoscimento e protezione di fabbricati industriali del Novecento (così come di altre architetture moderne e contemporanee) sovente considerati come inferiori ad altri elementi più antichi e per questo molte volte messi da parte.
Anzi nella realtà dei fatti questi elementi industriali detengono numerose debolezze architettoniche, dovute alla

sperimentazione di nuovi materiali e nuovi metodi di costruzione i quali non hanno avuto il tempo di essere testati come quelli della tradizione.
L'uso ad esempio del calcestruzzo armato, un elemento che contraddistingue molte volte l'architettura contemporanea la quale si stacca dalla pesante struttura laterizia per poter rendere più esili ma resistenti gli elementi strutturali, raggiungere luci maggiori tra i pilastri e aumentare la presenza di superfici trasparenti sul suo perimetro.
Essendo però un elemento ancora in fase di studio, non tutti gli esperimenti effettuati si rappresentano duraturi nel tempo, molti di questi richiedono interventi di manutenzione (nel minore dei casi) fino alla messa in sicurezza o la demolizione in casi più estremi.
Altri fabbricati invece si presentano con strutture metalliche, essendo le più onerose risultano essere in minoranza rispetto al calcestruzzo armato, su questi elementi metallici gli interventi risultano, in assenza di elevati degradi, di minor impatto e più efficaci.
Oltre alla materialità di questi elementi comunque si hanno differenti consistenze storiche, anche elementi del secolo precedente hanno ancora forti relazioni con cultura materiale e socialità del presente, e si rispecchiano nella società di oggi giorno.
Capiamo quindi che lo studio di questi luoghi non è solo finalizzato alla branca dell'architettura e della pianificazione urbanistica, fa più ampio riferimento allo studio sociologico, antropologico, economico e storico della città e dei suoi attori.
Ancor di più quindi nel momento in cui dovremo conservare e riutilizzare questi luoghi, in una ciclicità della storia, come avvenne nel passato con la trasformazione compiute dai cristiani durante il periodo paleocristiano, dove il riutilizzo dei templi pagani ha permesso di tramandarci ancora oggi questi elementi (con la stratificazione dei cambiamenti svolti nei secoli).
Ciò che oggigiorno però è capace di mettere in moto queste trasformazione è sicuramente una corretta valorizzazione e promozione dei fabbricati urbani, soprattutto allo stato di dismissione o rudere, in quanto la presa di coscienza di questi elementi urbani è il primo passo verso un corretto restauro del bene. Per questo è essenziale adottare una schedatura degli elementi presenti all'interno del tessuto cittadino, in modo da poter indicare e definire questi all'interno della città, permettendo ai cittadini di conoscerli e farli propri.
Lo sviluppo di percorsi per una visita guidata o libera del patrimonio industriale all'interno del tessuto urbano permette di raggiungere una maggiore presa di coscienza della propria storia e architettura industriale, trasformando un elemento deleterio o di svantaggio in patrimonio segnalato e valorizzato, e in un museo a cielo aperto.
Lo sviluppo di un turismo attivo e di una comunicazione in grado di interagire con la comunità, permette di attrare, inoltre, gli stakeholder necessari per lo sviluppo economico di piani e progetti di restauro, a posteriori.
Questo processo potrebbe instaurare una futura rete di valorizzazione maggiormente indirizzata sul riutilizzo e restauro di edifici storici industriali ancora in degrado, garantendo una continuità storica ai fabbricati.

La città tra fine Ottocento e inizio Novecento

Nella seconda metà dell'Ottocento Torino è una città prima in pieno fermento espansivo e poi in breve tempo in crisi, questo è dovuto ad una serie di eventi della quale la città viene investita. Nel 1861 diventa capitale del nascente regno italiano, ponendo le basi per uno sviluppo basato sul settore dedicato ai servizi, che accresceva fortemente quanto aveva interessato la città come capitale del ducato.
L'essere capitale del regno porta una travolgente ondata di investimenti e di capitali all'interno della città, la quale si trova a dover adeguare la sua struttura urbana e le sue architetture per poter supportare questa nuova funzione di centro nevralgico.
Torino infatti agli inizi del 1861 detiene una popolazione di soli 204.715 abitanti, di questi 52.294 sono i lavoratori che svolgono attività inerenti al settore secondario, ovvero nel settore manifatturiero, suddividendosi in attività inerenti al vestiario, all'alimentare, alla meccanica e alla falegnameria.
Queste sviluppate molto spesso ancora come attività di bottega e non al livello di industria diffusa, le uniche vere realtà industriali sono quelle di competenza del regno come: Manifatturiera Tabacchi, le Officine Ferroviarie e ciò che riguardano gli Opifici Militari.
Subito dopo però nel 1864 avviene il trasferimento della capitale presso la città di Firenze, questo evento sconvolge la città e i suoi cittadini che si trovano a reagire anche con atti di rivolta e protesta verso questo cambiamento improvviso.
Durante il pomeriggio del 21 settembre 1864 i disordini gremiscono la città di Torino, all'interno della centrale piazza San Carlo gruppi di abitanti si riuniscono e manifestano contro la scelta di spostare la capitale, cercando di

Veduta del Palazzo e Teatro Carignano, di Enrico Gonin, lit. di Jean Junk, [1852], c²
Collocazione (D 242)

Scontri di Piazza San Carlo a Torino il 22 settembre 1864, autore sconosciuto, 8 ottobre 1864, Le Monde Illustré

avvicinarsi alla piazza Castello (allora sede del ministero degli interni); qui un gruppo di Carabinieri apre il fuoco causando la morte di 15 civili. Il giorno seguente la situazione si aggrava con la morte di 47 tra civili e militari. La città infine vedrà la perdita del suo ruolo di centralità all'interno del regno e allo stesso tempo una decrescita quasi istantanea, in quanto tutta la classe politica e gli imprenditori "fuggono" verso la nuova capitale.
"Una crisi di ampie proporzione colpisce gli istituti di credito privati, che pagano duramente gli investimenti, non andati a buon fine... Operazioni finanziarie che provocano la perdita di centinaia di milioni, toccando da vicino anche gli interessi del ceto medio cittadino, ora poco propenso a sostenere gli sforzi necessari all'impianto di grandi industrie". *1
La città è in piena crisi economica, finaziaria e identitaria, ha perso parte della sua popolazione, il ceto nobiliare più aulico e ricco.
Nasce così l'esigenza di trovare una nuova identità trainante che sappia sopperire alla perdita di centralità causata dallo spostamento della capitale italiana; questo viene messo in pratica con l'incentivo della municipalità e dello stato allo sviluppo del settore industriale, come quello tessile che trova ad esempio le sue basi nella tradizione tessile della provincia di Torino, come la lavorazione ad esempio del cotone e della lana.
Nascono così industrie tessili intorno alla zona di Barriera di Milano e della Dora, la cui localizzazione è dovuta, oltre alla disponibilità di suolo, ancora alla produzione industriale legata all'energia idraulica (segni ancora della prima rivoluzione industriale).
In tali zone, da fine '800 iniziano a crescere aziende metallurgiche e meccaniche come: le Officine Michele Ansaldi, Ferrerie Piemontesi, Società Nazionale Officine di Savigliano (SNOS), Nebiolo, Elli Zerboni, ecc..
Le aziende metallurgiche e le ferriere porranno le basi dello sviluppo ferroviario italiano, sarà proprio con il loro appoggio che il nascente regno italiano inizierà la costruzione di una ferrovia nazionale che unisca e ampli tutte le reti già esistenti.
Inoltre grazie allo sviluppo tecnologico operato nel tempo a livello cittadino, le aziende non saranno più vincolate ad una localizzazione dettata dall'approvvigionamento di energia idraulica per il funzionamento dei macchinari industriali. La crescente economica su scala mondiale e l'ingresso della rete elettrica a buon mercato ha reso possibile lo sviluppo di nuovi comparti industriali non più legati all'idrografia presente sul territorio, ma alla possibilità di sviluppare aree sulla base di altre necessità di localizzazione.
Il reparto industriale torinese abbandonerà l'area cittadina bagnata dalla Dora, per inserirsi all'interno dell'area cittadina, vicino alle stazione delle strade ferrate per permettere una maggior velocità nel trasporto dei materiali prodotti e per gli approvvigionamenti interni di materiali.
Nascono o si sviluppano a corona della città storica in questi anni, nelle nuove periferie industriali e nei comuni contermini, realtà come quelle delle grandi concerie, da Fiorio alla CIR Concerie Italiane Riunite al Villaggio Leumann, nato dall'omonimo imprenditore di origini elvetiche.
Così tra il 1901 e il 1911 la popolazione tornò a crescere, passando da 335.656 abitanti ai 427.733 *2 non accrescendo però la popolazione del centro storico, quanto più quella situata oltre le cinta daziarie erette nel 1853. Le mura avevano una funzione di dividere la città dalla periferia, esercitando il dazio una tassazione

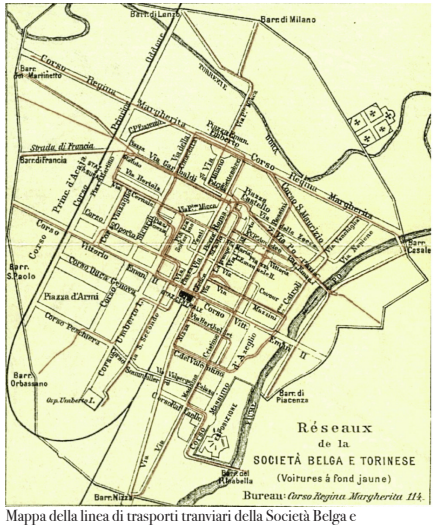
*1 Enrico Miletto, Donatella Sasso, *Torino '900 la città delle fabbriche*, Torino, pag 13, Edizioni del Capricorno
*2 Enrico Miletto, Donatella Sasso, *Torino '900 la città delle fabbriche*, Torino, pag 14, Edizioni del Capricorno, 2015

dei prodotti in transito verso la città, facendo aumentare il prezzo dei prodotti, in conseguenza anche il valore economico delle proprietà e degli affitti all'interno della città e favorendo, quindi, il posizionamento dell'industria nelle aree esterne.

Carta topografica dei contorni di Torino, di Antonio Rabbini, incisione di Vittorio Angeli, 1878. Archivio Storico della Città di Torino, Collezione Simeom, D 116. © Archivio Storico della Città di Torino

Dal utilizzo del gas all'elettrificazione

Nel 1839 Torino si dota del primo sistema di illuminazione pubblico tramite l'utilizzo di lampade che sfruttavano la combustione di gas per la produzione di energia luminosa, inizialmente vengono installati 100 lampioni che diventarono 1600 nell'anno seguente. Il grande passo avviene con il finire del Ottocento, inizia la produzione e l'utilizzo della corrente elettrica sia come mezzo di illuminazione pubblica che come alimentazione degli apparati industriali. L'ingresso di questa nuova tecnologia permetteva di non dover più disporre di pericolosi serbatoio carichi di combustibile infiammabile all'interno dell'area da illuminare o delle fabbriche, permettendo di eliminare le condutture per il trasporto di questo ad ogni singolo elemento.
Così nel maggio del 1884 viene inaugurato il primo sistema di illuminazione elettrico pubblico inserito all'interno della piazza Carlo Felice, di seguito verrà utilizzata anche per l'illuminazione della stazione Porta Nuova.
Altra svolta epocale fu quella della nascita della rete tranviaria elettrificata, inaugurata per l'Esposizione Generale Italiana; questa anche se serve una porzione cittadina di dimensioni ridotte porta una ventata di novità nella Città.
Nascono così in questi anni le prime aziende di produzione elettrica, l'elettrificazione della città ha permesso quindi nuovi orizzonti industriali permettendo così di limitare l'uso dell'energia meccanica e termica di origine idraulica, arrivando cosi a rivoluzionare gradualmente anche il sistema di trasporto pubblico basato essenzialmente ancora sul trasporto animale su carrozze collegate ad una rete a binari.
"L'energia elettrica rappresenta una ghiotta opportunità d'investimento per grandi capitali in cerca di collocazione. Diventa sempre più evidente che l'elettricità rappresenta il futuro, che la semplice energia idraulica o il gas <<illuminante>>, che sino ad allora avevano assicurato il funzionamento degli impianti industriali e



Mappa della linea di trasporti tranviari della Società Belga e Torinese

Mappa della linea di trasporti tranviari della Società Elettrica Alta Italia

*3 Pier Luigi Bassignana, *Torino Belle Époque vita quotidiana dei torinesi a inizio Novecento*, Torino, pag 58-59, Edizioni del Capricorno, 2016

Enrico Penati, *1837 - Luce a gas - Una storia che comincia a Torino*, Torino, Aeda, 1972.

l'illuminazione delle vie cittadine, sarebbero stati ben presto soppiantati dalla nuova fonte di energia... - La Società Italiana per il Gas e la Società Consumatori gas-luce - non provvedevano più all'efficienza del servizio cittadino attirando feroci critiche: Torino era una città <<buia>>. È quindi in una situazione di forte trasformazione che nel 1889 si costituisce la Società Piemontese di Elettricità, con una centrale termoelettrica situata nel quartiere San Donato e una idroelettrica in regione Regio Parco. A questa farà seguito nel 1896 la Società Elettrica Alta Italia, quella che, forte dell'apporto di capitali tedeschi, avvierà il programma di elettrificazione della rete tranviaria urbana".*3

La Società Piemontese di Elettricità avrà origine dalla fusione una società di trasporti di origine belga che forniva un servizio di trasporto cittadino parallelo, questa nata nel 1874 con il nome di Società Anonima Tramways. Inizierà una campagna di approvigionamento di corrente elettrica, sviluppato su centrali termoelettriche ed idroelettriche, queste ultime rappresenteranno il piano di svolta per il Piemonte, il quale sarà in grado grazie alla ricchezza di bacini idrici di produrre un ottimo quantitativo di energia elettrica a buon mercato.

Questo sarà un elemento strategico che porrà le basi per uno sviluppo tecnologico e sociale di tutta l'intera area piemontese, la quale sarà attiva nella produzione e nella fornitura elettrica del capoluogo cittadino.

Capiamo quindi subito che queste manovre economiche ed urbanistiche stanno preparando il terreno ad un cambiamento di vocazione, da capitale (del Regno Sardo Piemontese prima e del Regno d'Italia dopo) a città industriale e produttiva.

Saranno gli stessi imprenditori e politici torinesi a sponsorizzare la città in Italia e all'estero tramite inserti all'interno di pubblicazioni, esortando il territorio come ottima localizzazione per l'insediamento della propria impresa, grazie all'approvigionamento energetico, la riduzione delle tassazioni e la grande presenza di manovalanza specializzata a prezzi concorrenziali.

Furono questi i presupposti per il vero sviluppo industriale moderno del territorio, oltretutto la disponibilità di corrente elettrica ad un prezzo esiguo permise lo sviluppo di nuovi comparti tecnologicamente avanzati anche in settori tradizionali come l'alimentare.

Non c'è più bisogno di energia motrice fornita dai fiumi o tramite motori termici alimentati a combustibili: carbone, gas e derivati del petrolio; l'elettricità è stata in grado di soppiantare questi metodi di produzione permettendo lo sviluppo di aziende più produttive, sicure e salubri.

Nel 1903, tramite una legge promulgata il 29 marzo, si avvia un processo di municipalizzazione dei vari e nascenti servizi pubblici cittadini, con lo scopo di proporre un servizio analogo, ma con un costo minore a quello dei servizi privati esistenti che detengono il monopolio a costi proibitivi.

Questo miglioramento della qualità della vita cittadina porta ad un consecutivo aumento della popolazione presente, determinando di nuovo ad una crisi di disponibilità dei servizi cittadini.

Le strategie portate avanti dall'amministrazione pubblica cittadina seppero arginare i problemi, dal 1906 in poi si decide di affrontare la carenza di servizi non intesi come elementi singoli, ma legati alle condizioni di vita urbana, come un processo del tutto unitario.

Le esposizioni

Dopo la crisi identitaria data dalla perdita dello status di capitale del regno, una delle rivincite cittadine sono state sicuramente le numerose esposizioni, queste seppero valorizzare e fornire spinta per la crescita architettonica, industriale, culturale e sociale nel territorio.
Così è stato nel 1884 per l'esposizione torinese che formalmente sancisce l'inizio di una nuova identità per la città (anche se di per sé non è l'esposizione stessa a contribuire in primo luogo, ma sarà il clima che si instaurerà) permettendole di passare da capitale politica a polo industriale; così come succederà poi per l'esposizione del 1898, la quale non farà altro che avvalorare questa posizione sedimentatasi nel tempo.
Oltretutto le esposizioni avvengono tutte e due nel medesimo luogo, ovvero all'interno del parco del Valentino, instaurando così anche le ire e le invidie a degli abitanti e dei comitati degli altri quartieri cittadini.
"Anche questa volta l'esposizione si sarebbe dovuta tenere al Valentino, da parte degli abitanti dei quartieri San Secondo, Crocetta, Barriera di Francia, e Barriera di Orbassano venne avanzata una petizione affinché fosse scelta un'altra sede, che molti individuavano in Piazza d'Armi.... Scegliendo di nuovo il Valentino, come in effetti avvenne -non poteva essere altrimenti anche questa volta le ricadute positive sull'esposizione sarebbero andate a beneficio soprattutto degli abitanti di San Salvario e della Barriera di Nizza". *4
Fu proprio questa seconda esposizione a portare l'ingresso delle linee tranviarie elettrificate nella città, infatti la prima breve linea copre la distanza da piazza Castello al parco del Valentino (passando ovviamente di fronte alla stazione di Porta Nuova) e poco tempo dopo si sviluppò anche un nuovo percorso, dedicato al centro storico attraverso l'asse di via Po.

*4 Pier Luigi Bassignana, *Torino Belle Époque vita quotidiana dei torinesi a inizio Novecento*, Torino, pag 9-10, Edizioni del Capricorno, 2016

Guida dell'Esposizione Generale e dell'Arte Sacra, Torino, G. B. Paravia, 1898.
Archivio Storico della Città di Torino, Collezione Simeom, C 1965.

Insomma i quartieri che si erano lamentati per l'intenzione della municipalità di localizzare l'esposizione nuovamente nei soliti luoghi, non furono toccati dalle nuove trasformazioni urbane.
Durante l'esposizione 1898 verranno presentati i nascenti modelli di automobili prodotte a Torino, queste raccoglieranno sicuramente l'attenzione di molti ammiratori, ma saranno in pochi ad esserne realmente interessati per motivi di acquisto.
Infatti le automobili presentate in questa occasione non sono altro che all'appannaggio di ricchi personaggi, che molte volte acquistano questi mezzi di locomozione per puro sfizio, assumendo un'autista per condurlo.
Ma se dovessimo parlare di un altro prodotto che continuava ad accrescere la sua importanza come mezzo di spostamento all'interno della città e può essere definita la regina dell'esposizione, questa era la bicicletta.
La bicicletta è diventata rapidamente un prodotto molto sviluppato e venduto, si tratta del mezzo di spostamento preferito dai lavoratori, che possono permettersi l'acquisto questa volta.
Iniziano a nascere i primi club di ciclisti e le prime gare organizzate, un'altra importante presenza è costituita dal parcheggio dedicato alle biciclette presente all'interno delle aziende più grandi della città.
Sempre nello stesso anno un altro grande evento si apre nella città, infatti sempre nel 1898 avviene l'ostensione della sacra Sindone la quale non avveniva ormai da trent'anni.
Questa serie di avvenimenti sancisce una apertura di visione della Città e in parte la riconciliazione dei rapporti tra stato e chiesa, permettendo così un avvicinamento delle due istituzioni, tramite una serie di eventi che apportano anche la crescita del turismo locale.

Pianta generale della 1 ° esposizione internazionale di arte decorativa moderna e mostre annesse. tratto da:
Guida della prima Esposizione Internazionale d'arte decorativa moderna con pianta generale, Torino, tipografia Matteo Artale, 1901 (MuseoTorino)

Pianta prospettica della Città di Torino e dell'Esposizione del 1888, Bliblioteca civica centrale, Cartografico 8/10.13, Biblioteche civiche torinesi.

La nascita dell'automobile e della cultura automobilistica

Sempre nel 1898 avviene la nascita formale delle prime automobili da parti delle officine torinesi, iniziano le produzioni delle prime automobili da parte di motoristi e carrozzieri, sulla base di motori a combustione e chassis sviluppati da altri brevetti: Michele Ansaldi con la "Victoria", Antonio Nosadini con il triciclo "Bernardini" elaborato a Padova da Enrico Bernardi e Giovanni Ceirano con la "Welleyes", ma già nel 1895 Michele Lanza aveva sperimentato l'idea di costruire una vettura, in collaborazione la ditta meccanica G. Martina & Figli.
La nascita di questo nuovo veicolo il quale non prevede inizialmente di diventare un prodotto di massa, ma una vera e propria passione per alcuni privilegiati che potevano permettersi l'acquisto di un mezzo.
Nasce la classe degli automobilisti, una ristretta cerchia di ricchi amatori della nuova tecnologia ed è proprio a Torino che si fondano i primi club nati su esempio dei club sportivi inglesi.
L'automobile viene vista come elemento di sfarzo e di esternazione della propria superiorità economica e di classe, non come un vero e proprio mezzo alternativo di spostamento terrestre.
Si organizzano i primi raduni automobilisti e si delineano dei ritrovi dove incontrarsi, sarà sempre poi in Piemonte che si organizzerà la prima gara automobilistica italiana :" Torino Asti Alessandria".
Con l'accrescersi della cultura nascono anche le nuove riviste dedicate all'automobile, proprio come l'omonima rivista: "L'automobile" che esce per la prima volta verso la fine del 1899.
Un'altra rivoluzione sarà quella dedicata al vestiario automobilistico, questo doveva proteggere dagli agenti esterni gli occupanti dell'abitacolo, non essendo ancora l'autoveicolo un mezzo di spostamento protetto degli agenti esterni.

"Particolarmente degni di nota sono i vestiti invernali, confezionati in tiepide pelli di lusso, lisce od in pelo, di capretto, di daino, di lontra, di castoro, con guarnizioni di pelli in piuma per abbigliamenti femminili"*5
Troviamo alle volte come unica protezione inizialmente solo un piccolo parabrezza anteriore, per questo motivo gli automobilisti erano soliti indossare guanti, giacche, cappelli e degli occhialini che proteggessero la vista del guidatore.
In questi primi anni l'automobile viene prodotta a livello artigianale da officine di modeste dimensioni, queste erano nate come carrozzerie o produttori di biciclette, sperimentano la produzione dei primi autoveicoli a scoppio, inizialmente anche su brevetti stranieri, in collaborazione con motoristi e meccanici, già attivi in altri settori.
La produzione, infatti, solitamente di un limitato numero di pezzi l'anno è svolta solo dopo le ordinazioni dei clienti, si intende che la domanda è ancora molto bassa nel mercato italiano e che la produzione risulta ancora difficoltosa lenta e sviluppata sul lavoro artigianale di maestranze, che si ritrovavano ad adattare i pezzi per ogni caso che gli si poneva di fronte durante la produzione.
Ma la vocazione per questo ambiente innovativo tecnicamente e ancora tutto da inventare trova in Torino un luogo fertile per il suo sviluppo, abbiamo quindi 20 produttori automobilistici nel 1906 detenendo quindi quasi un terzo di quelle del totale Nazionale.*6 Al IV Salone di Torino, nel 1906, risultano inoltre presenti 66 ditte considerate nel complesso coerenti al nuovo settore automobilistico, testimoniando la nascita anche di un indotto produttivo, ancora artigianale.
Il numero così alto di produttori però mette anche in luce una natura di micro-industria, legata ancora al metodo artigianale, dimostrato anche dalla produzione del veicolo che risultava più un montaggio di un prodotto costituito da elementi acquistati da ditte esterne ed assemblati in officina.
Il primato di veicolo completamente prodotto internamente alla stessa officina spetta a Giovanni Ceirano, il quale acquista i brevetti per la produzione del veicolo Welleyes inglese e inizia una produzione propria nel 1898.
Un anno dopo, esattamente il primo luglio nasce l'Anonima Fabbrica Italiana di Automobili nota dopo come FIAT, ma inizierà la produzione solo nel 19 marzo del 1900; alla base dell'attività della società fu di acquistare la tecnica e la produzione di Ceirano per venderla sotto il proprio marchio.
Nel 1900 la FIAT costruisce la sua prima fabbrica sempre all'interno del quartiere San Salvario, verso il limite sud in corso Dante, che continuerà a essere il quartiere inizialmente prediletto per la produzione di autoveicoli.
Quello che contraddistingue la nascita di questo marchio dagli altri presenti sul territorio, è la sua impronta industriale e imprenditoriale diversa da tutte quelle presenti composte da officine meccaniche.
"Con l'entrata in funzione della FIAT, il destino e la vocazione di Torino sarebbero risultati segnati per tutto il secolo che stava nascendo. Intanto, a differenza degli altri produttori torinesi che l'avevano preceduta, la FIAT era nata - e si era strutturata sul piano tecnico - per produrre solo automobili, mentre negli altri casi si trattava di officine meccaniche che costruivano <<anche >> automobili: un livello di specializzazione che giocava indiscutibilmente a suo favore.". *7
É possibile vedere uno sviluppo dell'automobile attuato in tempi molto brevi, la brama di maggiore velocità

*5 Roux e Viarengo, *l'Automobile Strenna 1900*, Torino, pag.20, s.d..
*6 dati tratti da S.Musso, *Gli operai di Torino: 1900-1920*, Milano, Feltrinelli, pag 34, 1980
*7 Pier Luigi Bassignana, *Torino Belle Époque vita quotidiana dei torinesi a inizio Novecento*, Torino, pag 28, Edizioni del Capricorno, 2016

e stabilità dei mezzi è continua nel tempo. I primi costruttori cercano sempre di migliorarsi per arrivare a un miglioramento del prodotto che inizialmente è ancora in realtà qualitativamente inferiore alle carrozze, sia come velocità che come sicurezza; ma che riesce in un breve periodo a perfezionarsi ed innovarsi.
Il mito stesso dell'automobile è fomentato e idolatrato dalla cultura futurista, che vede nella macchina l'elemento del Novecento capace di rinnovare anche la cultura; inserito anche all'interno del "Manifesto" scritto il 20 febbraio 1909 da Tommaso Marinetti:
"Noi affermiamo che la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova: la bellezza della velocità. Un automobile da corsa col suo cofano adorno di grossi tubi simili a serpenti dall'alito esplosivo... un automobile ruggente, che sembra cor- rere sulla mitraglia, è più bello della Vittoria di Samotracia." .
Possiamo ormai comprendere come nella vita contemporanea questo elemento non possa più essere considerato un elemento a se stante ma una vera e propria rivoluzione tecnologica e culturale, che è in grado di condizionare ogni classe sociale, lo sviluppo urbano, l'architettura; il tutto con l'invenzione di un mezzo di spostamento.
La nuova mobilità veicolare è stata promotrice delle innovazioni belliche, che hanno sviluppato enormi comande di veicoli di ogni genere durante le due guerre mondiali, portando le fabbriche in questi periodi a riconversioni per la produzione di armamenti e supporti tecnici militari.
Essendo oltretutto l'automobile un fenomeno globale trova sviluppi diversi in tre aree geografiche del pianeta: Stati Uniti d'America (come maggior costruttori di modelli realizzati), l'Europa (suddivisa in diversi paesi maggiori produttori di brevetti e costruttori: Francia, Inghilterra, Germania, Italia) e Asia (dove i maggiori costruttori risiedono in Giappone).
Nel 1912 è possibile vedere situazioni diverse per ogni paese con numeri di autoveicoli circolanti differenti: gli U.S.A 700.000 veicoli al confronto con l'Italia 15.000 veicoli in tutto il paese.
Venti anni dopo il divario è ancora più grande, gli Stati Uniti contano 20.832.400 esemplari, l'Italia 41.000, la Francia 1.300.000, la Germania 486.000 ed il Giappone 42.100 mezzi*8 ; il maggior produttore e utilizzatore di autoveicoli sono gli Stati Uniti d'America con numeri molto importanti, questo è dato sicuramente dalla fiorente economia americana, che permette uno sviluppo massivo e dell'utilizzo dell'automobile da parte di più utenti, e alla produzione massiva su catena di montaggio ideata dalla Ford.
Da questi numeri è possibile comprendere come l'evoluzione oltreoceano, e parallelamente anche in Francia, abbia seguito andature più alte, arrivando subito a numeri altissimi di produzione e utilizzo di massa delle automobili fino dagli anni '30. Questo è determinato da molteplici motivi: un'economia più innovativa e fiorente di quella europea, seppure in presenza della crisi del '29. La presenza delle guerre mondiali che ha rallentato l'espansione per usi civili dei veicoli, le produzioni e la crescita europea.

*8 Relazione di Lorenzo Boscarelli, *Progressi della motorizzazione e società italiana*, AISA, pag 4, 2009

La crisi 1906-1907

"Nella seconda metà del 1907, in connessione con una crisi mondiale di liquidità monetaria, una prolungata e grave depressione del mercato dei valori mobiliari mise in difficoltà in Italia le « Società ordinarie di credito» (le cosiddette banche «miste»), che avevano immobilizzato in misura elevata i depositi in crediti alle industrie, in partecipazioni azionarie e in operazioni di borsa... temendo le gravi ripercussioni di questa eventualità, nell'intento di apprestare difese adeguate, restrinsero il credito e, così facendo, misero in difficoltà le imprese che finanziavano." *9

É da riconoscere che la crisi non è solo a livello nazionale ma è sviluppata a livello globale, probabilmente dovuta alla crescita del fiorente mercato industriale che sembra essere l'elemento trainante di questo secolo, e alla relativa esposizione di capitali bancari.

É proprio il ceto industriale ad esporsi alla crisi, affidando i propri finanziamenti e crediti alle banche, data l'enorme mole di investimenti necessari, e dato che l'autofinanziamento non trova molto spazio per svilupparsi. Basandosi sull'appoggio degli apparati bancari, pronti a sovvenzionare e dare credito, gli imprenditori locali possono completare i propri impianti produttivi (anche se con un grande indebitamento dell'azienda stessa): "... non c'è dubbio che ciascuna delle maggiori banche convoglia praticamente una quota apprezzabile dei mezzi raccolti tra i risparmiatori per il finanziamento di certi settori di attività economica e di un certo gruppo di imprese. Ci sarebbe da chiedersi se allora fossero prevedibili i rischi che da siffatta tendenza sarebbero potuti scaturire in caso, ad esempio, di crisi generalizzante dalle imprese finanziate o, inversamente, di tensioni di

*9 Franco Bonelli, *La crisi del 1907. Una tappa dello sviluppo industriale in Italia,* Pag 7, Torino, Fondazione Luigi Einaudi, 1971

mercato monetario, comunque non avrebbe dovuto esservi dubbio che in entrambe le circostanze le capacità di resistenza delle banche sarebbero state sottoposte a dura prova; che, di conseguenza, si sarebbero inaridite le fonti di finanziamento delle imprese....".*10

In realtà per FIAT fu il vero punto di svolta il 1907 anche se cadrà anche essa in una grande crisi finanziaria e di domanda, nell'anno precedente la società viene rifondata cambiando anche nome da: Società Anonima Fabbrica Italiana di Automobili, in Fabbrica Italiana Automobili Torino (FIAT).

Si aumenta il capitale sociale a 9 milioni di Lire, viene redatto un nuovo statuto, i maggiori azionisti saranno Agnelli, Scarfiotti, Damevino e Marchesi, inoltre viene interpellata anche la Banca commerciale italiana.

In questi anni la Fiat riuscirà ad accentrare il potere e assorbire parte delle aziende meccaniche minori conquistando così anche la loro conoscenza tecnica e i mezzi di produzione, un rischio enorme che ha portato però l'azienda a diventare un leader del settore.

Ma sarà proprio l'indebitamento compiuto da Fiat a portarla in crisi, seguirà una forte svalutazione e il reintegro dei capitali sociali con il consolidamento dei debiti verso i creditori più grandi.

In realtà le problematiche nascono anche da pratiche speculative e di distribuzione di dividendi a crisi avanzata, vengono così citati in giudizio i vertici Fiat per aggiotaggio borsistico e alterazione dei bilanci, reato dal quale saranno poi tutti assolti. *11

In quest'ottica parte del successo che determinerà la posizione della società FIAT, prima nel mercato nazionale (oltre che essere già riconosciuta a livello globale) è stata proprio la crisi in sé che ha permesso a questo grande modello di impresa di soverchiare le sue concorrenti, la cui capacità organizzativa e quindi la redditività non erano sufficienti.

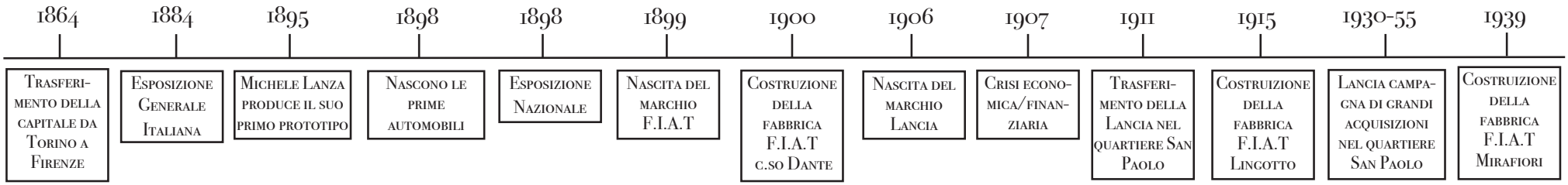
Furono manovre finanziarie poco trasparenti e la stabilità finanziaria consolidata fin dai primi anni a permettere di affrontare una situazione economica negativa, traendone vantaggio su tutta la comunità industriale locale e nazionale, bloccata dall'incapacità di autofinanziarsi e trovandosi senza l'appoggio della comunità bancaria.

C'è da dire che comunque la crisi non riesce ad indebolire completamente il comparto immobiliare che stava cercando di riemergere ormai da un decennio; detiene però sicuramente un effetto rilevante all'interno del territorio torinese nel settore industria, allora formato da due diverse entità: le imprese famigliari o artigianali che rappresentavano la maggior percentuale presente, e le prime imprese di grande dimensione formata da soci che partecipano al capitale sociale.

*10 Franco Bonelli, La crisi del 1907. *Una tappa dello sviluppo industriale in Italia*, Torino, Fondazione Luigi Einaudi, pag 14, 1971.

*11 *Processo al senatore Giovanni Agnelli,* N Reg. Gen 1197 ANNO 1911, Tribunale civile e penale di Torino

Timeline


1864
Trasferimento della capitale da Torino a Firenze
1884
Esposizione Generale Italiana
1895
Michele Lanza produce il suo primo prototipo
1898
Nascono le prime automobili
1898
Esposizione Nazionale
1899
Nascita del marchio F.I.A.T
1900
Costruzione della fabbrica F.I.A.T c.so Dante
1906
Nascita del marchio Lancia
1907
Crisi economica/finanziaria
1911
Trasferimento della Lancia nel quartiere San Paolo
1915
Costruizione della fabbrica F.I.A.T Lingotto
1930-55
Lancia campagna di grandi acquisizioni nel quartiere San Paolo
1939
Costruizione della fabbrica F.I.A.T Mirafiori

L’evoluzione

Il Novecento è riconosciuto a livello globale come un secolo ricco di cambiamenti, questo non solo a livello tecnologico, ma anche livello economico, urbanistico e sociale.
Per quanto riguarda la situazione italiana, è connotata da un persistente ritardo rispetto al clima restante europeo, fin dai tempi della prima rivoluzione industriale.
Torino stessa fino alla sua perdita identitaria nel 1864, come sottolineato continua ad avere i tratti di una città ancora molto legata al XVIII, nel 1853 viene inserita una cinta daziaria lunga 16 km intorno al comparto urbano densamente urbanizzato, con barriere daziarie che servivano al controllo e alla tassazione dei prodotti importati in città.
Il comparto industriale, legato sempre all’energia idraulica, si trova relegato sulle sponde della Dora ed è formato dal: Arsenale e la Manifattureria Tabacchi, questi due grandi compartimenti sono ovviamente quelli di proprietà dello stato.
Questo continuerà fino all’affermarsi della vocazione industriale trovando in Torino una buona sede per le produzioni pesanti (ferriera e siderurgia), comparto tessile, chimico e più tardi anche automobilistico.

Durante il modello Pre-Fordista

"Analizzando i risultati del censimento del 1862 si osserva immediatamente che la maggioranza della popolazione totale (precisamente il 57,22 % ossia 117.141 persone) viveva di attività non industriali; assai cospicuo il gruppo degli inattivi : circa il 37 % di essi erano classificati come redditieri, pensionati e minori ; le professioni liberali artistiche e scolastiche (forze attive per « sola intelligenza ») rappresentavano poco più del 15 %, mentre il commercio assorbiva circa il 5 % ; quasi insignificanti, nell'ambito torinese, i lavoratori dell'agricoltura."*12
La situazione di partenza non è sicuramente la facile da tramutare, infatti c'è bisogno di dar via ad una campagna pubblicitaria che attiri nuovi investitori in città, dopo la perdita economica subita da banche ed istituti di credito dediti a piani di sviluppo residenziali andati in fumo dopo il 1864.
Incominceranno quindi i piani per la trasformazione del comune in un nuovo polo italiano industriale, si avviano delle modifiche alla propria struttura cittadina.
I nuovi ampliamenti sono sviluppati verso la barriera di Nizza e il borgo San Paolo, devono trovare spazio non solo più agglomerati residenziali, ma lotti di grandi dimensioni per laboratori, officine meccaniche, botteghe di vario genere e impianti propriamente industriali.
Sono molti gli imprenditori che nascono in questi anni, aprono aziende di media-piccola dimensione, con una produzione solitamente artigianale, legata al mercato locale, di nicchia o esigua. Il metodo di produzione è ancora legato alle maestranze artigiane, qualsiasi prodotto viene seguito dall'inizio alla fine dallo stesso operaio che svolge un lavoro specializzato, con un sapere del fare tramandato da maestranze: compone assembla e modifica il prodotto in base all'esigenza del compratore.

*12 Mario Abrate, *L'industria piemontese 1870-1970, Un secolo di sviluppo*, Torino, pagg 91-92, Mediocredito Piemontese, 1978

"La preminenza del settore tessile e dell'abbigliamento costituisce un dato tradizionale nell'ambito della manifattura piemontese, i cui centri produttivi si trovavano sparsi in molte località della regione, mentre le direzioni, specialmente delle aziende seriche che spesso erano associate a case bancarie, si accentravano in Torino...Senza dubbio la seta rappresentava, verso la metà del XIX secolo, il ramo tessile più importante del Piemonte in termini di occupazione e di prodotto lordo . A Torino, per esempio, dei 2938 addetti al settore tessile nel 1862, 2199 erano impiegati nella tessitura della seta... a Torino era concentrata la tessitura, dotata di telai meccanici e di motori idraulici ed a vapore: almeno una ventina di aziende di notevoli dimensioni con circa 1000 telai e 1280 addetti ; ma il lavoro artigianale era ancora cospicuo: 1200 telai suddivisi in 160 laboratori, i quali davano lavoro, sia pure discontinuo o stagionale, ad almeno altre 2000 persone, di cui una forte proporzione era rappresentata da donne e bambini (in media 65 operai per manifattura e 12 per laboratorio artigiano)"*13

Fino a fine '800 il comparto industriale dell'area di Torino è caratterizzato prevalentemente da tecnologia costruttiva di antico regime, legata a quella delle residenzialità e delle botteghe.

Il campo automobilistico non è ancora rilevante, oltretutto non sono ancora scesi in campo gruppi di investitori industriali, lasciando i costi e la gestione del ciclo produttivo sotto il controllo e la proprietà di un singolo attore che difficilmente potrà inizialmente costruire un fabbricato industriale di nuova fattura, ma si inserirà sempre all'interno dei fabbricati presenti nei quartieri già urbanizzati.

Questo comporta la presenza di fabbricati simili a quelli ad uso abitativo o rurale nella forma, nella dimensione e perfino nella tecnologia edilizia; portando alla presenza ancora in maggioranza di fabbricati di tipo tradizionale ovvero elementi scatolari costituiti da muratura portante, dove l'utilizzo del calcestruzzo armato e della carpenteria metallica è limitato, questi nuovi materiali vengono utilizzati soprattutto per quanto riguarda la costruzione dei solai interni rettilinei (più sottili rispetto alla volta di mattoni) e per l'inserimento di pilastri in ghisa e poi ferro, meno ingombranti di una colonna muraria.

La scarsità di spazio costruito porta ad una continua campagna di ampliamenti e sostituzioni, con l'aumento nel tempo della produzione.

Dal primo decennio del '900, iniziano così a costruirsi in cemento i primi fabbricati sheds, i quali affiancano gli elementi laterizi costruiti precedentemente.

L'unico comparto industriale a presentarsi diversamente è quello dedicato alla manifattureria pesante e tessile, queste realtà avendo una maggiore importanza produttività (per quanto riguarda anche le politiche di sviluppo guidate dal regno in quegli anni) alloggeranno nei primi veri stabili industriali dell'Ottocento.

Possiamo allora porre l'esempio del nuovo comparto OGR costruito a Torino, data la centralità del comparto ferroviario in questi anni (unico mezzo di trasporto terrestre e di collegamento moderno presente), si appresterà a costruire fabbricati di grandi dimensioni in un settore di Torino non ancora pienamente urbanizzato, caratterizzati dalla struttura portante metallica (dato il minor ingombro che esso produce nello spazio) questi elementi riescono maggiormente ad assorbire le forze sviluppate durante il processo produttivo ed aumentare la produttività dei lavoratori al loro interno.

A fine '800 ancora per il settore automobilistico non sussistono le basi per la formazione di un settore industriale

*13 Mario Abrate, *L'industria piemontese 1870-1970, Un secolo di sviluppo*, Torino, pagg 92-93, Mediocredito Piemontese, 1978

esteso, in quanto la richiesta interna di prodotti risulta comunque esigua e troppo onerosa da sostenere le stesse aziende produttrici.
Il cambiamento si delinea a inizio ‘900 con l’avvento della Fiat, la quale entra sul mercato italiano tramite la disponibilità di capitali, l’acquisizione di diversi brevetti dopo quello della ditta Ceirano, la costruzione di sedi produttive specifiche della produzione automobilistica e metalmeccanica, portando le condizioni per la produzione su modello Taylorista/Fordista.
Sarà quindi l’avvento di questi due nuovi modelli produttivi a determinare la costruzione di nuovi fabbricati industriali capaci di poter supportare questa metodologia produttiva
Ma la crescita dei vari comparti industriali è dovuta anche alle crescenti esposizioni internazionali, che pubblicizzano la città stessa e la sua emergente classe imprenditoriale, che è ormai pronta a confrontarsi con il resto del clima europeo, anche non avendo una storia o un’influenza politica confrontabile con quella delle altre capitali dei regni europei.
“Nel 1898 ci sono in città 14 mila occupati nelle imprese meccaniche e metallurgiche: nella rilevazioni sono conteggiati anche gli artigiani, che continuano ad affollare con i loro piccoli laboratori cortili e scantinati di molte abitazioni, ma si può ben dire che l’industria non è più un fenomeno marginale. Lo sviluppo di un nuovo sistema produttivo è, d’altra parte, attestato alla crescita del proletariato urbano... Gli investimenti in infrastrutture, la riduzione del carico fiscale sulle imprese, la cessione di proprietà pubbliche a condizioni facilitate per chi costruisce stabilimenti, assecondano il processo di industrializzazione, reso possibile per altra parte da una maggior disponibilità di risorse finanziarie che le banche dirottano sulla città e, in particolare, nella nuova industria automobilistica”*14

*14 Gianni Oliva, *STORIA DI TORINO, dalle origini ai giorni nostri*, Torino, pag 233, edizioni biblioteca dell’immagine, 2014.

Durante il modello Fordista

L’avvento della FIAT si connota, nel 1900, per la costruzione del primo sito privato propriamente per l’industria moderna.
La prima industria automobilistica di grande dimensione si inserisce in un comparto cittadino in via di sviluppo ma ancora molto libero, dove è possibile inserire nuovi ampliamenti senza problematiche legate allo spazio e alla preesistenza.
L’asse di corso Dante nei primi nel 1900 non è ancora completamente urbanizzato, le poche significative trasformazioni inserite nel territorio sono quelle progettate per le esposizioni, collocate all’interno dell’area del Valentino.
Il modello che comunque distinguerà il marchio Fiat dagli altri è basato su l’abbassamento dei costi di produzione e la concentrazione della produzione di materiali e componentistiche automobilistiche, arrivando ad essere preminenti rispetto alle officine di più piccola dimensione.
Ma la scalata non termina con il comparto automobilistico, Fiat incomincerà la produzione di veicoli da lavoro agricolo o da trasporto, materiale rotabile, componenti navali e militari (vedi Fiat-Ansaldo).
L’accentramento di tutte queste produzioni rese la Fiat un concorrente troppo grande da poter essere fronteggiato dalle aziende minori, l’unica azienda che fu in grado di tenere il passo fu la Lancia.
La letteratura evidenzia come l’adozione del modello fordista, la centralizzazione e il controllo di tutto il processo produttivo determinino fra la fine degli anni ’10 e quella dei ’20 la grande trasformazione aziendale del settore dell’automobile a Torino.

Lancia ex lavoratore e corridore Fiat decide di fondare la propria casa automobilistica, inizialmente mantenendo delle relazioni con Fiat.
Lancia attuerà alcune politiche simili a quelle attuate dalla sua rivale e concorrente, dopo un primo impianto acquistato all'interno del settore di Borgo S. Salvatore (San Salvario), adotterà una politica di espansione e concentrazione dei futuri impianti produttivi all'interno di Borgo S. Paolo, verso ovest, e non sud e poi nord della città come FIAT.
Qui troverà la propria dimensione, continuando ad assorbire e occupare impianti produttivi preesistenti, anche dei pionieri dell'automobile, trovando così nuovi spazi e maestranze da poter assimilare.
Un altro fattore di promozione dello sviluppo industriale in serie è sicuramente l'avvento del primo conflitto mondiale, che accende una serie di commesse pubbliche da dover sopperire in un tempo molto ridotto.
"A Torino, le prime aziende mobilitate sono la Diatto, la SPA, la Ansaldi, la SNOS, le Industrie Metallurgiche e la FIAT: alla fine del 1916, si contano in città 207 stabilimenti ausiliari che, impegnati in quasi tutti i settori merceologici, occupano 58582 operai, saliti a 88810 unità nel 1918...lo scoppio del conflitto produce effetti ben precisi sull'industria torinese, tracciando una traiettoria che sposta l'asse produttivo del tessuto verso il comparto meccanico e favorendo in particolare quello automobilistico... Da questa situazione trae un grande vantaggio la FIAT, che con l'intensificarsi delle operazioni belliche compie un significativo balzo in avanti, arrivando ad avvicinarsi, per numero di dipendenti e per fatturato, a realtà consolidate come l'Ansaldo e l'Ilva, ponendo così le basi per un suo ulteriore sviluppo."*15
Questo è l'inizio di una produzione industriale guidata dai principi capitalistici e della rivoluzione industriale, che richiede l'adeguamento ai modelli più avanzati di organizzazione della fabbrica.
La situazione muta nuovamente quando Agnelli e il gruppo di tecnici con Giacomo Matté Trucco compie un viaggio oltreoceano visitando le fabbriche dell'azienda Ford, e delineando l'esigenza di una nuova evoluzione nella produzione massiva.
Così nasce il progetto del più grande comparto industriale torinese e italiano dell'epoca, il Lingotto. La progettazione incomincia 1915 e l'inaugurazione avviene nel 1923. Determinante è anche la spinta produttiva derivante dalle comande militari crescenti, dato l'avvento della Prima guerra mondiale.
Nasce così il primo sito industriale pienamente Fordista che non trova eguali all'interno dei confini nazionali, il sito di grande dimensione ed estensione, vede la presenza di 5 piani sul quale si sviluppare la produzione.
L'idea di fondo che ha guidato la costruzione del Lingotto è stata quella di riunire tutti i comparti costruttivi in un solo elemento, in questo modo il trasporto, la lavorazione e lo stoccaggio dei prodotti diventano più veloci e facilmente gestibili poiché rimangono sempre all'interno dello stesso stabile, ora sarà il prodotto ad arrivare direttamente al lavoratore nel mondo più efficiente.
Determinante è la presenza della catena di montaggio che trasporta il prodotto da completare attraverso le diverse linee di montaggio, il lavoratore qui si occupa di una minima lavorazione all'interno dell'intero prodotto, non è quindi necessario una grande conoscenza di tutta la linea produttiva che viene spezzata in segmenti destinati a lavoratori specializzati in un solo compito.

*15 Enrico Miletto, Donatella Sasso, *Torino '900 la città delle fabbriche*, Torino, pag 65, Edizioni del Capricorno, 2015

Oltrettutto grazie all'inserimento di elevatori e successivamente delle due rampe d'accesso, i materiali e la produzione poteva agevolmente essere trasferita all'interno dei diversi piani della struttura.
In questo modo Giovanni Agnelli era riuscito ad accorpare tutta la produzione in un unico polo, con benefici interni altissimi, oltre alla presenza della linea ferroviaria a nord del comprensorio (altro elemento importante per le spedizioni e l'approvvigionamento dei materiali).
L'importanza del sito industriale determina trasformazioni e cambiamenti all'interno del comparto urbano, l'area ancora non densamente urbanizzata viene costruita con residenze destinate ai lavoratori, secondo un tipico modello di Company District. Infatti, il polo attrae non solo cittadini torinesi, ma provenienti da tutto il Piemonte, vengono inserite nuove linee di infrastrutture per il trasporto cittadino (tramways) e verso l'area esterna a Torino (con la nuova stazione del Lingotto).
Insomma in questi anni le logiche industriali sono in grado di influenzare e guidare l'intero impianto cittadino, stimolando la direzione dei nuovi ampliamenti urbani. Questo avviene ad esempio tramite la costruzione del comparto del Lingotto, la nuova urbanizzazione di Mirafiori e all'interno del quartiere San Paolo, tramite in questo caso l'iniziativa della Lancia.
Negli anni '30, Torino si definisce a tutti gli effetti come una One-Company Town, infatti si attesta oltre ad uno sviluppo aziendale anche un incremento della popolazione presente all'interno dei confini comunali.
Tale modello avrà il suo grande sviluppo nel secondo dopoguerra, a Torino durante gli anni '60 la migrazione porta ad un aumento di 225.000 unità, portando la popolazione a 950.000 abitanti (le migrazioni sono ancora di livello nazionale, portando un esoso quantitativo di lavoratori dal mezzogiorno italiano), questo comporta inevitabilmente lo sviluppo urbanistico di una città che in quegli anni non era in grado di fornire abbastanza residenze e servizi.
Oltretutto sono anni in cui le strategie della grande industria – impersonata dalla famiglia Agnelli –, vengono accostate a quella di una figura di potere simile a quella del sindaco, la maggior parte delle trasformazioni urbane avviene sotto il controllo dell'azienda, che condiziona gli sviluppi urbani, fornendo oltretutto anche servizi post-lavoro e per i famigliari (sono famose le attività estive per i lavoratori e le colonie per i ragazzi).
Lo stesso avviene all'interno dell'area del quartiere San Paolo con il comparto Lancia anche se con minore forza rispetto alla FIAT, infatti all'interno dei lotti di proprietà dell'impresa Lancia troviamo area dedicate ad attività sportive e di svago per i lavoratori dell'azienda.
Questi avvenimenti non sono gli unici, poiché non solo mutano le condizioni legate alla realtà industriale (metodo produttivo, impianti industriali e metodi gestionali) perfino ciò che riguarda il rapporto con i lavoratori viene immancabilmente a mutare.
La centralità che il lavoratore detiene all'interno dei processi produttivi, in questo caso soprattutto nell'ambito della metalmeccanica, porta la fabbrica stessa a farsi garante e tutelare il lavoratore. Si individua in una serie di parametri nella quale risiedono i lavoratori FIAT: salario, benefici e atti di provvidenza; questi sono visti dai lavoratori come elementi di valutazione e confronto con il restante comparto industriale presente sul territorio.
Queste condizioni avvenute dopo il secondo conflitto mondiale hanno permesso un rafforzamento del comparto

Immagini dei bombardamenti aerei che colpirono lo stabilimento del Lingotto durante la seconda guerra mondiale

Sito istoreto, *Torino 1938/45 Luoghi memoria, la città delle fabbriche*, link: http://www.istoreto.it/to38-45_industria/schede_idx.htm, Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, 2003

Dove anche se con delle problematiche sicuramente ancora molto evidenti nell'ambito del lavoro e della produzione, il lavoratore ottiene una posizione centrale "ideale".
Numerose sono le lotte sindacali presenti in questi momenti e portata avanti dalla categoria degli operai, questi sono un gruppo molto unito socialmente e per quando riguarda le lotte per lo sviluppo dei loro benefici.
Parte di questa intesa si era rafforzata durante il secondo periodo bellico, dove la collaborazione tra lavoratori diventa una necessità primaria per la sopravvivenza. Le forze operaie organizzano i primi scioperi (1942-1943) per il malcontento economico e contro il regime.

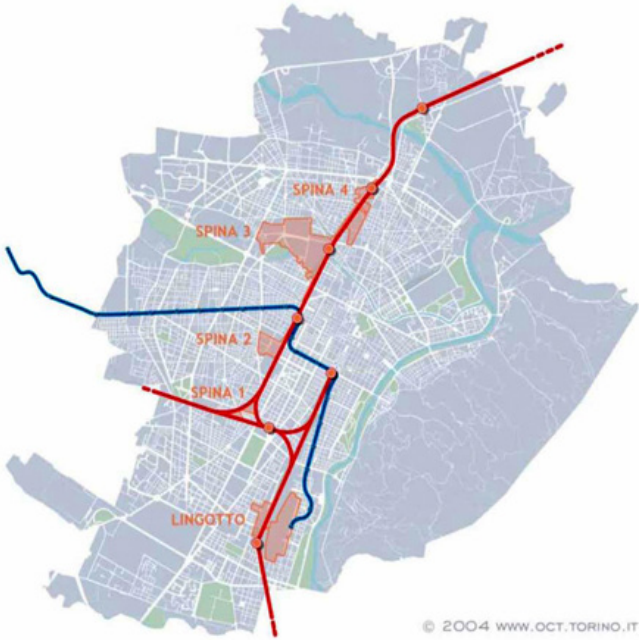
Podio nel Solone Fonderia di FIAT Mirafiori
AMT, Documenti, 1062, 1938

Durante il modello Post-Fordista

Il cambiamento e la crisi del modello fordista avviene fondamentalmente dagli anni ‘70, infatti la delocalizzazione degli stabilimenti, la robotizzazione e la continua globalizzazione, iniziano a piegare uno dei sistemi economici più forti del Novecento, la produzione industriale seriale della catena di montaggio.
Non c’è più bisogno di produrre all’interno delle città ormai troppo urbanizzate e dense, ora la produzione si sposta al di fuori della città dove la disponibilità maggiore di suolo permette la riorganizzazione di produzione e logistica, l’ulteriore globalizzazione dei mercati e la competitività dei costi di produzione nei paesi emergenti e in via di sviluppo porta a spostare alcune produzioni anche oltre i confini nazionali, in parallelo alla ridefinizione e segmentazione del mercato della domanda, che determina una prima riduzione dei volumi di prodotto nell’area torinese, per via della diminuzione di ordini.
Questi eventi mettono in dura crisi il comparto cittadino, ormai abituato a delle dinamiche sedimentatesi dall’inizio del Novecento, già durante gli anni ‘60 iniziano però a percepirsi queste future problematiche, anche se non vengono ancora prodotti dei piani per un nuovo e alternativo sviluppo.
“1970...: i motivi di crisi si fanno ricorrenti e complessi. Si intuisce che il periodo di grande espansione industriale è terminato e che l’industria, pur restando la principale attività economica della Regione, difficilmente potrà esercitare nel futuro quel ruolo trainante che specialmente nell’ultimo mezzo secolo ha svolto nei confronti dell’economia regionale. Si osserva altresì una certa perdita di velocità nello sviluppo industriale comparativamente ad altre regioni italiane.”*16
“ A questo punto Torino fu costretta a interrogarsi sul <<che fare>>: dovette reinventarsi un’altra volta, così

*16 Mario Abrate, *L’industria piemontese 1870-1970, Un secolo di sviluppo*, Torino, pag 266, Mediocredito Piemontese, 1978.

Veduta aerea del complesso del Lingotto effettuata dopo il suo recupero avvenuti dopo gli anni 80



Schema delle varie strade ferrate presenti all'interno del comune torinese, dividendo il percorso nella varie deniminazione delle spine

come era già avvenuto nel 1864, quando aveva perso il rango di capitale e si era dovuta trovare una nuova identità. Allora aveva scommesso sulla trasformazione in metropoli industriale, e quella scommessa era stata vinta. adesso si trattava di formulare una nuova scommessa, senz'altro più difficile della precedente. Bisognava, infatti, senza rinnegare la vocazione industriale, prendere atto che era cambiato il modo di fare industria, e affiancarvi nuovi obiettivi, aggiungere nuove motivazioni.

È in questa nuova prospettiva che è venuta a radicarsi un'antica aspirazione, spesso invocata ma mai realizzata: quella di riqualificare l'immagine di Torino, riconoscendole una vocazione turistica e culturale intesa come un nuovo asse di sviluppo dell'economia cittadina.*17

Ovviamente in questo caso gli oneri più grandi sono attribuibili al comparto FIAT, occupando da solo la maggior parte delle aree industriali presenti all'interno della città. La problematica sarà, infatti, sia la difficile transizione ad un nuovo modello industriale tecnologicamente adeguato e non di produzione di massa per il territorio, sia la riconversione degli impianti produttivi ormai obsoleti, ma inseriti all'interno dell'area cittadina, provocando così enormi vuoti urbani, in parallelo alla drammatica crisi occupazionale e sociale.

Al vertice di tutte queste trasformazioni urbane è sicuramente il Lingotto, con la dismissione della fabbrica "alta" - già industrialmente obsoleta negli anni '60 - nel 1982, sancendo così la fine di un'epoca per il territorio, e l'inizio di una nuova stagione. Il Lingotto costituisce, negli anni '80, il primo intervento di rigenerazione post-industriale nella città e in Italia.

La città comincia ad interrogarsi sul suo futuro, tornano allora antiche volontà sviluppatesi prima del 1864.

Di fronte al mutamento, emerge - come ha affermato Giuseppe Berta (cit.) - "un duplice atteggiamento: l'ottimismo verso un processo di diversificazione economica oltre i limiti della città fordista, incentrato sia sulle politiche di valorizzazione urbana, poi incentrate sulla realizzazione delle Olimpiadi Invernali del 2006, sia sulla promozione delle professioni dell'informazione e della comunicazione, con l'impiego di un nuovo capitale umano. Dalla cultura della città industriale deriva negli anni '90 e 2000 il cosiddetto «sistema Torino», definito come metodo di governo locale orientato allo sviluppo e fondato sulla ricerca di una convergenza di interessi degli operatori locali per il cambiamento."*18

Il Primo Piano Strategico della Città (2000) afferma il passaggio dalla One Company Town alla città "always on the move" secondo lo slogan olimpico, dalla città "grigia" della monocultura industriale alla città pluri-culturale, "verde" e creativa.

Torino cambia rotta, dalla transizione punta sulla cultura, la formazione, il turismo e i servizi, acquistano così importanza elementi urbani che fino ad allora erano tenuti in poco conto, come il patrimonio del barocco, in primo luogo le residenze sabaude.

Inizia anche un processo di restauro della corona di delizie (in primo luogo la Reggia di Venaria Reale), i poli di istruzione e culturali progrediscono e si ampliano all'interno delle maglie urbane.

Il potenziamento della città della formazione, ha interessato offerta e sedi delle due principali università urbane, primariamente con il riuso di aree e volumi post-industriali.

La nuova sede del Politecnico di Torino realizzata nei primi anni dopo la seconda guerra mondiale, all'interno

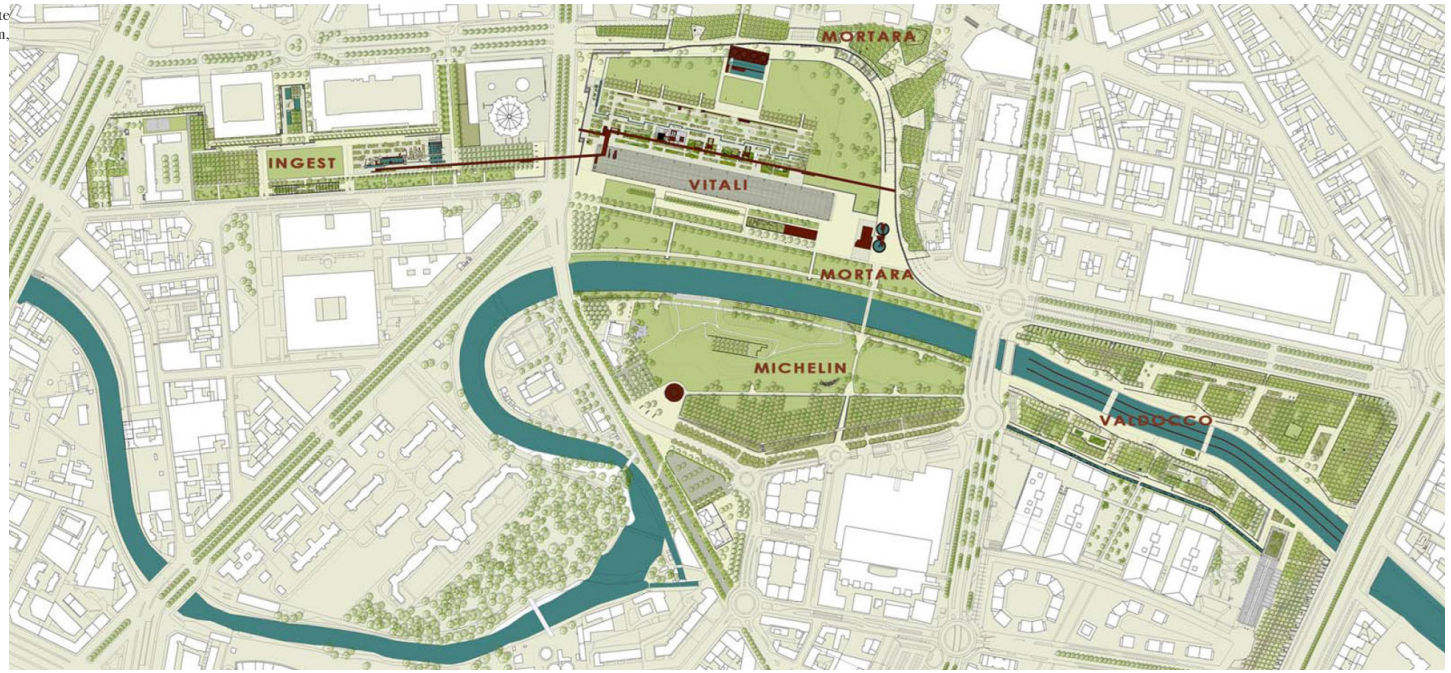
*17 Pier Luigi Bassignana, *TORINO ANNI SETTANTA, boom, crisi, rinascita*, Torino, pagg 8-9, Edizioni del Capricorno, 2017.

*18 Modello Torino di Giuseppe Berta, in: Giuseppe Berta (a cura di) *Torino Industria. Persone, lavoro, imprese*, ARCHIVIO STORICO DELLA CITTÀ DI TORINO, 2008

Parco di spina 3 con la presenza sullo sfondo dell'area residenziale costruita
Fonte: http://www.museotorino.it/view/s/d6211fd19d5d4c65bee9061bf405d494

del quartiere della Crocetta (collocata sul terreno dello Stadium del 1911), a partire dagli anni Settanta è oggetto della messa in opera di continui ampliamenti e nuovi costruzioni sull'asse diretto verso corso Castelfidardo e, successivamente, con la costruzione della Cittadella Politecnica, arrivando ad occupare parte dei fabbricati delle OGR.
Altre azioni che generano una serie di cambiamenti che tutt'ora condizionano gli sviluppi cittadini, sono sicuramente quelli compiuti all'interno dei comparti ferroviari chiamati "Spine", questi lavori di interramento e di quadruplicamento in asse del sistema ferroviario urbano, cercano di riallacciare e sfruttare al meglio alcuni settori di Torino divisi dalla linea ferroviaria fin dalla sua nascita.
Con lo sviluppo del sistema delle Spine, l'ampliamento del sistema universitario, la crescita di settori nella ricerca e sviluppo, il potenziamento della grande distribuzione commerciale, l'apporto delle olimpiadi svoltesi nel 2006, Torino mette in moto una quantità ingente di riqualificazioni e restauri all'interno del territorio. Questi interventi molte volte finiscono per svilupparsi all'interno di aree industriali dismesse: OGR, Incet, Teksid, ecc....
Questi fabbricati industriali sono stati rivitalizzati con altri scopi non più industriali, ma come opere dedicate al pubblico, al terziario, alla cultura e agli eventi. Si è riuscito quindi ad improntare la città sulla via del restauro del proprio patrimonio industriale, non è riuscita a prevalere la logica della demolizione con ricostruzione (prospettata come prevalente dal P.R.G. del 1995), con opzioni valutate inizialmente per complessi di rilevante memoria industriale (Lingotto, OGR, ecc....), complici in parte anche le crisi finanziarie.
Altri interventi importanti operati in questi anni, come già anticipato sono le opere delle Spine, queste opere si propongono di riqualificare parte del tessuto cittadino diviso dalle linee ferroviarie; si compongono di 4 interventi nominati a loro volta Spina 1, 2, 3 e 4, a contorno dell'asse centrale. La loro progettazione parte nel 1995, ma troveranno un completamento sostanziale intorno al 2018; le diverse spine verranno realizzate in modo separato tra di loro realizzando quindi dei segmenti uniti solo alla conclusione del processo.
Di queste operazioni la più importante per quanto riguarda il recupero e la rivitalizzazione si aree industriali, è Insomma la città ha compreso di non essere più un modello di One-Company town cercando nella rigenerazione parte della sua nuova identità, non intende cancellare il suo passato come una damnatio memoriae, anzi cerca di utilizzare il suo passato con rispetto. Bisogna ammettere che comunque anche se armati di ottime intenzioni, non tutte le rigenerazioni compiute possono essere intese come progetti che non presentano delle problematiche, legate soprattutto alla concezione moderna del restauro architettonico divisa in più scuole e visioni.
Di queste operazioni la più importante per quanto riguarda il recupero e la rivitalizzazione di aree industriali, è sicuramente l'area della Spina 3, questa occupa una maggior superficie rispetto agli altri tratti realizzati (più di un milione di metri quadri).
All'interno del quadrante inserito a nord nel comprensorio cittadino, quest'area era la sede di numerosi stabilimenti industriali come quelli della Teksid (prima Fiat Ferrerie), gli stabilimenti Michelin, Paracchi, Ingest, SNOS e Fiat Nole, tutti legati al comparto trasportistico e automobilistico.
Il primo intervento operato è all'interno delle aree della Teksid, qui tra il 1997 e il 2000 nelle ex ferriere su 25000 mq sorgerà Environment Park; il successivo parco cittadino ad accesso libero cerca di mantenere un

Mappa delle aree del complesso di Parco Dora, autore MAcA Museo A come Ambiente Environmental Museum,



collegamento con il passato tramite la riconversione di alcuni elementi strutturali della fabbrica, in questo modo mantenendo un significato simbolico e di arredo urbano.
Questo progetto ha previsto una ri-funzionalizzazione dell'area senza una cancellazione completa del suo passato e di parte della sua fisionomia.
Nelle aree ex Michelin su c.so Mortara e nell'area Snos, già Società Nazionale Officine di Savigliano nascono un centro terziario-commerciale e alcune aree residenziali destinate ad ospitare inizialmente parte dell'appartato olimpionico.
Gli interventi sono stati completati all'inizio degli anni '10 del 2000, ospitando oltretutto all'interno della grande area del parco (456000 mq) il MAcA (Museo A come Ambiente Environmental Museum) museo dedicato ai temi ambientali, il quale incoraggia l'esplorazione di queste nuove realtà urbane legata alla cultura e all'ambiente.
Un evento importante nelle trasformazioni urbane sarà anche la realizzazione nel 2006 dei XX Giochi olimpici invernali, questi si fecero promotori di numerose opere di recupero urbano e di sviluppo, continuando le operazioni all'interno della Spina 3 ma non solo, viene infatti riqualificata parte dell'area industriale e ferroviaria inserita nella circoscrizione del Lingotto. Gli interventi comprendono la realizzazione del villaggio olimpico all'interno dell'area dell'ex mercato generale (MOI) collegato tramite una passerella al comprensorio del 8 gallery,

Chiesa del Santo Volto di Mario Botta- Torino 2004-2006
Foto di Enrico Cano su cortesia di Mario Botta Architetto

il progetto di Gae Aulenti per il Palavela di Torino, la costruzione dell'Oval Lingotto (nuova area all'interno del comprensorio), alcune modifiche anche all'interno di Torino esposizioni. Oltretutto è l'occasione per il rinnovamento di due strutture sportive: lo stadio olimpico (con la costruzione del prospicente palazzo Isozaki) e il Palazzo del ghiaccio inserito in corso Tazzoli.
La città compì delle evoluzioni anche a livello infrastrutturali, la costruzione della prima linea metropolitana cittadina e la pedonalizzazione delle centralissime piazza San Carlo e via Lagrange.
Purtroppo non tutti questi interventi hanno mantenere un apporto positivo nel tempo, infatti in alcuni di essi sono nate alcune problematiche di diverso tipo tra di loro. Il reparto commerciale inserito dentro lo SNOS ad esempio non ha saputo attirare il quantitativo di clientela che si era sperato, con una sua conseguente dismissione per settori; l'area residenziale progettata nel MOI dopo gli eventi olimpici ha avuto problematiche legate all'occupazione abusiva da parte di alcune persone con lo sviluppo di spacci di stupefacenti, questo ha portato all'interno dell'area ad un continuo controllo delle forze dell'ordine, con la conseguente svalutazione di questa rigenerazione urbana, dopo un prolungato periodo di degrado nel estate del 2019 vengono sgomberati due interi edifici dove risiedevano 350 persone.
Mentre diversamente è successo in altri comparti, come quelli inserti all'interno dei territori delle spine dove una buona valorizzazione e gestione dei manufatti costruiti ha portato questi settori ad essere integrati dalla cittadinanza, permettendo anzi lo sviluppo di nuove dinamiche sociali al loro interno.
L'inserimento delle aree residenziali in questi quartieri rigenerati permette alla popolazione abitante di sviluppare a pieno un'area ricca di risorse e disponibilità; cambiando totalmente rispetto al suo passato di area industriale dismessa la quale si trovava ad essere un ostacolo da aggirare e non un'elemento positivo.

Area dell'ex MOI costruita per ospitare i partecipenti e gli eventi dei XX giochi invernali
http://www.agneseaccotto.it/it/projects/villaggi-olimpici-invernali

Lo sviluppo nel quartiere di Borgo San Salvario

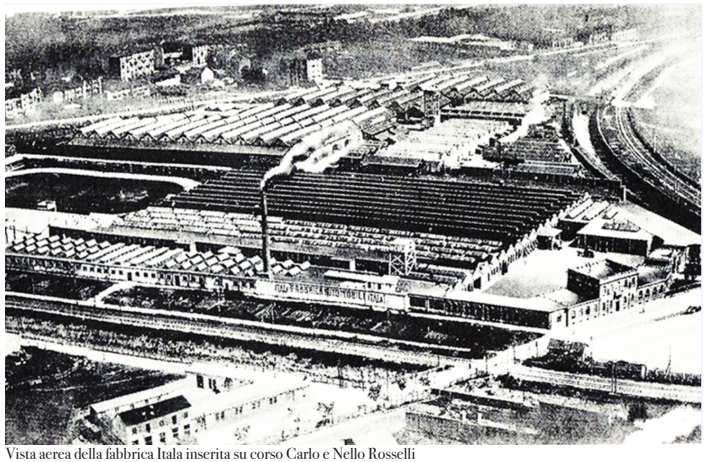
Lo sviluppo della industria automobilistica torinese ha sede inizialmente all'interno del nascente quartiere San Salvario, questo settore di Torino oggetto di espansione dopo la demolizione delle mura meridionali fino agli anni '30 dell'800. Viene inteso come "terreno fertile" per la costruzione di nuovi edificati residenziali e per le attività produttive pre-fordiste, grazie all'evoluzione tecnologica che elimina la dipendenza dalla forza idraulica e grazie all'innovazione apportata dalla elettrificazione (e dal basso costo di acquisto dell'energia elettrica prodotta dall'AEM).
Nasceranno proprio dentro alcune di queste officine le prime automobili prodotte a Torino, ricordiamo ad esempio Giovanni Ceirano nel 1898 con la sua officina di cicli Welleyes costruisce una delle prime automobili in commercio prodotte sul territorio.
Le Carrozzerie Lanza anche loro tra i pionieri di questo percorso industriale che alla fine del XIX secolo si trovava ancora al loro stadio embrionale, i primi mezzi prodotti infatti sono ancora dei prototipi e le successive vendite vengono gestite su ordinazione.
Ricordiamo che i primi costruttori di automobili all'interno del territorio italiano non erano produttori industriali, che basavano una nuova azienda sulla sola costruzione di automobili, ma erano invece carrozzieri, produttori di biciclette oppure officine meccaniche a prendere il ruolo di "inventori" delle prime macchine.
San Salvario ha subito, inoltre, una forte spinta innovativa portata dalle esposizioni e dalle manifestazioni automobilistiche svolte all'interno delle aree del Valentino.
Anche la vicinanza con la linea ferroviaria Torino-Genova e la prossimità con la Stazione di Porta Nuova sono

sicuramente dei promotori per lo sviluppo di attività che potevano contare delle nuove infrastrutture costruite all'interno del territorio comunale. Il quartiere si definisce quindi come nuovo luogo delle attività della Borghesia torinese che poteva trovare i propri spazi rimanendo vicino al cuore di Torino.
Infatti, essendo una nuova area di sviluppo, i giovani borghesi possono intraprendere investimenti immobiliari e sviluppare anche di più il proprio potere e guadagno, permettendo così l'avanzare di una nuova classe.
Le prime imprese automobilistiche "sfruttando la fitta rete di micro imprese meccaniche che andavano affollando la prima periferia industriale torinese, in buona parte concentrate sulla riva del Po e l'asse ferroviario lungo cui si strutturava lo sviluppo sud-orientale della città, e a cui era commissionata la stragrande maggioranza delle componenti, erano in grado di assemblare poche decine di veicoli all'anno, secondo i metodi più propri della produzione artigianale"*19
La mappa che segue evidenzia l'importanza dell'aggregazione e dell'economia di scala produttiva nella zona sud di San Salvario e verso la fascia fluviale, con impianti produttivi in prevalenza nella scala di isolato.
I metodi messi in atti dalla FIAT tenderanno da sempre alla produzione industriale. Nei primi periodi di produzione nelle nuove fabbriche in corso Dante, la produzione non avviene ancora per serie con un metodo industriale fordista, ma avviene ancora uno scambio di collaborazioni con altre carrozzerie e officine per la produzione di automobili.
La produzione cresce e anche la quantità di lavoratori al suo interno, troviamo infatti varie modifiche ed ampliamenti dell'impianto originario, con ampliamenti anche dovuti all'ospitare lavoratori appartenenti ad altre fabbriche, in questo modo FIAT riuscirà a concentrare tutta la produzione in un solo posto, risparmiando in quantità di tempo e denaro sui trasporti di merci da una sede all'altra.
Un altro importante produttore incomincerà proprio in questo quartiere la produzione di automobili, il marchio di Vincenzo Lancia.
Si inserisce all'interno di San Salvario proprio tra Via Gaetano Donizetti e Via Francesco Petrarca, occupando il lotto precedentemente dell'azienda Itala e dopo acquistando anche il lotto adiacente
Sarà proprio in questo periodo ad essere investito dalla crisi finanziaria che affosserà e porterà fuori dagli affari molte attività produttive del tempo, sono quindi anni in cui la neonata Lancia si pone come obiettivo la sopravvivenza nel mercato.
Possiamo quindi asserire che il marchio Lancia cercherà di imitare il modello vincente della FIAT, dove l'importante non sarà più solo il raggiungere lo status di migliore, ma di automobile sicura e dal costo minore rispetto alle sue concorrenti.

*19 Pier Luigi Bassignana, Adriana Castagnoli, Marco Revelli, *Storia fotografica dell'industria automobilistica italiana*, Torino, Bollati Boringhieri, pag 9, 1998

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

1) Ceirano
2) FIAT c.so Dante
3) Itala/Lancia
4) Scat
5) Storero
6) Junior
7) Invicta
8) Lux
9) Siata
10) Carrozzeria Rotschild e Fils
11) FATA
12) STAR
13) Lancia
14) Carrozzerie Lanza
15) Carrozzeria Locati e Torretta

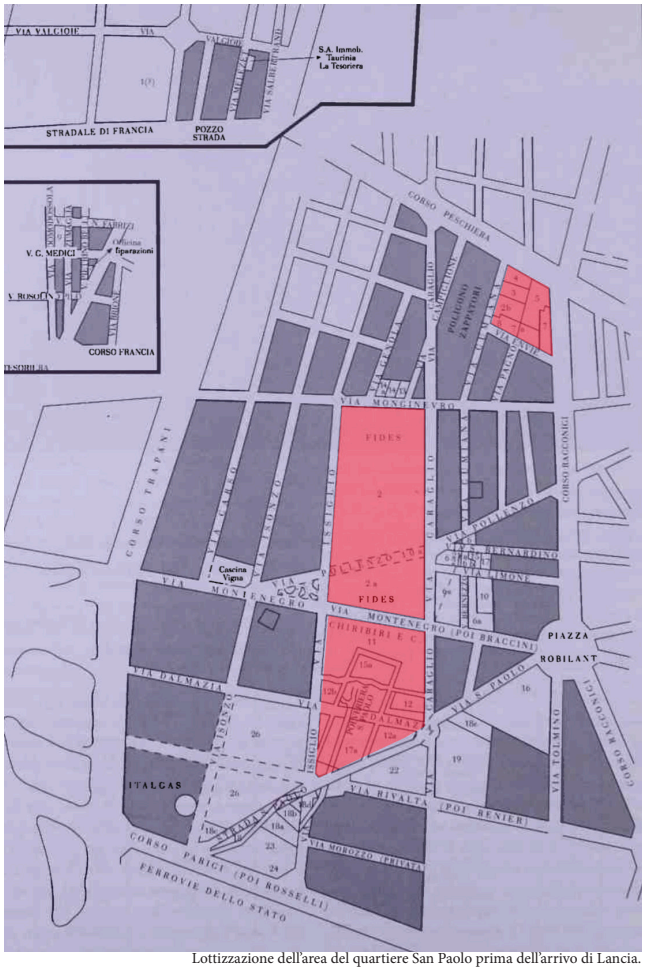


Vista aerea della fabbrica Itala inserita su corso Carlo e Nello Rosselli
fonte: https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=160037628

Lo sviluppo nel quartiere di Borgo San Paolo

Agli inizi del 1900 il quartiere di Borgo San Paolo si trova ancora scarsamente urbanizzato, collocato nella periferia sud-ovest di Torino, iniziano ad insediarsi alcune aziende verso gli ultimi anni del Ottocento, ma sarà solo prima della prima guerra mondiale che il quartiere prenderà piede e inizierà a svilupparsi ed edificare i suoi terreni.
La prima ditta automobilistica a farvi ingresso sarà la Diatto nel 1904 la quale occuperà un immobile progettato da Pietro Fenoglio in stile liberty, arriverà un anno dopo Spa, nel 1906 farà finalmente il suo ingresso Fides e poi arriveranno Chiribiri, Sit, Lux, ecc...
Ma solo l'ingresso di Lancia rivoluzionerà l'intero quartiere, accrescendone le risorse, promuovendo la densificazione edilizia e catalizzando tutta l'attenzione su di sé.
Lancia trasferirà la propria fabbrica proprio nel 1911, abbandonando così Borgo San Salvario, per immergersi in un territorio con più libertà spaziali e ancora da formare.
"Nella memoria collettiva torinese è rimasto il ricordo di un rapporto peculiare tra la Lancia e Borgo San Paolo. Benché nel 1941 in Italia solo Lancia e Fiat avessero introdotto la catena di montaggio, l'azienda di Borgo San Paolo non divenne mai un'impresa compiutamente fordista. Il suo impatto sulla città rimase perciò diverso, non solo per dimensioni, da quello della potente concittadina. Tanto che negli anni della lotta clandestina fu l'impresa a essere forgiata dall'identità sociale del quartiere, dove era la residenza della quasi totalità degli operai, e non viceversa." * 20
Sarà proprio lo stabilimento Lancia ad acquistare infatti vaste aree non ancora edificate, ed alcune volte le "dona"

*20 Pier Luigi Bassignana, Adriana Castagnoli, Marco Revelli, *Storia fotografica dell'industria automobilistica italiana*, Torino, Bollati Boringhieri, pag 21, 1998



Lottizzazione dell'area del quartiere San Paolo prima dell'arrivo di Lancia.
In rosso evidenziale le aree che diventeranno sede delle aree produttive della società Lancia.
Immagini tratte da: Franco Amatori, *STORIA DELLA LANCIA, Impresa Tecnologie Mercati, 1906-1969*, Torino, Fabbri Editori, pag 158, 1992

alla comunità trasformandoli in luoghi ludico-sportivi dedicati ai propri lavoratori.
L'inserimento di tutti gli apparati industriali della società Lancia non si effettua rigidamente secondo i dettami delle dinamiche industriali, ma fra gli anni '30 e '60 cerca di adattarsi ai limiti della disponibilità di territorio e alla sua popolazione in crescita, con la quale si trova anche a mediare a livello immobiliare per le campagne di acquisizione dei terreni, avviando interventi per la residenza.
In questa ottica si potrebbe intendere la Lancia come una delle partecipanti alle modifiche urbanistiche del quartiere e non come attore assoluto e primario, le stesse dinamiche avvengono anche per i rapporti stretti con l'amministrazione municipale, che fanno intendere una non volontà di imporsi con un disegno urbanistico unitario e identitario.
Le politiche aziendali si presentano meno aggressive e a volte legate a scelte dettate dagli avvenimenti, più che da una vera programmazione dello sviluppo (che invece mette in atto la Fiat fin dalla sua nascita).
"Tuttavia, se consideriamo il momento in cui la Lancia si inserisce nella catena degli atti di acquisto e vendita e la relativa «posticipazione» di tale inserimento, risulta abbastanza evidente che nel processo di trasformazione di un paesaggio agrario in un paesaggio urbano l'impresa ha giocato un ruolo tutto sommato secondario. Difatti se da un lato, come acquisitrice e costruttrice, concorre senza dubbio ad accentuare l'aspetto e la componente industriali del borgo, d'altro lato è altrettanto vero che nel passaggio dei terreni da una vocazione agricola ad una vocazione urbana, industriale o no, essa appare più spesso come l'ultimo anello della catena"*21
I poli di insediamento produttivo di via Monginevro, via Cumiana, via Limone, via Montenegro (poi Lancia), corso Parigi (poi Rosselli) definiscono un processo adduttivo fino agli anni '50 e poi una densificazione delle aree che porta a recuperare modelli multipiano.
L'ultimo segno che la Lancia inserisce all'interno del territorio è il grattacielo costruito nel 1954 a cavallo della via poi dedicata al costruttore stesso, via Vincenzo Lancia. L'ingresso di tutte queste aziende fin da inizio secolo all'interno del territorio di borgo San Paolo permise uno sviluppo anche per la comunità di residenti che crebbe, trovando la convenienza economica insita nel territorio.
Fino a quando era in funzione la cinta daziaria borgo San Paolo aveva rappresentato un'ottima localizzazione per i lavoratori e le classi più povere, essendo fuori da queste e non subendo quindi l'aumento di tassazione dei prodotti applicata alla dogana.

*21 Franco Amatori, *STORIA DELLA LANCIA, Impresa Tecnologie Mercati, 1906-1969*, Torino, Fabbri Editori, pag 175, 1992

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

1) Diatto
2) Chiribiri
3) Lux
4) Fides
5) Padus/Lancia
6) Tau
7) Spa
8) Palazzo Lancia
9) Nazzaro
10) Lancia

Storia e trasformazioni postindustriali

All'interno della realtà storica torinese, alcuni insediamenti guideranno e traineranno i settori industriali.
Queste realtà nascono alcune volte a cavallo tra gli anni di fine Ottocento, ma altre sono di più antica origine essendo legate alla struttura statale del regno Sardo Piemontese, come l'Arsenale Militare, la Fucina delle Canne o la Manifattura Tabacchi, sotto il monopolio del Regno.
Detengono una storia e un'importanza di rilievo rappresentando le prime realtà industriali di Torino, che trovano nel Novecento il maggior sviluppo, aumentando esponenzialmente il numero di lavoratori dipendenti al loro interno.
Queste diverse realtà industriali si trovano ormai inserite all'interno di un tessuto urbano densamente urbanizzato, rispetto ai momenti storici in cui questi fabbricati sono stati costruiti e hanno saputo nel tempo (dopo la loro dismissione da fabbricati industriali) "reinventarsi", per poter servire altre parti della comunità e della società.
Gli esempi riportati mostrano le molteplici possibilità di trasformare luoghi industriali in base alle necessità presenti all'interno territorio, sono state eseguite trasformazioni in parchi pubblici post-industriali delle aree di demolizione (Parco Dora), altre destinazioni interessano il commercio e i servizi alle persone generando così reddito e lavoro, altre ancora hanno interessato l'istruzione e la cultura trovando nei comparti industriali i nuovi spazi da destinare ad aule e aree dove svolgere attività di didattica e ricerca.
Molti grandi comparti hanno quindi ritrovato una destinazione contemporanea per riuscire a sfruttare al meglio il luogo a disposizione, secondo le nuove necessità.

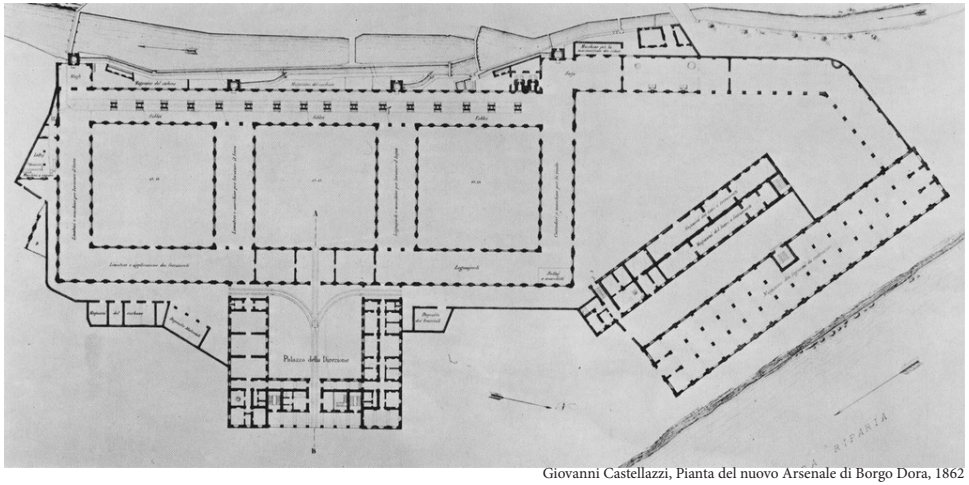
Arsenale Militare

L'edificio nasce nel 1580 su volontà di Emanuele Filiberto, in queste anni sono molte le trasformazioni che avvengono in questo settore cittadino sempre su volontà della famiglia regnante.
Il motivo della sua nascita è l'indipendenza sui prodotti bellici come la polvere da sparo, infatti inizialmente il nome che gli viene posto è "Regia Fabbrica delle Polveri e Raffineria dei Nitri".
Viene quindi cambiato il tipo di attività presente, inserendo all'interno un campo per lavorazione del legname, si presentano infatti come segherie alimentate dall'energia idraulica presente (in questo caso il canale dei Molassi, detta anche "bealera dij molass").
Nel tempo vengono apportate modifiche e miglioramenti allo stabilimento che ne permettono un continuo sviluppo, nel 1717 le macine vengono alimentate dall'energia motrice di cavalli da traino (questo permise di stabilizzare la mole di lavoro che non doveva più sottostare alle piene del vicino fiume Dora).
Verrà poi totalmente ricostruito nel periodo tra il 1775 e 1788 secondo progetto di Antonio Quaglia colonello dell'artiglieria.
Con l'ultimo acquisizione di terreno avvenuta nel 1815 la fabbrica conta delle notevoli dimensioni si estende su un lotto di circa 300 metri per 170 all'interno del suo perimetro passano due canali, sono presenti 13 mulini e all'interno del complesso vengono stipati 40 tonnellate di polvere da sparo.*22
Un terribile evento colpì il sito produttivo nell'aprile del 1852, una combustione all'interno del deposito di munizione si propaga all'interno degli edifici arrivando ad incendiare 25 tonnellate di polvere da sparo.
Le ripercussioni per l'intero quartiere di Borgo Dora sono altissime, nell'incidente molte delle architetture

*22 Sito museoTorino.it
link: http://www.museotorino.it/view/s/eee713afa08e4919a2bc7eec0648c702

Fronte dell'ex Arsenale militare. Fotografia di Elena Francisetti, 2010.
© MuseoTorino

presenti vengono danneggiate nel migliore dei casi, se non distrutte durante la deflagrazione.
Dopo questo catastrofico evento si decide di spostare la polveriera all'esterno del perimetro comunale di Torino, e così l'edificio ritrova vita diventando questa volta l'Arsenale Militare, questo passaggio risulta importante per l'industria torinese, all'interno si riorganizza la fonderia e le officine di riparazione dell'artiglieria.
Il 2 marzo 1862 Vittorio Emanuele II firma un atto notarile ufficializzando la costruzione di quello che viene denominato "Arsenale delle Costruzioni di Artiglieria di Torino".
La realizzazione incomincerà solo nel 1867 con un edificio in stile neo medievale con mattone faccia a vista comprendente due torrette e un portico antistante; nell'arco di due anni la costruzione viene finita e con dei fondi destinati dalla città è possibile ampliare il complesso assorbendo il vicino ex mattatoio, arrivando ad occupare in toto 60.000 mq.
Con l'avvento del Novecento tutti gli impianti motrici idraulici e animali vengono sostituiti e inizia l'utilizzo di macchinari elettrici, i lavoratori crescono da 500 a 800 operai.
Ovviamente con l'avvento del primo conflitto mondiale la produzione si impenna vertiginosamente, ma la sua crescita continua a anche con la fine del conflitto; con l'arrivo del secondo conflitto mondiale i dipendenti si attestano a 1377.
Sarà solo con la fine di questo secondo conflitto che inizieranno le opere di ri-ammodernamento dei macchinari e della produzione e la riduzione del personale.
Nel 1943 buona parte del fabbricato viene abbandonata e bisognerà aspettare fino al 1983 perché questa venga sistemata e trasformandosi in sede del Sermig diventando "Arsenale della pace".
Altre parti verranno restaurate, come quello che ora viene chiamato "Cortile del Maglio" il quale è adibito al commercio, mentre la restante parte viene occupata da un impianto scolastico secondario di secondo livello (Albe Stainer) e da un'università privata (Scuola Holden).
La suddivisione degli spazi concentrati in un solo complesso, ha permesso lo sviluppo di plurime destinazioni, che trovano sicuramente nell'istruzione la parte maggiormente sviluppata, ma inserendo anche altri tipi di attività e generando nuove polarità e nuovi flussi di persone.



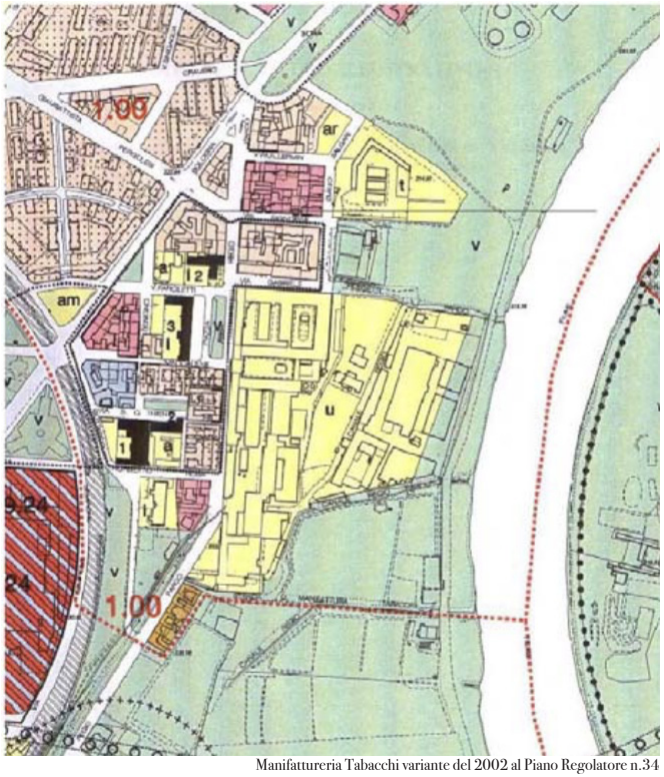
Giovanni Castellazzi, Pianta del nuovo Arsenale di Borgo Dora, 1862
Istituto Storico e di Cultura dell'arma del Genio di Roma

Arsenale Militare
Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Manifattura Tabacchi

Quella che verrà chiamata Manifattura Tabacchi troverà sede inizialmente all'interno di quello che era il "Palazzo del Viboccone" anche in questo caso come per l'edificio dell'Arsenale Militare, costruito per volontà della famiglia regnante a metà del XVI secolo.
Il palazzo rimarrà in uso, dedicato allo svago frequentato da molte personalità dell'epoca, fino a quando gli assedi (francesi e piemontesi) del 1640 e del 1706 gli arrecheranno gravi danni facendogli perdere il suo pregio signorile. Rinascerà come Regia Fabbrica del Tabacco nel 1768 su progetto dell'architetto Benedetto Ferroggio, questo progetto va a buon fine e agli inizi del XIX l'azienda possiede due sedi all'interno della città, si presenta come un'impresa in continua crescita sul settore.
Nel 1855 si decide di concentrare tutte le lavorazioni in un'unica sede ovvero quella di Regio Parco è necessario quindi predisporre delle opere di ampliamento del impianto produttivo; questo per poter cercare di aumentare il profitto abbattendo i costi di lavorazione al suo interno utilizzando così i fabbricati in via della Zecca come magazzini.
Con l'avvento dell'Unità di Italia la fabbrica torinese si attesta così tra le più grandi e importanti della nascente nazione italiana (all'alba del 1873 sono 2246 i dipendenti all'interno dell'impianto) che conta ben 14 manifatturiere sul suo territorio.*23
Nel Novecento l'impianto cresce nuovamente, inserisce al suo interno sale dedicate allo svago dei dipendenti, appartamenti per i lavoratori e un asilo nido; questi elementi portano allo sviluppo di un clima comunitario all'interno del suolo della fabbrica.

*23 Sito istoreto, *Torino 1938/45 Luoghi memoria, la città delle fabbriche*, link: http://www.istoreto.it/to38-45_industria/schede_idx.htm, Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, 2003



Manifattureria Tabacchi variante del 2002 al Piano Regolatore n.34
L'area passa dallo stato di zona urbana trasformazione diventando area destinata all'istruzione universitaria

All'interno il ciclo produttivo di lavoro viene suddiviso principalmente tra uomini e donne, gli uomini (in minoranza) si occupano delle lavorazioni tramite macchinari e vengono pagati ad ora di lavoro, ma la manodopera femminile è in maggioranza e si occupa dell'arrotolamento e della concia delle foglie di tabacco a mano, e viene pagata invece a cottimo per il confezionamento di un quantitativo di sigari.
Il successo crescente della manifatturiera durerà all'incirca fino agli anni 20 del Novecento, inizierà ad entrare in "crisi" con il calo dei consumi dei sigari, dando spazio alternativamente alla crescita della sigaretta detta al tempo "spagnoletta", questa richiede l'utilizzo di una minore manodopera, infatti il tabacco viene trattato e poi lavorato a macchina.
Solo con l'avvento del periodo fascista troviamo una nuova crescita del personale tramite campagne di assunzioni, anche se il clima all'interno della fabbrica non è stabile.
Durante la Seconda guerra mondiale lo stabile viene più volte bombardato durante gli attacchi degli alleati, portando allo scoppio di incendi, questo comunque non blocca totalmente la produzione al suo interno.
I lavoratori si trovano nel 1944 a dover fronteggiare le Camicie Nere che essendo venute a conoscenza dell'aiuto che stavano offrendo ai partigiani vogliono impartire una lezione alla classe operaia cittadina; ma le sigaraie riescono a respingerli durante alcuni scontri che hanno riguardato l'area.
Il picco dell'occupazione si avrà nel periodo dopo la guerra con 3000 dipendenti ma che verrà subito scremato per la chiusura di alcuni settori di produzione, per primi quelli riguardanti il tabacco da pipa ed i sigari, la produzione di sigarette riesce a resistere fino al 1996 quando lo stabilimento viene definitivamente chiuso.
Nel periodo del dopoguerra (1945-1955) incomincierà una serie di demolizioni e sostituzioni, come la manica dell'edificio su via Rossetti; questo è dovuto alle cattive condizioni dello stabile dopo i bombardamenti e le rappresaglie subite nel periodo bellico. Nel 1952 si demoliranno la cappella e la centrale termica mentre su progetto dello studio dell'ing Nervi vengono ricostruite le restanti maniche ammalorate, utilizzando però la tecnologia del calcestruzzo armato. L'intervento comunque è atto solo a ripristinare le volumetrie originali presenti prima della guerra.
Dal 2002 è stata approvata una variante al PRG per diventare in parte una delle sedi dell'Università di Torino, all'interno del quale avvenivano le iscrizioni e immatricolazioni ai corsi. Il piano di riuso e manutenzione del bene da parte dell'Università è stato solo parzialmente completato, con la localizzazione di funzioni di archivi e depositi museali.
Gli immobili sono vincolati dal MIBACT, per tutela storico-artistica e paesaggistica, e attualmente sono di proprietà dell'Agenzia del demanio e del Comune di Torino. Il progetto di valorizzazione del compendio, in attesa di attuazione, prevede di insediare funzioni residenziali (edilizia libera, social housing e residenze universitarie), commerciali e direzionali con la cessione ad operatori privati.
L'intervento di recupero per il suo riutilizzo museale prevede la realizzazione la demolizione di alcune sue partizioni interne per il riadattamento degli spazi, la manutenzione dell'intero complesso con rintonacature esterne ed interne, la sostituzione di tutti i serramenti al piano terreno con elementi che riprendano le soluzioni precedentemente utilizzate e l'inserimento di tutti gli impianti necessari: elettrico, idraulico e anti incendio.

Corso Regio Parco 142. Regia Manifattura dei Tabacchi.
Effetti prodotti dai bombardamenti dell'incursione aerea dell'8-9 dicembre 1943. UPA 3667_9E02-02.
© Archivio Storico della Città di Torino/
Archivio Storico Vigili del Fuoco

Manifattura Tabacchi
Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Società Nazionale Officine Savigliano (SNOS)

La nascita della società come indica il nome stesso deriva dalle esperienze compiute dalla "Società della Ferrovia Torino-Cuneo" (all'interno del comune di Savigliano viene destinato uno spazio per la riparazione e costruzione del materiale rotabile) avverrà nel 1869 il passaggio poi alla "Società Alta Italia" che determinerà la chiusura dello stabilimento di Savigliano.
Nel 1880 nasce a Torino la "Società Nazionale Officine di Savigliano" lo scopo di questa è la produzione di tutto il materiale e le infrastrutture di tipo ferroviario e anche aeronautico.
La ditta ha subito successo, portando il numero di lavoratori a 640 con una produzione di all'incirca 60 vagoni nell'arco di un mese; ed è così che nel 1884 sarà il fornitore delle carrozze di lusso presentate all'esposizione del 1884.
Nel 1889 la SNOS assorbe la "Società Anonima Italiana Ausiliare di strade ferrate, tramvie e lavori pubblici" in questo modo l'azienda acquisisce gli storici immobili di C.so Mortara nella quale i laboratori sono 700 (con una superficie di 30000 mq).*24
Con l'avvento del Novecento la produzione inizia a diversificarsi ed innovarsi, infatti inizia la produzione di motrici elettriche e la costruzioni di infrastrutture di grande livello sul territorio italiano e straniero; in questo periodo l'elettromeccanica cerca di prendere piede all'interno del settore dei trasporti su rotaia mosso ancora da motori a scoppio.
Durante la prima guerra mondiale come in quasi tutte le fabbriche il numero di dipendenti di sesso femminile è tra i più alti andando a soppiantare quello maschile, si inizierà la costruzione di macchinari bellici (aeroplani,

*24 *TORINO E LE FABBRICHE, Percorsi multimediali sulla storia industriale della città,* ISMEL, pag 16 link:https://www.fondazionescuola.it/sites/default/files/allegati_iniziative/laygt_torinofabbriche_03.pdf, 2002

aviorimesse, ecc,..).
Con il termine della guerra l'Italia avvia una campagna di ri-ammodernamento della rete ferroviaria decidendo il passaggio da corrente alternata a corrente continua, inizia così una nuova produzione di locomotori elettrici che oltre ad essere utilizzati all'interno della rete ferroviaria nazionale, vengono utilizzati anche all'interno di fabbriche per il trasporto interno delle merci; in più l'azienda si apre per la costruzione di grandi infrastrutture in carpenteria metallica (Il mercato coperto di Porta Palazzo (TO), le arcate del della stazione di Centrale di Milano, ecc...)
Allo scoppio della seconda guerra mondiale la società conta 1600 dipendenti (tra operai e impiegati) addetti alla produzione di materiale bellico, questi però dopo gli avvenimenti di guerra (bombardamenti, ecc...) dichiareranno alcuni scioperi, tra i più importanti ricordiamo quello del marzo del 1944.
Un'anno dopo la fabbrica viene occupata dai lavoratori che con il supporto dei partigiani prendono in ostaggio dei soldati tedeschi, questo porterà ad un'attacco da parte dei militari nazifascisti, che cercano di assediare la fabbrica (provocandone ingenti danni).
Con la fine della guerra ricomincia la produzione di locomotive e materiale rotabile abbandonando ogni altra produzione.
Verrà assorbita nel tempo da diverse aziende (come Fiat e General Motors) ma vedrà nel 2005 la sua dismissione.
Il progetto di recupero e riuso è stato caratterizzato dagli usi residenziali, di ville indipendenti, ricavate in copertura dell'edificio principale, da terziario ai piani intermedi e da galleria commerciale al piano terra, scandendo in esterno elementi che richiamano la memoria della galleria di produzione ferroviaria.
All'interno dell'area sono stati prodotti molti cambiamenti nella viabilità stradale, demolendo la struttura del cavalcavia presente su corso Mortara collegato all'interno del sistema stradale di piazza Baldissera; questa modifica ha permesso un miglioramento della qualità e della vivibilità all'interno del tessuto urbano elimindando un elemento che ormai rappresentava solamente del degrado.
Ad oggi invece all'interno dell'area dello SNOS ha trovato spazio un centro commerciale, questo però non è interessato da un alto numero di acquirenti creando problematiche di sottoutilizzo e abbandono dei suoi spazi commerciali.
Si stanno cercando nuove destinazioni d'uso, poiché quelle sviluppate inizialmente di commercio tradizionale non hanno visto un grande numero di acquirenti, le uniche due realtà che riescono a resistere al suo interno sono due grandi catene di supermercati.
In questo caso quindi il progetto di recupero commerciale non è stato ben pianificato rispetto al potenziale mercato, data l'ingente proposta di centri commerciali ad oggi sul territorio contermine di Torino.
Ad oggi infatti vengono varate nuove proposte commerciali da inserire al suo interno in modo da ritrovare un nuovo equilibrio per lo stabile che ad oggi vede una grande difficoltà a riproporsi come polo, dato che solamente il 10% delle sue attività al suo interno sono ancora aperte, il restante è stato chiuso per fallimento.

Lo stabilimento della Savigliano prima della trasformazione: la facciata
su corso Mortara, ancora fronteggiata dalla struttura del cavalcavia.
Fotografia di Filippo Gallino per la Città di Torino, dicembre 2000

SNOS
Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Ferriere Piemontesi

L'azienda delle Ferriere Piemontese nasce nel 1906 come una società con capitale sociale e con sede nello stabilimento di C.so Mortara, esso si estendeva per 40000 mq, all'interno di quello che ora viene definita Spina 3.
In realtà prima di poter parlare delle Ferriere Piemontesi è necessario ripercorrere la sua storia, l'azienda infatti è legata al marchio Vandel & C (1891) che ad Avigliana produce filo di ferro e chiodi per le scarpe, con il tempo l'azienda allargo i propri orizzonti incominciando la lavorazione dell'acciaio; dopo aver compiuto ancora un'altro cambio di ragione sociale nel 1899 l'azienda farà il suo ingresso a Torino nel 1906.
Entrerà in funzione un anno più tardi con 6 forni, 2 treni per il trasporto dei materiali e 3 laminatoi, al suo interno lavorerano 550 operai.*25
Nel pieno della prima guerra mondiale (1917) la Fiat manda in porto l'acquisizione delle Ferriere Piemontesi questo perché rappresenta la via più veloce per espandersi nel settore siderurgico, per la società automobilistica è la via più veloce per un maggior produzione degli elementi metallici necessari alla produzione delle automobili sia per quanto riguarda la produzione di utensileria.
Durante la Prima guerra mondiale ovviamente la fabbrica viene convertita alla produzione bellica, ma durante il periodo di guerra viene già pensato il piano per la sua riconversione; in questo modo nel periodo del dopoguerra, nel 1920, la fabbrica inizia un ampliamento verso c.so Mortara estendendosi fino a 400.000 mq con all'attivo 3000 lavoratori.
Nel 1930 un secondo ampliamento porta la fabbrica ad estendersi su una superficie di 600.000 mq assumendo ancora 500 dipendenti, al temine della seconda guerra mondiale i dipendenti risulteranno essere 4800.

*25 Sito istoreto, *Torino 1938/45 Luoghi memoria, la città delle fabbriche*, link: http://www.istoreto.it/to38-45_industria/schede_idx.htm, Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, 2003

L’immobile riporterà numerosi danni nell’arco di questo secondo conflitto, arrecando non solo danni alle architetture ma pure rallentamenti nella produzione.
Nel periodo del dopoguerra la fabbrica ritorna a conoscere regimi di produzioni coerenti con l’estensione dell’impianto siderurgico, con il tempo viene aumentata ancora più la produzione interna a testimonianza la costruzione di 3 ponti sulla dora capaci di reggere carichi più elevati.
Nel 1982 la società verrà acquistata, l’attività è in continua recessione fino a quando nel 1992 l’attività chiude definitivamente; nel 1998 con le trasformazioni messe in atto dal progetto della Spina 3 demolendo la fabbrica e costruendoci un quartiere dedicato alla residenza al commercio e agli uffici, con all’interno il parco Dora.
Il nuovo riutilizzo dell’area vede questa volta lo sviluppo di una grande area a disposizione della comunità, con una fruizione completamente pubblica e libera, l’area ha saputo così attrarre molte polarità e fornire al quartiere una miglior possibilità di riqualifizione e riscatto.
Il lotto presenta infatti durante l’anno molti eventi organizzati da varie comunità e società, dimostrando che un sistema di parco non così legato al ramo economico è comunque in grado di polarizzare e attirare a sé numerosi eventi.
Nel complesso, il P.Ri.U “Spina 3” è sviluppato nel 1997-98 con varianti nel 2001-3, interessa una superficie di 1.002.956 mq di cui circa 450.000 mq del nuovo parco. La ricostruzione ha avuto inizio negli anni duemila con il complesso del Parco Commerciale Dora, nel 2002-4 i primi edifici residenziali e terziari nella fascia nord, nel 2004-6 quelli Diocesani e, dopo la bonifica, nel 2008-12 l’intervento del parco verde.
Il processo di lavorazione del parco però ha richiesto una conoscenza molto grande del suo substrato richiedendo diversi interventi atti ad una pulizia a stoccaggio di elementi dannosi rilasciati dai precedenti capannoni industriali e dalle lavorazione svolte al suo interno nel tempo.
Oltretutto è doveroso riconoscere che la manutenzione di questo elemento non sia di facile gestione data la enorme quantità di territorio progettato e il costo oneroso degli interventi necessari al suo mantenimento come parco post-industriale, che ingloba reperti e strutture del ciclo produttivo siderurgico.
Quindi è necessario prendere atto che l’intervento ha saputo fornire alla cittadinanza uno spazio utile con la capacità di essere utilizzato da una molteplicità di persone, negli anni è stato sede di numerosi eventi come: il Kappa Future Festival, la festa di fine Ramadam, eventi dedicati allo sport, ecc...

FIAT Sezione Ferriere Piemontesi.
Effetti prodotti dai bombardamenti dell'incursione aerea del 9 dicembre 1942.
UPA 3137D_9D04-27.
© Archivio Storico della Città di Torino

Ferriere Piemontesi
Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Definizione di Industrial heritage

"Heritage industry: an industry that manages the historical sites, building, and museums in particular place, with the aim of encouraging tourism".*26

Questa sintetica definizione non coglie alcune connotazioni essenziali del concetto di patrimonio: la relazione con il contesto e la comunità, alla base della legacy industriale, e il potenziale di riuso del patrimonio riconosciuto.

All'interno della società post-fordista troviamo un'ottima base per lo sviluppo della valorizzazione dei siti archeologici industriali, avendo lasciato nel tempo numerosi e significativi segni del proprio passaggio all'interno del comparto cittadino.

Questi rappresentano alcune delle maggiori vette tecnologiche nel campo industriale italiano, che verranno anche chiamate "cattedrali del lavoro"*27, sono il segno di un'evoluzione nel Novecento che ha guidato praticamente tutto il secolo; per questo motivo alcuni siti possono essere definiti a tutti gli effetti dei beni culturali.

Essendo anche uno dei promotori dello sviluppo urbano oltre che sociale, tali siti rappresentano il punto di svolta di una società che si stacca dal passato, per dare vita a nuove forme di vivere la città.

Perfino le classi sociali che fin ad allora si erano affermate verranno scosse e modificate, nasce una classe sempre più grande di investitori, di conseguenza tendono a svilupparsi e aumentare una classe sociale di lavoratori proletari.

Questo meccanismo alimenta uno spopolamento delle campagne per alimentare invece un inurbamento improvviso nelle città, le quali ancora si trovano impreparate a questa situazione di affollamento.

Con l'aumento spropositato di popolazione in un lasso di tempo così breve, la pianificazione comunale delle aree

*26 Dizionario Collins Online

*27 Stefania Taroni e Antonio Zanda, *Cattedrali del Lavoro*, Allemandi, Torino, 1998

e dei servizi per lo sviluppo cittadino appare insufficiente, i promotori dello sviluppo saranno gli stessi industriali che oltre a inserire all'interno del comparto urbano nuove e grandi sedi industriali, iniziano anche a costruire nuove aree residenziali destinate ai lavoratori dei nuovi impianti; dato che la maggior parte si trasferiva all'interno della città se non poteva svolgere l'attività da pendolare.
É importante sottolineare che queste trasformazioni cambieranno parte dell'assetto cittadino, spostando così nuovi luoghi della centralità urbana nelle periferie (lo sviluppo di borgo San Paolo o della zona di barriera di Nizza con il Lingotto), questi luoghi non possono considerarsi staccati in toto dalla fabbrica stessa, perché sono andati nel tempo a creare un sistema locale interconnesso.
"É in questa fase che il dibattito su cosa e come fare del grande patrimonio industriale dismesso resosi via via disponibile. ha investito la cultura architettonica in tutto il mondo industrializzato. Naturalmente i tempi di questo dibattito si sono geograficamente diversificati e distribuiti in modo vario. In molti Paesi anglosassoni (Gran Bretagna, USA, Germania) e poi in Francia si è cominciato a discuterne a partire dagli anni'60, ovvero da quando si sono manifestate in questa aree di più antica industrializzazione le prime dismissioni di grandi impianti che hanno vistosamente rivelato l'inversione del ciclo economico che aveva trainato e forzato il loro sviluppo industriale da oltre duecento anni.
In Italia l'apertura di questo dibattito è avvenuta con un certo ritardo, di fatto a partire dal 1982 e dalla improvvisa e traumatica chiusura dello stabilimento FIAT del Lingotto a Torino, ma è stata molto accesa e vivave." *28
Inizia quindi a crescere l'importanza una coscienza collettiva che guida alla conservazione e alla valorizzazione di questi luoghi per una svariata quantità di motivazioni.
Si presentano come luoghi di cultura e campo di studio per ciò che riguarda la storia urbana e sociale, la tecnologia costruttiva, l'evoluzione sociale; la cancellazione di questi elementi rappresenta quindi un'asportazione di memorie dal passato come quella posta dalla damnatio memoriae nei secoli passati.
Tramite le diverse esperienze di rigenerazione è stato possibile comprendere che la completa demolizione e ricostruzione non rappresenta la miglior via di trasformazione per il territorio urbano.
La valorizzazione del territorio rappresenta invece una scelta vincente su più punti, permette di accrescere la socialità, l'economia locale oltre a promuovere la conoscenza storica del territorio, permettendo di potenziare e creare nuove centralità all'interno dell'impianto cittadino, apportando così benefici sia per quanto riguarda l'apporto di turismo sia lo sviluppo anche di tecnologie costruttive d'intervento innovative.
Purtroppo, ancora ad oggi il patrimonio industriale non viene trattato con lo stesso rispetto che invece viene riconosciuto il più delle volte ad altri beni storici precedenti nel tempo o considerati di natura più alta e valenza artistico-architettonica.
"...l'esperienza italiana è piuttosto diversa da quella di altri Paesi europei soprattutto per il peso esercitato da tre peculiari e contraddittorie componenti:
- la grande tradizione maturata nella valorizzazione e nel recupero dei centri storici;
- il difficile rapporto con le opere dell'architettura contemporanea;
- l'orientamento a privilegiare e garantire la fattibilità e la redditività economica degli interventi - e dunque

*28 a cura di Rossella Maspoli e Agata Spaziante, *fabbriche, borghi e memorie,Processi di sismissione e riuso post-industriale a Torino Nord*, Torino, pag 16, Alinea editrice, Firenze, 2012.

l'interesse per i privati - piuttosto che l'interesse pubblico, rappresentato non solo dall'aumento di dotazioni di aree pubbliche e servizi ma più in generale dal miglioramento della qualità urbana"*29
Comprendiamo quindi che la situazione italiana si trova ad affrontare altre problematiche oltre a quelle di comune presenza in questo ambito, ancora oggi l'architettura moderna si trova ad affrontare più ostacoli rispetto alle architetture più antiche.
Le problematiche come già sopra citate sono la scarsa considerazione del tessuto urbano novecentesco rispetto a tutti quelli del periodo precedente, dovuta probabilmente allo svilupparsi di un ambiente conservatore alimentato dalle restaurazioni del patrimonio culturale di antico regime, nel periodo dopo la seconda guerra mondiale; ma soprattutto dalla legge stessa sui beni culturali, che conferma la natura di bene paesaggistico nella sua definizione iniziale, ma che delle volte fatica a rientrare nel regime di protezione il patrimonio moderno e industriale, per non aver superato l'arco temporale determinato dalla legislazione - attualmente di 70 anni - o soprattutto se l'autore del progetto e ancora in vita.
"Articolo 2 Patrimonio culturale
1. Il patrimonio culturale è costituito dai beni culturali e dai beni paesaggistici.
2. Sono beni culturali le cose immobili e mobili che, ai sensi degli articoli 10 e 11, presentano interesse artistico, storico, archeologico, etnoantropologico, archivistico e bibliografico e le altre cose individuate dalla legge o in base alla legge quali testimonianze aventi valore di civiltà.
3. Sono beni paesaggistici gli immobili e le aree indicati all'articolo 134, costituenti espressione dei valori storici, culturali, naturali, morfologici ed estetici del territorio, e gli altri beni individuati dalla legge o in base alla legge.
*4. I beni del patrimonio culturale di appartenenza pubblica sono destinati alla fruizione della collettività, compatibilmente con le esigenze di uso istituzionale e sempre che non vi ostino ragioni di tutela."*30
Comprendiamo quindi dalla citazione del secondo articolo del codice dei beni culturali, che alcuni beni architettonici dismesssi dell'industria italiana rientrano in questa categoria, dimostrandosi elementi storici che rappresentano l'evoluzione tecnologica umana del Novecento.
É possibile però che alcuni manufatti nel quale sono attuati degli interventi di recupero, siano state però lavorazioni atte a mantenere la sola forma estetica esterna del manufatto architettonico come un guscio, cancellando poi la maggior parte dei segni interni o rendendoli completamente irriconoscibili e illeggibili; oppure ancora non valorizzandoli tramite un'inestistente o carente comunicazione e promozione del bene culturale (a tutti gli effetti).
Tutti devono poter avere gli strumenti per poter conoscere e apprendere la storia di questi manufatti urbani, anche una persona non esperta e attenta all'architettura contemporanea, esso deve quindi essere guidato in un percorso culturale che possa affiancarlo nella visita mettendo in luce le sue qualità.
Proprio poichè come ancora riporta l'articolo sopracitato il bene deve essere destinato alla fruizione collettiva, recando quindi un servizio pubblico aperto alla collettività (in tutte le sue estrazioni sociali, fasce di età, ecc...) e non solo da una nicchia, per questo motivo è necessario donare a tutti gli strumenti di lettura adatti.

*29 a cura di Rossella Maspoli e Agata Spaziante, *fabbriche, borghi e memorie,Processi di sismissione e riuso post-industriale a Torino Nord*, Torino, pag 16, Alinea editrice, Firenze, 2012.
*30 *Codice dei Beni culturali*, Italia, 2008.

La Pinacoteca Giovanni e Marella Agnelli progettato da Renzo Piano durante il restauro del Lingotto.
Link: http://lnx.audario.it/2017/01/29/torino-musei-recenti/

Parco Dora, Loto Vitali con residui industriali.
Fonte: http://www.landezine.com/index.php/2014/04/parco-dora-latz-partner-landscape_architecture/03_4_vitali-parco-dora-by-latz-und-partner/

Rigenerazione un'attività vincente per il territorio

La rigenerazione urbana ha permesso di "ricucire" e risanare aree urbane che si erano trasformate in ingorbi all'interno della città o dei centri insediativi. La possibilità di trasformare la destinazione degli spazi all'interno di un territorio densamente urbanizzato si è dimostrata una risorsa preziosa; soprattutto quando si è aperto il dibattito sull'aumento di consumo del suolo urbano e sull'intensificarsi dell'urban sprawl.
La possibilità di riutilizzo di queste aree rappresenta la possibilità da parte della cittadinanza di riacquisire parte del territorio che era precluso dall'uso pubblico data la sua natura industriale, donando al territorio nuove possibilità di sviluppo, nuove infrastrutture e differenti utilizzi.
É dimostrato (grazie alle varie occasioni di sperimentazione) che la cittadinanza e le comunità locali in genere apprezzano questa evoluzione urbana, come è testimoniato dalla evoluzione dei flussi all'interno delle aree e dalla partecipazione agli eventi, creando nuove centralità e punti di ritrovo.
Oltretutto questa attività permette di trasmettere alle future civiltà la testimonianza di un passato industriale, in tutte le sue trasformazioni, così come è possibile riconoscere elementi di attività precedenti all'interno di antiche chiese, propri delle trasformazioni che hanno determinato un cambio di utilizzo (es. da tempio politeista a chiesa paleocristiana).
Lo stratificarsi di questi elementi ha permesso all'attuale civiltà di poter analizzare e riscoprire elementi del passato che altrimenti sarebbero andari sicuramente persi e dei quali si sarebbero potuti osservare solo dei resti sotto forma di rovine.
Le rovine sono sicuramente degli elementi di grande importanza, non si vuole sminuire il loro valore, ma è

assodato che una ossessiva museificazione rigida dei luoghi preclude la possibilità di nuovi sviluppi e utilizzi, "congelando" alcune volte la situazione al momento in cui si svolge l'intervento di recupero.
Mentre, invece, la possibilità di sviluppare nuovi progetti all'interno di aree industriali storiche e contemporanee riconosciute di valore testimoniale e architettonico, ci permette di andare oltre alle stigmatizzazioni adoperate a tal proposito nel recupero archeologico di siti di più antica natura.
Questo rappresenta ovviamente anche dei limiti, perché si rischia di eccedere nel sottovalutare alcune qualità del fabbricato, dando luogo a demolizioni che potrebbero cancellare anche elementi di pregio. Da un altro lato, sicuramente la rigenerazione è in grado di riutilizzare pienamente un territorio importante materialmente e culturalmente per una popolazione che vi risiede.
La rigenerazione si contrappone alle pratiche di demolizione che applicano un "tabula rasa" all'interno del territorio, non permettendo più una lettura e una stratificazione del tessuto e delle architetture inseritesi nel tempo; perdendo elementi che nel presente possono risultare di poco valore ma che, rischiando come già è successo nella storia che questi acquistano valore soltanto in un secondo momento con l'apertura di nuovi movimenti culturali, eventi storici, ecc...
Durante la fine del Novecento ancora molte volte le architetture post-industriali vengono considerate come elementi deturpanti e inutili ad un loro futuro riutilizzo, ad esempio il settore delle OGR a Torino, inizialmente la stesura del PRG del 1995 prevedeva una sua totale demolizione ad oggi invece per una serie di eventi la sua riqualificazione ha apportato un miglioramento dell'intero quartiere, la costruzione di un distretto di creatività e innovazione, e un aumento del capitale culturale disponibile ad essere sfruttato dall'intera comunità.
L'importanza in questi casi è, inoltre, di un intervento che sia disposto per un bene comune e accessibile a tutti e non per il bene di pochi singoli. Altrimenti si tratterebbe di un intervento di conservazione del bene, ma sarebbe semplicemente fine a sé stesso, non apportando importanti risultati capaci di innescare e sviluppare situazioni di crescita comunitaria, ma solo economica di mercato.

Il restauro, le modifiche e il riuso del Lingotto

Il processo che comportò la dismissione del centro produttivo Lingotto e la sua riproposizione come luogo ad uso pubblico fu lungo e tortuoso. La sede chiuse definitivamente la produzione al suo interno nel 1982, generando delle problematiche urbanistiche di un certo livello.
. Il comparto industriale infatti risiede all'interno di un territorio comunale altamente urbanizzato e la chiusura di uno stabilimento di tale dimensione generò un enorme vuoto urbano.
"La chiusura del Lingotto avviene all'interno (e in parte attiva) immaginari che apparivano statici da decenni: i luoghi del lavoro, l'imprenditore, la classe operai, il sindacato. È stato troppo spesso sottolineato che questo avviene di fronte a un possibile Horror vacui." *31
Gli elementi che comportarono la chiusura del Lingotto furono dovuti ad un cambio e innovazione dei processi produttivi tale da rendere obsoleto tutti i più grandi stabilimenti produttivi – in particolare le fabbriche verticali - simbolo dello sviluppo industriale del Novecento. Questo è l'esempio del Lingotto, elemento simbolo dello sviluppo della produzione torinese e simbolo stesso dell'azienda FIAT.
Inizialmente furono valutate solo due proposte estreme: riconversione ad altro polo sempre di tipo produttivo industriale oppure la demolizione dell'intera area e ricostruzione secondo delle nuove esigenze.
Le due ipotesi furono scartate perché irrealizzabili e discutibili sul piano ideologico del restauro; una riconversione richiedeva una spesa troppo onerosa da sostenere, mentre la demolizione oltre che rappresentare la completa cancellazione di un sito di valore simbolico per evoluzione industriale italiana avrebbe inoltre creato un enorme vuoto urbano e richiesto una nuova progettazione da zero a livello di area vasta.

*31 Carlo Olmo, *Le metafore e il cantiere, Lingotto 1982-2003*, Torino, pag 36, Allemandi, 2003.

Nel 1983 così si apre un concorso di idee al quale vennero invitati 20 architetti di fama, il vincitore risulterà essere Renzo Piano, mentre nel1984 si indice una mostra dove verranno esposti i vari progetti dei partecipati per rendere la comunità partecipe delle scelte e dei possibili cambiamenti urbanistici cittadini.
Così nel 1987, a partire dallo scenario del concorso, inizieranno gli studi di fattibilità da parte di: Renzo Piano, Roberto Guiducci e Giuseppe De Rita, il progetto di riconversione vede la possibilità di puntare completamente sul settore terziario per trovare un nuovo utilizzo che sappia auto-sostentare gli enormi spazi del fabbricato.
Gli elementi chiave promotori nel processo di trasformazione sono stati la società FIAT e il Comune di Torino; i quali prevedevano di realizzare il progetto tramite la Lingotto S.r.l., ma durante la fase di realizzazione gli investitori crebbero entrando a far parte delle dinamiche di scelta e di progetto. "Parti delle opere realizzate dalla società Lingotto furono cedute già sul finire del 1995, poi a partire dal 1997, altri enti e società acquistarono al rustico, con l'intento di trasformare in autonome unità immobiliari, e divenire proprietari/gestori. Una scelta che impose di rivedere il progetto originale, adattandolo, con modifiche anche rilevanti, alle esigenze delle nuove committenze."*32
Il cantiere si svolge attraverso diverse fasi, questo viene già previsto durante il piano di fattibilità proprio perché data la dimensione delle trasformazioni, permette di terminare alcune unità in un tempo ristretto programmato, anticipando la messa in funzione e con la possibilità di autofinanziare parte dell'esecuzione successiva. La pianificazione delle attività ha avuto nella realtà un riscontro positivo, le prime attività messe in funzione hanno superato le affluenze previste, avviando in parallelo azioni di comunicazione e di promozione.
Il Cantiere si suddivideva in 3 fasi principali:
1° La prima parte ad essere completata fu quella del "Lingotto fiere" nel 1991, questa si inserisce all'interno del basso fabbricato inserito ad est di quello principale disposto su via Nizza. Inizio così una serie di eventi e manifestazioni che misero in movimento l'area e il quartiere stesso.
2° La seconda fase interviene direttamente sul fabbricato principale, questo secondo cantiere durerà dal 1993 al 1995, verranno aperti Centro congressi, Auditorium, Hotel, Uffici, la Bolla, l'eliporto, i magazzini, le centrali tecnologiche e i negozi della galleria commerciale, parte del verde e dei parcheggi distribuiti sull'area. Questa fase ha delineato la capacità plurifunzionale dell'intera area, attraendo maggiori investitori e portando il disegno funzionale a frammentarsi secondo le necessità della committenza, con controllo e iniziativa della società Lingotto S.r.l.
3° la terza parte fu quella dedicata all'inserimento di una sede universitaria all'interno del fabbricato, inizialmente vi era stato un accordo tra l'Università di Torino per la progettazione di un'area dedicata all'interno del complesso ma nel 1995 l'istituzione torinese dovette venire meno agli accordi presi in precedenza, infatti non riuscì a trovare i fondi necessari alle trasformazioni.
La società Lingotto S.r.l. chiese allora alla giunta comunale la possibilità di un cambio di destinazione all'interno dell'area, la risposta dell'ente comunale fu negativa, il reparto del Lingotto doveva inserire al suo interno una quota di spazi dedicati all'istruzione e non poteva chiedere un cambio di destinazione in favore delle attività commerciali.

*32 Carlo Olmo, *Le metafore e il cantiere, Lingotto 1982-2003*, Torino, pag 14, Allemandi, 2003.

La situazione rimase bloccata fino al 1997 quando grazie ad un programma europeo chiamato “Fondi europei di sviluppo regionale” (FESR) ed un contratto siglato da FIAT in favore del Politecnico di Torino si attuò l’inserimento di una sede al suo interno dove venne inserito il corso di laurea dell’Ingegneria dell’autoveicolo.
Grazie sempre al FESR, al CIPE e ad un gruppo di investitori (banche) è finanziato anche il centro di eccellenza dentaria e facciale inserito all’interno del fabbricato centrale del Lingotto, in più il comune riuscì ad utilizzare parte dei fondi del FESR per una foresteria universitaria.Grazie invece ad una donazione di opere d’arte della collezione personale di Marella Agnelli e dell’avv. Giovanni Agnelli si aprirà al suo interno una pinacoteca che porterà il loro nome.
Terminata una sintetica catalogazione delle opere eseguite bisogna eseguire un’analisi sulle problematiche che affliggevano e continuano ancora ad affliggere la struttura; bisogna indicare che una delle maggiori problematiche riscontrate durante la rigenerazione è stata la natura dell’opera stessa, la quale viene elogiata sempre per precisi elementi come: la maglia strutturale, la pista di collaudo, le rampe. Non viene mai presa con lo stesso interesse l’edificio in toto, lo stesso è avvenuto con gli elementi che vanno a comporre la sua rigenerazione: la Bolla, la Pinacoteca, l’Aula Magna e L’Auditorium. Di nuovo anche in questo caso non si è data vita ad un elemento legato nel suo unicum, ma più ad un universo di diverse esperienze e natura.
“In realtà quest’architettura acquisisce la sua fama per parti (la pista, le rampe, le maglie): e continua a vivere per parti (la Bolla, L’aula magna, la Pinacoteca), rendendo arduo lo stesso mestiere dello storico.” *33
Tutto questo non porta solo problematiche nel suo utilizzo o nella sua gestione, ma le problematiche principali sono quelle legate soprattutto per quanto riguarda la conservazione della memoria storica dell’edificio.
Intervenire, infatti, su un edificio con queste caratteristiche e con queste modalità non ha contribuito molto al riconoscimento della legacy della fabbrica e dell’automotive heritage in quanto lo scopo principale non è stato quello di far emergere l’edificio storico e le sue caratteristiche costruttive, ma di mascherare gli elementi in funzione dell’utilizzo.

*33 Carlo Olmo, *Le metafore e il cantiere,Lingotto 1982-2003*, Torino, pag 33, Allemandi, 2003.

Il recupero del comparto di Mirafiori

Dopo il primo grande comparto, praticamente concluso nel 1939, nel dopoguerra la crescita economica determina il raddoppio della struttura con il comparto sud completato nel 1959. Negli ampliamenti, il comparto nord è il modello formale di riferimento cambiando il sistema costruttivo, prima in cemento armato poi in acciaio con pilastri a traliccio e capriate reticolari piane con il caratteristico andamento a M dei lucernai della copertura, per i reparti delle grandi lavorazioni di presse e stampi.
Le dinamiche dietro al recupero del sito industriale di Mirafiori si svolgono diversamente da quanto accaduto per il Lingotto, infatti si è trattato di una totale dismissione e quando è stato emesso il bando di concorso per il recupero di quest'ultimo lo stabilimento aveva chiuso l'anno precedente.
Mentre per quanto concerne gli ambiti di Mirafiori, i quasi 3 milioni di metri quadri di quello che è stato il più grande complesso industriale italiano, il recupero é da svilupparsi per parti negli spazi interni, dove però troviamo una situazione completamente diversa infatti il sito della più grande fabbrica automobilistica della sua epoca, in Europa, non è mai stato chiuso o dismesso completamente, ma è avvenuto solo per alcune sue sezioni.
Mentre, dagli anni '80, la produzione inizia a calare drasticamente o viene spostata altrove, alcuni dei capannoni vengono liberati lasciando molte volte una quantità di spazio enorme inutilizzato.
Una situazione quindi completamente diversa in quanto risulta essere un intervento molto più delicato quello sviluppato all'interno di un sito ancora in attività, seppure in alcune fasi per meno del 20%.*34
Nel 2005, la costituzione di T.N.E (Torino Nuova Economia) apre al primo riuso del complesso, studia il caso del sito torinese di Mirafiori e acquisisce al culmine della crisi il 10% dei comparti da FIAT s.p.a). Si prospetta

*34 Fonti di riferimento:
http://www.torinonuovaeconomia.it/ptm_statodifatto.php

una trasformazione dello spazio inutilizzato per la produzione di spazi dedicati alla ricerca, allo sviluppo e alla formazione, cercando quindi di realizzare un Polo Tecnologico.
Il programma prevede la divisione in tre aree denominate: A, B e C; queste inserite nel settore nord del complesso industriale comprendono più aree al loro interno, infatti l'area A comprende il Lotto ex DAI e il Lotto ex Gommatura, l'area B invece l'ex Engineering e l'ex Mercato Italia, per l'area C invece non esiste una vera denominazione specificata.

Mirafiori

Zonizzazione delle aree in corso di recupero

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

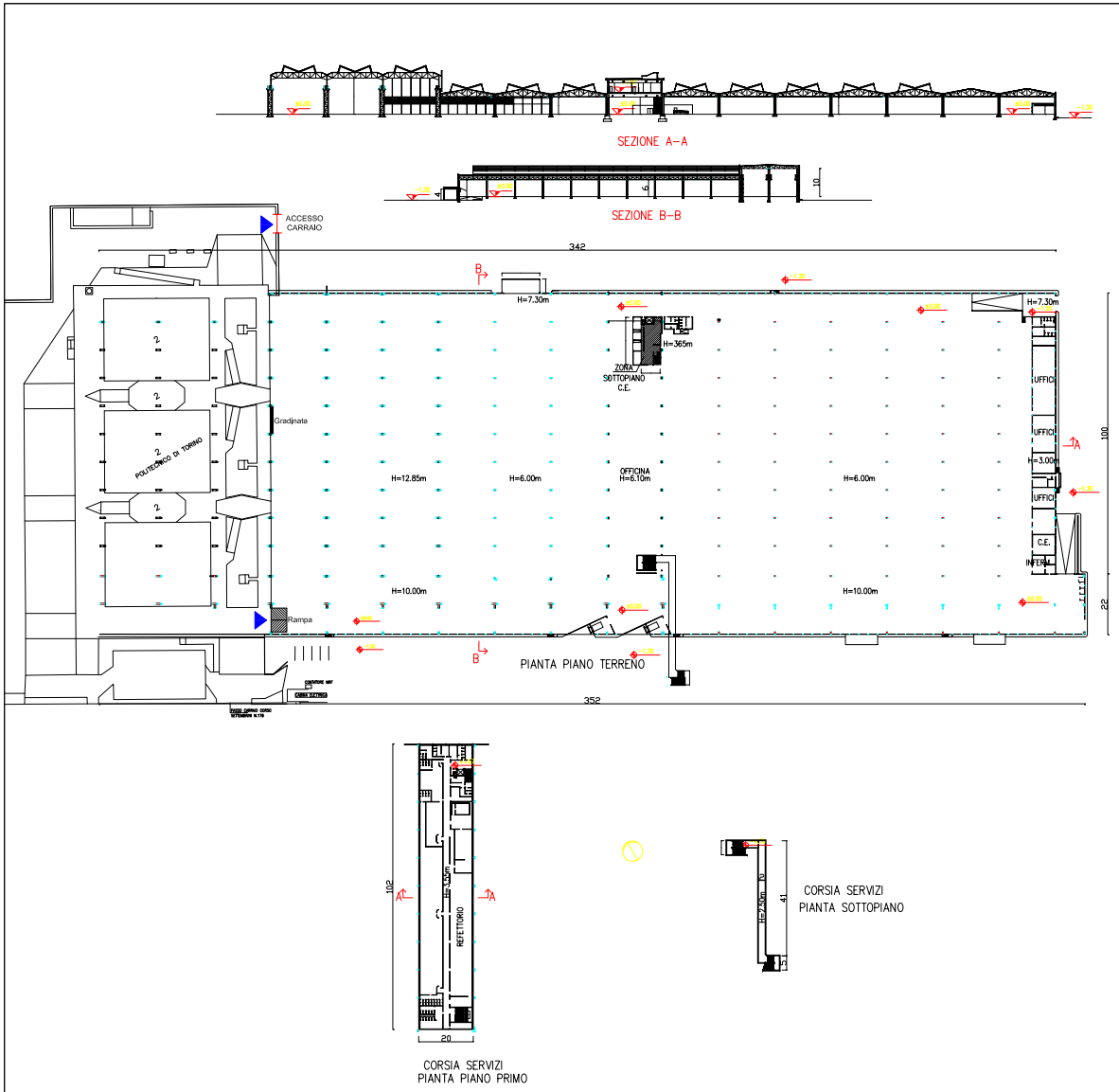
Zona A

Cittadella Politecnica della Mobilità

La funzionalità principale perseguita all'interno di quest'area è dedicata al filone dell'istruzione e della cultura, rappresenta il primo passo di queste trasformazioni urbane sviluppatesi all'interno dello spazio industriale di Mirafiori.
Durante il 2007 iniziano a stipularsi accordi tra la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, la società T.N.E, il Politecnico di Torino per la progettazione della Cittadella Politecnica della Mobilità legata al ciclo di idee della produzione di un Centro del Design all'interno dell'area di Mirafiori e allo spazio MRF.
Nel 2011 finalmente questo progetto prenderà forma, tramite un Piano Esecutivo Convenzionato, all'interno di una parte dell'area del capannone EX DAI baserà la sua sede, occupando un'area di 21000 mq.
Il progetto viene portato avanti dal gruppo Isolarchitetti durante il 2007, ricavando degli spazi per la progettazione delle aule del Politecnico e alcuni laboratori per la produzione.
La riprogettazione situata sotto i capannoni industriali della FIAT ha previsto il mantenimento dell'intero apparato strutturale del fabbricato, mantenendo anche la forma della doppia falda ad M ma abbattendo i muri perimetrali, in modo da costruire al disotto della struttura portante, slegandosi dalle tamponature esterne e prendendo delle libertà stereometriche all'interno della maglia strutturale, che rischierebbe di viziare e guidare la progettazione con troppe restrizioni.
In questo modo si è potuta adoperare una riprogettazione degli spazi interni suddividendo orizzontalmente e verticalmente con un nuovo fabbricato, coperto dalla falda e sul quale appoggia il suo apparato strutturale.
Se volessimo confrontarlo ad un progetto di intervento sull'esistente probabilmente potrebbe essere associato al restauro del Palavela di Gae Aulenti, dove la trasformazione del fabbricato è stata operata mantenendo la struttura esistente come una tettoria nel quale posizionare al di sotto un nuovo elemento architettonico, visibile solo per la rimozione delle pareti di tamponamento.
All'interno di esso si sviluppa un elemento architettonico scatolare suddiviso in due livelli, dove il piano terreno detiene un'altezza minore; l'elemento in vetro strutturale e acciaio si presenta con un prospetto totalmente piano nel quale gli elementi aggettanti sono rappresentati dalle tettoie che sovrastano gli ingressi.
Sempre nel comparto del DAI, già deposito dei pneumatici, lo spazio MRF invece si trova ad essere ancora un'area in via di trasformazione e recupero, si svolgono al suo interno eventi temporanei, viene così messa a norma la sua struttura portante e la sua stratigrafia muraria, ma non vengono ancora sviluppati progetti di risanamento degli ambienti interni, dei serramenti, ecc....
Vengono così a svilupparsi eventi che prevedono una corta durata, oltre che la presenza di arredi e allestimenti temporanei.
La restante aree ancora non interessata da questa trasformazione, sarà oggetto di una variante urbanista (Ambito 16.34 MIRAFIORI - A) mutando la natura della area trasformandosi in una Z.U.T (Zona Urbana di Trasformazione), determinando un uso suddiviso in: 35% ASPI e 65% Attrezzature di Interesse Generale/

Eurotorino *35 , nelle prospettive post-industriali. Il passo successivo avverrà nel 2014 con l'approvazione del "Documento Tecnico
Preliminare propedeutico alla Valutazione Ambientale Strategica".
Durante la primavera del 2015 si aprirà un concorso di idee per l'uso temporaneo dei locali, sono 45 i partecipanti di cui 8 saranno i progetti vincenti.
La partecipazione al concorso spingeva su cinque fattori da esaltare: Green, Entertainment, Produzione, Spazio multifunzionale e Autocostruzione
Esternamente l'area retrostante al fronte di corso Settembrini ospiterebbe invece degli orti urbani a disposizione della comunità e del pubblico.
Questo luogo si compone di grandi campate sorrette da pilastri e travi reticolari metalliche, questo impianto va a sorreggere la struttura del tetto costituita da lamiere metalliche inclinate, per permettere la costruzione di lucernai.

*35 Fonti di riferimento:
http://www.torinonuovaeconomia.it/ptm_zonaa.php

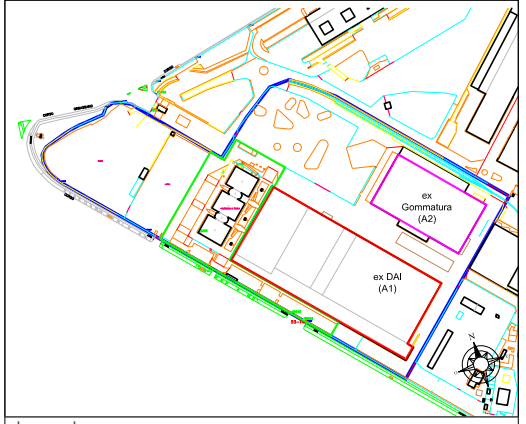


Dati dimensionali

Immobile	S. territoriale [mq]	Sup. coperta [mq]	Slp esistente [mq]
Centro del Design		4.918	7.400
ex DAI (A1)		31.567	33.203
ex Gommatura (A2)		13.825	13870
Complesso Immobiliare	142.293		

Dati urbanistico territoriali

ZONA NORMATIVA	Zona Urbana di Trasformazione
AREA NORMATIVA	Ambito 16.34 Mirafiori-A (fascicolo II NUEA)
INDICE TERRITORIALE	0,80 mq SLP/mq ST



Legenda
- Confine di proprietà TNE - Zona A
- Centro del Design
- Capannone ex DAI
- Capannone ex Gommatura

PLANIMETRIA ZONA A
Lotto "ex DAI"

Planimetria, prospetti e sezioni delle trasformazioni attuate all'interno dell'Area A
Fuori scala

Zona B

Incubatore di imprese e terziario tecnologicamente evoluti

Gli interventi della Zona B invece detengono diversa natura dalla precedente, la natura è completamente produttiva o di sviluppo economico.
Si compone di 3 fabbricati principali, questi sono: Ex Mercato Italia, Ex Centro Stile, Ex Fiat Engineering.
L'Ex Mercato Italia è una palazzina destinata ad uffici con una superficie di circa 5000 mq, essi si distribuiscono su tre piani fuori terra con in più un piano interrato.
L'Ex Centro stile è un fabbricato di natura industriale con una superficie più grande circa 6000 mq al quale vanno ad aggiungersi 4000 mq di edifici adibiti ad utilizzo di ufficio con quattro piani fuori terra.
Ma la più grande é l'Ex Fiat Engineering con un fabbricato di natura industriale di circa 13000 mq al quale si va a sommare altri 3000 mq di uffici affiancati.
Questi tre elementi inseriti a sud-est di corso Settembrini dovrebbero esaltare e rafforzare il quartiere di Mirafiori tramite anche la creazione della piazza omonima, l'idea motrice di questa riqualificazione per un rafforzamento e un consolidamento delle imprese.
Nel giugno 2017 all'interno dell'Ex Centro Stile Fiat si insedia Tecnocad Progetti, la sede ora viene denominata Mantra22 si sviluppa secondo 5 aree, al suo interno 400 spazi di lavoro, 10 aree meeting, 3 sale espositive e altre sale dedicate alla produzione e ai test dei prodotti.*36
L'area è stata venduta a Tecnocad Progetti durante il 2014, completamente ristrutturata cercando di far esaltare l'immobile costruito durante gli anni '60, inserendo al suo interno funzioni innovative.
La Tecnocad rientra sempre all'interno della progettazione dell'automobile, questo per non "tradire" la originaria produzione di Mirafiori, durante una stessa intervista al presidente della società è stato riferito che lo sguardo tratto verso il passato vuole tendere al futuro e guardare non soltanto all'Italia ma alla globalità.

*36 Fonti di riferimento:
http://www.torinonuovaeconomia.it/ptm_zonab.php

Bando per le trasformazioni della Zona C

*37 Fonti di riferimento:
http://www.torinonuovaeconomia.it/ptm_zonac.php

Zona C

Lotti urbanizzati per l'attrazione di imprese

Gli interventi all'interno di questo grande lotto (circa 60000 mq) tendono invece alla produzione di un'area che fornisca un potenziale attrattivo per le imprese; l'idea è anche di rendere il terreno più attraente dotandolo di tutti gli elementi di urbanizzazione: strade, parcheggi, illuminazione e arredi esterni ...
Questa dotazione punta allo sviluppo di un polo produttivo condiviso che sappia riportare in auge questo lotto inserito in un ambito urbano meno visibile e frequentato.
Oltretutto non vengono inseriti solo elementi utili alla produttività stessa, ma anche elementi come parchi verdi e piste ciclabili che permettano quindi lo sviluppo di un ambiente salubre e che segua le esigenze dei nostri giorni.
Questo intervento viene co-finanziato tramite dei fondi dell'unione europea destinati allo sviluppo regionale, il tutto si traduce a livello urbanistico tramite una PEC (piano esecutivo convenzionato) svolto sempre tramite la collazione di TNE.
La delibera della giunta comunale della città di Torino risale al 2015, TNE si impegna a cedere alla città di Torino parte del suolo di sua proprietà in modo da svolgere le attività di costruzione delle opere di urbanizzazione, anche se queste in realtà non sono interne alla Zona C ma rientrano all'interno della Zona B.
In questo modo come per la perequazione urbanistica TNE potrà ottenere una maggiore capacità edificatoria all'interno dell'area interessata.
Il comune ottiene quindi la possibilità di sviluppare un parco pubblico accostato a via Anselmetti, questa con un'area di 4340 mq, alla quale si accostano 3350 mq di area destinata al parcheggio e l'inserimento lungo il viale di piste ciclabili e pedonali.*37
L'intervento cerca quindi di ridisegnare una viabilità all'interno dell'area di progetto, questa servirà come base per i futuri piani di sviluppo che prevedono la presenza di aziende indipendenti, con specifica dotazione di servizi.

Mirafiori Motor Village e Officine via Plava

Le trasformazioni d'uso di Mirafiori

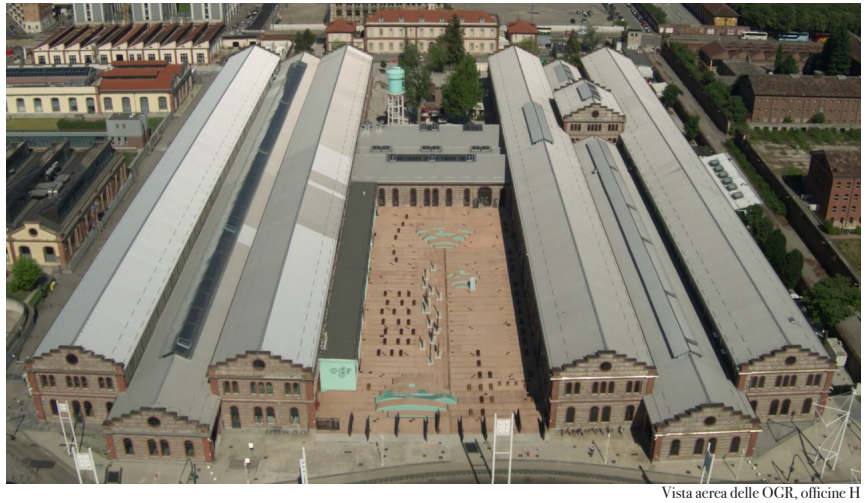
Il primo caso di intervento con cambio d'uso è il Mirafiori Motor Village - fra corso Tazzoli e corso Orbassano -, destinato a struttura espositivo-congressuale, training academy, showroom, centro di vendita e assistenza veicoli, realizzato in due fasi (2006, 2010) su un'area dismessa di 70000 mq, le ex sellerie, che costituisce il primo abbattimento del muro perimetrale che separa la fabbrica dalla città e la creazione di uno spazio pubblico interno ed esterno.
Il sistema più esteso riguarda le trasformazioni per la terziarizzazione di Mirafiori verso via Plava, le ex officine Meccanica 2, dove dal 2005 sono realizzati interventi di recupero delle strutture originali produttive, con il trasferimento successivo del Centro Stile FIAT (2008), degli uffici direzionali Abarth (2007-8), New Holland (2007-2008) e FPT (2008-2009), della FCA Bank (2018) e dell' Heritage Centre (2019).
Nell'Officina 81, la formazione di un Heritage Centre, dedicato alla valorizzazione delle vetture storiche dei marchi torinesi del gruppo FCA, apre inoltre ad una possibile fruizione di turismo culturale.è presente una esposizione comprendente 250 vetture (su una superficie di 15.000mq) ed infine sono presenti gli uffici del FCA Heritage.
Il restauro effettuato all'interno dell'area industriale ha saputo mantenere gli elementi strutturali metallici e le cromie originale oltre che la presenza dell'originale battuto in cemento della pavimentazione.
Questo ente si fa promotore della cultura automobilista del gruppo FCA attraverso lavori, servizi e formazione.
Officina 82 si estende su una superficie di 42.000 mq, ospita al suo interno 29.000 mq; al suo interno vi lavorano 2000 dipendenti, questa si tratta di una nuova sede amministrativa del gruppo FIAT, al suo interno si inseriscono anche gli uffici direzionali.*38
In questo caso diversamente da come avviene prima, si mantiene la struttura in acciaio di 12m x 12m, ma vengono utilizzati pannelli di controsoffittatura, posa di pavimenti flottanti e divisione degli spazi, questo perché ovviamente anche se non coerenti alla progettazione originale, sono necessarie per la proposizione di uffici lavorativi.
All'interno del comparto, la riconversione delle Officine 82 (2011-12) a uffici amministrativi rappresenta una valorizzazione del paesaggio industriale che introduce la natura, la sostenibilità e il benessere, conservando gran parte dei capannoni e limitando il consumo di suolo.
Il tema è la costruzione di un ambiente di lavoro attento al benessere psicofisico attraverso luce naturale, giardini e scelta dei materiali.
La presenza delle corti-serre climatiche, dei volumi ad alta coibentazione termica consente di raggiungere elevate prestazioni energetiche per un riuso post-produttivo.
Infine, Officina 83 denominato anche Centro Stile Fiat Group Automobiles in cui si inserisce la progettazione di carrozzerie e interni di tutte le automobili del gruppo FIAT (Alfa Romeo, Lancia, Fiat professional, Abarth e Maserati). Nel 2007 la riqualificazione dell'area di via Plava 80 occupa un'area di 12.500 mq al quale vanno ad

*38 Fonti di riferimento:
https://www.fcagroup.com/it-IT/media_center/insights/Pages/officina_82_italy.aspx
https://www.epcr.it/officina81

aggiungersi 8.100 mq di area esterne.

Interno delle Officine 82 visione di uno dei giardini interni

Ingresso di Mirafiori Motor Village

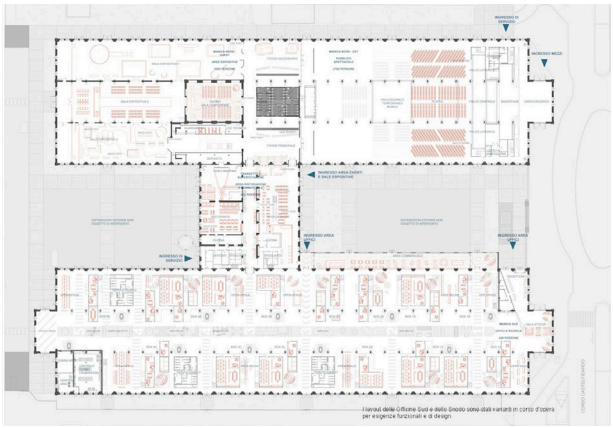


Vista aerea delle OGR, officine H
Fondazione CRT

Officine Grandi Riparazioni

L'area delle OGR diviene luogo produttivo con la fine del secolo XIX (nel periodo tra 1885 e il 1895), queste si contraddistinguono dalle altre officine addette alla produzione e manutenzione delle locomotive (prima a vapore per poi passare alle locomotive elettriche trifase).
Le seguenti officine si distinguono dalle precedenti costruite all'interno dell'area di Porta Nuova, ed è proprio per questo motivo che con l'avvento del XX secolo a queste viene dato l'appellativo di nuove officine.
Inizialmente queste erano sotto la proprietà e l'uso da parte della società Strade Ferrate dell'Alta Italia, in seguito cambieranno ancora proprietà fino all'arrivo delle Ferrovie dello Stato.
Il posizionamento di questo grande fabbricato all'interno di questo settore non è stato causale, ma è stato guidato dalla presenza della linea ferroviaria e da ciò che più tardi verrà chiamata Spina Reale; la presenza della linea ferroviaria permetteva il passaggio da Porta Nuova a Porta Susa, proseguendo poi verso est in direzione Milano.
L'esatto inserimento è tra via Carlo Boggio e la ferrovia (oggi corso Lione/corso Mediterraneo/corso Castelfidardo), la localizzazione doveva essere lontano dalle aree residenziali e così in realtà era previsto all'inizio della costruzione, ma già al momento dell'inaugurazione l'area risultava costituire una cerniera verso i quartieri della periferia storica di inizio '900, con un contesto rapidamente urbanizzato e costruito.
Le OGR rappresentavano il secondo impianto produttivo per numero di addetti dopo la Manifattura Tabacchi, con connotazione di alto livello tecnologico per l'epoca, entrarono in funzione proprio nel momento di spinta decisiva all'industrializzazione della città, dopo la crisi conseguente il trasferimento della capitale.
Il complesso comprendeva una serie di fabbricati funzionali principali.

Fabbricato Torneria edificato a partire dal 1889 è un fabbricato di 10.000 metri quadrati circa, con una pianta a croce composta da tra parti; la parte maggiore, con copertura a shed, ha una struttura in colonne di ghisa a doppio T che vanno a costituire una maglia regolare di 12 metri di lato e impongono una divisione dello spazio in 13 campate nel senso della lunghezza e 4 nel senso della larghezza. Le due continuazioni laterali di quest'area, a ovest e a est, hanno dimensioni rispettivamente di 61x14 metri e 37x37 metri ed erano destinate ad ospitare i motori a vapore e le operazioni di ricerchiatura. I muri sono semplicemente intonacati e gli unici elementi decorativi sono costituiti da lesene e marcapiani in cotto e frontoni.
Fabbricato Fonderie e Fucine edificato dal 1895 era un edificio a U di 4.900 metri quadrati che ha subito notevoli danneggiamenti durante i bombardamenti della seconda guerra mondiale. I successivi rimaneggiamenti, anche in seguito alla cessione dello stabile al Politecnico, ne hanno oggi alterato l'aspetto originario.
Fabbricato Montaggio veicoli edificato dal 1889, esternamente assimilabile all'edificio della Torneria, era un grande capannone rettangolare di 18.000 metri quadrati circa, con copertura a shed sorretta da colonne in ghisa a sezione circolare disposte secondo una maglia di 14x11 metri, delineando 9 campate in direzione est-ovest e 13 campate in direzione nord-sud. Elemento singolare era costituito dai 26 portoni che ritmavano la facciata sud per permettere l'accesso dei veicoli. Fu abbattuto dopo il 1992 per consentire l'ampliamento del Politecnico.
Fabbricato Verniciatori e Tappezzieri edificato dal 1895 analogamente al fabbricato Montaggio veicoli, da cui differisce solo per le dimensioni e l'organizzazione planimetrica infatti la pianta è di 79x86 metri ed è divisa in 8 campate da 42 colonne. Fu abbattuto dopo il 1992 per consentire l'ampliamento del Politecnico.
Il complesso costruttivo comprendeva quindi edifici di grandi dimensioni, come i Fabbricati Caldareria, Dipendenze e Montaggio locomotive edificati tra il 1885 e il 1887 tra tutti è il complesso più antico, con i suoi 20.000 metri quadrati distribuiti in una pianta ad H. Si distinguono due corpi rettangolari e paralleli lunghi 183 metri e larghi 48, originariamente occupati dalla Caldareria a Nord e dal Montaggio a sud, uniti al centro da un altro fabbricato ("Fabbricato Dipendenze"), lungo 40 metri e largo 39. Queste, le cosiddette Officine ad H, esternamente sembrerebbe realizzato totalmente in muratura portante, ma in realtà questa riguarda solo le pareti perimetrali esterne, atte anche alla decorazione e allo sviluppo di uno stile neo-romanico che si stava cercando far sviluppare come stile identitario del nascente regno italico.
La decorazione lapidea mista laterizio crea giochi di colore andando ad accostare file di mattoni a file di pietra portando a formare una texture dove continua anche all'altezza delle coperture, la struttura del tetto viene occultata da un timpano (pala) con una forma costituita da riseghe (simili a scaloni), dietro queste però si sviluppa un tetto moderno in lamiera simile a quelli delle strutture a sheds.
La struttura si compone di due elementi a tre navate (unite da una manica centrale) ciascuno senza distinzione di luce tra di loro, risultano essere di egual misura lungo la larghezza della manica, diversamente da quanto avviene invece per le altezze dei fabbricati, che in tutti e due i casi trova una navata centrale di minor altezza rispetto alle due laterali (questo permette lo sviluppo di lucernai che aumentano l'illuminazione interna naturale.
Internamente è invece possibile vedere che gli elementi in muratura hanno una vera funzione solo portante solo lungo il perimetro esterno e che in realtà questa funzione è stata demandata ad una maglia strutturale interna



Planimetria delle trasformazioni interne
https://www.theplan.it/eng/award-2019-renovation/rifunzionalizzazione-officine-grandi-riparazioni-ogr-torino

molto innovativa per l'architettura di fine Ottocento.
La maglia strutturale è costituita da pilastri principali metallici ottenuti da profili tipo IPN o da profili tubolari e a L composti per imbullonatura, sui quali poggiano altre travi IPN di minor dimensione (e travi con sistemi reticolari) oltre che capriate metalliche costituite da elementi reticolari.
La struttura innovativa e moderna, permette lo sviluppo di un luogo con pochi ingombri, in relazione alle produzioni che si sviluppano al suo interno, il progetto lungimirante permette di adattare il fabbricato ai cambiamenti di lavorazioni, fabbricato che chiuderà i battenti solo durante gli anni '90 del Novecento.
Dopo la sua chiusura definitiva si era prevista la sua demolizione per la riproposizione degli spazi alla comunità, questa linea di azione era sancita anche dal piano regolatore generale del 1995, determinandone una zona ZUT (zona urbane di trasformazione). Non immaginandone quindi un impiego con il riutilizzo di questi fabbricati ma tramite la demolizione svolta insieme a quella delle ex carceri delle Nuove, per la costruzione di un unico parco pubblico.
La nuova attenzione culturale alle testimonianze del patrimonio industriale e la fattibilità del riuso determinano la variante al piano regolatore che permetterà alle OGR di continuare ad esistere.
Inoltre, l'area OGR presenta contaminazioni industriali nel sottosuolo che compromettono la possibilità di sviluppare al suo interno aree verdi, così questa architettura simbolo delle evoluzioni industriali novecentesche ha continuato a vivere ed ad essere poi in seguito restaurata e riportata ad uno stato di buona conservazione della struttura con un nuovo utilizzo che permette una valorizzazione e promozione del luogo e della sua storia.
Dopo gli interventi sugli altri edifici del comparto, nel 2008 per la prima volta le Officine H delle OGR vengono riaperte al pubblico (dopo una messa in sicurezza di tutta la struttura) con la presenza di una mostra (TO11), durante questi eventi però anche non sono state previste opere per risanare gli infissi, pavimentazioni isolanti e sistemi di riscaldamento determinando un disconforto generale ai visitatori durante i mesi invernali, rimarcando il fatto che il suo riutilizzo sarebbe stata una strada onerosa e piena di difficoltà.
La prima difficoltà da affrontare era dalla dimensione eccezionale delle opere, queste aree interne sono difficilmente divisibili tra di loro e ancor più difficilmente climatizzabili.
Nel 2011 ospita "Fare gli Italiani" e "Stazione futuro" due eventi che continueranno una promozione del luogo per eventi, ma con un fine del tutto positivo, si inizia infatti a pensare alle OGR come un luogo di aggregazione ed in grado di fare non solo da base per eventi di una certa entità e importanza strategica, ma di promuovere un distretto innovativo.
Nel 2013 la fondazione CRT crea la società OGR-CRT andando ad acquistare il fabbricato con forma ad H e l'area dove esso vi risiede (circa 20000 mq), definendo un progetto di riuso e una serie di opere nell'immobile e nell'area circostante, ma solo nel 2017 dopo un intervento di restauro e recupero costato 100 milioni di euro, le OGR sono pronte a riaprire i propri spazi alla comunità permettendone il suo utilizzo per eventi, mostre, spettacoli, manifestazioni, start-up e ancora altro.
L'area è possibile dividerla in officine Nord e Sud, queste ospitano diverse funzionalità tra di loro (anche se la superficie si equipara tra di loro circa 9000mq; le officine Nord sono spazi adibiti alla polifunzionalità:

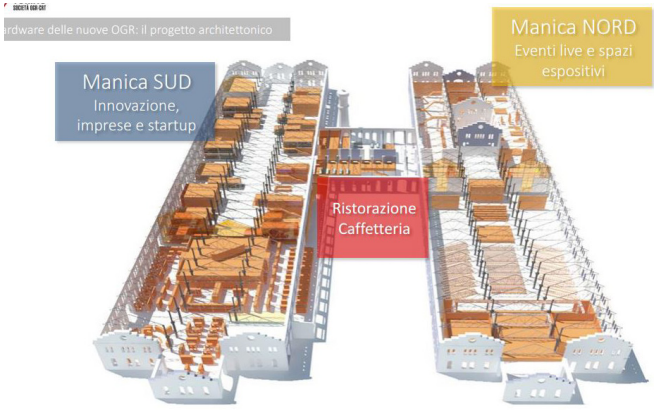
performance e spettacoli visivi, teatro, mostre, spettacoli, concerti oltre alla sperimentazione di realtà virtuale immersiva.*39

Nella restante area delle Officine Sud (terminata soltanto nel 2019) invece si svolge l'attività di incubatore di idee, industrial creativity e smart area, questa ala dell'edificio detiene un animo più tecnologico produttivo basato sullo sviluppo di nuove tecnologie e di nuovi linguaggi informatici.

Ad oggi possiamo pensare a questo intervento all'interno delle OGR come uno dei più riusciti nella città di Torino, lo scopo era sia permettere alla cittadinanza di riappropriarsi di alcuni luoghi che ormai da troppo tempo erano rimasti inaccessibili recinti chiusi della fabbrica, sia di costruire incubatori e sedi per attività di innovazione artistica e tecnologico-digitale.

Questa trasformazione dimostra come i piani di recupero atti a salvaguardare gli ambienti industriali siano ottimi propulsori per lo sviluppo sociale ed economico, anche se richiedono ingenti somme per la loro rivitalizzazione e restauro, l'investimento è in grado di apportare un miglioramento della qualità della vita che non può essere quantificato semplicemente con un torna conto economico e finanziario.

La capacità di aver reso un luogo accessibile alla comunità ed in grado di preservare una memoria storica è sicuramente un evento determinante per la buona riuscita di un progetto di restauro, soprattutto quando questo fa parte dell'eredità fra Ottocento e Novecento, dei "monumenti" che hanno fatto parte dell'evoluzione industriale italiana.



Modello 3d esploso con indicazione delle funzioni interne
https://www.niiprogetti.it/ogr-crt-spa-e-il-polo-internazionale-per-larte-contemporanea-a-torino/

*39 Fonti di riferimento:
http://ogrtorino.it/story
http://www.museotorino.it/view/s/0c94f4572a1341db87e28433fb2ef6db

Localizzazione delle industrie ubicate sul territorio della spina 3 durante il Novecento

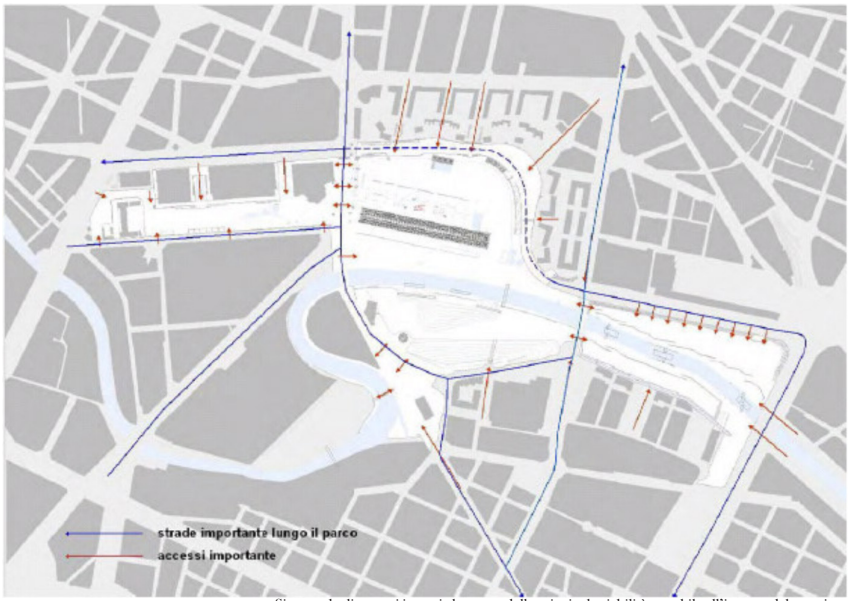
Spina 3

La progettazione dell'area di Spina 3 avviene tramite quello che si chiama P.Ri.U. (programma di Riqualificazione Urbana) nel 1998 (con in seguito due varianti del 2001 e 2003).
Storicamente il quartiere era popolato da serie di complessi industriali infatti inizialmente la divisione dei lotti vede l'80% del territorio come area privata e solamente un restante 20% ad uso pubblico. Le trasformazioni perpetuate nel tempo hanno portato ad una situazione di ribaltamento dei ruoli, infatti ad oggi la divisione tra suolo è passata a solo più un 40% privato ed il restante 60% pubblico.
Dopo aver compiuto uno studio di fattibilità del progetto nel 2004 iniziano le opere di progettazione preliminare, il passaggio successivo è stato quello riguardante le gare d'appalto dove la centralità non è presieduta dalla convenienza economica, ma da una ricerca basata sulla esperienza professionale nella rigenerazione dei lotti industriali.
All'interno di quest'area vengono ad inserirsi due figure principali, quella del MaCA e quella dell'Enviromental Park; questi elementi andranno a valorizzare e promuovere il territorio tramite attività ed eventi.
Ciò che contraddistingue l'area dalle precedenti rigenerazioni è la principale esigenza di rendere fede all'identità del territorio industriale, applicando delle rigenerazioni che sappiano utilizzare parte degli elementi presenti, valorizzandoli e permettendo di comunicare il sapere storico contenuto in esso.
Oltre le problematiche legate al comparto industriale e al suo recupero, esistono altre problematiche di tipo ambientale che si dovranno affrontare, ovvero il rapporto del territorio con Dora, il risanamento di un sottosuolo ricco di elementi inquinanti per l'uomo, l'ambiente ma soprattutto per le falde acquifere vicine.

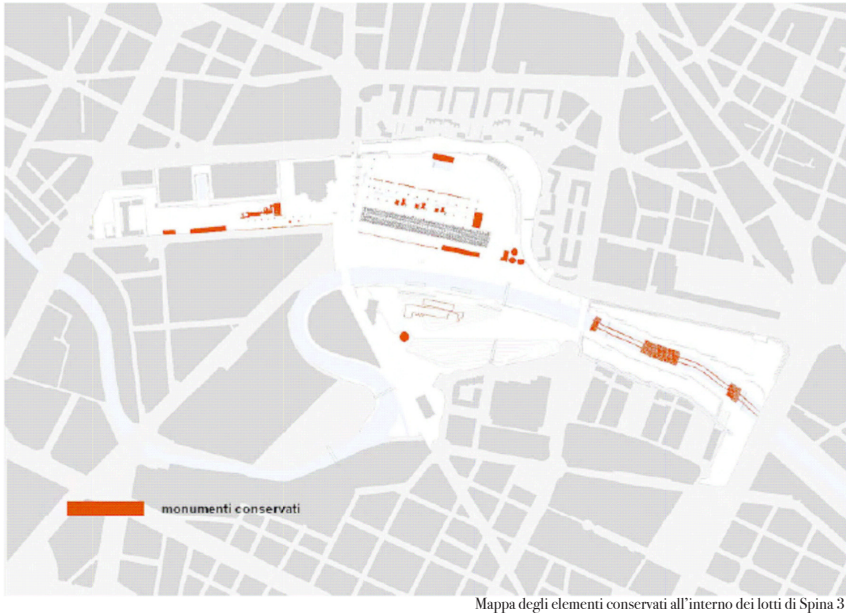
Ortofotografia del'intera area di Spina 3 prima della rigenerazione urbana (anni '90)

Ortofotografia del'intera area di Spina 3 dopo gli interventi di recupero urbano (2019)
Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Il rapporto con il fiume Dora viene integrato e portato avanti secondo il progetto "Torino – Città d'acqua", questo progetto prevede quindi di aumentare il rapporto e la percezione degli abitanti con i corsi d'acqua (ricchezza insita del Piemonte).
Si opera quindi per un lavoro di riapertura della copertura in calcestruzzo applicata internamente alla zona durante il suo periodo industriale; il progetto prevede la sua riapertura mantenendo però strutture e margini in calcestruzzo armato per poter comunque ricollegarsi alla sua passata identità industriale.
Questo intervento di rimozione della copertura dal fiume permette al residente o al visitatore di essere più cosciente dell'identità e della morfologia naturale del territorio, che l'uomo ha plasmato nel tempo a suo desiderio per venire in contro alle necessità industriali.
Diverso è quello che succede ai fabbricati presenti, questi in alcuni casi vengono in parte mantenuti, per quanto riguarda il sistema strutturale e coperture. Vengono invece rimosse molte volte le tamponature di questi grandi capannoni industriali, questo per permettere al territorio di ottenere un maggior permeabilità dei luoghi.
Queste rimozioni hanno reso l'area facilmente attraversabile oltre ad aver liberato il campo visivo ostruito prima dalle grandi fabbriche, queste in passato si inserivano tra due settori cittadini come un cuscinetto dividendolo questi due lembi di territorio comunale.
Ciò che comunque è giusto rimarcare è che come è avvenuto per il lotto del Lingotto, anche qua la conservazione delle strutture edilizie rappresenta un risparmio economico, oltre che la possibilità di valorizzazione storica e la proposizione di un nuovo luogo identitario per la città.
La scelta vincente di mantenere questi elementi ha permesso di sviluppare un nuovo ideale di parco urbano all'interno della città, senza dover demolire e ricostruire un'intera area (45 ettari).
Le funzioni del parco è diversa dagli altri presenti, la sua struttura e la sua conformazione lo rendono un luogo adatto alle manifestazioni e agli eventi, oltre che ovviamente tutte le attività sportive e di svago offerte al suo interno.
Cosi ciò che è stata di primaria importanza è lo sviluppo degli accessi interni all'area, permettendo di collegare cosi l'intero quartiere con il parco, questo poiché la sua passata natura di sito industriale non prevedeva una massima permeabilità degli spazi anzi tendeva a produrne il meno possibili per questioni logistiche e di sicurezza.
Un altro concetto centrale è la riduzione della manutenzione necessaria agli ambienti, infatti vengono previste all'interno dell'area Viali alcuni elementi capaci di raccogliere l'acqua piovana, questa viene utilizzata per irrigare il parco. Inoltre, viene prevista la produzione di energia elettrica (tramite pannelli solari) per supportare e alimentare il processo di irrigazione; capiamo quindi che l'autosostentamento (soprattutto in lotti così grandi) diventa uno dei temi centrali, se un posto non è facilmente gestibile o richiede grosse somme di denaro per il suo mantenimento è probabile che questo cada facilmente vittima di problematiche legate ad un suo futuro inutilizzo.
È possibile riconoscere quindi che riqualificazione di quest'aria abbia seguito concetti che è possibile usare come dei riferimenti progettuali per la riqualificazione dei comparti industriali presenti all'interno delle nostre città.



Sistema degli accessi interni al parco e della principale viabilità carrabile all'interno del quartiere
tramite: http://sportellounico.comune.torino.it/citta_sviluppo/territorialiintegrati/1/allegato1.pdf



Mappa degli elementi conservati all'interno dei lotti di Spina 3
tramite: http://sportellounico.comune.torino.it/citta_sviluppo/territorialiintegrati/1/allegato1.pdf

Le reti di valorizzazione

La rete di valorizzazione è un concetto sviluppato nell'ambito dei beni culturali, come collaborazione tra elementi distinti tra di loro che collaborano per un fine, quello della conservazione degli elementi che costituiscono il patrimonio tangibile e intangibile della cultura passata e contemporanea. L'immaterialità della rete fa riferimento non solo a legami fisici ma alla cooperazione di più enti o elementi per il proprio sviluppo e quello comune.
Su questo argomento si esprime e svolge attività di ricerca in l'IRES Piemonte, questo è l'istituto di Ricerca Economico Sociale del Piemonte.
"La definizione dell'IRES è quella di una iniziativa museale dietro cui sta un patto con il quale una comunità si impegna a prendersi cura di un territorio.
-Patto: non un insieme di norme che obbligano o proibiscano qualcosa, ma un accordo non scritto e generalmente condiviso.
-Comunità: i soggetti protagonisti non sono le istituzioni poiché il loro ruolo propulsivo, importantissimo deve essere accompagnato da un coinvolgimento più largo dei e della società locale.
-Prendersi cura: conservare ma anche saper utilizzare, per l'oggi e per il futuro, il proprio patrimonio culturale, in modo da aumentarne il valore anziché consumarlo.
-Territorio: inteso non solo in senso fisico, ma anche come storia della popolazione che ci vive e dei segni materiali e immateriali lasciati da coloro che hanno abitato in passato."*40
Questo quindi può essere inteso come un bene per la comunità, che può adoperarsi per promuovere e sviluppare il capitale culturale all'interno del territorio, portando miglioramenti in molti campi (sociale, istruzione, turismo,

*40 Maurizio Maggi, Donatella Murtas, *StrumentiIRES- Ecomusei Il progetto*, pag 8, Torino, Istituto di Ricerche Economico Sociali del Piemonte, 2004

economia, ecc...).
Molte volte l'istituzione di queste reti incomincia con la collaborazione di piccole realtà con elementi di maggiore entità come istituzioni museali, aziende o altre grandi istituzioni, nella quale la cooperazione incomincia solitamente con uno scambio di informazioni e di assistenza in attività materiali.
"La competizione globale sembra sempre più provare, nella valorizzazione dei dispositivi simbolici, delle carte importanti da giocare... Quindi, un territorio che non è soltanto <<archivio delle memorie>>, ma che è anche qualcosa di più; una trama indispensabile di ancoraggio dei processi di sviluppo contemporanei. È oggi difficile pensare a processi di sviluppo ambientalmente e culturalmente sostenibili senza questa trama di ancoraggio costituita dal territorio storico e delle sue espressioni paesistiche"*41. In questo modo le associazioni e le aziende che sono portate ad informarsi, ad adoperarsi per questa rete o per ampliarne ancora la portata con la loro partecipazione, ad esempio con donazioni spontanee o contributi verso gli enti associativi che potranno valorizzare e trasmettere il valore di questi elementi patrimoniali.
L'appoggio di queste reti è importante per lo studio e la ricerca in ogni campo scientifico e universitario, poichè con l'apporto sostenuto da una pluralità è in grado sia di sensibilizzare la comunità sia di toccare molteplici campi, incrociando i saperi e le informazioni.
Le possibilità sono molteplici e l'apporto delle reti di valorizzazione ha già apportato nei casi dove è stata applicata lo sviluppo di un miglioramento nella qualità dei servizi destinati alla cittadinanza.
"...il modo con cui l'ecomuseo può mettere in rete saperi, risorse e creatività, con un operazione che da me pare sempre più interpretabile come una "messa in scena". La "messa in scena" (condivido l'avvertimento dato dal prof. Olmo), non si esaurisce nei fatti espositivi, non si esaurisce in eventi, anche se questi eventi sono estremamente importanti per mettere in moto le idee, per suscitare sensibilità, provocare quel cambiamento culturale che è necessario. Una "messa in scena" che vorrei evocare e che assegna un ruolo strategico alla conoscenza e alla interpretazione. Alla conoscenza intesa come documentazione, ma anche come circolazione e socializzazione del sapere; e alla "interpretazione" nel significato che questo termine ha assunto da molto tempo, soprattutto nella cultura anglosassone."*42
Tutti questi concetti sopra elencati sono completamente applicabili per lo sviluppo dell'Automotive Heritage all'interno dell'area torinese, la capacità e il potenziale di questa trasformazione e dell'applicazione di una rete di valorizzazione rappresenta una attività positiva per l'ambiente, la cittadinanza, le imprese, l'amministrazione e gli enti associativi culturali; permettendo così di sviluppare un'interazione su più livelli difficilmente raggiungibile altrimenti.

*41 Roberto Gambino, *La valorizzazione del territorio storico*, in:Maria Teresa Maiullari Pontois, Elisabetta Serra, *ECOMUSEI A RETE RETI DI ECOMUSEI, Esperienze europee e il progetto della Provincia di Torino*, pag 34 ,Torino, Ecomuseo della Provincia di Torino, 1998

*42 Roberto Gambino, *La valorizzazione del territorio storico*, in:Maria Teresa Maiullari Pontois, Elisabetta Serra, *ECOMUSEI A RETE RETI DI ECOMUSEI, Esperienze europee e il progetto della Provincia di Torino*, pag 37 ,Torino, Ecomuseo della Provincia di Torino, 1998

Museo dell'automobile di Torino

L'idea dell'inserire all'interno di Torino un museo dell'automobile non è stata partorita nella seconda metà del Novecento, con la costruzione di quella che è l'odierna struttura del museo; questa fu un'idea di più antica data risale infatti ai primi del Novecento, più precisamente al 1932.
All'ora la denominazione del sito museale era "Museo nazione dell'automobile" data l'importanza nazionale del luogo che trova con Torino uno dei luoghi di massima espressione della crescita tecnologica dell'automobile, nonché città natale della FIAT.
Inizia a porsi il problema di dove inserire questa funzione all'interno della città, inizia così un periodo itinerante per questo museo, viene inserto inizialmente nei magazzini della Fabbrica Aquila Italiana, dopo di che si sposta all'interno di alcuni locali dello stadio Olimpico Benito Mussolini (ora stadio Olimpico Comunale).
Questi spazi non si sono dimostrati all'altezza della situazione, all'interno dello stadio le rigide condizioni climatiche mettevano a repentaglio la conservazione delle automobili e non attraevano il pubblico non pronto ad affrontare condizioni così povere di comfort.
Ci vorranno ancora altri due traslochi per arrivare alla sede attuale del MAUTO (Museo Automobili di Torino), questo viene ideato e costruito solo durante gli Anni 60 dall'architetto Amedeo Albertini e dall' ingegner Ivailo Ludogoroff. Il museo si inserisce vicino alla zona del Lingotto prospicente alle sponde del Po, il luogo detiene sicuramente una ottima vista panoramica sulla collina torinese che si sviluppa sull'altro argine del fiume.
L'idea era quella di sviluppare uno spazio di grandi dimensioni e di impatto che sapesse rievocare il carattere delle grandi fabbriche, si sceglie di inserire un grande volume con un piano terreno che esternamente sembra totalmente vetrato in modo da poter sembrare sospeso sul vuoto visto dall'esterno.
L'edificio detiene una corte interna accessibile dagli ingressi sotterranei inseriti nel settore retrostante alla facciata esposta su corso Unità d'Italia, come in realtà anche l'ingresso principale per i visitatori è inserito all'interno dell'altura artificiale sulla quale l'intera costruzione poggia.
Lo stile ancora legato all'International style con la sua monumentalità e l'uso delle finestre a nastro, l'esaltazione delle strutture inclinate in calcestruzzo armato (le quali detengono alcune volte delle forme tendenti allo scultoreo), la tendenza a non nascondere questi elementi ma anzi a rendere lo spettatore partecipe della sua maestosità, sono figli di un approccio del movimento architettonico moderno.
L'utilizzo di elementi strutturali in acciaio e calcestruzzo armato, ancora evidenzia i materiali dell'innovazione, i quali vengono portati a dimensioni eccezionali, la facciata viene infatti sorretta da una trave reticolare in ferro dal peso di 60 tonnellate *43, questa poggia su 4 pilastri composti di acciaio e calcestruzzo armato. Internamente, sul fronte stradale del corso è presente, arretrata rispetto alle finestre a nastro, una trave reticolare, la quale aveva il compito di sostenere i carichi posti al di sopra.
Arretrati rispetto il primo volume vi erano altri due elementi retrostanti che completavano la costruzione con l'utilizzo anche di altri materiali come la muratura con il laterizio faccia a vista, questi elementi di dimensioni simili

*43 materiale informativo e schedatura tramite:
https://www.archilovers.com/projects/1402/museo-nazionale-dellautomobile-di-torino.html#info

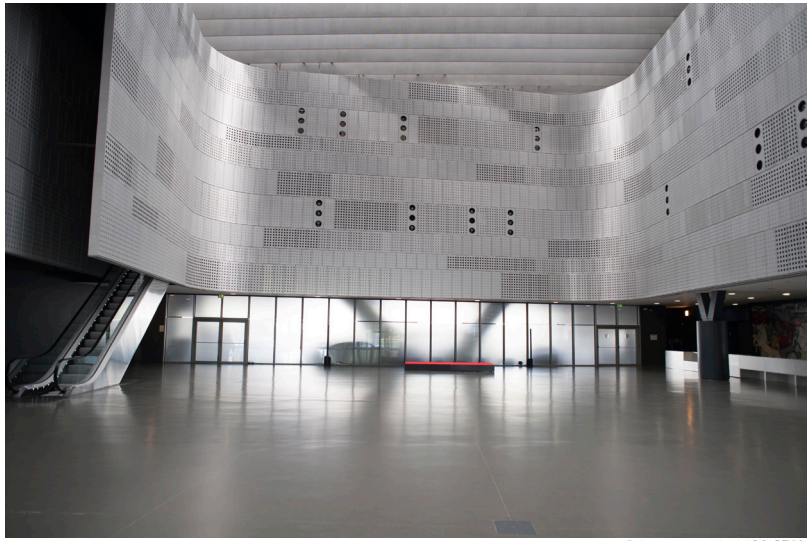
a quelle del fabbricato vista Po si uniscono con l'edificio che genera la corte interna.
Gli elementi della corte interna vengono sorretti da un insieme di travi inclinate di grande dimensione in calcestruzzo armato, elemento che mostra quindi le sperimentazioni possibili tramite l'uso del calcestruzzo armato.
La prima versione del museo dell'automobile prevedeva l'inserimento in ordine cronologico delle automobili all'interno dei vari fabbricati creando un percorso cronologico, qui si spiegava la collezione automobilistica del museo.
La riduttività di questa esposizione era data dalla poca comunicazione che era presente durante questo percorso, proprio come se rappresentasse proprio solo una collezione di auto messa a disposizione della comunità.
Non vi era un vero percorso guidato nell'esperienza industriale automobilistica storica (cosa che invece oggi avviene con il nuovo percorso museale), poche erano le informazioni a disposizione del visitatore e molte volte queste erano rivolte prettamente alle caratteristiche tecniche dell'automobile.
Sicuramente uno dei punti di forza di questo progetto era dato dalla grande presenza della luce naturale, presente sia grazie alla grande vetrata su fronte strada che per la presenza della corte interna che permette di far permeare luce all'interno delle maniche, insieme ai lucernari inseriti nei tetti della costruzione.
La trasformazione e il recupero hanno inizio nel 2006 e terminano nel 2011, comportando per il museo una chiusura obbligatoria, nel suo complesso permettendo sia il miglioramento di immagine che il re-design funzionale.
Gli autori (Cino Zucchi, Recchi Engineering e Proger) coraggiosamente hanno saputo mettere mano al complesso, non andando ad intaccare completamente le qualità estetiche e materiali esterne, sicuramente avvengono modifiche che ne mutano una parte: la scelta di inserire l'ingresso ad un piano superiore o la scelta di inserire pannellature continue frangisole lungo il suo perimetro.
Questo intervento viene inserito nel ramo dell'architettura definita High tech per la natura delle modificazioni materiali che avvengono sia internamente che al suo esterno.
Queste azioni hanno in parte mutato l'oggetto di per sè, ma permettendo ancora di leggere i segni del passato e l'architettura degli anni '60, ma ciò che sicuramente può essere visto in maniera completamente positiva è la risistemazione interna del museo. Innanzitutto l'inserimento di una chiusura orizzontale al di sopra della corte interna ha permesso di guadagnare una volumetria enorme, nella quale ora il percorso non si deve più svolgere in maniera forzata lungo una manica, ma può trovate uno sviluppo lungo tutte le dimensioni dello spazio.
La modifica della chiusura della corte interna porta quello che era uno spazio espositivo di 11000 mq portandoli ad oggi di 19000 mq.*44
Questa scelta obbliga l'utilizzo della luce artificiale, la quale viene sicuramente sapientemente utilizzata per guidare il visitatore oltre che per accentuare e potenziare l'attenzione dello spettatore che viene guidato nella visione e nella visita; questa scelta comprende l'utilizzo di aree climatizzate, di fonti luminose e di un sistema di comunicazione digitale, che permettono agli elementi esposti anche una miglior conservazione.
Un grande attenzione è stata posta nell'esposizione, con il progetto portato avanti da uno scenografo (François

*44 Rodolfo Gaffino Rossi, *Il ruolo del museo per preservare e fare emergere il patrimonio storico dell'automobilismo. Il caso del MAUTO.*, PATRIMONIO INDUSTRIALE - rivista AIPAI 18 rivista semestrale dell'Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale autorizzazione del Tribunale di Terni n.12/07, pag 60, 2019

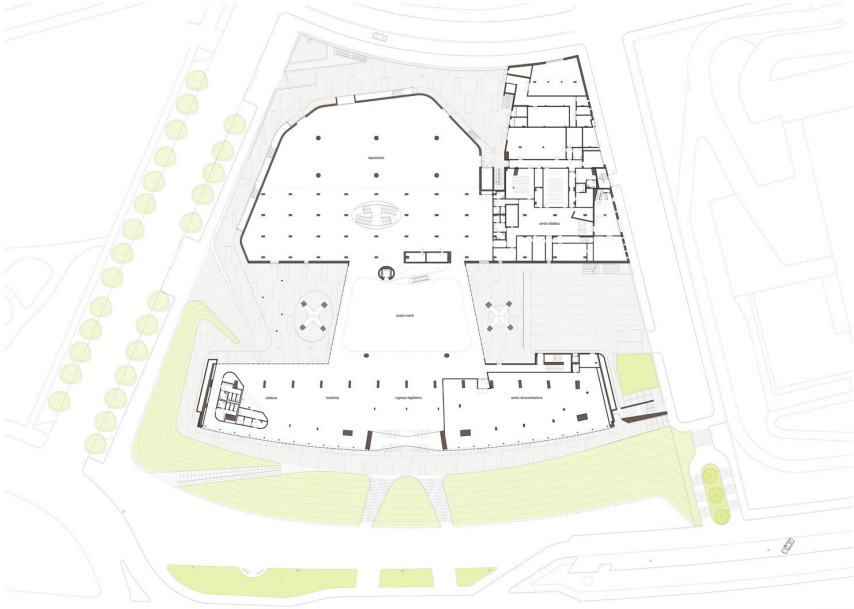
Confino con Carlo Fucini, Cravetto-Pagella Associati).
Il percorso si suddivide in 3 sezioni: L'automobile e il Novecento, L'uomo e l'automobile, L'automobile e il design. Queste tre sezioni seguono un diverso filo conduttore atto a dispiegare alcune volte la storia e l'avvento dell'automobile, altre volte il rapporto che la società ha con essa e infine una dimensione più artistica, dove viene mostrato come il design dell'automobile accresca sempre di più.
Trova spazio anche un centro documentazione con un'area di 800 mq inserito nella manica esposta verso il Po mentre nella restante parte si inseriscono caffetteria e bookshop con 950 mq, inserendosi solo per metà manica, il settore centrale della corte è un salone dedicato agli eventi di 840 mq, con due sale congressi di 450 mq e 155 mq, un centro didattico di 360 mq collocato nel fabbricato più piccolo vicino ai saloni delle esposizioni, un ricovero auto storiche di 1960 mq, un ristorante di 400 mq e degli uffici amministrativi di 335 mq.*45
La riproposizione di questi spazi non è solo importante per un miglioramento del museo stesso e della sua funzione primaria, ovvero uno spazio espositivo culturale, ma ha saputo dar vita e dare spazio ad eventi, associazioni, manifestazioni portando delle sinergie e permettendo così di accrescersi e di dare vita ad una comunità in grado di accrescersi e alimentarsi per portare avanti i propri propositi.

*45 Dati e informazioni sulle superfici:
https://www.archiportale.com/pagina_non_trovata.asp?404;http://www.archiportale.com:80/news/2011/03/architettura/pronto-per-l-inaugurazione-il-museo-dell-automobile-firmato-zucchi_21811_3.html

Vista aerea del MAUTO dopo il suo restauro
Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)



Salone principale del MAUTO
Fotografia Lorenzo Naymo

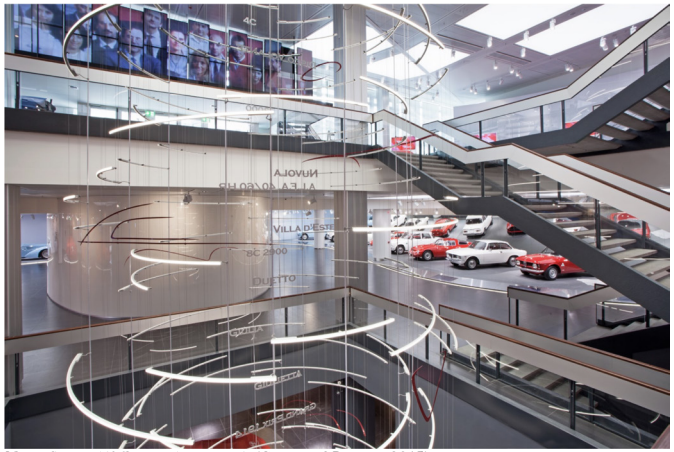


Planimetria piano terreno del MAUTO
Cino Zucchi Architetti/Proger e Recchi Engineering

Museo storico Alfa Romeo di Arese

Vista aerea storica del comparto Alfa Romeo di Arese
Automobilismo Storico Alfa Romeo, Centro Documentazione (Arese, Milano)

Il museo dell'Alfa Romeo si inserisce all'interno dell'ex Centro Direzionale dell'Alfa Romeo, il complesso viene inaugurato il 18 dicembre 1976 per la prima volta.
Inizialmente questo era visitabile solamente tramite prenotazione, si pensa che gli ideatori di questo museo siano stati Orazio Satta Puliga (progettista) e Luigi Fusi (progettista) che inizia a raccogliere e restaurare vetture storiche studiandovi didascalie, ecc...
Giuseppe Luraghi presidente a quel tempo decide di accettare e vede di buon occhio questa proposta, in grado di valorizzare la storia del marchio e pubblicizzarlo.
L'inserimento del Museo Alfa Romeo si accostava a quello della fabbrica di Arese, questa chiuderà i battenti definitivamente nel periodo 2002/2005 dismettendo settori e officine in tempi diversi tra di loro; nel 2011 però avviene la chiusura anche del Museo.
Sarà solo durante il 2015 che avverrà la sua riapertura a monte di un lungo processo di restauro, i lavori incominceranno nell'estate 2014, su progetto di Benedetto Camerana, si incomincerà una rielaborazione dell'intero complesso architettonico, ridisegnando in parte gli immobili per poter supplire a nuove funzioni da dovervi svolgere al suo interno.Il progetto iniziale disegnato dai due fratelli Vito e Gustavo Latis non viene modificato questo per proporre allo spettatore una visione senza tempo, viene invece progettata invece un'esperienza diversa da quella della visita museale/collezione del 1976, ad oggi infatti il concetto di esposizione cambia totalmente.
L'ottica sulla quale si basa la visita del museo è radicalmente diversa rispetto alla precedente progettata sempre dai

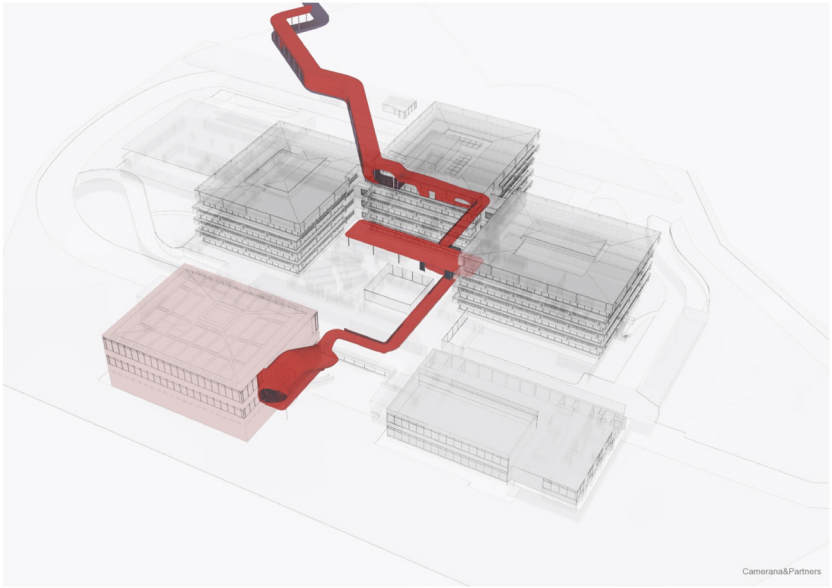


Museo Storico Alfa Romeo. Area centrale (Camerana&Partners, 2015)

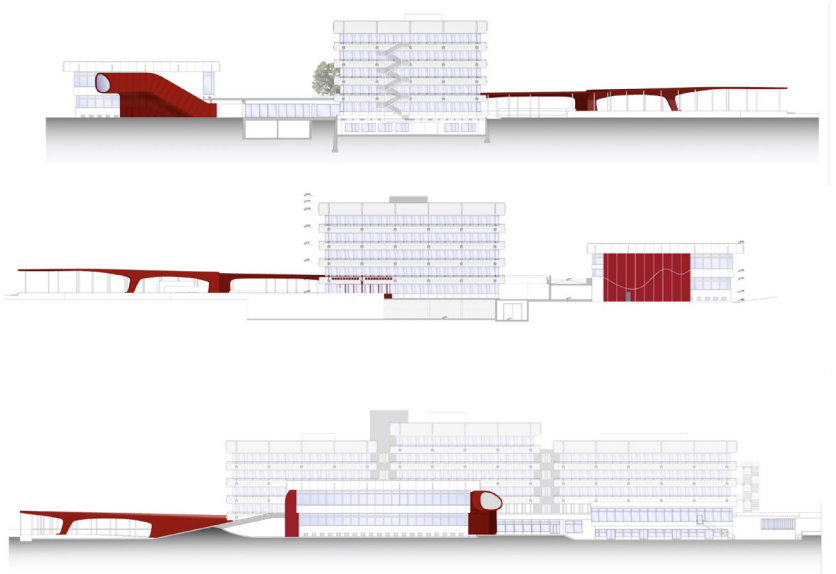
Latis, infatti ad oggi quello che era solo un museo si arricchisce di funzionalità; si inseriscono uno showroom, sale per gli eventi, delivery, si promuove un uso delle piste per le prove, classic center e officina meccanica.
Così in questo caso, come già avviene nel restauro del Museo dell'Automobile di Torino, si apportano modifiche sostanziali all'architetture predestinate a diventare spazi museali, nella prospettiva di nuove utenze e di percorsi di conoscenza mediali e emozionali.
Si sposta l'ingresso inserendolo a Nord il quale viene ricavato attraverso gli spazi del basement, i fabbricati vengono collegati da una manica tinta della famosa colorazione rosso Alfa Romeo (questo elemento viene nominato "nastro rosso"*46, questo guida gli spettatori attraverso la visita), vengono aumentati e modificati alcuni spazi all'interno dei fabbricati esistenti.
Questo restauro cerca di seguire tre principi legati al tempo stesso anche al brand della casa madre, che vengono riproposti all'interno dello spazio museale: la timeline quindi la continuità storica del marchio nel tempo, la bellezza dalla quale si cerca di trarre ispirazione per l'ambientazione e l'architettura, la velocità simbolo di un marchio sportivo attivo nelle corse.
Questa rivitalizzazione ha saputo dare nuovi utilizzi a parte la funzione museale già esistente (che viene ora ampliata e aperta sempre al pubblico e non più su appuntamento) ma viene sfruttata l'intera area per manifestazioni, prove su pista, presentazione, merchandising e vendita del prodotto.*47
Il restauro non solo ha saputo tener fede in buona parte del progetto di partenza, pur con la totale trasformazione terziario-commerciale dell'area industriale vasta, come è successo per i palazzi del ex Centro Direzionale. Dove vengono costruite delle aggiunte architettoniche per la funzione museale si applicano elementi che tengono fede ai principi del restauro contemporaneo; questo grazie alla palese comunicazione del nuovo inserimento e alla possibile reversibilità negli interni dell'intervento effettuato.
La riproposizione del sito ha permesso a gruppi locali e nazionali di amatori di accrescere e sviluppare le proprie passioni e le proprie manifestazioni, grazie alla disponibilità di un nuovo luogo, legato storicamente al marchio nel quale potersi riunirsi o festeggiare eventi legati al collezionismo; questo permette la possibilità di sviluppo di una rete di valorizzazione attiva.
Il caso di Arese è significativo per la riattivazione del marchio e della cultura storica dell'automobile, apre prospettive di significativo confronto con gli storici marchi torinesi, ancora presenti sul mercato.

*46 https://www.museoalfaromeo.com/it-it/museo/Pages/storia-e-fondatori.aspx#

*47 Marco Fazio, Benedetto Camerana, Rossella Maspoli, *FCA. Patrimonio del motorismo, automotive brand e identità d'impresa. I casi di Arese e Mirafiori*, PATRIMONIO INDUSTRIALE - rivista AIPAI 18
rivista semestrale dell'Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale autorizzazione del Tribunale di Terni n.12/07, pag 44, 2019



Museo Storico Alfa Romeo. Organizzazione e percorso “nastro rosso” (Camerana&Partners, 2014-5)



Museo Storico Alfa Romeo. Vari prospetti (Camerana&Partners, 2014-5)

RICADUTE POSITIVE DEL TERRITORIO GIÀ VALORIZZATO DA INTERVENTI

La rigenerazione degli luoghi del passato come pratica per il futuro

Le pratiche di rigenerazione urbana e restauro di elementi architettonici industriali di pregio, si presentano sempre di più come un'ottima strada per un'evoluzione nell'ambito urbanistico contemporaneo.
La ricca presenza di impianti industriali dismessi è venuta a costituirsi alla fine del Novecento, dopo un secolo di grandi avanzamenti tecnologici e industriali, con la costruzione di enormi ed avanzati stabilimenti dai paesi occidentali a quelli del cosiddetto colonialismo industriale.
Possiamo quindi capire che questi stabilimenti occupino sul territorio una porzione molto grande di superficie coperta, che questi rappresentino successi, fallimenti e molti altri fatti economici, sociali, e culturali, e che possono essere rappresentazione del bene culturale quale questo si ritrova ad essere.
Non è solo più una fabbrica, un elemento produttivo a sé stante, ma tramite tutti gli eventi coinvolti durante le sue fasi di vita diventa un elemento che comporta trasformazioni oppure a sua volta viene trasformato; un esempio sono i ruoli dei lavoratori che passano le loro giornate all'interno delle mura di questo ambiente, oppure della cittadinanza che si trova a vivere con una ristretta vicinanza di questi elementi, che mutano irreversibilmente l'ambiente che li circonda.
Essendo venuti a conoscenza e avendo posto studi su questi elementi che hanno fatto attivamente parte della vita dell'essere umano contemporaneo, non è possibile cancellare ogni traccia o memoria tramite una assidua demolizione (possibilità in realtà già perpetuata in numerosissime situazioni) poiché rappresenterebbe un enorme errore deontologico (secondo i professionisti che si occupano in un modo o in un altro della cultura, del restauro nell'architettura e della pianificazione urbana), una perdita irreparabile del passato delle comunità locali e la

perdita di una risorsa per il ri-sviluppo.
La demolizione di questi elementi rappresenta una cancellazione identitaria selettiva, decidendo così di attuare delle demolizioni mirate solo alla cancellazione di caratteri che ci sono poco congeniali, elementi non ritenuti di pregio o ancor peggio perché questi vengono ritenuti economicamente non redditizi.
La memoria storica non è un elemento scendibile nelle sue parti, deve essere accettato in toto per non mutare il messaggio e le comunicazioni e gli eventi avvenuti negli anni passati, senza rimarcare gli errori già compiuti durante l'Ottocento, dove l'attività del restauro filologico e scientifico di un elemento del patrimonio monumentale vedeva la scelta degli elementi da dover far apparire a discapito a volte della salvaguardia del complesso interno o di alcune sue parti, non inerenti con l'attività del restauro che esclude l'aggiunta anche storica di parti, che si decide di portare avanti.
Ancor peggio però sono le situazioni dove si opta per una cancellazione totale del sito, questo porta ad una totale "abrasione" della superficie che si vede mutare in modo ormai irreversibile, questa cancellazione, come è già stato rimarcato, rappresenta la volontà di non voler distruggere solo materialmente un fabbricato architettonico, ma la cancellazione di eventi e del decorrere della storia, la quale se non viene documentata in precedenza tramite alcuni mezzi (libri, fotografie, disegni, articoli di giornale) rischia di essere in parte perduta.
Oltre a questo danno riguardante sicuramente la sfera più culturale, sociale e filosofica dell'argomento architettonico (ma sicuramente non per questo meno importante) vi rimane un danno enorme sul piano architettonico e urbanistico; la cancellazione totale di un elemento con la sua totale ricostruzione porta alla costruzione di un elemento di distacco totale da quelli già presenti sul luogo. La totale di un demolizione di un sito industriale si presenta oltretutto come economicamente sconveniente per gli altissimi oneri posti dall'attività di demolizione (economicamente un'attività dispendiosa che può delle volte presentare anche dei pericoli nella sua esecuzione) e di una futura ricostruzione partendo da zero; costringendo ad una futura ricostruzione slegata dalla preesistenza, azione non poco pericolosa perché potrebbe rappresentare una svolta decisiva per il territorio, come però anche l'inserimento di un elemento inutile all'interno di un tessuto urbano che si era da tempo consolidato e dei quali ogni elemento svolge parte di un compito che gli era stato assegnato o che la società stava aveva deciso di assegnargli.
Il concetto del restauro segue volentieri e di pari passo il discorso sul consumo di terreno "vergine" ovvero non ancora interessato da attività edificatorie, questo si trova ad essere sempre meno per via di una violenta urbanizzazione portata avanti da prima del Novecento; si trova oggi ad essere un problema di primaria importanza all'interno del territorio nazionale italiano fortemente urbanizzato, con a disposizioni pochi spazi "liberi" rispetto ad una popolazione non più in crescita ma comunque fortemente sviluppata: più di 60 milioni di abitanti su una superficie di 301.338 kmq. L'Italia si trova ad essere la quarta nazione europea per popolazione ma con a disposizione un terreno esteso la metà rispetto alle 3 nazioni più popolate (Germania, Francia, Inghilterra), dovendo poi in più venire a confronto con un territorio montano rurale molto esteso, all'interno del quale la costruzione di nuove architetture non è semplice ed economico come potrebbe esserlo invece all'interno di un territorio pianeggiante che offre meno limiti da dover affrontare e meno problematiche legate alla deforestazione

e al rischio idrogeologico (questo non indica che non vengano affrontate problematiche di tipo idrogeologico all'interno del territorio pianeggiante o collinare che può essere afflitto da esondazioni e alluvioni).
Questo per indicare come il territorio urbano sia un bene prezioso all'interno dei nostri centri abitati, soprattutto nei maggiori centri italiani dove vi è stata una sedimentazione di aree residenziali e industriali difficilmente gestibile con la chiusura degli stabilimenti.
Ed è proprio qui che emerge l'importanza e la necessità di riutilizzare queste aree urbane ormai trasformate dal tempo, non urbanizzando altre superfici rurali ma risolvendo la problematica dei vuoti urbani e del decadimento dei quartieri interni alla città.
La possibilità di sviluppare piani di recupero e di riutilizzo determina un miglioramento dello stile di vita degli abitanti presenti all'interno e in prossimità di questi lotti, innanzando le aspettative di vita e di conseguenza anche il valore immobiliare dell'area interessata dal recupero
La promozione degli stessi enti che si occupano della gestione, della progettazione e dello sviluppo dei siti di recupero, come anche l'unione dei cittadini in gruppi di rappresentanza sono in grado di determinare un peso nelle scelte all'interno delle aree di trasformazione.
Tutti questi momenti di coesione e crescita determinano una maggior consapevolezza di una cittadinanza che non subisce dall'alto processi di riqualificazione, ma cerca di determinarne un riutilizzo che sia consono con quello dello sviluppo locale e che determini dei benefici per l'intera comunità e non solo per una determinata élite.
In questa ottica deve essere inserito l'intervento di restauro del bene architettonico, non solo un momento fine a se stesso come recupero architettonico, un atto volto alla museificazione, ma l'utilizzo dell'intervento come base di sviluppo, come è possibile discernere anche dalla definizione da dizionario: "architettura è l'arte di dare forma e realizzare spazi fruibili per le necessità dell'uomo..."*48
Questa definizione, la quale tende quasi ad una forma certamente astratta e filosofica, dichiarando che l'architettura è a servizio dell'uomo come elemento di supporto alle sue necessità, indica che un mutamento comunitario, storico e sociale causi una successiva evoluzione delle esigenze e quindi delle stesse architetture - progettate dal nuovo o modificate nel tempo - sul territorio.
É sicuramente un dato ormai appurato che per quanto non debba essere compiuta una scelta basata sul solo stile architettonico per guidare la conservazione, si riconosce che si debba compiere una scelta sugli elementi da conservare.
Non sarebbe possibile sviluppare una conservazione pura di ogni elemento esistente, altrimenti non sarebbe possibile applicare delle trasformazioni al tessuto urbano e non si potrebbero apportare cambiamenti utili, è invece necessario conservare tutti quegli elementi di cui abbiamo pochi altri esempi da poter studiare o riconosciuti come elementi di pregio.
Non è infatti necessario conservare ogni elemento, anche se testimoniale, se la sua presenza nel territorio non è in pericolo in quanti esistono molti altri esempi uguali o simili ad esso, diverso è se il bene è unico nel suo genere ed è stato un elemento centrale all'interno della storia umana, del lavoro e delle tecniche.

*48 Enciclopedia online Treccani, definizione di architettura

Luoghi di cambiamento

Lo sviluppo dell'Ecomuseo

La crisi degli Anni '70 e '80 e poi successivamente la più vicina e determinante avvenuta nel 2008, piega il sistema produttivo ed economico trascinando con sé tutto il reparto delle costruzioni e della edilizia.
Lo stop della crescita economica blocca gli ingranaggi di un sistema basato sulla continua produzione e crescita industriale, capace di auto alimentarsi, questo non ha saputo reggere perchè non vi erano più le condizioni che permettessero una continua crescita.
Questa situazione condiziona l'intero sistema sociale ed economico, non si punta più ad una sovraproduzione di prodotti in quanto questi resterebbero probabilmente invenduti; lo stesso avviene nell'edilizia, dove in Italia si bloccherà il meccanismo della continua costruzione di nuova edilizia all'interno delle città.
Ormai l'offerta ha raggiunto la domanda, anzi si può dire che l'offerta in questo periodo rischia di essere maggiore della domanda portando ad uno stallo, infatti questo sistema non è in grado di funzionare senza un continuo scambio economico e ad una crescita del lavoro.
Questo processo di tendenziale decrescita e la domanda eco-sostenibile apportano delle sostanziali modifiche alla produzione edilizia e ai tipi di interventi adoperati per quel che si definisce sviluppo, sono anni in cui si erge una grande austerità economica indirizzando costruttori, investitori, proprietari, ecc... ad interventi di restauro, riammodernamento o recupero edilizio.
La possibilità di intervenire sull' esistente, la possibilità di attingere ad un numero immane di immobili fabbricati nel tempo, sviluppano così la pratica dell'operare sull'esistente come economicamente conveniente rispetto alla demolizione e ricostruzione o nuova urbanizzazione.

La situazione nata da una carenza economica apporta però molti aspetti anche positivi, la necessità di fermare un processo edilizio sovralimentato, ma comunque in genere di scarsa qualità economica che tende a consumare quantità di suolo vergine che è invece un'importantissima risorsa a livello territoriale.
Inoltre bisogna ricordare che in Italia sia venuto a svilupparsi sempre di più il concetto di restauro architettonico, soprattutto dopo gli avvenimenti della seconda guerra mondiale che hanno portato a rischio distruzioni molti dei monumenti italiani, i quali verranno poi restaurati durante il dopoguerra.
Inizia ad accrescersi l'idea del restauro e del recupero di un patrimonio più vasto, di quello che è l'urban heritage, quindi la capacità di mettere in risalto e di riutilizzare elementi costruiti nel passato, qualsiasi sia la loro natura edilizia, e privilegiando l'architettura industriale e dei servizi quando può apportare progetti di uso pubblico e grande dimensione.
La necessità di apportare modifiche sull'esistente è data anche ormai dalla grande densità edilizia che è andata a stratificarsi nel tempo all'interno delle città principali, il mix di tessuto edilizio residenziale e industriale in alcuni casi ha portato al degrado stesso del settore cittadino dopo la chiusura degli stabilimenti industriali.
"La tutela dei monumenti industriali, di cui l'Archeologia industriale si occupa, non differisce dalla tutela monumenti-ambiente della corrente metodologica sulla conservazione. Nella sua qualità di struttura storica del territorio, la fabbrica è vista infatti come baricentro di un sistema al quale appartengono, per stretta connessione funzionale, sia l'ecosistema (acque, boschi, miniere etc.), sia infine altre strutture produttive. Quell'ambiente industriale cioè, cui non sono storicamente estranei anche fattori culturali, morali antropologici, religiosi etc., di cui la Conservazione parimenti dovrà farsi carico attraverso il censimento e l'archiviazione dei dati."*49
É ormai quindi necessario intervenire in questi casi per poter apportare delle migliore all'interno delle aree urbane, ma gli interventi che vengono adoperati saranno ora compiuti con un maggiore rispetto per l'esistenza e per quelli che ora vengono riconosciuti come "beni culturali" elementi che incarnano la storia e la società passate nel quale vengono a formasi, come una fotografia di un momento storico, su di questi elementi è possibile così indagare, porre studi.
L'idea quindi del riutilizzo nasce in realtà per pura questione economica ma trova degli sviluppi assai diversi, nel quale il filo conduttore non sarà più solo quello del tornaconto economico, ma sarà culturale, la sociale, storico, ecc...
Questa improvvisa virata non è comunque una facile strada da persistere, in quanto ancora oggi cercano di permanere dinamiche economiche legate ad una crescita puramente economica come in passato, dove la visione di un accrescimento comunitario non è ben visto poichè gli investitori non ne traggono un profitto diretto da questo. Per questo molte volte grandi operazioni vedono come partner associazioni bancarie, gruppi cittadini, ma soprattutto la presenza di enti governativi o statali; questi dovranno quindi svolgere un'attività a favore della comunità e non solo del guadagno economico apportato dalle modifiche sviluppate sul territorio.
Come avviene durante uno dei primi e più grandi restauri del comparto industriale italiano, quello della Fiat Lingotto, le richieste avanzate dal comune sono di interventi in parte atti allo sviluppo di attività economiche, ma soprattutto servizi e attività di istruzione e cultura.

*49 Gregorio E. Rubino, *Gli Ecomusei del Patrimonio Industriale in Italia, Analisi e prospettive*, Napoli, pag 7, Edizioni Athena, 2001.

Viene, infatti, si realizzata una galleria commerciale al suo interno, ma per volontà della cittadinanza sono presenti anche altri elementi slegati ad esso come la sede del Politecnico o la Dental School, la Pinacoteca, la foresteria ..., oltre il settore fiere e l'auditorium.
Questi elementi sono di fondamentale importanza per le istituzioni presenti a guidare la trasformazione e non transigeranno su questo argomento, neanche nel momento in cui numerose problematiche riguardano l'inserimento iniziale di parte dell'università di Torino al suo interno. Tutto il processo viene supervisionato e guidato in modo che non si intervenga con un'azione che sia simile associabile solo ad un investimento privato, ma che veicoli verso lo sviluppo sociale all'interno del territorio nel quale viene ad inserirsi.
In quest'ottica nascono anche altri tipi di interventi conservativi sviluppatisi nel tempo, con un grande potenziale sul piano della valorizzazione e dalla loro promozione, come l'idea dell'Ecomuseo o del museo all'aperto, in assenza di potenzialità di riuso dei contenitori.
"Il concetto di Ecomuseo esprime la convinzione che i componenti di una comunità dovrebbero essere soggetti attivi nel processo di identificazione e promozione culturale e non oggetto di una missione imposta dalla cultura dominante o da una istituzione centralizzata... Erede della museologia antropologica ed etnologica, l'Ecomuseo (l'antimuseo, secondo alcuni) si inquadra pertanto nell'ambito dei modelli sperimentali della "nuova museologia", dove l'innovazione decisiva consiste nella logica comunitaria del progetto, nella territorialità del campo d'intervento e nella partecipazione attiva della popolazione."*50
Questi concetti sono elementi chiave di quello che la dottrina giuridica ha anche imposto nella definizione del bene culturale come elemento rappresentativo come elemento testimoniante valore di civiltà, i quali oltretutto riescono ad evocare non solo elementi legati alla produzione e all'industria, ma altri segni di crescite e cambiamenti sociali avvenuti all'interno dell'area da parte dei lavoratori proletari e di tutti i residenti intorno all'area del manufatto.
"Se è vero infatti che la presenza sul territorio di una o più tradizioni produttive non è condizione indispensabile per giustificare un Ecomuseo, è anche vero che la formula si caratterizza con un interesse specifico per la cultura materiale in generale e per l'archeologia industriale in particolare, allo scopo di tutelare e valorizzare le tracce di quelle comunità contadine, artigiane e operaie tradizionalmente escluse dal dibattito culturale."*51
Si presenta quindi anche come un'importante via di sviluppo per le possibilità differenti offerte da altri interventi conservativi proposti che richiederebbero in più sinergie e costi maggiori rispetto allo sviluppo di un museo a cielo aperto, poiché la proposta di sviluppare un percorso espositivo e culturale utilizzando come luogo la città intera permette possibilità maggiori rispetto alla concentrazione di questo all'interno di un solo ambiente, cosa che oltretutto risulterebbe impossibile data la natura architettonica del bene.
Questi elementi mettono in moto la coperazione locale e lo sviluppo di attività di volontariato mirate alla gestione e protezione di questi elementi, visti dalla comunità come un bene da proteggere e custodire in quanto elemento di pregio all'interno della sua area di residenza.
La diversità dell'intervento permette lo sviluppo di attività turistiche in aree che fino ad ora poche volte vengono prese in considerazione, come settori industriali, borghi di fine ottocento e altri elementi che fino a poco tempo fa

*50 Gregorio E. Rubino, *Gli Ecomusei del Patrimonio Industriale in Italia, Analisi e prospettive*, Napoli, pag 9, Edizioni Athena, 2001.

*51 Gregorio E. Rubino, *Gli Ecomusei del Patrimonio Industriale in Italia, Analisi e prospettive*, Napoli, pag 9-10, Edizioni Athena, 2001.

non veniva interpretati dalla comunità come di pregio.
Insomma sul piano culturale sembra adempiere ad ogni sua mansione, in oltre data la natura meno impattante di questo, è possibile ottenere quindi un'intervento dal costo minore rispetto alla museificazione completa di un elemento architettonico.
Questo prevede infatti una messa in sicurezza di tutti gli elementi architettonici (che non per forza devono essere visitabili anche nelle loro aree interne), cercando così di "congelare" la situazione con l'esecuzione di opere essenziali di protezione, che non permettano al bene di deperirsi nelle sue strutture portanti; il visitatore potrà così ammirare il bene e tramite elementi informativi ottenere un quadro storico e architettonico dei beni presenti.
La visibilità e l'accessibilità esterna del bene permettono cosi al fruitore di ottenere informazioni che difficilmente potrebbe acquisire, non essendo un esperto di architettura o di storia urbana, in più la comunicazione mediale associata è immediata: il visitatore legge, ascolta o guarda immagini attraverso un totem o il proprio smartphone e può subito applicare le nozioni per interpretare quello che sta vedendo davanti a sé.
Il suo potenziale comunicativo è molto alto ed è in grado di garantire una flessibilità estrema, infatti il museo risulta essere "aperto" sempre poichè almeno che alcuni luoghi vengano recintati e chiusi durante le ore notturne, essi sono sempre accessibili da parte della comunità che può decidere in ogni momento di usufruirne, senza oltretutto dover pagare una quota o una entrata.
"Un ecomuseo è uno strumento che un potere e una popolazione concertano, costituiscono ed utilizzano insieme. Il potere con gli esperti, le agevolazioni, le risorse che mette a disposizione. La popolazione secondo le sue aspirazioni, i suoi saperi, le sue capacità di approccio. Uno specchio dove la popolazione si guarda per riconoscersi, dove cerca la spiegazione del territorio al quale appartiene, insieme a quella delle popolazioni che l'hanno preceduta, nella discontinuità o nella continuità delle generazioni..."*52
Capiamo che questa idea di museo che prende maggiormente piede e si sviluppa in Francia a cavallo tra gli anni 70 e gli anni 80 del Novecento, con l'idea di innovare il campo museale e della filosofia del restauro architettonico staccandosi anche da alcuni capi saldi che si erano andati a creare nel tempo tramite i maggiori esponenti del Ottocento e del Novecento.
"In definitiva la memoria storica non è solo <<ricordo>> del passato, ovvero <<la sesta Lampada dell'Architettura>> come voleva J.Ruskin, nè una dote più o meno innata semplicemente <<selettiva ed immaginativa" dell'oggetto da conservare (nella memoria), ma una sorta di qualità dello spirito ad un tempo cognitiva e precognitiva, strettamente connessa ai valori dell'uomo in quanto tale, non in quanto individuo. Questo almeno nell'idea dell'Ecomuseo, che guarda infatti ai fenomeni culturali come processi sociali ed aspira a porsi come specchio della memoria collettiva, immagine vivente dell'uomo e del suo ambiente."*53
La prospettiva dell'ecomuseo si riferisce all'allagamento del ruolo dell'istituzione museale al contesto sociale e territoriale, non solo come luogo di raccolta, catalogazione e messa in visione bensì come strumento di sviluppo locale a partire da una visione integrata culturale, ambientale, sociale che deve coinvolgere la comunità.
De Varine ha recentemente definito l'ecomuseo inoltre come dotato di una "funzione educativa generale che si

*52 George Henri Rivière, *La Muséologie selon,Territoires de la Mémoire, Dunon, 1989 e Les collections du patrimoine ethnologique dans les écomusèes*, a cura di M.Auge, Fèdèration des Ecomusèes et des Musèes de Sociètè , Salins Les Bains, pag 7, s.d.

fonda su un patrimonio culturale e su un certo numero di attori, entrambi appartenenti a quella stessa comunità" *54 e che deve essere "orientato allo sviluppo" *55 e svilupparsi secondo "un processo critico di valutazione e di correzione continue" *56.
In Italia le Regioni hanno ruolo di promozione, incentivazione e finanziamento degli ecomusei, con specifici meccanismi di istituzione e disciplina, nel caso del Piemonte a partire dalla L.R. del 1995, fino al rilancio della recente Legge.
Particolarmente significative sono state l'esperienza della Provincia di Torino e della Città con l'Ecomuseo Urbano di Torino EUT (2004) caratterizzato dall'azione di Comune, cittadinanza e Circoscrizioni che hanno operato come Centri locali di Documentazione e Interpretazione storica, per la riappropriazione del proprio patrimonio culturale da parte della collettività, in generale avendo concluso la propria attività e non proponendosi attualmente come rilevanti motori di crescita culturale.
Alla positività di esperienze nelle aree rurali, legate nel caso di artigianato e industria a valorizzazione di produzioni e saperi ormai abbandonati, il modello urbano non ha saputo mantenere attiva una dialettica tra esperti e abitanti e rinnovarsi, né accrescere la capacità di partecipazione, senza adottare strumenti di comunicazione mediale adeguati, dalla diffusione su web ai meccanismi di story-telling e gamification (l'utilizzo di elementi mutuati dai giochi per veicolare messaggi e indurre a comportamenti attivi da parte dell'utenza).
Il potenziale dell'esperienza ecomuseale urbana non è stato sufficientemente sfruttato in relazione alla interazione con nuove reti di attori locali e promozione della cultura, in una prospettiva di accessibilità e democratizzazione del patrimonio locale.

*53 Gregorio E. Rubino, *Gli Ecomusei del Patrimonio Industriale in Italia, Analisi e prospettive*, Napoli, pag 12, Edizioni Athena, 2001.

*54 H. De Varine, *Le radici del futuro. Il patrimonio culturale al servizio dello sviluppo locale*, Bologna, CLUEB, 2005; op. orig. Les racines du futur, Parigi, ASDIC, 2002.

*55 V. Simone, "*Memorie delle città plurali. Principi e pratiche dell'Ecomuseo Urbano di Torino*", in C. Grasseni (a cura di), *Ecomuseologie. Pratiche e interpretazioni del patrimonio locale*, Rimini, Guaraldi, 2010.

*56 L. Scialdone, Il progetto "*Ecomuseo Urbano di Torino*". *Un patto con il quale la comunità si prende cura di un territorio*, Politecnico di Torino, tesi di Laurea – relatore L. Davico, 2017.

REGIONE PIEMONTE - LEGGE REGIONALE

Legge regionale 3 agosto 2018, n. 13. Riconoscimento degli ecomusei del Piemonte.

Vi è un iter, ovvero un procedimento amministrativo da dover seguire per arrivare all'istituzione dell'ente museale, composto di più prove, raccolte di informazione e esami tecnici.
Si intuisce quindi che come accade per il riconoscimento dell'UNESCO come patrimonio culturale mondiale, le tempistiche sono lasse e le risorse necessarie sono molte, non è quindi un facile strada da intraprendere.
Bisogna innanzi tutto avviare all'interno della comunità locale e amministrativa, un invito alla coalizzazione e collaborazione per il bene da salvaguardare.
Sicuramente però questa legiferazione è di supporto alla conservazione e alla protezione del patrimonio culturale, qualsiasi sia la sua natura, è infatti applicabile al Automotive Heritage e anzi si fa promotore di una interazione con altri elementi esterni ad esso ma inseriti in una rete di valorizzazione è capace di produrre duplici guadagni.
Nei primi due articolo vi sono quindi informazione riguardanti le qualità e gli obiettivi che l'Ecomuseo persegue, indirizzando e guidando la sua progettazione, queste rappresentano quindi i due articoli fondamentali del testo
Mentre più avanti, nell'articolo 4 dichiara l'iter procedurale per lo sviluppo e la creazione di un ecomuseo (ovviamente sempre con riferimente all'inserimento nel territorio Piemontese) definendo così scadenze, figure professionali, inter amministrativi, ecc...
Il perseguimento del iter della legge Regionale permette quindi di guidare i promotori principali di questa progettazione, inserendo anche una gerarchia e figure amministrative di riferimento (dettandone perfino le qualità che i candidati devono avere) e perfino sull'utilizzo dei possibili introiti economici.

Art. 1.
(Principi generali)

1. La Regione, in attuazione dell'articolo 9, secondo comma della Costituzione e dell'articolo 7 dello Statuto, riconosce e promuove gli ecomusei sul proprio territorio.
2. Gli ecomusei, ai fini della presente legge, sono strumenti culturali di interesse generale e di utilità sociale orientati a uno sviluppo locale sostenibile, volti a recuperare, conservare, valorizzare e trasmettere il patrimonio identitario, culturale, sociale, ambientale, materiale e immateriale di un territorio omogeneo, attraverso la partecipazione delle comunità locali in tutte le loro componenti.
3. Gli ecomusei operano con approccio interdisciplinare nei campi della cultura, dell'ambiente, dell'educazione, della formazione, dell'inclusione sociale, dell'agricoltura, del turismo, della pianificazione territoriale e della cura del paesaggio, nella prospettiva di orientare lo sviluppo futuro del territorio verso una sostenibilità ambientale, sociale ed economica fondata sulla responsabilità collettiva degli abitanti, della società civile e delle istituzioni, funzionale alla costruzione e alla rivitalizzazione di reti di attività e servizi.
4. Gli ecomusei adottano logiche di rete e processi partecipati, su ispirazione della Convenzione europea del paesaggio, firmata a Firenze il 20 ottobre 2000 e ratificata ai sensi della legge 9 gennaio 2006, n. 14 (Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea sul paesaggio, fatta a Firenze il 20 ottobre 2000), e dei trattati internazionali dedicati alla salvaguardia dei patrimoni culturali materiali e immateriali della società, nel rispetto delle norme nazionali.

Art. 2.
(Finalità degli ecomusei)
1. Gli ecomusei, nel loro percorso evolutivo, collegano la comprensione dei valori di un territorio con l'elaborazione di una visione per il suo futuro. A tal fine essi valorizzano l'identità locale in un processo partecipato finalizzato alla creazione di una coscienza di luogo diretta a rafforzare il senso di appartenenza delle popolazioni locali verso i beni comuni, costituiti dal patrimonio culturale e dal paesaggio come definito dall'articolo 1 della Convenzione europea del paesaggio.
2. Gli ecomusei perseguono le seguenti finalità:
c) sviluppare attività di ricerca riferite a tutte le tematiche peculiari del territorio considerato, dal punto di vista culturale, ambientale, storico, sociale, artistico, delle tradizioni, delle pratiche e delle tecniche locali, con particolare attenzione alle competenze tramandate oralmente che costituiscono il patrimonio immateriale direttamente connesso all'identità locale;

d) tradurre le ricerche sul territorio in strumenti di divulgazione e approfondimento orientati alla conoscenza e alla trasmissione dei suoi specifici caratteri e valori, rivolti alla popolazione locale, ai visitatori e, in particolare, alle nuove generazioni e ai nuovi abitanti attraverso percorsi didattici ed educativi integrati, che coinvolgono le istituzioni scolastiche, gli enti formativi locali e le strutture regionali competenti;
e) recuperare gli ambienti di vita e di lavoro ereditati, attraverso laboratori tematici volti a ricomporre le competenze interne ed esterne, il sapere comune e il sapere esperto, che hanno generato, mantenuto e fatto evolvere le attività pastorali, agricole, silvicole, artigianali e industriali locali, per promuoverne la trasmissione non solo come testimonianza, ma anche come nuove forme sostenibili in relazione all'attuale tessuto socio-economico;
f) conservare e valorizzare, anche in chiave turistico-culturale, i caratteri costruttivi del patrimonio diffuso, tutelato e non, costituito dalle testimonianze materiali delle attività antropiche nelle diverse epoche storiche e connesso ai diversi usi abitativi, simbolici, strategici e produttivi del territorio e alle relative infrastrutture di servizio e collegamento;
g) salvaguardare e valorizzare il patrimonio industriale di interesse storico-culturale in quanto espressione qualificata delle diverse culture tecnologiche, economiche e produttive;
h) promuovere forme di accoglienza che mettono in relazione la comprensione dei valori del territorio con la valorizzazione dei suoi prodotti autentici, coinvolgendo direttamente gli abitanti e i produttori locali e proponendo, in collaborazione con gli operatori turistici, percorsi di esplorazione del paesaggio che evidenziano l'importanza ambientale, sociale ed economica di un rapporto equilibrato tra le risorse e gli usi del territorio, favorendo lo scambio culturale tra abitanti e visitatori;
i) proporre la collaborazione, lo scambio di esperienze e progettualità condivise con altre realtà ecomuseali e museali, anche attraverso la creazione e l'adesione a reti locali, regionali, nazionali e internazionali e l'uso coordinato delle tecnologie dell'informazione per la fruizione del patrimonio culturale;
j) valorizzare e promuovere il patrimonio linguistico piemontese.

Art. 4.
(Regolamento di attuazione)

1. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, la Giunta regionale, acquisito il parere del Comitato tecnico-scientifico e delle commissioni consiliari competenti, adotta il regolamento di attuazione che definisce le modalità e i criteri di gestione degli ecomusei, nonché i criteri e i requisiti minimi per il riconoscimento degli stessi.
2. Il regolamento di attuazione tiene conto dei seguenti elementi prioritari:
a) caratteristiche di omogeneità paesaggistica, culturale, ambientale, geografica e urbana del

territorio considerato;
b) modalità di coinvolgimento attivo delle diverse componenti della comunità locale nell'elaborazione del processo ecomuseale, nella gestione e nell'organizzazione delle attività;
c) esperienza locale e documentabile sul territorio da almeno tre anni;
d) presenza di un soggetto coordinatore tecnico-scientifico, incaricato in base a comprovate esperienze e competenze ecomuseali;
e) pertinenza delle azioni attivate in relazione alle finalità ecomuseali di cui all'articolo 2.

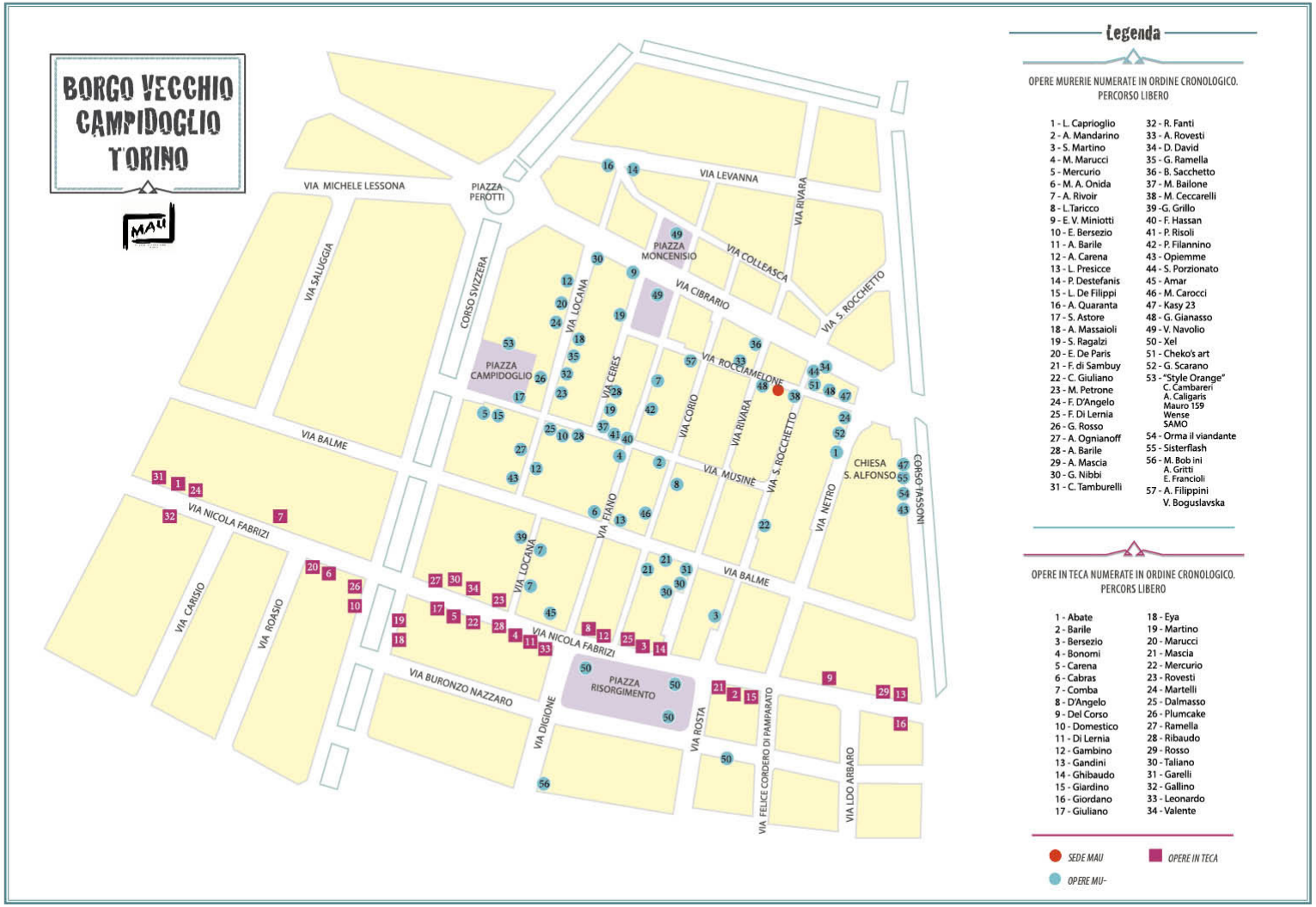
Questi articoli estrati dalla legge regionale sul Piemonte stabiliscono i fondamenti e legiferano per quanto riguarda il riconoscimento, la costituzione, le sovvezioni, gli obblighi e i doveri per quanto riguarda la proposizione di ecomusei all'interno del territorio.
Vi è un iter, ovvero un procedimento amministrativo da dover seguire per arrivare all'istituzione dell'ente museale, composto di più prove, raccolte di informazione e esami tecnici.
Si intuisce quindi che come accade per esempio il riconoscimento dell'unesco come patrimonio culturale mondiale, le tempistiche sono lasse e le risorse necessarie sono molte, non è quindi un facile strada da intraprendere.
Bisogna innanzi tutto avviare all'interno della comunità locale e amministrativa, un invito alla coalizzazione e collaborazione per il bene da salvaguardare.
La organizzazione di enti e associazioni pronte ad avviare e gestire i processi di museificazione non sono di facile composizione, in quanto vi è bisogno di specifiche competenze tecniche e giuridiche; è necessario trovare quindi parte di un organizzazione composta da volontari interessati alla salvaguardia del bene comune per poter permettere all' iter di sostentarsi economicamente.

Riferimenti progettuali

Per poter immaginare e sviluppare l'idea di un percorso da svolgersi all'interno del contesto urbano di Torino, che permetta di visitare le fabbriche automobilistiche nella trama urbana in via di sviluppo, è stato necessario ispirarsi a musei presenti a Torino, il MAU (Museo d'arte urbano) oltre che L'Ecomuseo Urbano di Torino e il Museo Diffuso della Resistenza e il riferimento alle attività diffuse di settore del MAUTO, il Museo Nazionale dell'Automobile di Torino.
Queste solide realtà possono esternare e rappresentare una buona base di studio sul quale è possibile sviluppare modelli museali che utilizzino dinamiche costruttive simili a queste, è necessario quindi approfondire le scelte effettuate in base alle necessita progettuali, in modo da poter riproporre se è necessario modelli simili adattati al nostro caso di riferimento (l'Automotive Heritage).
Proprio come prima descritto, questi svolgono le attività di ecomuseo, si avvalgono quindi di una serie di associazioni e partner che sostengono l'intera gestione delle azioni e attività che vengono a svolgersi nel tempo.
Nei casi presi in esame, i beni culturali da proteggere hanno degli elementi in comune tra di loro, sono beni immobili che non possono essere rilocalizzati all'interno del territorio (fattore a vantaggio della comunità locale che non potrà mai vedersi portare via questi elementi positivi all'interno del proprio centro abitato).
Oltretutto l'importanza dello studio di queste proposte museali arrivate prima, sta nell'attenzione alla segnalazione e salvaguardia di questi elementi, che essendo lasciati alla mercé degli agenti atmosferici, necessitano di controllo periodico, manutenzioni e restauri in alcuni casi. Queste sarebbero, quindi, attività principale da gestire anche nel caso dello sviluppo di un Museo dell'industria automobilistica torinese del Novecento.

MAU

MAU ovvero museo d'arte urbana è un'istituzione all'interno di Torino che ha permesso lo sviluppo e la creazione di un percorso museale dedicato all'arte contemporanea della strada (GRAFFITI, STREET ART, INSTALLAZIONI, ecc..).
Il museo incomincia a formarsi nel 1995 all'interno del Borgo Campidoglio (quartiere operaio venuto a formarsi verso metà dell'Ottocento) durante alcuni progetti di riqualifica del quartiere della zona centrale di Torino, durante il 2001 riesce ad ottenere l'ingresso nel circuito della carta musei.
La diversità di questo museo a cielo aperto rispetto alla tradizionale concezione museale è la continua mutazione delle opere stesse, esse infatti anche solo essendo esposte ad agenti esterni di qualsiasi tipo, azioni di vandalismo e deterioramento determinato dal tempo e dalla luce solare; questo comporta quindi di operare per la manutenzione e il restauro, ma anche il possibile mutamente di queste opere nell'arco del tempo con l'inserimento di nuove e la copertura di altre.
Il MAU offre quindi la possibilità di potervi accedere alle visite 24 su 24 essendo inseriti all'interno di luoghi pubblici, oltre che la possibilità di organizzare visite guidate in bicicletta, dove alcuni autori e artisti che hanno contribuito alla preparazione e allo studio delle opere accompagnano i visitatori offrendo loro una spiegazione delle opere e delle tecniche preparatorie.
Un altro evento importante è sicuramente quello riguardante la collaborazione e la creazione di reti tra l'attività museale e i residenti delle zone interessate da questi cambiamenti, oltre ai commercianti e ai lavoratori del quartiere, con il quale la collaborazione risulta primaria, in quanto risulta fattore di crescita reciproca.
La possibilità di usufruire di alcuni servizi, come attrezzature per la seduta e il relax e anche bar-vinerie e ristoranti permette infatti di poter sostare e godere del panorama del percorso espositivo; questo elemento implica quindi una immediata riqualificazione dell'area, che può godere di questa situazione positiva.
É possibile notare quindi che l'apporto di questa istituzione museale porti ad un incremento non soltanto del capitale culturale della città, ma ad un aumento di afflussi turistici, ad una riqualifica dell'area dove il progetto museale si inserisce, alla crescita economica dei quartieri interessati e infine non per ultimo una migliore consapevolezza degli spazi e di quello che li circonda.
Interventi di questo genere riescono ad interagire su più livelli della società andando ad instaurare cambiamenti e innovazione all'interno delle aree urbane degradate e lasciate per troppo tempo allo stato di abbandono, discriminando e abbassando la qualità degli abitati limitrofi. Inoltre lo sviluppo di questo elemento museale ha permesso alle associazioni minori (le quali hanno contribuito alla sua costituzione) di ottenere migliori risultati e maggior rappresentanza all'interno del territorio urbano, le reti che si vengono a creare contribuiscono positivamente per tutte le componenti che ne fanno parte.



tramite: http://www.museoarteurbana.it/map/

Proposta progettuale

L'idea è di progettare un museo diffuso a partire da quattro settori principali della città dove si è sviluppata l'industria automobilistica a Torino; di questi due sono inseriti in quartieri storici torinesi, all'interno dei quali si sono sviluppate più aziende automobilistiche, mentre gli altri due sono invece due comparti di grandissime dimensioni collocati nei quartieri sud di Torino.
Il tema del museo diffuso può integrare, inoltre, comparti nell'area nord della città, oggetto dell'industrializzazione legata sia alla meccanica e alla costruzione i veicoli che al ciclo complessivo della siderurgia per l'industria automobilistica e dei mezzi di trasporto.
È da considerare, poi, anche la relazione con il patrimonio mobile e intangibile, costituito da altre entità museali – come l'Archivio Storico Fiat –, dalle collezioni di veicoli storici – di aziende e privati come l'Heritage Hub di FCA a Mirafiori, il museo Pininfarina di Cambiano, la collezione Bertone attualmente al Museo di Volandia vicino a Novara, i veicoli di collezionismo dell'ASI Automotorismo Storico Italiano presenti nel territorio -, e il patrimonio di documenti degli archivi aziendali, dei progetti di veicoli e siti, e dei marchi e brevetti storici presenti in diverse sedi – dall' l'Archivio Storico Fiat, all'archivio Fiat poi Fiat Engineering e Maire Engineering attualmente in riordino a Bruino, alla banca dati dei marchi storici della Camera di Commercio di Torino.
La possibilità è di sviluppare un museo all'aperto che metta in luce tutta la storia dell'industria automobilistica presente in città, catalogando e spiegando le qualità di questi fabbricati industriali presenti nel tessuto urbano consolidato. Questo permette quindi una migliore promozione e conoscenza delle aree torinesi da parte dei suoi cittadini e dei visitatori, che potrebbero quindi godere di questa nuova e suggestionante esperienza di

appropriazione della memoria e di turismo industriale.
L'industria automobilistica ha sicuramente un passato molto intrecciato con la città di Torino, per questo il suo patrimonio edilizio industriale produttivo si è accresciuto durante tutto il Novecento, ora si ritrova ad essere inserito nel contesto cittadino in situazioni di diverso riuso funzionale o di abbandono e disuso, in alcuni suoi casi.
Lo sviluppo di un percorso museale libero all'interno della città stessa si presenta come un'ottima proposta per la valorizzazione di queste aree a rischio, con la possibilità di utilizzare al meglio perfino gli elementi ormai in abbandono e non conosciuti.
L'idea è quella di mettere in risalto degli elementi che al momento non vengono neanche percepiti dalla comunità o se vengono avvertiti lo sono come elementi di degrado all'interno del proprio quartiere di residenza.
Lo sviluppo di questo percorso museale cittadino permetterebbe oltretutto di porre delle basi per un futuro restauro e riutilizzo, il progetto si preoccupa di pubblicizzare e comunicare alla cittadinanza ed ai visitatori, che senza un aiuto specializzato non sarebbero in grado di riconoscere questi elementi di pregio (data la difficoltà nel riconoscere il tessuto storico contemporaneo avendo per anni messo in luce soprattutto il tessuto storico venuto prima del Novecento).
Questo progetto non è una via definitiva, ma vuole essere un passo avanti nell'aumento della consapevolezza degli elementi presenti nel proprio territorio, anche se l'utente non è uno specialista nel campo dell'architettura; in quanto questi elementi sono evocativi di eventi storici, sociali ed economici di importanza storica per il nostro paese.
La possibilità di utilizzare le risorse che risiedono all'interno del proprio ambito dovrebbe essere la prima necessità di ogni attività pianificatoria cittadina, non considerandole minacce come è successo in passato per il patrimonio industriale (ad esempio il Piano Regolatore del 1995 che prevede la demolizione delle O.G.R, per poi comprendere la loro importanza e salvaguardarle dalla demolizione).
L'attività museale invece detiene la capacità di rendere consapevoli del patrimonio residente all'interno della città, in modo da poter essere in un certo senso istruiti sulla questione urbana e poter contribuire i processi decisionali che si svolgono in sede istituzionali e non.
Non è quindi una necessità solo economica o turistica, ma la funzione primaria è quella informativa, didattica e storica, oltre ad affrontare poi temi architettonici e artistici complessi
La necessità di sviluppo di una consapevolezza architettonica è urgente altrimenti il rischio è una cancellazione totale del tessuto storico contemporaneo, la cancellazione di ogni prova od elemento costruito porta come una damnatio memoriae alla cancellazione in parte anche della sua storia.
La prospettiva è di una più assidua valorizzazione del tessuto cittadino, che può modificarsi mantenendo una memoria storica; in questo il restauro e il riuso permettono ad un bene di resistere nel tempo ed essere tramandato alle generazioni future.

Analisi SWOT territoriale

Per poter incominciare la progettazione di un luogo o di un elemento é sempre importante prima concentrare le proprie risorse per preparare un'analisi di valutazione preliminare di fattibilità, come la metodologia SWOT, in un'ottica vasta come quella territoriale, evidenziando: punti di forza, punti di debolezza, opportunità e minacce.
I primi due sono intesi a rappresentare dinamiche svolte internamente al territorio dovute quindi a dinamiche interne, le seconde due, invece, gli interventi che derivano da fuori e che inducono a qualche cambiamento.
La necessità sta quindi nell'interrogarsi e sviluppare un'analisi a livello di urbano non concentrandosi su una particolare area, ma prendendo come campo l'intero settore urbano; questa ci permetterà quindi di capire come l'inserimento di questi elementi di valorizzazione può collaborare o scontrarsi con elementi presenti nella città, in modo da determinare le varie influenze cittadine e gli elementi di modifica per le scelte progettuali.
É quindi una fase molto importante per incominciare a sviluppare un progetto di valorizzazione, inserito in un contesto così amplio come quello del comune di Torino, dove oltretutto le aree interessate risiedono in luoghi sparsi all'interno degli ampliamenti cittadini che sono avvenuti nella storia.

SWOT
Territoriale

Punti di forza

- Valorizzazione istantanea delle aree interessate
- Basso costo di manutenzione e gestione
- Attività museale di ultima generazione
- Alcuni elementi sono già stati frutto di restauri
- Presenza del museo dell'automobile come elemento guida in questa trasformazione

Punti di debolezza

- Difficoltà nell'organizzazione dei comitati e delle associazioni, per lo sviluppo e il coinvolgimento della popolazione residente
- Tessuto urbano torinese molto denso e urbanizzato, difficoltà di intervento per l'esecuzione di percorsi preferenziali alla visita
- Diversità di condizione dei diversi immobili interessati, nelle quale è possibile quindi svolgere attività di tipo differente.
- Localizzazione in più quartieri con difficoltà di gestione in più ambiti

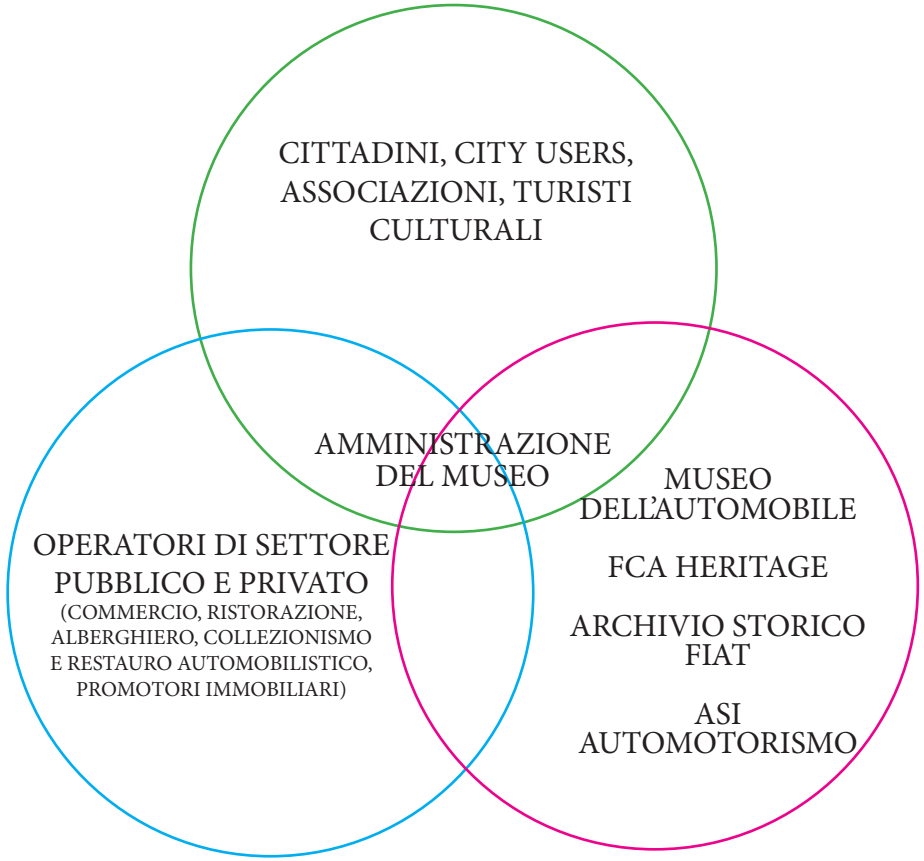
Opportunità

- Presenza di molteplici fabbricati industriali storici appartenenti al XX da poter usufruire e valorizzare
- Un ottimo capitale culturale per poter accrescere l'afflusso turistico dall'esterno all'interno della città
- Nuova possibile via di sviluppo per un tessuto urbano vittima di molteplici attività di gentrificazione
- potrebbe dare l'avvio ad una campagna di restauri e valorizzazioni all'interno della città di Torino
- possibilità di sviluppare una rete di valorizzazione

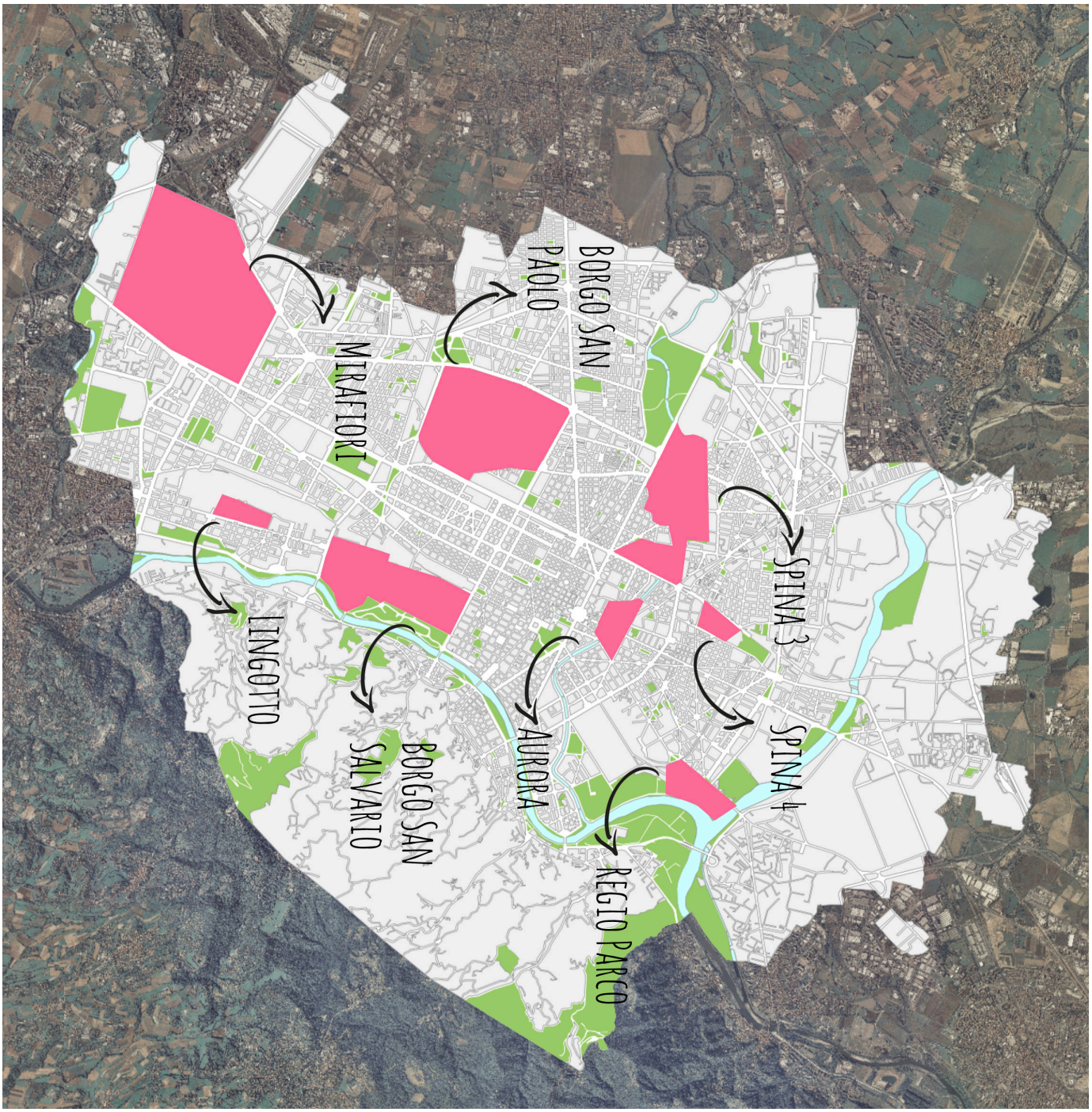
Minacce

- Attuazione in tempi lassi
- Costi di messa in sicurezza degli immobili più ammalorati
- Rischio di una possibile perdita del patrimonio edilizio se non vengono applicati provvedimenti e misure atte alla salvaguardia di questi stabili industriali
- Possibilità di un sottoutilizzo da parte dei visitatori se non viene avviata una buona campagna pubblicitaria
- Carenza di investitori privati nel ambito torinese

Stakeholders



INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'URBAN HERITAGE TORINESE



Inquadramento territoriale

L'inserimento nel territorio delle attività industriali automobilistiche torinesi, segue un andamento diverso da quello avuto dalla precedente industrializzazione collocata a nord della città vicino alle sponde del fiume Dora.
Il settore automobilistico invece segue completamente un altro sviluppo, basato inizialmente intorno al centro storico torinese, dove il settore prediletto è San Salvario (all'epoca in via di sviluppo), a sud del centro storico. La vera espansione urbana a sud inizia con il piano urbanistico "Piano Fuori Porta Nuova" (Carlo Promis, 1851), che affronta il complesso nodo stradale per l'insediamento della stazione ferroviaria di Porta Nuova a completamento della linea ferrata Torino-Genova (1845-1853), che definisce dagli antichi tracciati storici (la strada di Stupinigi e quella di Nizza) le due vie (Sacchi e Nizza) che delimitano a ovest e a est il complesso della stazione e portano al centro storico, attraverso l'attuale p.za Carlo Felice. Da fine '800 la presenza della stazione e dello scalo ferroviario e di terreni in corso di urbanizzazione, ne determina il rapido sviluppo, con insediamenti residenziali, commerciali e produttivi nella scala di isolato.
Il secondo quartiere ad essere preso in considerazione e sviluppato sarà quello di San Paolo, questo cresciuto storicamente alcuni anni dopo quello di Borgo San Salvatore vede un grande sviluppo nel tempo, questa volta il quartiere si colloca ad ovest della città, distaccato dalla linea ferroviaria per Milano ma raccordato al nuovo sedime per la Francia. La disponibilità di ampie aree, nell'ambito dei piani di ampliamento oltre la cinta daziaria del 1852, determina la prima espansione del settore automobilistico dove era più conveniente costruire abitazioni e industrie, in particolare in prossimità delle barriere e della presenza di borghi preesistenti.
Nel caso di San Paolo, la costruzione di poli di servizi urbani verso la cinta daziaria – Carceri Nuove, Mattatoio – e soprattutto negli anni '80 delle Officine Grandi Riparazioni Ferroviarie OGR, individua una via di specializzazione funzionale del quartiere.
Abbiamo poi la costruzione in linea temporale del manufatto del Lingotto, collocata a sud del quartiere San Salvario, nell'ambito dell'ulteriore sviluppo della città a sud, verso Moncalieri e Nichelino, la costruzione di questa fabbrica dà via alla costruzione di questo nuovo quartiere periferico.
Infine, il più grande complesso della città torinese si trova inserito nella fascia più periferica, a sud ovest della città, anche qui in questo caso abbiamo lo sviluppo di un quartiere in base alla messa in funzione della fabbrica Fiat, con una nuova urbanizzazione che diventa rilevante nel secondo dopoguerra.
Come possiamo vedere nell'immagine la maggior parte delle aree interessate sono collocate nel settore sud cittadino, prendendo come linea di delimitazione immaginaria l'asse di Corso Vittorio Emanuele (esistono alcune fabbriche automobilistiche che risiedono a nord ma sono casi isolati).
Il grande sviluppo della Fiat porta questa alla costruzione di nuove fabbriche in luoghi non ancora edificati, in modo da non avere ostacoli e problematiche urbanistiche, questo ha portato a guidare l'espansione cittadina.

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Analisi delle aree di intervento: Borgo San Salvario

Caratteristiche del quartiere

Borgo San Salvatore come veniva chiamato all'inizio, è un quartiere che si sviluppa nella seconda metà dell'Ottocento, con gli ampliamenti che si adoperano seguendo il Po e la stazione di Porta Nuova.
Il quartiere porta al suo interno molta storia e buona parte dell'edificato è di originaria fattura.
Il suo sviluppo trova un addensamento del tessuto urbano tramite la composizione di isolati composti da corti chiuse.
All'interno di queste corti e ai piani terreni si sviluppano le prime attività di artigianato pronte a trasformarsi nei primi inventori di automobili locali e dopo industriali.
Il borgo è quindi un luogo di sperimentazioni e ricerca, tanto che questo e la presenza del Parco del Valentino lo vedrà teatro più volte delle esposizioni che si svolgeranno in città.
Ad oggi il quartiere è stato frutto di attività di gentrificazione che hanno promosso questo quartiere come moderno e giovane. Sono però stati promossi in parte anche altri fattori di riqualificazione urbana con modelli aggregativi basati non solo sulla movida e sulla ristorazione, come quello della Casa del Quartiere e dell'Agenzia per lo Sviluppo Locale di San Salvario, lo sviluppo di attività professionali e commerciali legate a design, architettura, di poli locali per arte e teatro.
A poco più di un secolo di distanza dalla nascita dell'industria automobilistica sul territorio, le sue tracce sono state in buona parte rimosse nell'area nord, mentre permangono, seppure oggetto sovente di significativa trasformazione, alcuni grandi poli legati al primo insediamento Fiat di corso Dante (dal 1900), con la sede museale dell'Archivio Storico Fiat di via Chiabrera, alla RIV di via Nizza – via Alassio (1927) sul terreno in precedenza occupato dalle prime officine della Casa automobilistica RAPID, e al complesso già Carrozzerie Rotschild (1906) e poi Fiat Reparto carrozzerie.
La legacy di questa cultura industriale è, nel quartiere, ormai debole.

• Vicinanza con il centro storico, alla linea metropolitana e alla stazione ferroviaria di Porta Nuova • Quartiere già in parte riqualificato con uno sviluppo delle attività commerciale artigianali • Presenza di architetture di pregio appartenenti al XIX e al XX secolo • Vicinanza al Parco del Valentino • Presenza di varie categorie di istituzioni scolastiche (dall'infanzia alle università)	• Tessuto urbano densamente urbanizzato • Reti viarie facilmente congestionabili, l'offerta di aree parcheggio sottosviluppata rispetto alla domanda • Impossibilità di edificabilità dal nuovo • Scarso sviluppo delle piste ciclabili, oltre il nuvo asse di via Nizza • Sviluppo di microcriminalità all'interno del quartiere
• Capacità di sviluppo di attività culturali all'interno del quartiere, promovendo uno sviluppo diverso da quello della movida • Possibilità di incremento delle piste ciclabili all'interno dell'area a discapito dei trasporti privati su autoveicoli • Muscificazione positiva dell'area con un guadagno culturale per l'intera città • Possibilità di trasformare l'area in un incubatore dedicato allo sviluppo di micro mobilità, dopo essere stato luogo di studi delle prime automobili.	• Quartiere ormai gentrificato, investimenti redditizi data la natura economica della rigenerazione per tempo libero (movida), residenza e commercio • Senso di insicurezza dei visitatori generato dai pusher • Criticità nel completamento dei processi di recupero e sostituzione legati allo scalo del Vallino e alle aree ferroviarie

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Analisi delle aree di intervento: Borgo San Paolo

Caratteristiche del quartiere

Il Borgo San Paolo trova rilevante sviluppo dall'inizio del Novecento, il quartiere inizialmente si trova al di fuori della cinta daziaria della città; determinando una convenienza economica nell'inserire al suo interno industria e residenza.
Con l'avvento dell'epoca industriale il borgo si popola di famiglie di lavoratori, che al suo interno vivono e lavorano.
La presenza della Lancia, dagli anni 30 agli anni '60, sarà uno dei fattori determinanti dello sviluppo e delle geometrie presenti (oltre alla spina reale), sovente inglobando fabbriche automobilistiche precedenti.
Il quartiere diversamente dalla pratica torinese non segue un andamento a scacchiera, ma si imposta su alcuni assi viari principali all'interno del quale si localizzano a seconda della forma le architetture, la maglia urbana è condizionata dalla presenza delle preesistenze dei borghi esterni e degli assi viari verso la Francia.
Ad oggi il quartiere si trova completamente urbanizzato, ma non in una situazione di densità estrema, permettendo così un margine di spazi sul quale poter intervenire.
Il quartiere attuale è risultato di alcune riqualificazioni al suo interno, vedendo così però parte dei suoi comparti industriali ormai demoliti per far spazio a isolati residenziali. Questo processo dagli anni '70 ha caratterizzato buona parte della zona ovest coerente all'asse ferroviario (il cosiddetto "Polo Nord"), con la totale demolizione del comprensorio automobilistico dell'Itala, sostituito da un quartiere residenziale e recentemente dal Parco Mennea, della grande area Lancia a ovest della via omonima, con attività di residenza, commercio e student housing.
Un processo di vasta demolizione ha poi connotato quasi tutte le aree di espansione a nord (oltre il corso Trapani) degli anni '40 - '50.
In criticità di trasformazione sono altri comprensori ex Lancia (via Monginevro), Chribiri e Diatto (via Frejus).
Altri interventi di riuso conservativo hanno riguardato, ad esempio, da parte pubblica l'ex Lancia di corso Racconigi e la Centrale Termica oggi sede della Fondazione Merz.
In generale, la cultura industriale e la memoria locale emergono ancora presenti – come emerge da una certa pubblicistica locale e dalla nascita di comitati spontanei come per la Diatto – seppur affievolite, in funzione dei cambi generazionali e di popolazioni. Le tracce e gli insediamenti sono ancora quantitativamente significativi.

• Quartiere ricco di storia novecentesca e di cronache della resistenza durante il secondo conflitto mondiale • Localizzazione nelle vicinanze del centro storico cittadino, al Politecnico e alle OGR • Ottimi collegamenti stradali e efficienti mezzi pubblici • Quartiere urbanizzato ma non ancora ad una densità critica • Sono state effettuate alcune rigenerazioni urbane all'interno del quartiere • Presenza di vari fabbricati storici liberty sviluppatisi insieme allo sviluppo industriale (che ne è stato influenzato)	• Scarsa presenza di piste ciclabili districate all'interno della rete viaria • Presenza di fabbricati che richiedono opere manutentive e di messa in sicurezza, rischio deterioramento del patrimonio. • Impossibilità di edificabilità dal nuovo • Presenza di aree verdi scarsa e di piccola dimensione all'interno dei nuclei storici del quartiere.
• Aumento di afflussi turistici all'interno dell'area • Presenza di attività culturali di grande importanza (Fondazione Merz e Fondazione Sandretto Rebaudengo) • Vicinanza alla spina reale e agli isolati dove sono localizzati il Parco Pietro Mennea e la ex Materferro. • Possibilità di sviluppare attività di innovazione, formazione e cultura data la presenza di comparti di diverse dimensioni in attesa di riuso e trasformazione.	• In alcune occasioni gli interventi sul patrimonio industriale è stato distruttivo, portando alla sua demolizione per una nuova costruzione cancellando la traccia storica. • Difficoltà di riconversione di alcuni dei suoi fabbricati (es. Lancia) per la grande dimensione delle aree richiedendo investimenti ingenti

Analisi delle aree di intervento: Lingotto

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Caratteristiche del quartiere

Il quartiere del Lingotto inizia a prendere forma con l'avvento della omonima fabbrica, così quando lo stabilimento é terminato alcune delle residenze intorno sono già operative.
L'inserimento della fabbrica del Lingotto si delinea affianco alla linea ferroviaria lasciando così spazio per l'inserimento dell'area urbanizzata verso il fiume.
L'area nel tempo sarà frutto anche di altre trasformazioni, quali il completamento dell'asse verso Po per i festeggiamenti di Italia 61, questi porteranno alla costruzione dell'area intitolata sempre Italia 61 e a due elementi architettonici di pregio: il Palavela e il Palazzo del Lavoro.
Ad oggi invece l'area è stata interessata da varie modifiche, ovvero quelle date dalla rigenerazione del impianto del Lingotto (iniziate negli anni 80) e quelle per le Olimpiadi Invernali del 2006 e infine quelle odierne con la costruzione del Grattacielo della Regione e della Città della Salute (il nuovo polo della salute di Torino in progetto). Inoltre sono aperti i cantieri per la costruzione di due nuove fermate della metropolitana.
Nel complesso, in più di trent'anni la trasformazione multifunzionale del Lingotto ha avviato una nuova polarità urbana che sarà fortemente potenziata dagli interventi in completamento e in progetto. La legacy automobilistica è legata a un complesso che assunto valore simbolico internazionale, per quanto la memoria specifica di lavoro e produzione sia molto carente, il suo potenziamento si pone non secondariamente in relazione al Museo Nazionale dell'Automobile.

• Area servita dal servizio della metropolitana di Torino • Presenza del Museo dell'Automobile (oggetto di restauro) • Area già riqualificata in passato e oggetto di nuove costruzioni di importanza strategica • L'architettura del quartiere è ancora in gran parte quella di prima costruzione testimonianza storica dell'area • Vicinanza ai manufatti di Italia 61 e al Giardino Corpo Italiano di Liberazione e al fiume Po • Presenza e sviluppo di attività dal parte del gruppo Eataly	• Reti viarie facilmente congestionabili, l'offerta di aree parcheggio sottosviluppata rispetto alla domanda • Impossibilità di edificabilità dal nuovo • Scarso sviluppo delle piste ciclabili
• Possibilità di sviluppo di attività culturali all'interno e all'esterno del manufatto del Lingotto data la sua accessibilità • Possibilità di aumento delle piste ciclabili data la presenza di spazi per poter incrementare una mobilità alternativa • Museificazione positiva dell'area con un guadagno culturale per l'intera città	• Vari cantieri aperti da molti anni (prolungamento della linea metro, ingresso al sottopassaggio Lingotto) • Difficoltà di completamento dei processi di trasformazione (Grattacielo della Regione, Città della Salute, Centro Manutenzione Ferrovie) e rischi di sovraccarico del sistema viario. • Catalizzazione dell'attenzione, lavoro e di fondi per la costruzione della Città della Salute e del Grattacielo della Regione.

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Analisi delle aree di intervento: Mirafiori

Caratteristiche del quartiere

Il quartiere di Mirafiori prende forma durante la costruzione dell'area industriale omonima, l'area è in maggior parte industriale, lasciando alla residenza un ruolo marginale (anche in senso materiale lasciandola inserita intorno ai suoi confini).
La costruzione del complesso attira una grande quantità di persone, offrendo innumerevoli posti di lavoro questo accresce velocemente l'offerta immobiliare, con la presenza rilevante di residenza pubblica e aziendale.
Come quartiere si ritrova sicuramente ad essere uno dei più contemporanei (data anche la distanza dal centro della città), con un'edilizia che si sviluppa da intorno agli anni '40 agli anni '80. Questo comporta la presenza di un'architettura di più recente fattura, ma non per forza di qualità, anzi la grande domanda (che richiede sempre comunque prezzi bassi) porta i costruttori a sviluppare un'architettura di basso livello, con problematiche legate alla manutenzione e alle qualità energetiche, giunta ormai ad un'età critica per la manutenzione.
Sono state apportate alcune rigenerazioni all'interno dell'area e dei grandi recinti delle fabbriche automobilistiche, sviluppandosi nell'istruzione, produzione evoluta e alcuni rami del settore terziario.
Emergono il rilevante invecchiamento della popolazione e la diminuzione della redditività economica, con una certa attenzione alla memoria dell'industria e dell'immigrazione, ad esempio nell'attività della Fondazione della Comunità di Mirafiori. L'attrattività dell'area è ancora non trascurabilmente connessa al settore automobilistico e alle criticità dei grandi stabilimenti, una prospettiva è data dal piano dell'Automotive Manifacturing Center, che potrà attrarre nuove attività di ricerca e produzione avanzata, sfruttando il milieu di edifici e di cultura tecnologica.

• Importanza al livello mondiale dello stabilimento europeo tra i più grandi negli anni di costruzione • Ottime infrastrutture stradali • Presenza di architetture popolari e quartieri del Novecento valorizzabili • Eterogeneità di costruzioni nei suoi intorni non prediligendo un modello replicato o una conformazione • Modelli positivi di restauro e valorizzazione attivi sui fabbricati dei comparti automobilistici	• Tessuto urbano prevalentemente industriale • Grande distanza dal centro cittadino • Presenza di quartieri dormitorio • Scarso sviluppo delle piste ciclabili • Carenze del sistema di trasporto pubblico all'interno del quartiere periferico
• Capacità di sviluppo di attività culturali all'interno del quartiere, promovendo uno sviluppo diverso da quello solo industriale • Possibilità di incremento di aree lavorative dedicate allo sviluppo di nuove tecnologie per il trasporto umano • Muscificazione positiva dei settori dismessi e riutilizzo per altre attività compatibili	• Tessuto urbano tipico delle periferie cittadine difficilmente collegato tra loro da mezzi pubblici • Quartiere che ha visto poche attività di rigenerazione dedicate alla cittadinanza • Difficoltà nel riutilizzo dei suoi fabbricati dismessi date le grandi dimensioni.

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Analisi delle aree di intervento: Spina 3

Caratteristiche del quartiere

Il comprensorio di Spina 3 è un area soggetta a notevoli trasformazioni edilizie, è ad oggi un esempio per la serie riqualifiche a dei manufatti industriali.
L'area soggetta ad intervento è di notevoli dimensioni: 1.150.000 mq (di cui 850.000mq pubblico e 300.000mq privato).
La progettazione incominciata all'inizio degli anni 2000, con interventi di parco commerciale e edilizia residenziale, nel 2006 per le XX Olimpiadi Invernali l'area incomincia ad essere sfruttata inserendo al suo interno due Villaggi Olimpici; questi verranno riconvertiti nel tempo ad uso residenziale.
Durante gli interventi si costruiscono due grandi aree verdi, queste sono: Parco della Dora (450.000mq) e Parco tecnologico Eurotorino (250.000mq).
Questi grandi comparti verdi vengono utilizzati molte volte per eventi (sempre di diversa natura), proponendosi così come uno spazio aperto a tutta la comunità cittadina ma anche degli utenti esterni al comune di Torino.
Non configurandosi solo come un'area verde dedicata all'attività residenziale presente all'interno del territorio.

• Area soggetta ad interventi di riqualificazione urbanistica di pregio • Ottime infrastrutture stradali e collegamenti dei servizi pubblici di trasporto • Presenza di architetture popolari e quartieri del Novecento valorizzabili • Modelli positivi di restauro e valorizzazione attivi sui fabbricati con l'inserimento di architettura d'autore • Piste ciclabili in continuo sviluppo	• Area soggetta ancora a trasformazioni e in continuo via di sviluppo • Quartiere socialmente problematico • Frequenti congestionamenti stradali • Qualità degli interventi residenziali degli anni 2000 non molto elevata, anche dal punto di vista della sostenibilità energetica
• Possibilità di implementare turismo presente all'interno dell'area attirando nuovi soggetti interessati alla cultura storica industriale • Sviluppo di una rete di valorizzazione basata sulla cooperazione di enti presenti per un miglioramento dell'area	• Possibili timori dei visitatori nelle ore notturne • Rischio di accrescimento del degrado all'interno del quartiere dato il degrado sociale ancora presente • Lento completamento del parco ad est e della liberazione della Dora dalla cementificazione, problemi di gestione manutentiva del parco

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Analisi delle aree di intervento: Porta Palazzo

Caratteristiche del quartiere

Quartiere che prende forma tra il Settecento e l'Ottocento, affiancato a quello che si indica come centro storico romano di Torino, il quartiere del Quadrilatero e a completamento degli insediamenti proto-industriali (Borgo Dora) verso la Dora e i canali.
Centrale per importanza e localizzazione, è la presenza del Piazza della Repubblica dove si svolge il mercato di Porta Palazzo (tra i più grandi e importanti al livello europeo).
La caratteristica che ha però segnato fino ad oggi la zona è la presenza di emigranti e di attività malavitose, sviluppata nel Novecento la presenza di lavoratori e famiglie provenienti dal Mezzogiorno italiano.
Ad oggi invece la comunità più sviluppate al suo interno sono di tipo nordafricano e arabo, caratteristi sono ormai i bazar, i ristoranti e alimentari di tipo africano e mediorientale.
L'area ancora ad oggi è frutto di trasformazioni, dopo aver inserito un comparto scolastico, un'università e delle attività commerciali all'interno di quello che era una volta l'Arsenale Militare (IPS Albe Steiner, Arsenale della Pace, Cortile del Maglio, Cortile dei Ciliegi, Scuola Holden, Scuola per Artigiani Restauratori Maria Luisa Rossi), continuano le trasformazioni per riqualificare urbanisticamente e socialmente il territorio. L'Arsenale Militare costituisce una matrice essenziale dello sviluppo protoindustriale alle radici dello sviluppo del settore automobilistico.
Queste trasformazioni mettono a rischio però delle dinamiche mercatali storiche che caratterizzano la zona.

• Storicità del quartiere • Sono in atto attività di rigenerazione del tessuto urbano • Grande comparto residenziali (molte volte d'epoca) che potrebbe essere valorizzato e restaurato • Presenza del Mercato di Porta Palazzo come attività attrattiva sul territorio • Presenza della Scuola Holden come promotore di alcune trasformazioni	• Tessuto urbano residenziale molto denso • Difficoltà di intervento urbanistico all'interno delle aree residenziali • Carenze del sistema di trasporto pubblico, che si concentra all'interno di Piazza della Repubblica • Impossibilità di utilizzo dell'automobile all'interno dell'area durante l'attività di mercato.
• Possibilità di sviluppo di una nuova immagine per il quartiere, dedicandosi alla cultura e agli eventi • Capacità di sviluppo di attività culturali all'interno del quartiere, promovendo uno sviluppo diverso da quello solo commerciale. • Aumento della conoscenza della storia e delle dinamiche che hanno coinvolto quartiere, da parte dei turisti e residenti presenti all'interno dell'area	• Rischio di un'evoluzione del quartiere basata sulla gentrificazione, che portebbe alla distruzione della memoria e delle dinamiche sociali positive presenti all'interno del quartiere • Possibili timori di alcuni visitatori data la presenza di persone ai margini sociali

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Analisi delle aree di intervento: Spina 4

Caratteristiche del quartiere

L'area di Spina 4 si trova inserita a nord-est del quartiere di Spina 3, l'area si estende per una superficie di 43.000mq. Anch'essa è un'area industriale iniziata a svilupparsi nel 1905 ma diversamente della precedente di Spina 3, questa ha contenuto sia grandi comparti industriali (l'area già Fiat di via Cigna 115, a nord dell'attuale corso Vigevano, l'ex Incet, l'ex Wamar) ma anche un tessuto mosaicato di impianti minori produttivi nella scale degli isolati, composti da più elementi eterogenei tra di loro. Una delle aree più grandi al suo interno è quella una volta occupata dai Docks Dora un tempo sede di magazzini industriali, ora invece di attività commerciale all'ingrosso. All'interno della sua area vengono conservate alcuni delle architetture industriali più importanti, demolendo quelle di minor pregio ed in pessimo stato di conservazione. Questa trasformazione, con la demolizione e bonifica dell'area ex Fat – Iveco, permette così destinare degli spazi alla residenzialità e alla costruzione di un parco verde di grandi dimensioni, dove poche memorie industriali permangono. Come per le opere di Spina 3 la progettazione incominceranno negli anni 2000, ma le demolizioni vengono effettuate nel biennio 2006/2007 mentre i lavori di costruzione di nuovi comparti residenziali al suo interno termineranno nel 2011. Successiva la realizzazione del parco, inaugurato il 31 maggio 2015.

• Area frutto di buoni interventi di recupero architettonico e urbanistico • Ottime infrastrutture stradali • l'area si inserisce tra due settori molto densi architettonicamente, cercando di inserirsi come cuscinetto tra queste due aree. • Presenta di elementi attrattivi all'interno dell'area come il parco o il Museo Ettore Fico	• Quartiere inserito nella prima fascia periferica della città • Abbastanza limitata distanza dal centro cittadino • Presenza di quartieri dormitorio • Scarso sviluppo delle piste ciclabili
• Possibilità di implementare le attività sviluppate all'interno del parco • Possibilità di accrescimento e miglioramento dell'area tramite lo sviluppo di reti di valorizzazione • Musecificazione positiva dei settori dismessi e riutilizzo per altre attività compatibili	• Possibili timori dei visitatori nelle ore notturne • Rischio di accrescimento del degrado all'interno del quartiere dato il degrado sociale ancora presente nelle Borgate contigue di Monte Bianco e Monte Rosa

SOMMARIO SCHEDE TECNICHE

Fabbrica Ceirano GB & C	*116*
Reparto Carrozzerie Fiat	*118*
Fabbrica Italiana di Automobili (FIAT)	*120*
Società Junior Fabbrica Automobili	*124*
Invicta	*126*
Soc. Italiana Carrozzeria Locati e Torretta	*128*
Carrozzeria Italiana J.Rothschild & Fils	*130*
SCAT (via Madama Cristina)	*132*
Società Anonima Siata	*134*
Società Torinese Star Rapid	*136*
Storero	*138*
Stabilimento Chiribiri & C	*140*
Società Anonima Diatto-A.Clement	*142*
Fabbrica automobili Fides	*144*
Lancia (ex fides)	*146*
Grattacielo LANCIA	*150*
Fabbrica Automobili e Cicli -Lux-	*152*
Nazzaro & C Fabbrica di Automobili	*154*
Società Anonima Padus	*156*
Fabbrica automobili SPA	*158*
Tau	*160*
Lingotto	*162*
Mirafiori	*166*
FIAT Grandi Motori	*170*
Fonderie FIAT	*174*
Aquila Italiana	*176*
Itala	*178*
Officine Beccaria	*180*
SCAT(corso Francia)	*182*
Zambon	*184*

I luoghi di produzione delle automobili

Dopo l'analisi delle aree urbane principali di sviluppo storico dell'industria automobilistica, vengono individuati i principali siti che costituiscono la legacy.

Quartieri:

- Borgo San Paolo
- Borgo San Salvatore
- Barriera di Nizza
- Mirafiori
- Spina 3 e 4
- Barriera di Orbassano

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Fabbrica Ceirano GB & C

Indirizzo: C.so Vittorio Emanuele II, n° 9

- *Data di costruzione:* 1888 (1866).
- *Data degli ampliamenti:* 1890, 1895.
- *Anni di impresa:* 1898-1899.
- *Proprietari originali:* E.Morglia, G.Lancia.
- *Stato:* in corso di restrutturazione.
- *Stato di conservazione:*
  L'edificio ad oggi è ancora conservato esteticamente con le decorazioni e le volumetrie delle 1908 con il vincolo dell'impossibilità di sopraelevazioni o modifiche della facciata.
- *Ordine architettonico:* Eclettico (Neobarocco).
- *Tipologia:* Corte chiusa.
- *Tecnologia costruttiva:* Laterizio.
- *Copertura:* Due falde.
- *N°massimo di piani:* 6.

Storia:

Giovanni Battista Ceirano (classe 1860) giovane imprenditore di origine cuneesi, nel 1888 fonda la sua prima officina meccanica specializzata nella costruzione di bicicletta, da cui trarrà un notevole successo.

Ben presto la ditta Ceirano però si interesserà nel tempo alla costruzione dei primi prototipi automobilistici nati su territorio torinese, così nel 1899 il giovane Ceirano fonda insieme a Emanuele di Bricherasio, Attilio Calligaris , Pietro Fenoglio e Cesare Goria Gatti la **"Fabbrica Ceirano GB & C"**. A differenza delle altre case automobilistiche, la ditta mostra subito la proprio superiorità nel campo meccanico e costruttivo, meritandosi il primato di non solo di ditta dedicata all'assemblaggio di pezzi acquistate da ditte terze (pratica molto comune nelle officine di quel tempo) ma anche di primo "vero" costruttore automobilistico.

Nel 1894 Ceirano acquista dalla ditta inglese welleyes il brevetto per la costruzione del autoveicolo, ma sarà poi interamente costruita dalla sua società.

Il veicolo viene presentato all'esposizione del parco del Valentino nel 1898. Nel 1899 i brevetti e la sede vengono ceduti alla nascente azienda FIAT

Progetto di: Ing. Brocchi, Ing. Piumetti, Ing. Ferra, ing Pignone, Ing Santone, Ing. Parelli.

Descrizione architettonica:

L'edificio nasce ad uso abitativo, presenta una conformazione a C composta da bassi fabbricati, ospita al centro una corte interna inizialmente chiusa sulla via Ormea da un muro di cinta. L'edilizia si presenta concentrata nelle due ali di: Corso Vittorio Emanuele II e via Pio Quinto. Qui i due fabbricati si sviluppano longitudinalmente costituendo una manica divisa su due campate di ugual dimensione, le quali a loro volta vengono frazionate all'interno dovendo costuituire le stanze di una residenza. Gli orizzontamenti sono costituiti da solai probabilmente in legno tranne per quanto riguarda il solaio del piano terreno costituito da un sistema di volte. Scendendo invece al piano delle fondamenta si trovano probabimente murarie dirette. Il fabbricato centrale affacciato sul vicolo privato sarà costituito da una sola tettoia aperta verso il suo interno.

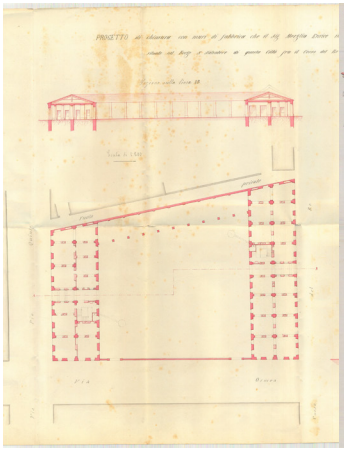
Da questa prima costruzione si amplierà pochi anni dopo con una sopraelevazione e e poi dinuovo con la costruzione di un fabbricato centrale affacciato su via Ormea nel 1870, questo diversamente dagli altri fabbricati non si trova diviso internamente da una parete muraria ma a circa metà della sua larghezza trova una fila di pilastri atti al sostenere la struttura la quale presenta una muratura esterna più esile rispetto alle precedenti architetture. La pilastratura e la scatola muraria saranno anche l'ossatura sulla quale si sostiene il solaio voltato che nei disegni tecnici sembra possedere una doppia calotta

Con l'avvento del 1880 si decide un nuovo ampliamento, questo toccherà tutto il lotto infatti continuano le sopraelevazioni del fabbricato esposto su corso Vittorio Emanuele II, si attesta ad un'altezza di quasi 20 metri. Arrivati invece al 1895 troviamo la costruzione di un fabbricato a L all'interno del cortile dell'area interna, qui al suo interno si sviluppa al numero civico 9 di C.so Vittorio Emanuele II la ditta di Ceirano. Il nuovo edificio costruito nel mezzo tra le residenze e la nuova chiesa di san Giovanni si presenta esternamente mimetizzato con le architetture confinanti, al suo interno trova spazio l'officina meccanica dedicata alla costruzioni di cicli.

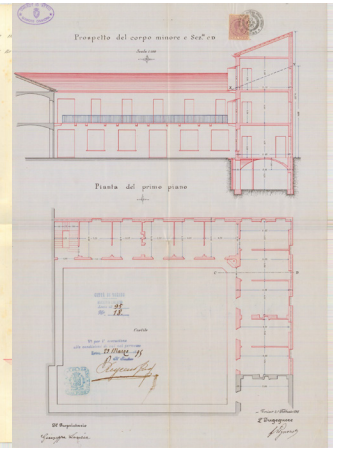
L'utilizzo del laterizio porta ad avere sale di dimensioni ridotte per un impianto produttivo (variando da un massimo 5,65 m ad un minimo di 3,40 m) i muri mostrano riseghe interne nella quale viene inserita la pilastratura in muratura, sul quale si posano volte murarie; segno di una costruzione che continua ad utilizzare i materiali della tradizione.

Il tetto con telaio in legno compone delle capriate le quali sostengono la trama di coppi in laterizio.

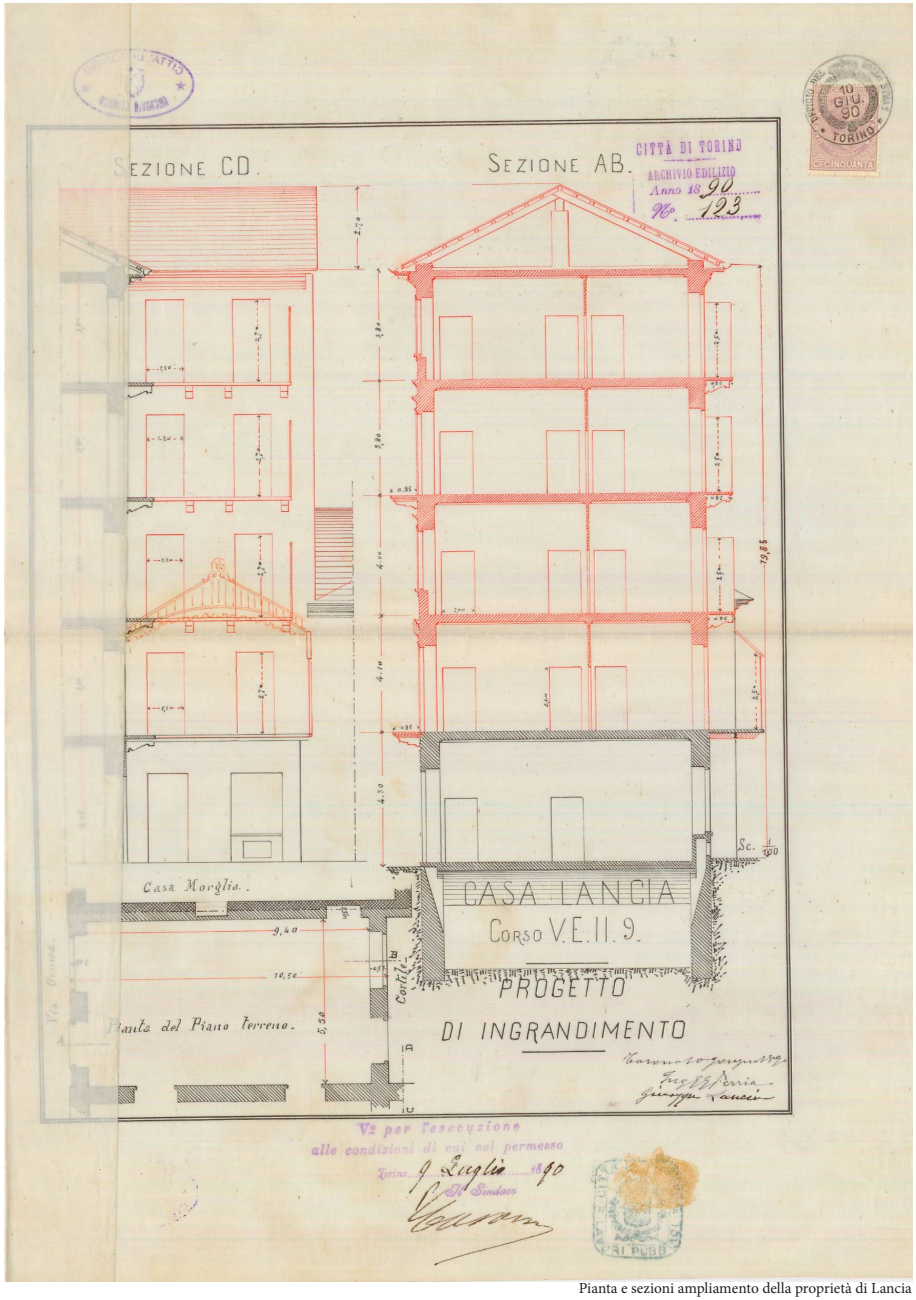
Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:



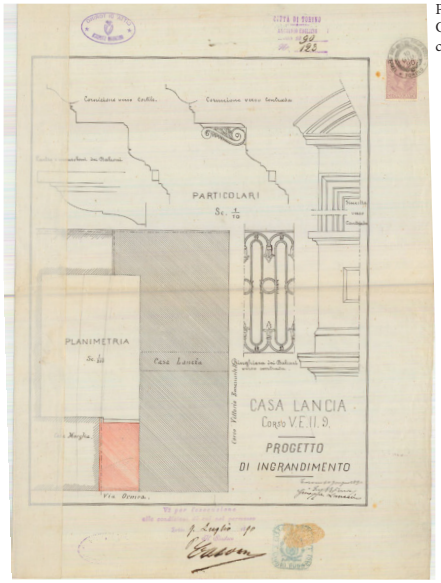
Pianta, Prospetti e sezioni edificio residenziale proprietà Morglia
corso Vittorio Emanuele II 9, ASCT 1866/83 Tav. 1
Fuori scala



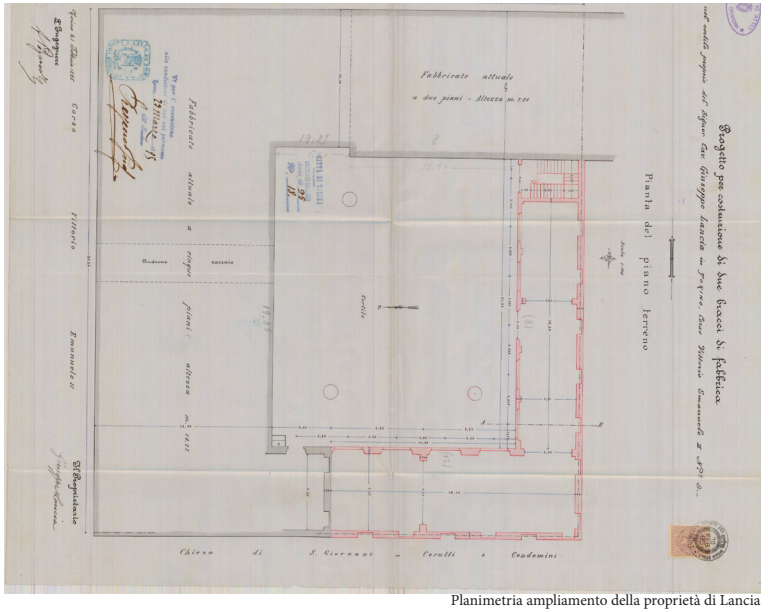
Pianta, Prospetti e sezioni ampliamento della proprietà di Lancia Giuseppe
corso Vittorio Emanuele II 9, ASCT 1895/18 Tav. 3
Fuori scala



Pianta e sezioni ampliamento della proprietà di Lancia Giuseppe
corso Vittorio Emanuele II 9, ASCT 1890/123 Tav. 3
Fuori scala



Planimetria ampliamento della proprietà di Lancia Giuseppe
corso Vittorio Emanuele II 9, ASCT 1890/123 Tav. 3
Fuori scala



Planimetria ampliamento della proprietà di Lancia Giuseppe
corso Vittorio Emanuele II 9, ASCT 1895/18 Tav. 4
Fuori scala

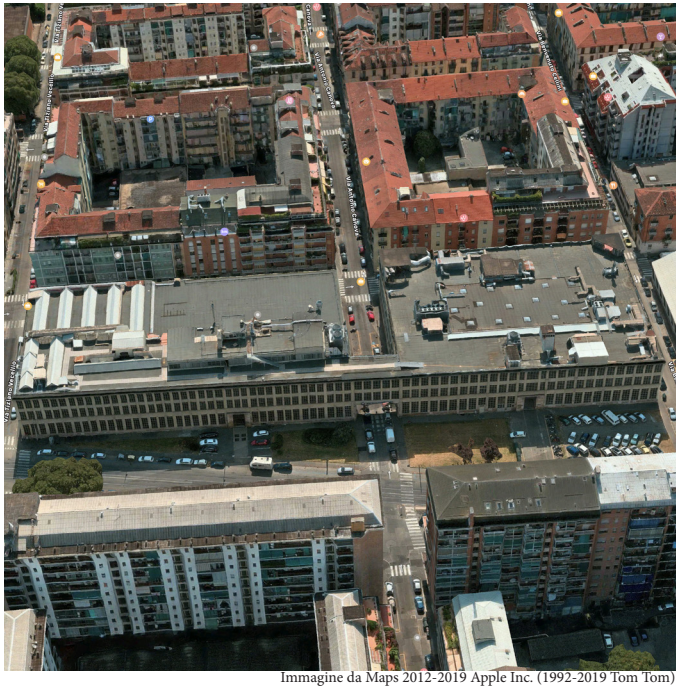


Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Reparto Carrozzerie Fiat

Indirizzo: Via Madama Cristina 147

- *Data di costruzione:* 1905.
- *Data degli ampliamenti:* 1906, 1911, 1918.
- *Anni di impresa:* 1911-1925.
- *Proprietari originali:* Blanc Augusto.
- *Stato:* in uso.
- *Stato di conservazione:*
  l'edificio nel tempo ha subito delle modifiche per quanto riguarda il numero di piani e la modifica della conformazione del tetto, dovuta per l'inserimento di nuove tecnologie di impianti.
- *Ordine architettonico:* Razionalismo.
- *Tipologia:* Edificio in linea.
- *Tecnologia costruttiva:* Calcestruzzo armato.
- *Copertura:* sheds.
- *N° massimo di piani:* 2.

Storia:

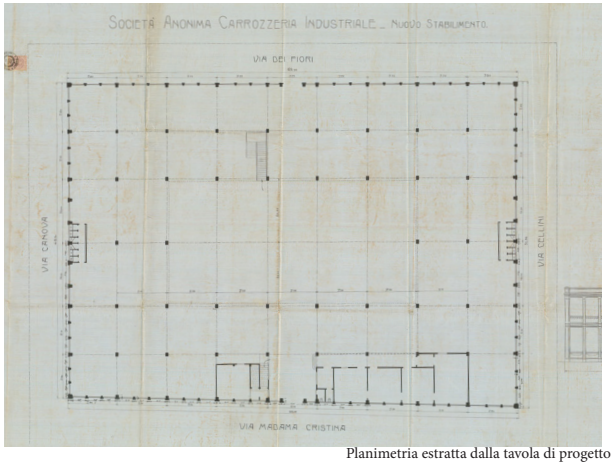
La prima ditta insediatasi sul territorio è la Società Anonima Carrozzeria Industriale, infatti i primi disegni di Mattè Trucco risalgono proprio al 1905.La costruzione si inserisce nel lotto attiguo al futuro lotto della Carrozzeria Rochschild e Fils.
Nell'anno seguente anche la ditta Carrozzeria per Omnibus e Camions si inserisce nello stesso settore, mentre nel 1911 si costruscire all'interno del lotto dove è inserita già la Rochschild e Fils.
La storia del Reparto Carrozzerie Fiat è strettamente legato alla vicina Rochschild e Fils che riuscirà nel tempo ad assorbire.

Progetto di: Ing. Mattè Trucco.

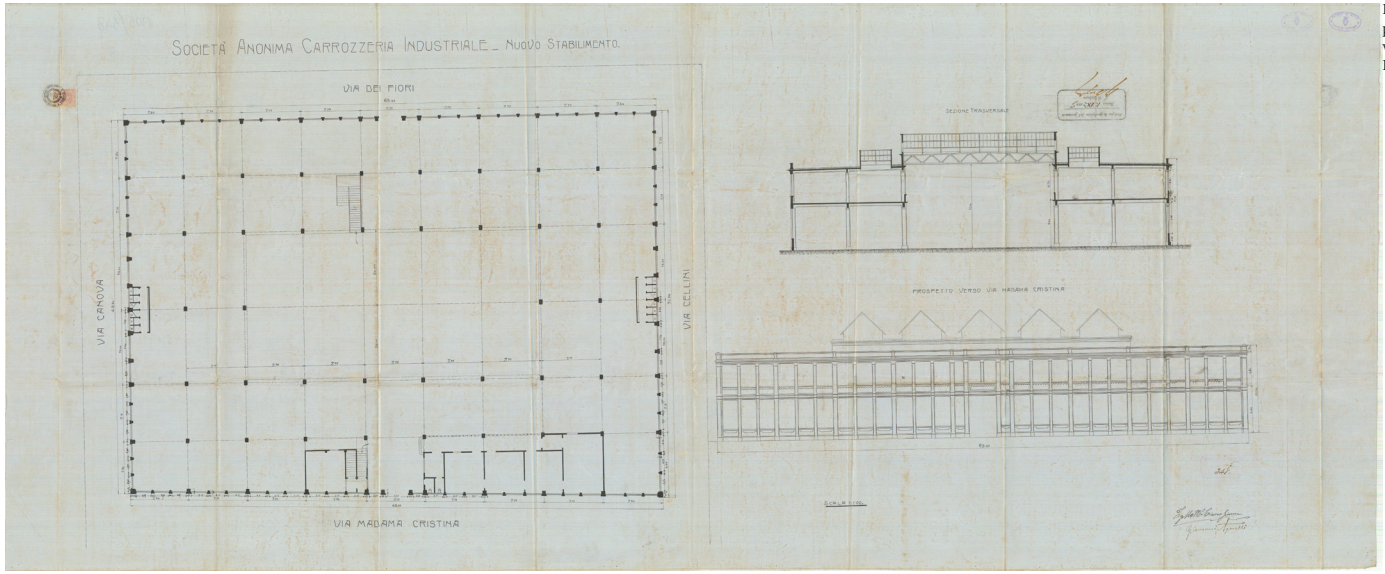
Descrizione architettonica:

Per quanto concerne la tecnologia costruttiva dell' edificio, questo cerca di seguire il modulo della Rochschid e Fils, allargando la maglia e portandola mediamente sui 7 metri e mezzo, lasciando più spazio alle lavorazioni e quindi meno ingombri. Ciò che la contraddistingue nella distribuzione interna è la presenza di uno spazio a doppia altezza inserito internamente come un edificio a corte chiusa ma dotato di una copertura al di sopra; questo spazio viene dedicato probabilmente alla lavorazione dei materiali più ingombranti e per lo spostamento di questi nei diversi livelli (l'edificio detiene 1 piano fuori terra).
All'interno dello stesso edificio troviamo inseriti anche gli uffici e le aree di servizio ai lavoratori inserite sul fronte di via Madama Cristina e lungo i due lati di via Cellini e via Canova.
In questo lotto però, diversamente dal contiguo, la facciata si definisce uno stile puramente proto-razionalista, si "ripulisce" dai fregi degli storicismi e mostra una facciata liscia con poco spazio per i decori (inseriti solamente nella pala frontale echeggiante del Liberty che gli è contiguo). Inizia così a farsi spazio una nuova corrente architettonica che non ha più bisogno di orpelli e decorazioni ma tiene alla tecnologia e allo sviluppo di un architettura intesa nella dimensione umana, in questo caso del lavoratore e delle lavorazioni. Le amplie finestre possono estendersi sulla facciata senza essere oscurate da elementi costruttivi, gli spazi tra il colonnato sono ampli e permettono un ottimo trasporto dei materiali, il sistema di areazione innescato dal tetto a sheds (sostenuto da un sistema di travi reticolari metalliche) crea un movimento dell'aria al suo interno che non permetta a questa di rimanere stagnante al suo interno. Per quanto riguarda invece le aree costruite nel 1918 troviamo come l'accostamento alla fabbrica Rochschild viene impostato come un vero e proprio ampliamento della stesse e ne segue una continuità formale e stilistica in più vengono applicate sovraelevazioni per poter conformare un edificio sviluppato in modo omogeneo ad un piano fuori terra. Ritorna un'estetica Art Nouveau con aperture sul fronte decorate da un piattabanda/arco e l'inferiata in ferro battuto. Oggi però la sua estetica si ritrova ad essere innovata, infatti anche dopo la chiusura dello stabile da parte di FIAT questo compartimento industriale ha trovato una continuità e uno sviluppo. I due distinti lotti industriali nel tempo sono ampliati sul territorio e sono stati sovraelevati e unificati esteticamente secondo i canoni razionalisti che hanno portato ad una rimozione del decoro per far spazio ad un aspetto tipico del international style.

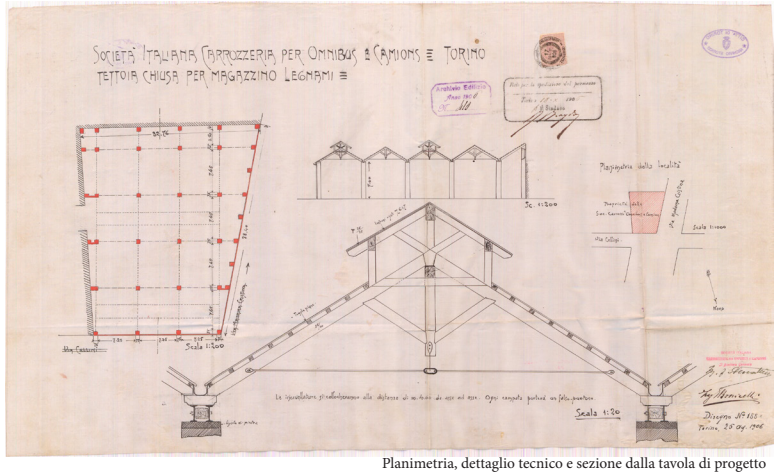
Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:



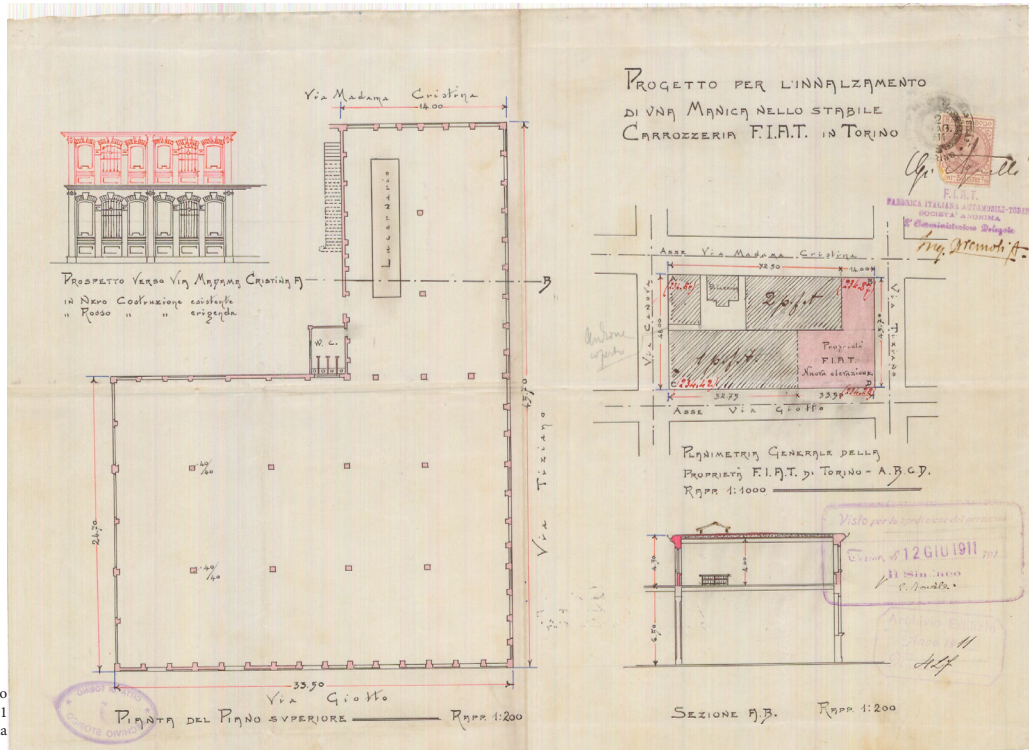
Planimetria estratta dalla tavola di progetto
via Madama Cristina 147, ASCT 1905/348 Tav. 1



Planimetria, prospetto e sezione dalla tavola di progetto
via Madama Cristina 147, ASCT 1905/348 Tav. 1
Fuori scala



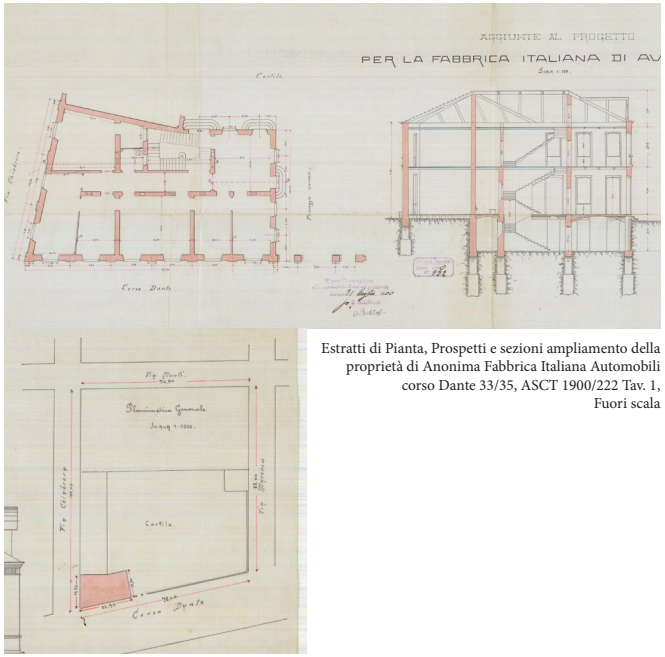
Planimetria, dettaglio tecnico e sezione dalla tavola di progetto
Ampliamentovia Madama Cristina 147, ASCT 1906/410 Tav. 1
Fuori scala



Planimetria estratta dalla tavola di progetto
via Madama Cristina 147, ASCT 1911/427 Tav. 1
Fuori scala

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:



Estratti di Pianta, Prospetti e sezioni ampliamento della proprietà di Anonima Fabbrica Italiana Automobili corso Dante 33/35, ASCT 1900/222 Tav. 1, Fuori scala

Fabbrica Italiana di Automobili (FIAT)

Indirizzo: Corso Dante

- *Data di costruzione:* 1900.
- *Data degli ampliamenti:* 1902-1906, 1909, 1012-1916.
- *Anni di impresa:* 1900-1922.
- *Proprietari originali: Anonima Fabbrica Italiana Automobili.*
- *Stato*: in trasformazione.
- *Stato di conservazione:* L'area nel tempo è stata oggetto di varie modifiche che l'hanno trasformata in un area prettamente residenziale e dedicata ai servizi, non lasciando più spazio molto alla produzione di alcun genere.
- *Ordine architettonico:* Art-Nouveau, Protorazionalismo, Industriale (fabbricati sheds).
- *Tecnologia costruttiva:* mista calcestruzzo armato, laterizio e carpenteria metallica in acciaio.

Storia:

L' azienda viene fondata e guidata da un gruppo di 12 tra imprenditori e aristocratici torinese, nel quale solo in un secondo momento si affiancherà la figura di Giovanni Agnelli (che acquisisce parte delle azioni destinati ai suoi soci). L'azienda nasce con il nome di F.I.A (nome che muterà dopo poco sotto consiglio Aristide Faccioli) e assorbe la società "Accomandita Ceirano & C" del quale prende il brevetto della sua automobile "Welleyes" veicolo che verrà prodotto con il nome di "3½ HP". Inizialmente la produzione continua nelle officine Ceirano, ma appena l'impresa decolla comincia la costruzione delle nuova fabbrica all'interno del settore est del borgo San Salvario (Barriera di Nizza).

Si intuisce fin da subito che la Fiat a differenza degli altri costruttori vuole cambiare il modo di costruire le automobili nel territorio italiano, innalzando il livello di industrializzazione e portandolo da una produzione semi artigianale ad reparto industriale.

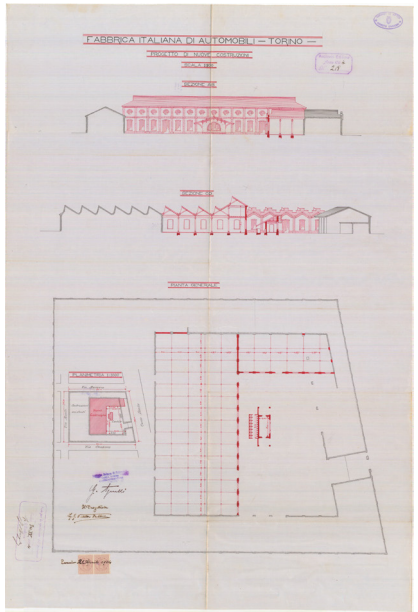
Con la nascita di questa fabbrica si da il via alla prima vera esperienza industriale Fiat che, in questo settore, porta ad uno sviluppo sul territorio arrivando ad occupare uno spazio amplio all'interno del comparto torinese, prediligendo uno sviluppo orizzontale con bassi fabbricati assorbendo i settori intorno al primo nucleo iniziale di corso Dante 33/35.

Progetto di: Ing. Marchesi, Ing. Bellini, Ing. Barberio, ing. Mattè Trucco, Ing. LaVista, Ing. Bonicelli, Ing. Premole, Ing. Gambetta, Ing. Baldi.

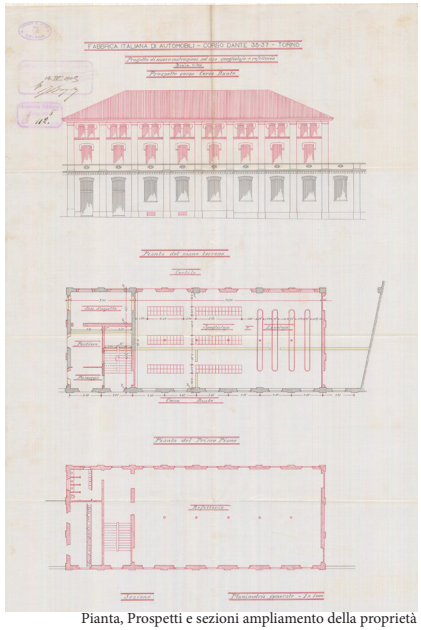
Descrizione architettonica:

La fabbrica si instaura inizialmente nell'isolato compreso tra corso Dante, via Chiambrera, via Marenco e via Monti; su quest'ultima si inseriscono i luoghi della produzione composti da capannoni a sheds sorretti da travi e pilastri metallici, questa sezione si estende su un'amplia area del territorio. Di questo distretto non è possibile analizzarne disegni tecnici in quanto non sono stati reperiti all'interno dell'archivio storico edilizio della città di Torino. Pervengono però documenti riferiti al fabbricato iniziale localizzato su corso Dante, questo mostra tratti decorativi tipici del Liberty, ma a livello tecnologico, come molte costruzioni locali inseribili in questo filone, mostrano ancora un sistema portante in muratura. Gli orizzotamenti sono in alcuni casi in muratura voltata (tra il livello sotterraneo e il terra) ed altre volte sostenute da sistemi di putrelle metalliche. L'edificio detiene un piano fuori terra e un piano sotterraneo; il piano terreno è alto circa 4,5 m mentre il piano primo è circa 3,5 m, la copertura è composta da capriate lignee inclinate intorno ai 30° che sorreggono un sistema di copertura in travetti e coppi. I lavori continuano occupando la superificie costruita tutto il confine dell'area, con bassi fabbricati dotati del solo piano terreno racchiudendo l'area con una corte interna, fino al 1903. Dal 1904 verranno presentati i progetti per la costruzione di una nuova area produttiva a sheds ad L legata alla preesistenza, questa dalle caratteristiche simili all'esistente detiene un'area esterna dedicata ai servizi igenici e gli spogliatoi per i lavoratori. L'area a sheds presenta un colonnato metallico con un passo di 3,6 m e una luce interna che varia dai 5 ai 4,87m. Questa esternamente si presenta con una facciata Art Nouveau, definibile nei pieni canoni europei di questo stile architettonico, infatti le verticalità sono accentuate dai materiali della nuova tradizione, in questo caso con l'uso di elementi di acciaio. La sua decorazione sempre in pieno gusto Liberty, con aperture a cerchio e con decorazioni a semisfera e aperture verticali decorate da piattabande e le rifiniture decorate delle tettoie in metallo con capitelli in acciaio sulla testa delle colonne. Insomma nonostante la sua natura prettamente produttiva il fabbricato si presenta come un ottimo esempio di questo stile architettonico innovativo e tecnologicamente all'avanguardia.

Nel 1905 tramite un progetto dell' Ing. Giacomo Mattè Trucco la Fiat si espande occupando anche l'isolato di fronte, sempre su Corso Dante, questa volta la fabbricazione è in calcestruzzo armato. Di nuovo troviamo, come nella precedente area, una costruizione

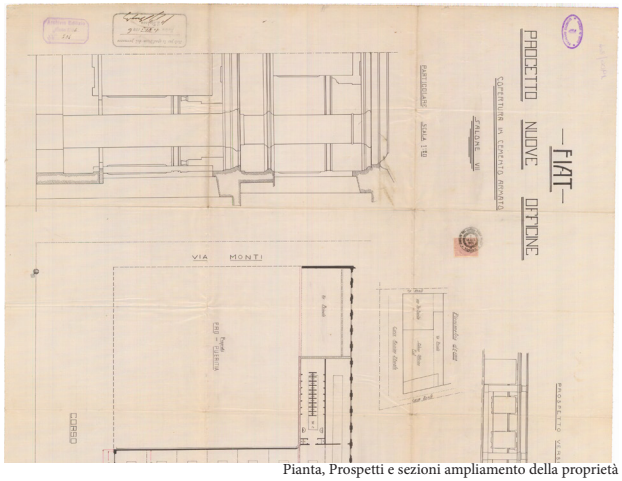


Pianta, Prospetti e sezioni ampliamento della proprietà
di Anonima Fabbrica Italiana Automobili
corso Dante cortile interno, ASCT 1904/218 Tav. 1
Fuori scala

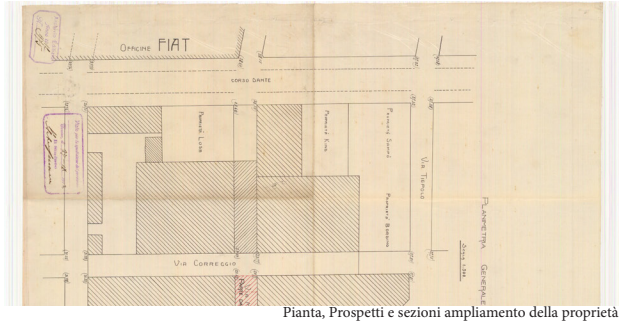


Pianta, Prospetti e sezioni ampliamento della proprietà
di Anonima Fabbrica Italiana Automobili
corso Dante 35/37, ASCT 1905/112 Tav. 1
Fuori scala

scatolare a manica la quale costeggia Corso Dante, si tratta di locali di servizio e dedicati al lavoro d'ufficio e, proprio come le prime costruizioni anche queste si presentano di un solo piano fuori terra e con una grande presenza di partizioni interne dedicate sicuramente ad uffici.
Il fabbricato a sheds presente ad angolo con via Marengo e via Correggio mostra i segni dell'innovazione costruttiva, dai disegni tecnici è intuibile la natura della costruzione in calcestruzzo armato.
Dato l'utilizzo di questo nuovo materiali la luce tra i pilastri del capannone si innalza a circa 10 metri, permettendo così più spazio alle lavorazioni interne che presentano meno ostacoli. Le travi di orizzontamento presentano un sistema doppio, questo ne inserisce due per ogni campata (una con la funzione di architrave tra un pilastro e l'altro mentre la superiore con quella di catena all'interno della "capriata" formata dalla struttura del tetto). La copertura non è più inclinata verso un lato solo, ma mostra una doppia falda alla cui sommità si fa spazio un lucernaio. Sempre ad opera dell'Ing. Trucco vi è l'ampliamento della preesistente sala di montaggio nell'area compresa tra via Monti e via Dante (la quale ha superato la via privata presente), qui l'innovazione tecnologia porta alla costruzione di un capannone con due grandi navate di 18,82 m con la luce di 8,15 m.
L'area nasce come un'addizione alla preesistenza la quale viene innalzata di un piano lasciando così un lato in muratura, su questo si aggancia invece una struttura principalmente composta da travi reticolarti metalliche. All'interno dell'ampliamento sono presenti grandi architravi metallici sulla quale trovano sede coperture inclinate che fungono anche da lucernario, inoltre dai disegni tecnici è possibile vedere che gli esili pilastri sono costituiti da una struttura reticolare.
L'Ing. Trucco sempre nello stesso anno opera nella costruzione di un'altro fabbricato a sheds inserito nel nucleo inziale di partenza della fabbrica, di nuovo anche in questo caso sfrutta la vicinanza della preesistenza appoggiandosi e costruendo solo per necessità la nuova pilastratura metallica e la solita trave reticolare sorregge coperture ad una falda inclinata con la funzione di lucernario.
Continua ancora l'ampliamento dell'aree edificate, troviamo la presenza del capannone di montaggio dei camion compreso tra via Correggio e via Tiziano; questo si presenta simile agli altri costruiti nel 1905 quindi con travature metalliche nelle coperture a sheds in modo da poter sfruttare la radiazione solare per illuminare gli interni.
Si aggiungerà anche un nuovo manufatto scatolare in calcestruzzo i refettori dei lavoratori; questi si sviluppano su un piano fuori terra.
La sua natura tecnologica in cls si presenta subito alla vista data la presenza di un telaio in calcestruzzo visibile esternamente, in oltre tutti gli orizzontamenti sono in cls sia quelli interni che la copertura superiore sul tetto che si presenta come una soletta piana.
Finalmente però nel 1906 la Fiat arriva ad occupare il lotto ad angolo tra corso Dante e corso Massimo d'Azeglio sul lato di via Monti; questo prende il nome di Nuove Officine da progetto dell'Ing La Vista. La costruzione è nuovamente in calcestruzzo armato, la sua natura mista unisce un fabbricato a manica scatolare su corso Dante di un piano fuori terra (area di servizio) all'area a shed del capannone industriale.
Il capannone presenta architravi in cls al quale si appoggia una copertura piana che nel suo centro lascia spazio ad una "lanterna" formata da una copertura a due inclinazioni, queste sono probabilmente studiate per migliorare l'areazione e l'illuminamento dell'area di lavoro.
Sempre nel 1906 vengono costruiti nuovi reparti come le Officine di riparazione, queste inserite nel quadrante definito da via Dante, via Chiambrera e via Marochetti; questo è uno dei pochi comparti che sono stati meglio conservarti nella loro natura iniziale.
L'edificio è realizzato ancora una volta in calcestruzzo ma qui, diversamente dalle altre aree, vi è una nuova progettazione, ovvero il manufatto di generose dimensioni presenta ai lati due falde minimamente inclinate e nelle navate centrali una costruzione reticolare che sostiene un unico tetto a sheds di grandi dimensioni.
A livello decorativo la costruzione fa riferimento sempre allo stile Liberty, negli angoli la costruzione mostra una decorazione simile ad un tamburo appoggiato alla facciata dove perviene il marchio dell'azienda.
La situazione si attenua fino al 1912, infatti in questo lasso di tempo fino alla suddetta data avvengono degli ampliamenti o modifiche che non stravolgono l'area; mentre dal 1912 in poi la situazione immobiliare ricomincia ad espandersi sul territorio circostante con nuove costruzioni in calcestruzzo armato in linea con quelli costruiti precedentemente. Ma sarà tra il 1913 e 1914 con la costruzione di due nuovi fabbricati che evolverà la tecnologia costruttiva dell'impresa, infatti vengono costruiti due fabbricati con le forme che anticiperanno quelle dalla costruzione del Lingotto. Le due



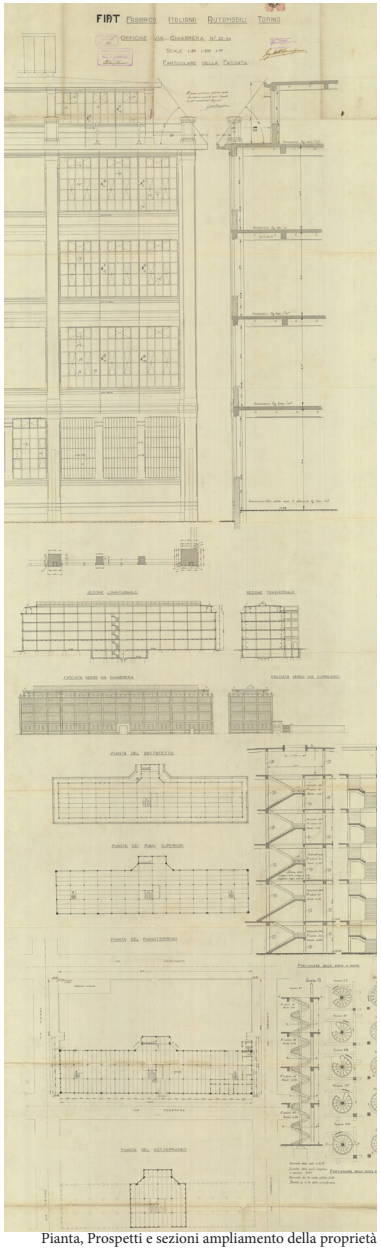
Pianta, Prospetti e sezioni ampliamento della proprietà
di Anonima Fabbrica Italiana Automobili
corso Massimo d'Azeglio, ASCT 1906/204 Tav. 1,
fuori scala



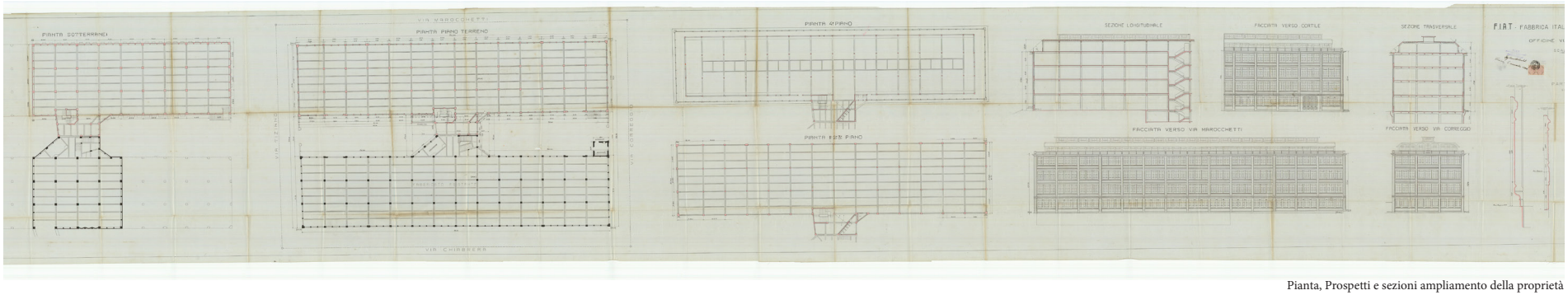
Pianta, Prospetti e sezioni ampliamento della proprietà
di Anonima Fabbrica Italiana Automobili
Tettoia su via Marenco, ASCT 1912/975 Tav. 1,
fuori scala

Descrizione architettonica:

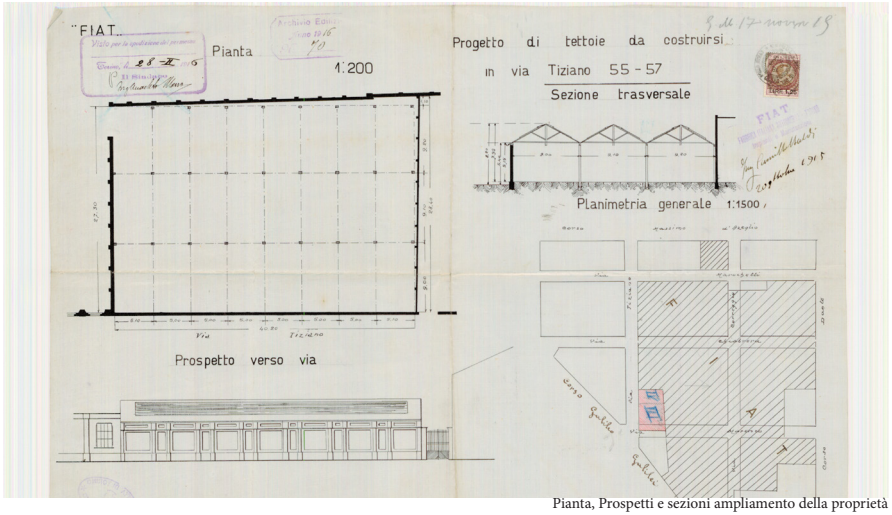
costruzioni presentano un' estensione da terra con 3 piani fuori terra e un sottotetto (altezza media circa 22 metri). Gli edifici si presentano come una costruzione con un fitto telaio in calcestruzzo armato, l'ossatura composta di travi e pilastri è racchiusa da una tamponatura esterna con amplie fenestratura (possibili grazie al telaio in cls). L'edificio a pianta libera permette di costruire 4 aree di lavoro suddivise per piano senza l'obbligo di dover creare partizioni interne.
I due edifici sono lievemente fregiati con un tiepido gusto Art Nouveau che però lascia spazio all'evolversi di un protorazionalismo meno curato dei fregi esterni ma orgoglioso della sua struttura portante e della sua materia.
Dopo i numerosi ampliamenti compiuti nel 1916 iniziano le opere di copertura degli spazi inseriti tra due costruzioni, questo avviene sia coprendo aree interne all'isolato ma anche arrivando a ideare coperture sulle strade esterne. Questo permette di sviluppare un quadro di unione che lega tutto il complesso che cerca quindi di unificare l'area e si adopera per l'inglobamento di questa.
Vengono coperte così alcune aree di via Correggio, via Chiabrera e via Marenco, essendo opere con approvazione temporanea, l'ossatura di questi elementi viene progettata in legno. Troviamo quindi sistemi di capriate lignee sorrette dalla presistenza o dalla puntellatura di sistemi di travi lignee, la luce sotto le capriate è di 12 m.
Questo sistema permise quindi si sviluppare una maggiore comunicazione e trasporto dei materiali all' interno delle diverse aree della fabbrica divise da un fronte stradale.
Nel 1916 viene sorpassato il limite di corso Massimo d'Azeglio, qui all' angolo con corso Dante vengono costruiti una serie di capannoni industriali simili a quelli di precedente costruzione (carpenteria metallica).
Al 1916 risale anche l'ultimo intervento documentato, viene infatti prodotto una sopraelevazione del manufatto di corso Dante 35, uno degli elementi costruiti all'inizio del secolo. Questa sopraelevazione è dotata degli stessi canoni della precedente, ha infatti una struttura in cls e un'estetica che riprende la trama scandita dagli elementi in vicinanza.



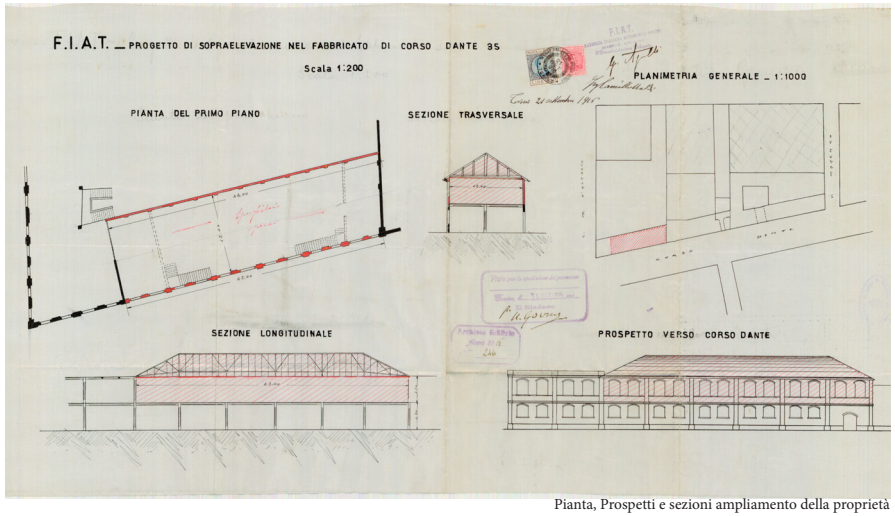
Pianta, Prospetti e sezioni ampliamento della proprietà
di Anonima Fabbrica Italiana Automobili
via Chiabrera, ASCT 1913/194 Tav. 1,
Fuori scala



Pianta, Prospetti e sezioni ampliamento della proprietà
di Anonima Fabbrica Italiana Automobili
via Chiabrera e via Marocchetti, ASCT 1914/98 Tav. 1,
Fuori scala



Pianta, Prospetti e sezioni ampliamento della proprietà
di Anonima Fabbrica Italiana Automobili
Tettoia in via Tiziano, ASCT 1916/70 Tav. 1,
Fuori scala



Pianta, Prospetti e sezioni ampliamento della proprietà
di Anonima Fabbrica Italiana Automobili
Sopraelevazione in corso Dante, ASCT 1916/70 Tav. 2,
Fuori scala

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Società Junior Fabbrica Automobili

Indirizzo: Corso Massimo d'Azeglio angolo Via Petrarca

- *Data di costruzione:* 1906.
- *Data degli ampliamenti:* non ritrovati.
- *Anni di impresa:* 1905-1906(1909?)
- *Proprietari originali:* Giovanni Ceirano.
- *Stato:* Area trasformata nel tempo.
- *Stato di conservazione:*
  Non è possibili riconoscere niente dell'antico fabbricato industriale, infatti l'area è stata trasformata nel tempo diventando Palazzo della moda nel 1938.

- *Ordine architettonico:* Eclettico.
- *Tipologia:* Sheds, in linea.
- *Tecnologia costruttiva:* Calcestruzzo armato, legno, metallo.
- *Copertura:* Due falde/ sheds.
- *N°massimo di piani:* 1.

Storia:

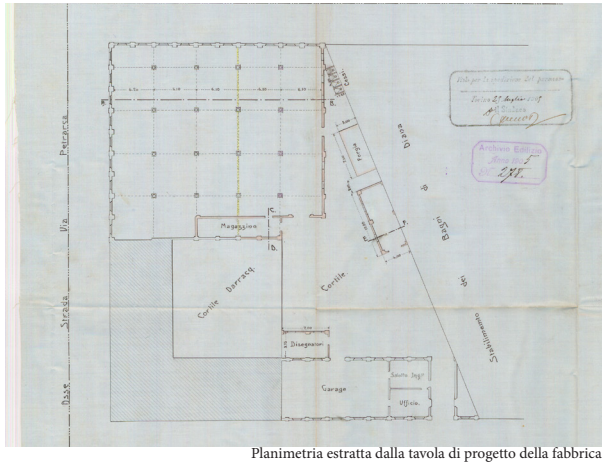
L'azienda legata sempre al nome dei Ceirano è fondata da Giovanni Ceirano fratello di Giovanni Battista Ceirano (fratello maggiore). Anche egli come il fratello ha un ruolo centrale nella progettazione dell'automobile in questa corsa all'innovazione.
Nella sua produzione anche se esigua uno dei suoi modelli nel 1907 prenderà la targa Florio.
Il prodotto era destinato ad un pubblico sportivo o ricco, infatti i suoi modelli erano molto costosi.
Nel 1909 la ditta chiuderà e Giovanni Ceirano fonderà la Itala.

Progetto di: Ing. Agudio

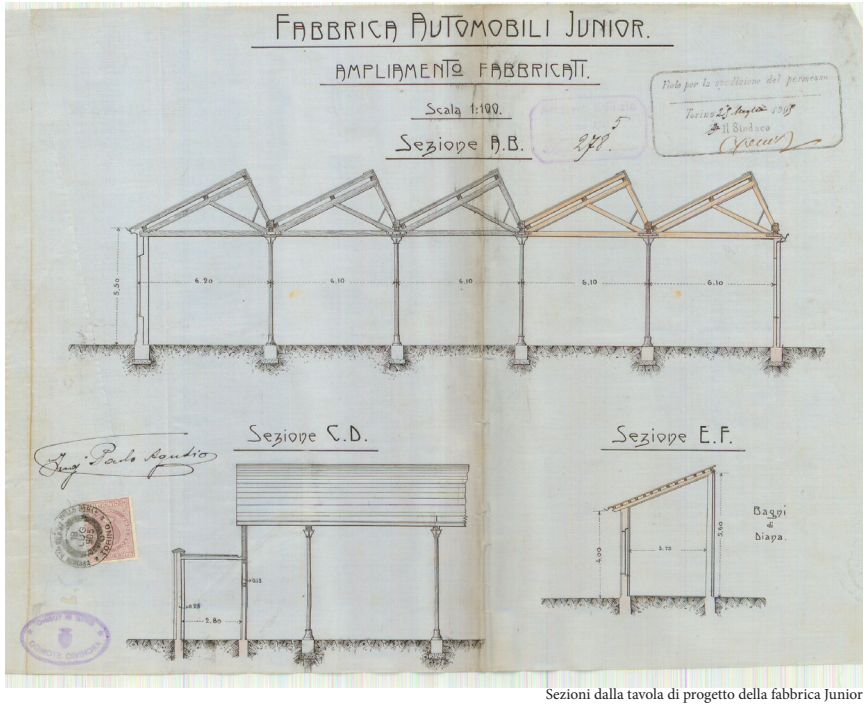
Descrizione architettonica:

La fabbrica si compone di un elemento sul fronte stradale di c.so Massimo d'Azeglio in muratura portante, con vani di modeste dimensioni, qui si trovavano i locali commerciali, uffici, garage e una sala per i disegnatori. Di questi non sono presenti disegni che ne rappresentino l'aspetto delle facciate, non è quindi possibile fornire una descrizione della sua decorazione o aspetto estetico né tanto meno la sua altezza.
Nel settore retrostante invece troviamo un capannone industriale a sheds, questo si compone di un modulo quadrato lato 6,1m componendosi di una struttura scatolare esterna in muratura, mentre internamente il sostegno è donato da una maglia di pilastri metallici, in ghisa; questi vanno a sorregge una copertura a sheds composta da un telaio completamente ligneo.
All'interno del suo cortile sono inseriti altri vani come una tettoia, una forgia e i servizi igienici.

Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:



Planimetria estratta dalla tavola di progetto della fabbrica Junior
via Petrarca angolo c.so Massimo d'Azeglio ASCT 1905/278
Tav. 1
Fuori scala



Sezioni dalla tavola di progetto della fabbrica Junior
via Petrarca angolo c.so Massimo d'Azeglio ASCT
1905/278 Tav. 1
Fuori scala

Planimetria dalla tavola di progetto della fabbrica Junior
via Petrarca angolo c.so Massimo d'Azeglio ASCT
1905/278 Tav. 2
Fuori scala

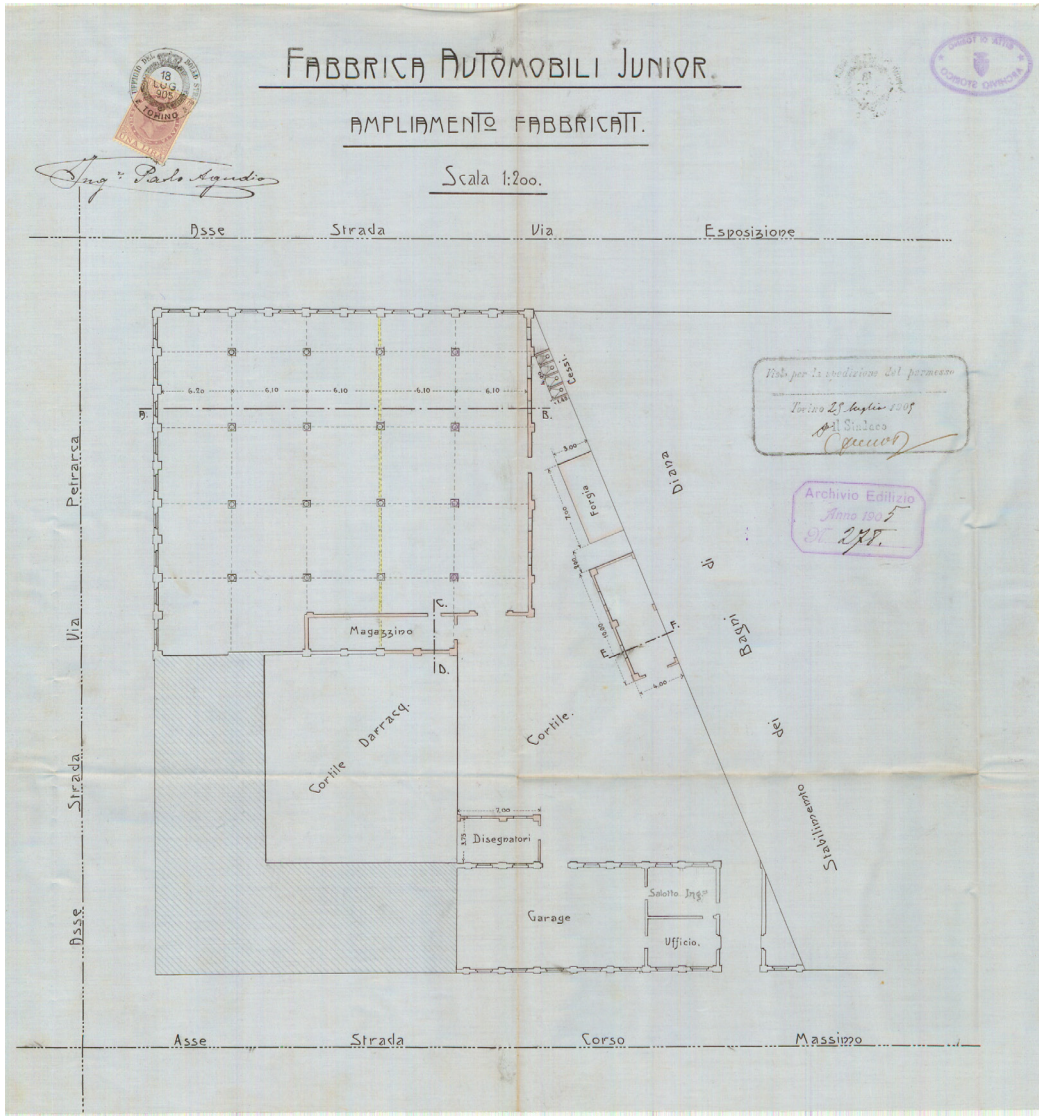


Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Invicta

Indirizzo: Via Monti angolo Via Saluzzo

- *Data di costruzione:* 1905
- *Data degli ampliamenti:* 1908.
- *Anni di impresa:* 1905-1917.
- *Proprietari originali:* Miroglio Giuseppe
- *Stato:* Trasformato.
- *Stato di conservazione:*
  Ad oggi non sono più visibili segni materiali lasciati dai manufatti industriali, l'unico segno ancora in parte visibile è la conformazione degli isolati.

- *Ordine architettonico:* Eclettico.
- *Tipologia:* tradizionale.
- *Tecnologia costruttiva:* laterizio.
- *Copertura:* inclinata a due falde.
- *N° massimo di piani:* 2.

Storia:

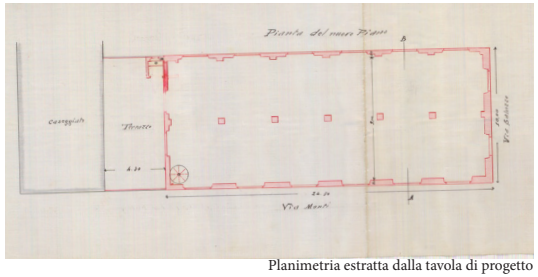
Non sono state rilevate informazioni su questa ditta, data l'omonimia con una casa inglese automobilistica nata un trentennio dopo.

Progetto di: Ing.Bairati

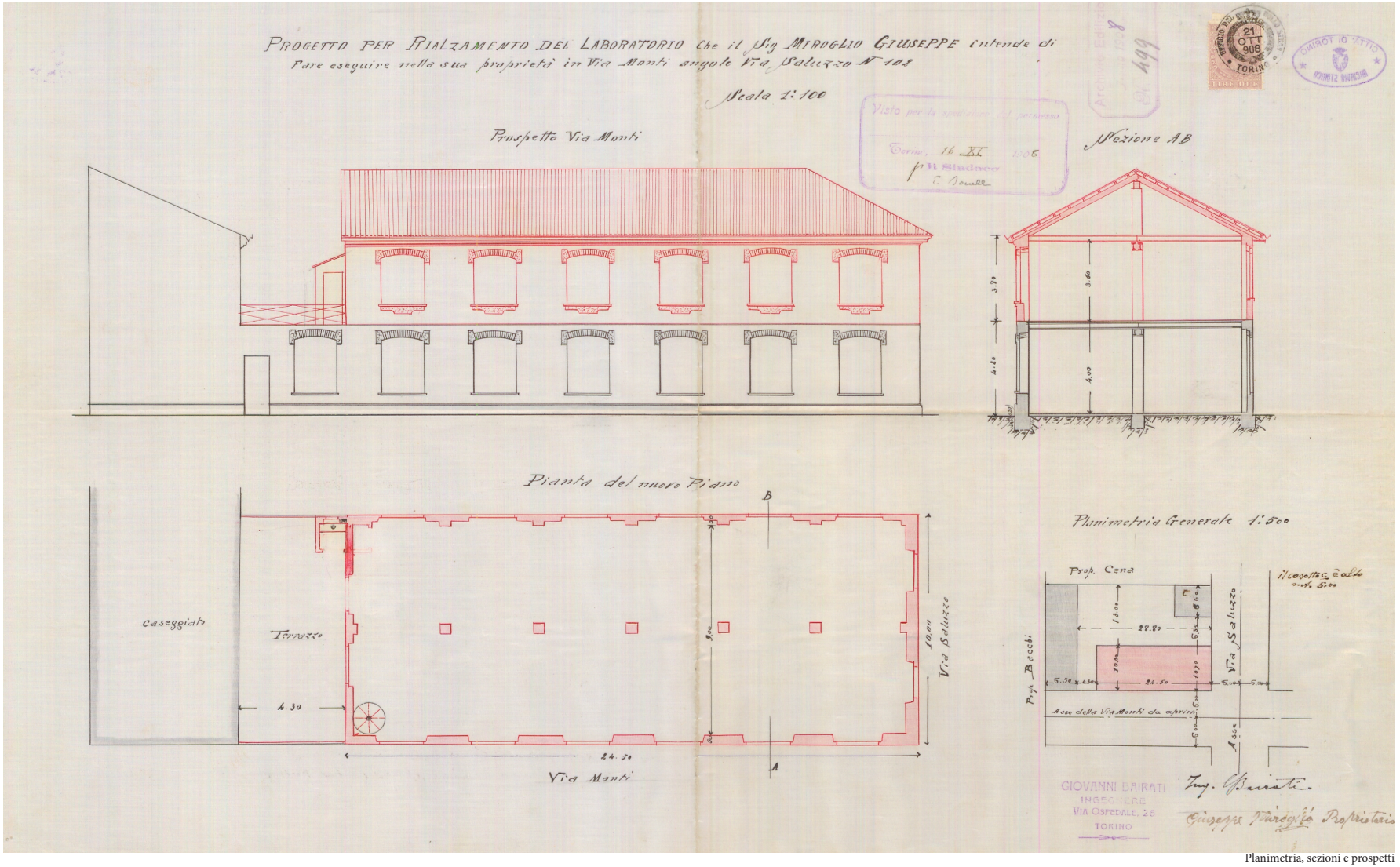
Descrizione architettonica:

Il presente fabbricato non detiene ancora un impianto che possa essere qualificato come industria, ma come inserito anche nei documenti il presente fabbricato è un laboratorio artigianale.
Con una impronta a terra di 10m x 24,5m è inizialmente a un solo piano fuori terra, è intuibile pensare che le quantità di lavorazione al suo interno non fossero comparabili con altri costruttori avviati in questi anni.
Dai disegni in sezione è possibile ricavare alcune informazioni sulle altezze dei piani (terreno 4,2m e primo 3,8m) oltre a che la vedere la presenza di solai piani costruiti con travi-solaio in calcestruzzo armato, i quali si sorreggono tramite la struttura scatolare esterna ancora in muratura portante ed una fila di pilastri intermedi; tra i pilastri viene però posizionata una serie di putrelle metalliche per irrigidire la struttura.

Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:



Planimetria estratta dalla tavola di progetto
Via Monti angolo Via Saluzzo, ASCT 1906/492 Tav. 1
Fuori scala



Planimetria, sezioni e prospetti
Via Andorno 40, ASCT 1906/492 Tav. 1
Fuori scala

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Soc. Italiana Carrozzeria Locati e Torretta

Indirizzo: Via Nizza 150

- *Data di costruzione:* 1905.
- *Data degli ampliamenti:* non definiti.
- *Anni di impresa:* 1904-1921.
- *Proprietari originali:* Soc Italiana Carrozzeria.
- *Stato:* Area trasformata nel tempo.
- *Stato di conservazione:*
  Non è più possibile trovare tracce del precedente insediamento data le pesanti demolizioni e trasformazioni avvenute in quest'area (come per la soc. Rapid) a carico della fondazione CRT.
- *Ordine architettonico:* Art Nouveau.
- *Tipologia:* Fabbricato misto.
- *Tecnologia costruttiva:* Calcestruzzo armato/carpenteria metallica.
- *Copertura:* Due falde/sheds.
- *N°massimo di piani:* 2.

Storia:

La storia della società Locati e Torretta non è di facile da ritrovare, è risaputo fosse una delle Carrozzerie più rinomate e famose di Torino (insieme a Rochshild e Alessio), contribuì allo sviluppo della prima vettura costruita da Ceirano.

Progetto di: Ing. Fenoglio

Descrizione architettonica:

Il manufatto si insedia di fianco alla fabbrica STAR Rapid, inserendosi sullo stesso asse con la stessa distanza dalla strada, su un lotto di 70,5m x 144,5m.

Esso si inserisce con ordine e curanza degli spazi all'interno del suo lotto, mostra infatti esternamente sulla strada allora chiamata "strada provinciale di Nizza" un volto regolare (come solito nelle esperienze di Pietro Fenoglio); qui viene insediato un manufatto a C con un ingresso centrale, all'interno delle due corti braccia si estende un cortile frontale.

Questo primo fabbricato di modeste dimensioni viene utilizzato in parte come magazzino e probabilmente anche come area dedicata ad uffici e commerciale. Questo si presenta con una pianta libera infatti è possibile vedere che esistono delle tramezzature in una delle due maniche ma è chiaro che sono utilizzate per la suddivisione interna del fabbricato e non per assolvere solamente il compito di sostenere la struttura edificata. La copertura per questo settore è definita come una soletta piana, infatti non è possibile vedere nessuna pendenza o elemento nel suo disegno in prospetto, è possibile invece notare la sua decorazione molto sviluppata secondo i canoni Liberty al quale il progettista si rifà nell'arco della sua vita lavorativa.

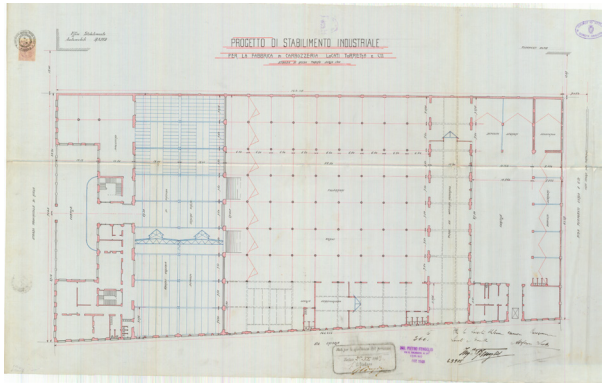
Nel fabbricato principale presente in affaccio troviamo una divisione su 3 livelli orizzontali il primo inferiore presenta uno strato bugnato (presumibilmente in pietra-cemento) nel quale vengono inserite le aperture destinate ad illuminare il piano sotterraneo (del quale non sono presenti documenti in archivio). Queste come le altre presenti in facciata mostrano una decorazione laterizia che accentua ed esalta la presenta di un arco ribassato. Poi un livello intermedio ovvero quello del piano terreno con un'altezza maggiorata rispetto alle altre e infine un ultimo piano coincidente con il primo, su di esso poggia la pala pubblicitaria dove è presente il nome dell'azienda.

Infine, delle paraste decorate scandiscono simmetricamente l'edificio in 7 moduli la facciata.

Le file di aperture presenti sono 18, queste si sviluppano in larghezze diverse secondo 4 moduli, ma sempre tutte decorate con lo stesso motivo architettonico senza cambi di gerarchia. La più grande per dimensione è la centrale, questa al piano terreno si presenta come un unico elemento andando a formare un portale di accesso mentre al piano superiore si trasforma in una quadrifora.

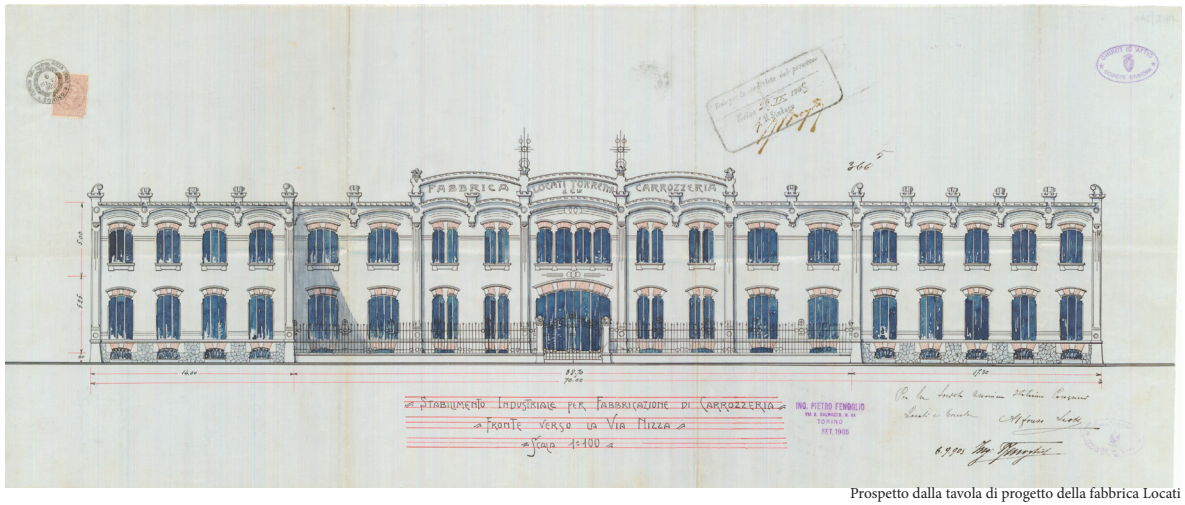
Alle sue spalle troviamo invece una prima area di lavorazione dei prodotti, qui si assolvono molte funzioni: galleria, deposito, finiture.

Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:

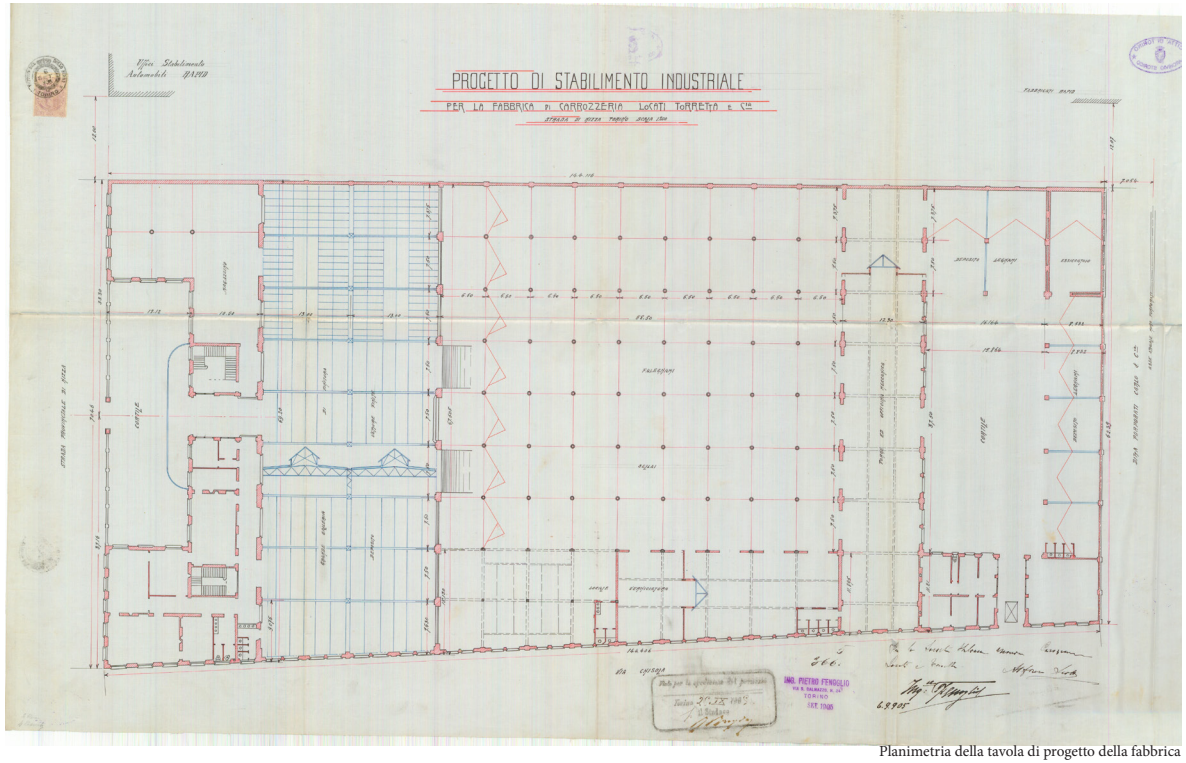


Planimetria estratta dalla tavola di progetto
Via Nizza 150, ASCT 1905/366 Tav. 2
Fuori scala

Quest'area è divisa in due navate di eguale larghezza (13m) e con la stessa distanza tra una colonna portante e la successiva (7,5m), all'interno della planimetria (trovata all'interno del archivio storico edilizio) sono indicate con una sofisticata rappresentazione sia la trama della copertura composta da assi longitudinali e altri più esili perpendicolari ad essi; questi vengono sostenuti da un sistema a doppia trave reticolare (una maggiore a più bassa ed una di modeste dimensioni la quale sorregge un lucernario centrale).
Continuando verso l'asse della ferrovia retrostante via Nizza troviamo l'area produttiva principale, questo grande polo contiene all'interno molte lavorazioni: falegnameria, selleria, locale verniciature. Questo capannone detiene una maglia strutturale interna fondata sul modulo di 6, m x 7,5m, su un'area di 67,5m x 58,5m, i pilastri i quali sorreggono l'intera struttura a sheds sono probabilmente di natura metallica (dal disegno è possibile vedere una cavità all'interno del pilotis tipica della lavorazione metallica). É possibile notare che parte di questo fabbricato (inserita nel lato di via Chisola) sia leggermente differente, quest'area dedicata alla verniciatura è infatti protetta dagli agenti esterni tramite tramezzature che probabilmente faranno da supporto a porte scorrevoli, anche la copertura viene gestita in modo differente.
L'orizzontamenti in questa sede vengono costruiti tramite un solaio piano in cls sormontato da un lucernario a doppia falda metallico (simile a quello precedentemente descritto per l'area inserita a seguito dell'ingresso principale), probabilmente dovuto alla necessita di un'areazione maggiorata rispetto a quella presente nel restante settore produttivo. Difatti continuando con la descrizione dello stabile è possibile notare che la stessa copertura viene utilizzata per il settore adiacente ad esso, in questo vengono fatte lavorazioni meccaniche e forgiature metalliche. La suddetta area si sviluppa con un impianto a manica ed un'impronta al terreno di circa 64m x 12,3m; la sua copertura impostata su un impianto piano è sostenuta da un sistema di travature ribassate interne.
Infine, è nuovamente presente un settore sviluppato con un impianto a C, questo però posto in concomitanza al precedente settore viene a formare una corte chiusa interna. All'interno di essa è sviluppato un cortile con un'area di circa 630mq (37,5m x 16m), a coronamento di questo sono presenti gli ultimi settori della produzione: deposito legname ed essiccatoio. In questo caso la copertura si presenta come una semplice doppia falda.



Prospetto dalla tavola di progetto della fabbrica Locati e Torretta
Via Nizza 150 ASCT 1905/366 Tav. 1
Fuori scala



Planimetria della tavola di progetto della fabbrica Locati e Torretta
Via Nizza 150 ASCT 1905/366 Tav. 2
Fuori scala

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Carrozzeria Italiana J.Rothschild & Fils

Indirizzo: Via Madama Cristina 145

- *Data di costruzione:* 1906.
- *Data degli ampliamenti:* sconosciute.
- *Anni di impresa:* 1906-1911.
- *Proprietari originali:* società Italiana J.Rothschild & Fils.
- *Stato:* in uso.
- *Stato di conservazione:*
  Ad oggi si trova conservato con l'aggiunta di ampliamenti inseriti nel tempo, alcune modifiche hanno però mutato totalmente la sua estetica originaria trasformandolo in un edificio proto-razionalista.
- *Ordine architettonico:* Razionalismo (Art Nouveau).
- *Tipologia:* Edificio in linea.
- *Tecnologia costruttiva:* Calcestruzzo armato.
- *Copertura:* sheds.
- *N°massimo di piani:* 2.

Storia:

Risalire alle origini degli imprenditori J.Rothschild & Fils non è affatto facile perchè sono legati ad un storia familiare importante e famosa ma alquanto intricata. Tralasciando le dicerie e le leggende che è possibile trovare sul conto della famiglia, un fatto certo è che la Rothschild divenne famosa in Francia per le sue prestigiose carrozzerie, così nel 1906 espande il suo mercato fino in Italia aprendo così una sede a Torino, fondando la società con un milione e mezzo di franchi.

Poco dopo però la sede viene acquisita dalla vicina Fiat reparto carrozzerie che trova così la sua possibilità di sviluppo all'interno del quadrante cittadino.

Progetto di: Ing.Bonicelli, Ing. Mattè Trucco

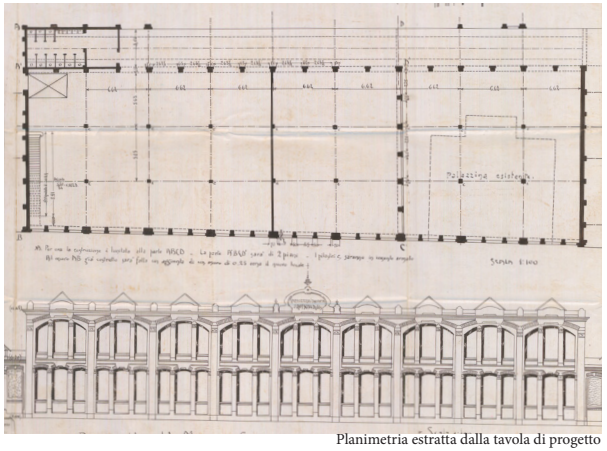
Descrizione architettonica:

Per il presente manufatto è necessario esplicitare una situazione straordinaria, infatti i disegni di progetto non si rispecchiano nell'edificio che si osserva oggi. A livello progettuale la struttura è sicuramente una delle più innovative tecnologicamente (sia per il progetto che per la sua realizzazione), il progetto di Bonicelli è infatti degno di nota nello spirito del Liberty (la massima espressione di questa avviene nelle cancellate in ferro battute modellate a decorazione floreale). Egli si libera della pesante struttura laterizia lasciando spazio all'innovativo calcestruzzo armato, utilizza il mattone solo al livello decorativo esterno; all'interno del fabbricato due fila di esili pilotis (le quali formano 3 campate interne), insieme alla pilastratura esterna, sorreggono l'unico volume interno. I pilastri sono dotati di una testa a T che forma quindi un "capitello" per l'appoggio del orizzontamento sovrastante e di alcune travi di sostegno.

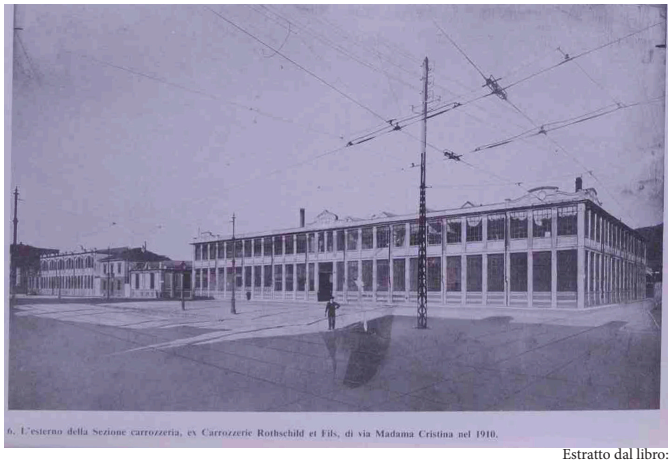
Le finestrature detengono una struttura di metallo, esse si aggirano tutte intorno alla struttura donando luce naturale ai lavoratori, essendo una struttura con tetti a sheds i lucernari necessitano di sostegno, cosi al piano superiore le travi collaborano per il mante-nimento della struttura spiovente del lucernario, permettendo di aumentare la luminosità al suo interno. L'edificio è composto inizialmente da due livelli verticali, ai quali nel tempo se ne viene ad aggiungere un terzo; questo avverrà solo quando la struttura si troverà unita alla vicina struttura della carrozzeria FIAT.

Una volta sancita l'unione delle due sedi produttive incominciano i lavori per unificare le facciate esterne con un unico stile architettonico (possibile anche grazie a scansioni verticali degli edifici molto simili). Ad ogni modo l'impianto, come è possibile valutare dalle planimetrie sul progetto, possedeva un appoggio a terra estramente minore rispetto a quello che si trova oggi, e cioè una struttura così estesa da arrivare ai margini dell'isolato di partenza lasciando lo spazio solo alla strada carrabile e al marciapiede e che ne delimita la proprietà.

Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:

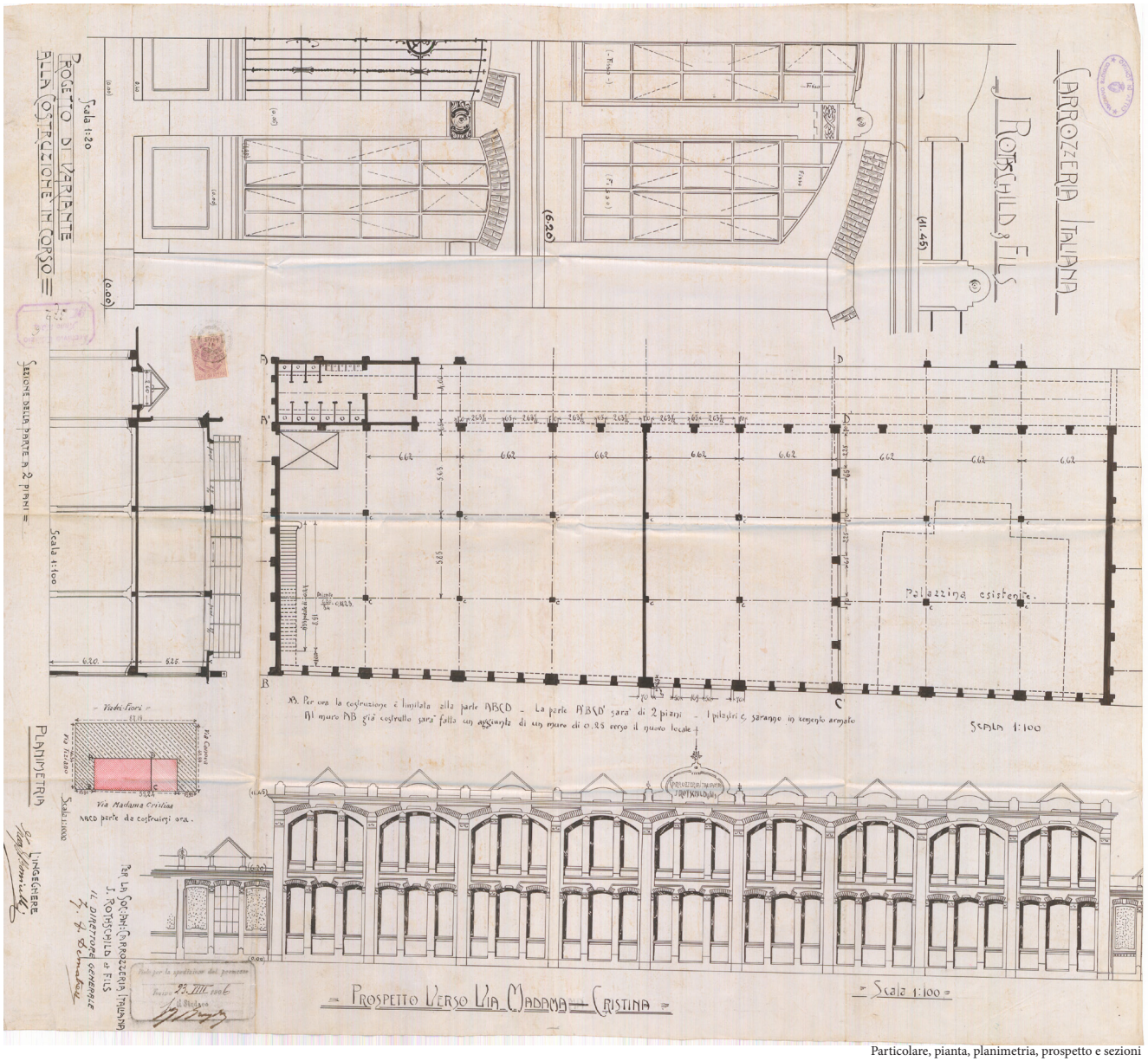


Planimetria estratta dalla tavola di progetto
via Madama Cristina 147, ASCT 1906/01 Tav. 1
Fuori scala



6. L'esterno della Sezione carrozzeria, ex Carrozzerie Rothschild et Fils, di via Madama Cristina nel 1910.

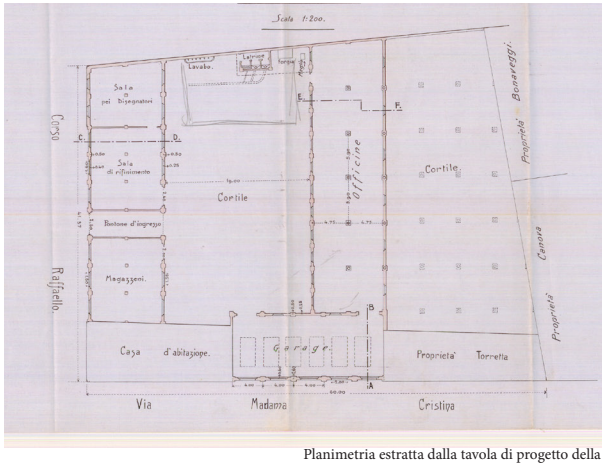
Estratto dal libro:
Franco Angeli, I primi quindicianni della Fiat, verbali dei consigli d'amministrazione 1899-1915, Franco Angeli Libri s.r.l, Milano, 1987



Particolare, pianta, planimetria, prospetto e sezioni
tavola di progetto esecutivo,via Madama Cristina 147,
ASCT 1906/01 Tav. 1
Fuori scala

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:



Planimetria estratta dalla tavola di progetto della fabbrica SCAT
via Madama Cristina ASCT 1906/31 Tav. 1
Fuori scala

SCAT

Indirizzo: Via Madama Cristina ang. Corso Raffaello.

- *Data di costruzione:* 1906.
- *Data degli ampliamenti:* 1907-1911, 1914.
- *Anni di impresa:* 1906-1932.
- *Proprietari originali:* Società Automobili Ceirano
- *Stato*: Area trasformata nel tempo.
- *Stato di conservazione:*
  É possibile guardando le facciate riconoscere alcune decorazioni al piano primo ed altri elementi facente parte la costruzione della fabbrica SCAT.

- *Ordine architettonico:* Art Nouveau.
- *Tipologia:* Corte chiusa.
- *Tecnologia costruttiva:* calcestruzzo armato.
- *Copertura:* Due falde.
- *N°massimo di piani:* 2.

Storia:

La SCAT rappresenterà l'ennesima società nelle mani della famiglia Ceirano. Fondata da Giovanni Ceirano nel 1906, resisterà fino al 1929 fino a quando verrà assorbita dalla FIAT, terminando poi la produzione nei tre anni successivi all'acquisto.
La ditta sarà fregiata da vittorie automobilistiche e premi targhe Florio.
La produzione automobilistica all'interno dell'impresa è in costante evoluzione portando alla produzione di diversi modelli di veicoli a motore in un tempo molto limitato.

Progetto di: Ing. Politano

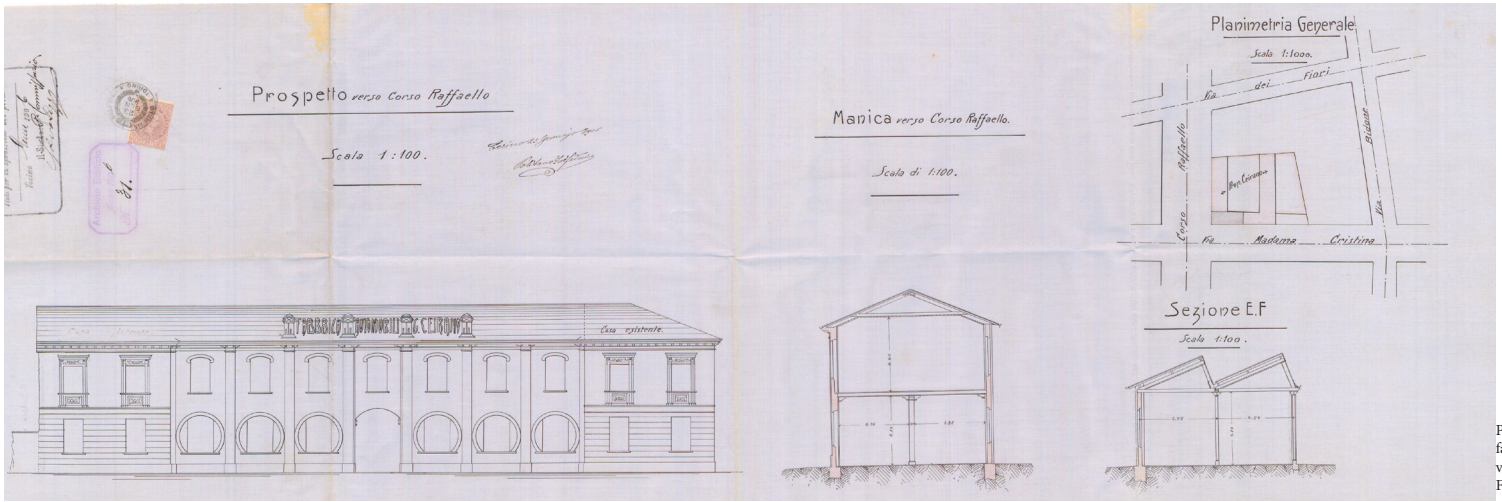
Descrizione architettonica:

Inizialmente la fabbrica si inserisce in un lotto amplio ma dove è già inserita un'area residenziale e oltretutto è presente un'altra proprietà lungo via Madama Cristina, permettendo così alla SCAT un esiguo affaccio lungo questa strada.
La decorazione del manufatto è ricca, presenta i caratteri dell'Art Nouveau; troviamo infatti attorno alle aperture esposte su corso Raffaello e via Madama Cristina una decorazione quasi circolare intono a tutta la finestratura con dei parapetti in ferro battuto. Qui al posto della solita pala pubblicitaria è inserito un sistema di pilastrini che sorregge un intelaiatura di travetti pronti a sorregge le grandi lettere che compongono la scritta "FABBRICA AUTOMOBILI G.CEIRANO"
L'edificio inizialmente si compone di una corte chiusa con un cortile centrale, su corso Raffaelo dove è presente l'ingresso principale filo strada sono presenti i locali per disegnatori, sala riferimento ed un magazzino, questa manica si sviluppa su 10m di larghezza, il piano terreno ha un altezza di 4m mentre il piano primo detiene un'altezza minore; lo stesso avviene nella manica esposta su via Madama Cristina troviamo sempre due piani ma una larghezza della manica diminuita a 8,1m. Tutte e due questi comparti bordo strada hanno una copertura a due falde mimetica con i comparti residenziali che la attorniano.
Abbiamo poi la sala dell'officina con una larghezza di 10,5m e una lunghezza di circa 30 m, composta da sei campate con una fila di pilastri centrali per sostenere la copertura (a sheds).
All'interno del cortile centrale troviamo un'area dedicata ai servizi igienici e una piccola forgia inserite nel comparto a nord del cortile.
Durante gli anni seguenti fino al 1909 vengono ideate e costruite tettoie all'interno del cortile, mentre nel 1910 la cubatura aumenta notevolmente l'officina prenderà dello spazio dal cortile interno per svilupparsi notevolmente, in più inizia una campagna di acquisti verso la vicina proprietà residenziale che perde nel tempo spazi cedendole alla ditta di Ceirano.
Durante il 1911 le modifiche riguarderanno sempre l'officina e anche il settore tutto a nord che viene ampliato cambiando anche di utilizzo, diventerà infatti il magazzino, mentre l'officina prenderà spazi nel cortile tra officina e le altre proprietà poste ad est del lotto. Infine, ci sarà un assorbimento completo del comparto residenziale.
Ciò che cambierà nel 1919 è la disposizione interna di alcuni elementi con nuove partizioni interne e cambi di posizione di alcuni comparti
Oltrepassando il cortile è infatti presente un edificio lungo corso

Descrizione architettonica:

Madama Cristina in stile liberty con aperture a due battenti decorate con fregi di natura circolare presenti su tutti e due gli ordini verticali. Al suo interno i solai sono sorretti da travature metalliche e appianate con tavole lignee, il tetto a due falde presenta una struttura lignea. Nel settore retrostante questo fabbricato vengono costruiti dei fabbricati di natura dichiaratamente industriale con grandi dimensioni su terreno, tetti a shed e pilastrature esili contenute all'interno dello stesso vano.

Planimetria, prospetti e sezione dalla tavola di progetto della fabbrica SCAT
via Madama Cristina ASCT 1914/581 Tav. 1



Planimetria, prospetti e sezione dalla tavola della fabbrica SCAT
via Madama Cristina ASCT 1906/31 Tav. 2
Fuori scala

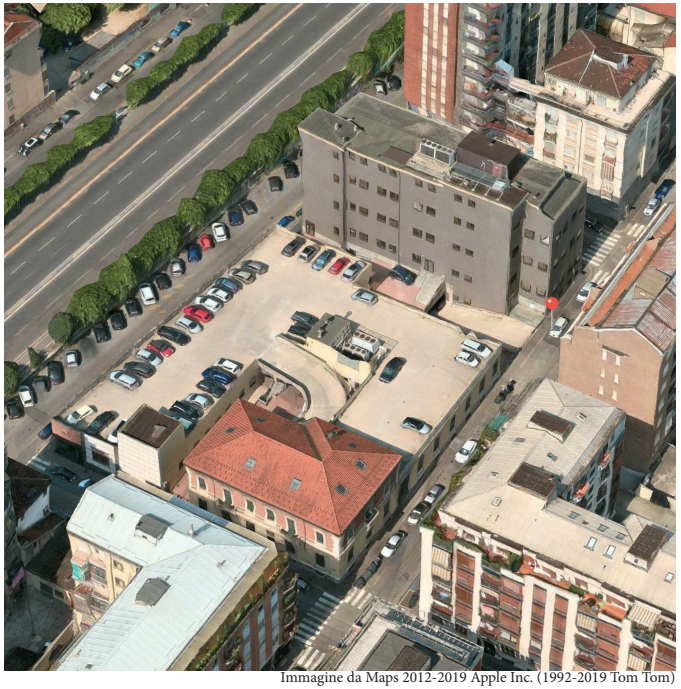


Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Società Anonima Siata

Indirizzo: Via Leonardo Da Vinci 12

- *Data di costruzione:* non definita.
- *Data degli ampliamenti:* 1919.
- *Anni di impresa:* 1926-1959.
- *Proprietari originali:* Società Anonima - Giovanni Ambrosetti-.
- *Stato:* Area trasformata nel tempo.
- *Stato di conservazione:*
  É possibile riconoscere ormai un piccolo fabbricato inserito a confine con via Tommaso Grossi, per il resto il lotto ha subito troppe modifiche nel tempo per riconoscere altri elementi originali della fabbrica.
- *Ordine architettonico:* Eclettico.
- *Tipologia:* Corte chiusa.
- *Tecnologia costruttiva:* muratura/calcestruzzo armato.
- *Copertura:* Due falde.
- *N°massimo di piani:* 2

Storia:

Il marchio Siata marchio di Giovanni Ambrosetti non produrrà dei propri modelli automobilistici come un costruttore, ma si dedicherà alla modifica e l'elaborazione di automobili costruite da terzi (vedi. FIAT).

Dopo il secondo conflitto mondiale la Siata costruisce (per la necessità di trasporto cittadino sempre maggiore) un motore a scoppio installabile sulle biciclette, per poterle trasformare in veicoli a motore.

Nel tempo l'azienda continua l'elaborazione di macchine di serie, inizia a stringere rapporti con la casa Abarth che ne acquisterà il 49% delle azioni, fino a che in un secondo momento ad un passo della sua chiusura assorbe totalmente l'azienda.

Progetto di: Ing. Sgarbi

Descrizione architettonica:

Il marchio Siata risiede all'interno di borgo San Salvario (quasi a confine di questo), qui in via Leonardo Da Vinci inserisce uno stabile dedicato alla cura degli equini probabilmente utilizzati con sistemi di trasporto a trazione animale; il lotto misura circa 30m x 42m.

Qui nel 1919 Giovanni Ambrosetti intende ampliare il proprio immobile, costruendo così una nuova area dedicata alle scuderie.

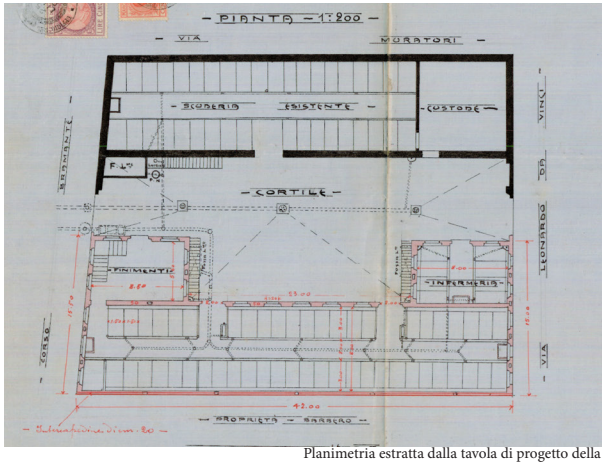
L'edificio costituito da una corte interna chiusa, si mostra esternamente come un fabbricato rustico (quasi di campagna) infatti non presenta intonacature esterne, questo è dovuto anche al fatto che i documenti presenti in archivio storico edilizio risalgono alla progettazione della scuderia sul suddetto suolo e non al periodo riferito alla società Siata .

La presenza del mattone come materiale costrittivo è evidente anche nella disposizione e larghezza degli spazi interni, infatti troviamo delle maniche moderatamente strette sviluppato invece più sulla lunghezza.

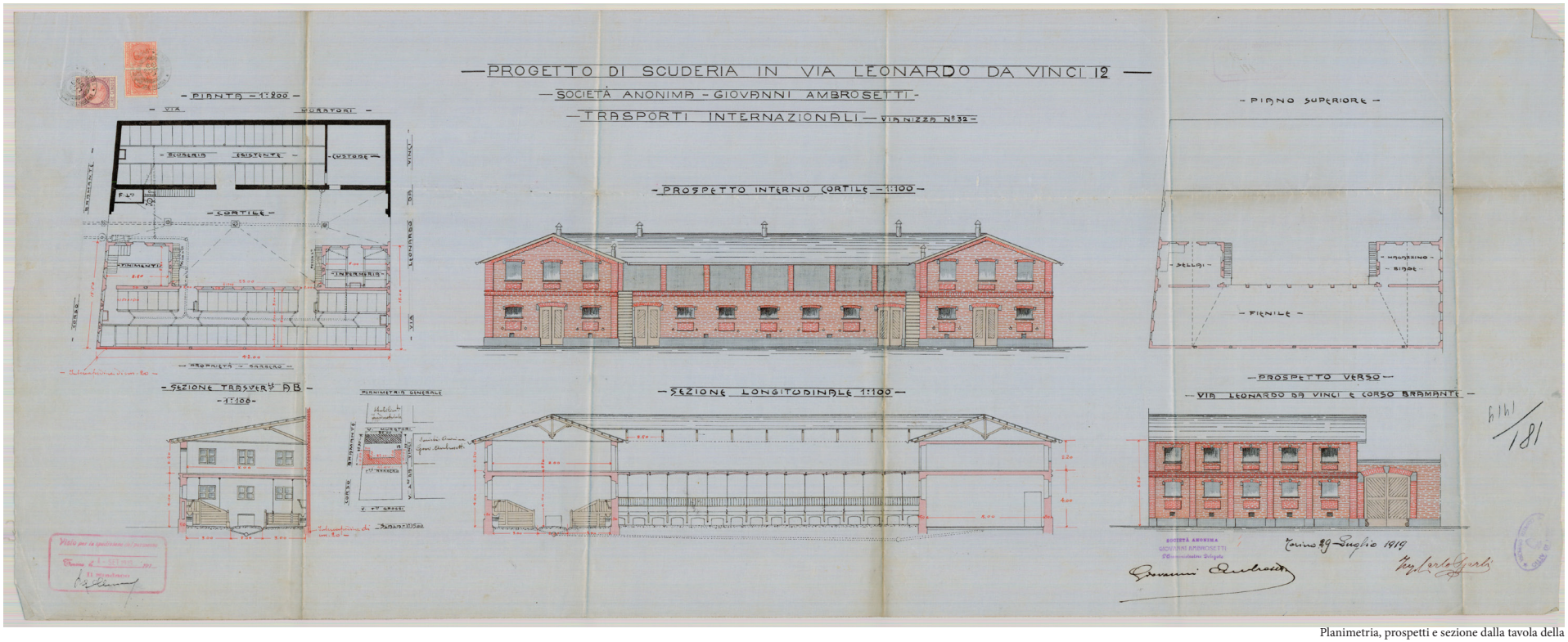
Guardando però i disegni in pianta, essi all'interno della muratura presentano dei pilastri inseriti internamente, questi probabilmente risultano essere della maglia strutturale in calcestruzzo, infatti osservando gli orizzontamenti vediamo che si presentano come solai piani, con una tecnologia in cls. La divisione interna degli spazi porta ad ottenere un piano terreno alto 4m e un piano primo (sottotetto) alto 2,2m.-

Purtroppo, non presenti i progetti di riconversione dell'area è possibile quindi ipotizzare che i settori dedicati alle stalle siano stati convertiti in officine per le lavorazioni, data la pianta libera da ingombri larga 8 metri e lunga 42 metri.

Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:



Planimetria estratta dalla tavola di progetto della scuderia di Giovanni Ambrosetti via Leonardo da Vinci 12 ASCT 1919/181 Tav. 1 Fuori scala



Planimetria, prospetti e sezione dalla tavola della
scuderia di Giovanni Ambrosetti
via Leonardo da Vinci 12 ASCT 1919/181 Tav. 1
Fuori scala

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Società Torinese Star Rapid

Indirizzo: Via Nizza 152

- *Data di costruzione:* 1904.
- *Data degli ampliamenti:* 1905, 1906,1915,1916.
- *Anni di impresa:* 1904-1921.
- *Proprietari originali:* Giovanni Battista Ceirano.
- *Stato:* Demolizione totale del complesso.
- *Stato di conservazione:*
  Non è possibile ritrovare più nessun segno lasciato dalla fabbrica che è stata completamente cancellata durante le trasformazioni. L'impianto verra demolito nel 1973 dopo la vendita del terreno alla fondazione CRT.
- *Ordine architettonico:* Art Nouveau.
- *Tipologia:* Fabbricato misto.
- *Tecnologia costruttiva:* Calcestruzzo armato.
- *Copertura:* Due falde/sheds.
- *N°massimo di piani:* 3.

Storia:

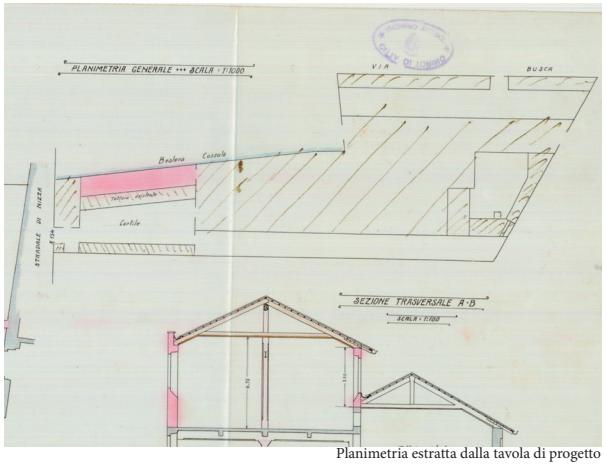
La storia della società Rapid è direttamente collegata a Giovanni Battista Ceirano, la società si inserisce in un settore industriale dismesso, quello delle acciaierie Bianchi.
La fabbrica ha alle dipendenze circa 500 operai, e detiene una produzione di 600 automobili l'anno.
Nel 1912 Giovanni Battista Ceirano muore; nello stesso anno avverrà una conversione, inizia la produzione di autocarri e mezzi pesanti e alla produzione puramente militare di proiettili.
Le problematiche inizieranno con la fine del primo conflitto mondiale, infatti la ditta avrà non poche problematiche nella transizione a fabbrica di materiale ad uso civile.
I vertici decideranno nella costituzione di una sola officina per la riparazione dei veicoli (1919), questa manovra permetterà alla fabbrica ancora due anni di vita, fino a quando nel 1921 la fabbrica cede i propri terreni alla SPA.

Progetto di: Ing. Marnj, Ing Bertela, Ing Fenoglio, Geom. Bertolone

Descrizione architettonica:

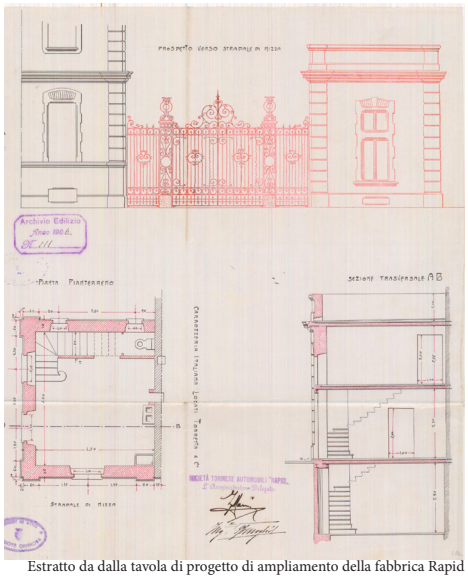
Il complesso si inserendosi all'interno di un fabbricato già costruito delle acciaierie Bianchi, opterà per un primo intervento con l'inserimento di un capannone a sheds nel settore retrostante a quello già costruito e localizzato sul fronte della ferrovia.
L'acciaieria era costituita da una serie di edifici in linea (con maniche di 10m circa) che uniti insieme formano quasi una corte chiusa, questi stabili all'interno contengono poche pareti divisorie poiché essendo aree produttive sono necessari ampli spazi liberi.
Il capannone di circa 20m x 43m si inserisce all'interno del costruito agganciandosi alla preesistenza con una struttura di sostegno costituita da pilotis; differente rispetto alla preesistenza che costituita probabilmente da muratura portante. L'altezza interna libera dagli ingombri è di 4,2m mentre la falda ha un'altezza di 1,6m, dalla visione della sezione è possibile pensare che il colonnato si costituito da elementi metallici dato la rastrematura in altezza e la presenza di un capitello per l'appoggio della copertura. Nel tempo avverano altri ampliamenti in questa zona che però non sono documentati, l'area arriverà ad estendersi arrivando su di una superficie di 43 x 85m.
Esteticamente il capannone mostra una facciata liberty, che si ritrova ad essere simile a quelle di altri fabbricati costruiti in questi anni (vedi capannoni Diatto), questi sono costituiti da un modulo che si ripete all'interno di due paraste dove è situata una facciata che dall'esterno nasconde la copertura a sheds. Centralmente sono presenti due aperture coronate da una decorazione in testa (piattabanda in mattoni faccia a vista e decorazioni in pietra-cemento) al di sopra è presente un piccolo rosone centrale; la facciata presenta una parete coperta di pietra-cemento con un contrasto che la incornicia. Verranno costruiti subito dopo un edificio ad L affacciata sulla strada della barriera di Nizza, saranno situati al suo interno uffici, aree commerciali; l'edificio con materiali ancora della tradizione ovvero muratura in laterizi e orizzontamenti voltati sempre in muratura. Sempre nello stesso anno viene chiesta una sopraelevazione, grazie a questi documenti è possibile analizzare il prospetto in faccia su via Nizza. Questa si presenta dal gusto sempre Art Nouveau ma con una pesante bugnatura e una decorazione in pietra-cemento intorno alle aperture, coronata da una piattabanda muraria.
Al piano delle coperture è presente una semplice coperture a due falde tipica delle residenze. La successiva espansione del 1906 è quella operata all'interno della strada privata interna, qui si inserisce un piccolo fabbricato Liberty ad uso portineria ad opera

Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:

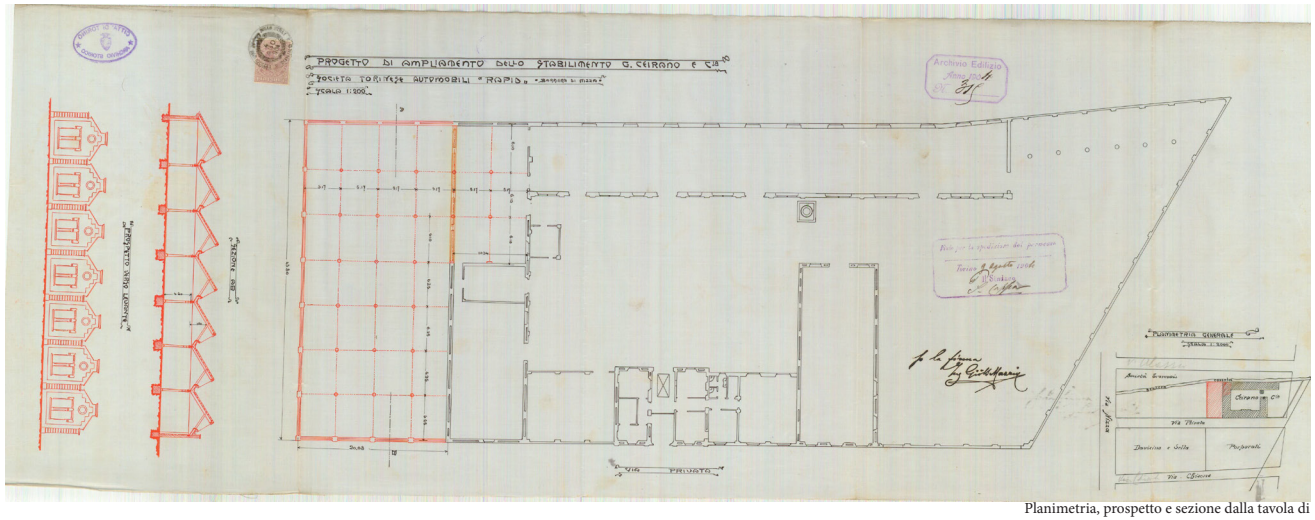


Planimetria estratta dalla tavola di progetto
via Nizza 152 ASCT 1916/213 Tav. 1
Fuori scala

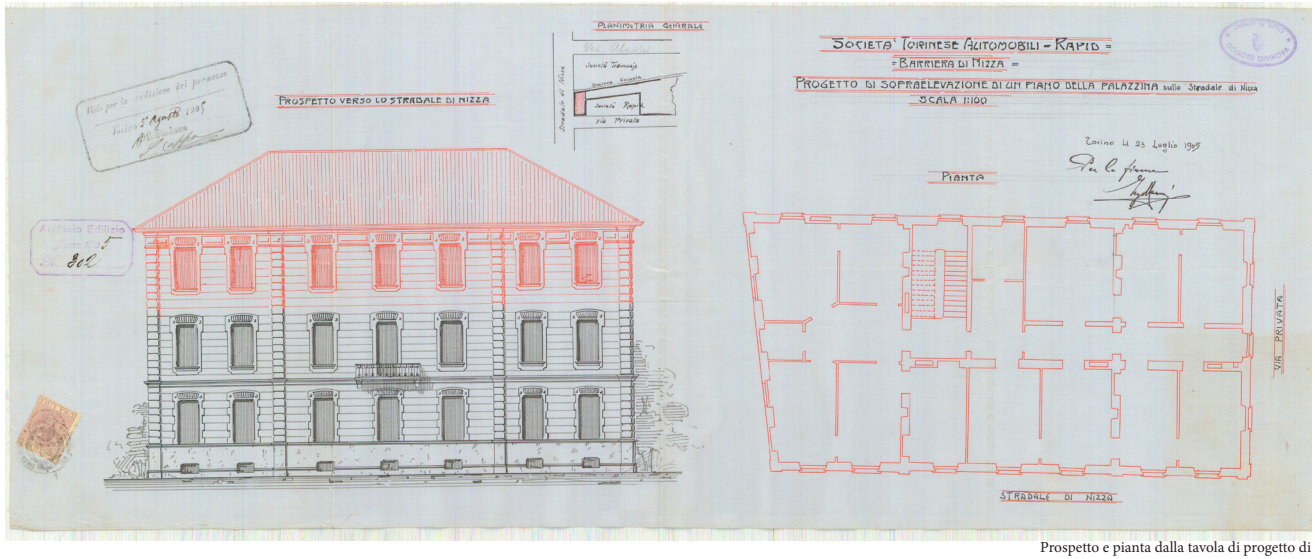
del ing. Fenoglio (questo si troverà ad essere attaccato all'edificio a fianco, la fabbrica e carrozzeria Locati Torretta & co), accanto al fabbricato si posizionerà una cancellata in ferro battuto finemente decorata con forme che vogliono evocare visioni floreali.
Sempre in questi anni si operano delle aggiunge al capanno industriale presente inserendole sul lato di via Busca aggiunto (utilizzando la stessa conformazione e la stessa tecnologia costruttiva) un nuovo ampliamento con un'area di circa 19m x 85m.
Gli interventi successivi eseguiti sullo stabile invece vengono datati tra il 1915 e il 1916, sono delle aggiunge inserite dove sono presenti i primi fabbricati ad uso commerciale e uffici della Star. Viene inserita una nuova manica legata alla presente che collega il manufatto bordo strada su via Nizza con il capannone industriale presente al centro del lotto, dopo di che l'anno successivo alla costruzione vengono elevati in altezza di un piano fuori terra, mentendo un ampliamento mimetico con l'esistente. Infine, l'ultimo intervento eseguito negli stessi anni riguarda un ampliamento inserito alle spalle della portineria, questo però non riguarderà solo il piano terreno perché verrà costruito un edificio a piano rialzato che utilizza lo spazio sottostante come tettoia.



Estratto da dalla tavola di progetto di ampliamento della fabbrica Rapid
via Nizza 152 ASCT 1906/294 Tav. 1
Fuori scala



Planimetria, prospetto e sezione dalla tavola di
progetto di ampliamento della fabbrica Rapid
via Nizza 152 ASCT 1904/315 Tav. 1
Fuori scala



Prospetto e pianta dalla tavola di progetto di
sovraelevazione della fabbrica Rapid
via Nizza 152 ASCT 1905/302 Tav. 1
Fuori scala

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Storero

Indirizzo: Via Petrarca angolo Corso Massimo D'Azeglio

- *Data di costruzione:* 1911.
- *Data degli ampliamenti:* non ritrovati.
- *Anni di impresa:* 1912-1919.
- *Proprietari originali:* Luigi Storero.
- *Stato:* Area trasformata nel tempo.
- *Stato di conservazione:*
  Nel tempo l'area si è trasformata in residenziale cancellando le tracce del passato.

- *Ordine architettonico:* Edificio industriale.
- *Tipologia:* In linea
- *Tecnologia costruttiva:* Calcestruzzo armato
- *N°massimo di piani:* 1

Storia:

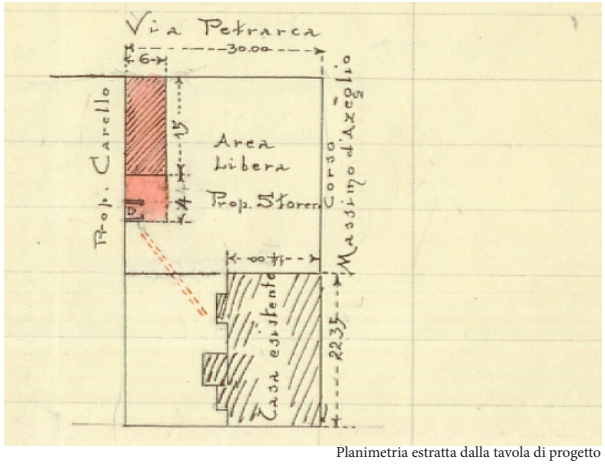
La storia dell'imprenditore Luigi Storero e per alcuni termini associabile a quella di Vincenzo Lancia; inizierà la sua carriera lavorando nell'azienda di cicli del padre. Inizialmente atleta di gare ciclistiche, passerà nel tempo all'interno delle gare automobilistiche grazie al supporto di Giovanni Agnelli.
Nel 1901 diventa prima meccanico e infine pilota della squadra corse FIAT.
Inizialmente fonderà anche una società insieme, la quale si chiamerà infatti FIAT-Alberti-Storero società che però si proponeva solo nell'assistenza e manutenzione degli autoveicoli FIAT.
Nel 1912 fonderà il suo marchio con il quale raggiungerà altissime vette tecnologiche implementando la meccanica all'interno dei propri veicoli.

Progetto di: Ing. Bairati

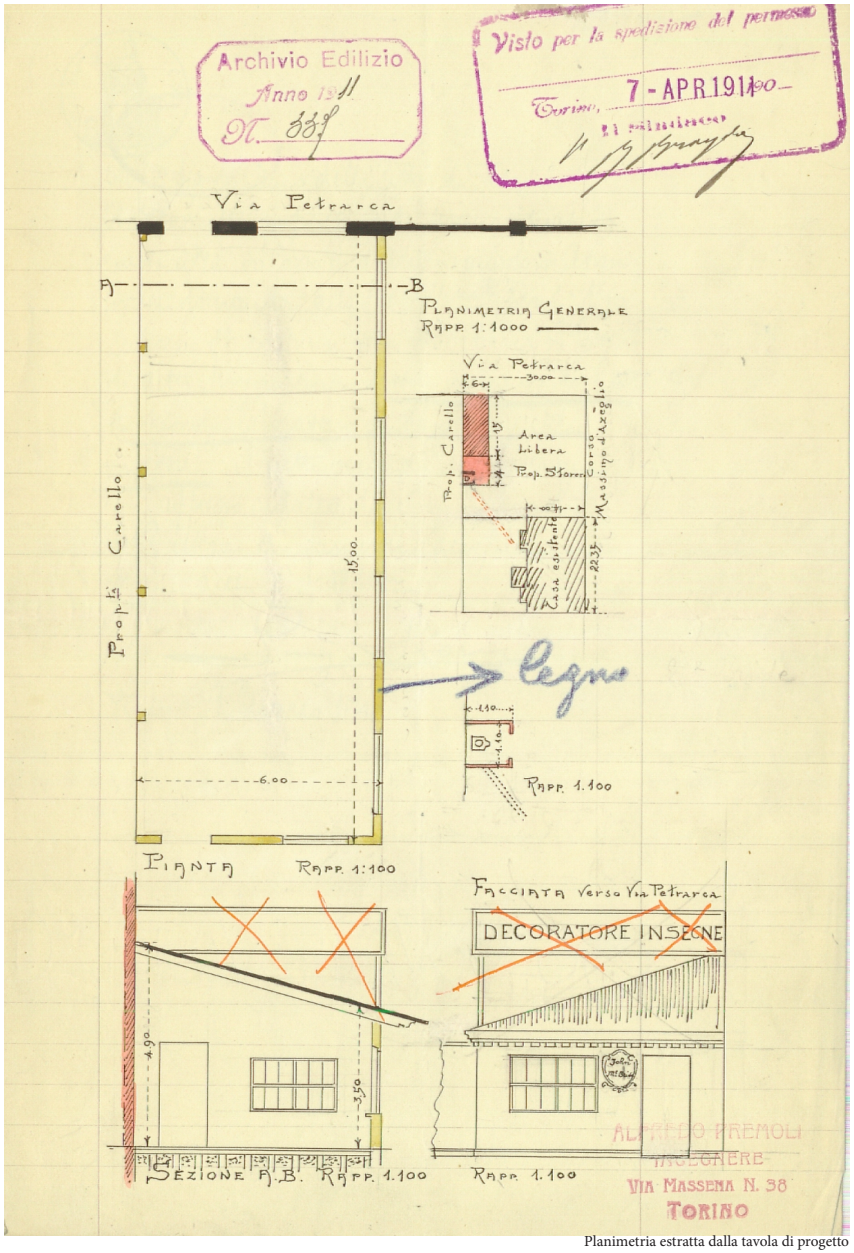
Descrizione architettonica:

L'area disegnata all'interno dei fogli dell'archivio storico edilizio mostra un fabbricato a sheds di 6m x 15m sorretto da un lato da una fila di colonne composta da 5 elementi, mentre il restante del carico grava sulla tamponatura esterna probabilmente in calcestruzzo armato.
I disegni mostrano quindi la presenza di un piccolo fabbricato non sappiamo se questo subisce interventi di ampliamento nel tempo, come sarebbe logico immaginare.

Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:



Planimetria estratta dalla tavola di progetto
via Petrarca, ASCT 1911/337 Tav. 1
Fuori scala



Planimetria estratta dalla tavola di progetto
via Petrarca ASCT 1911/337 Tav. 1
Fuori scala

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Stabilimento Chiribiri & C

Indirizzo: Via Caraglio-Via Issiglio-Via Montenegro

- *Data di costruzione:* 1914.
- *Data degli ampliamenti:* 1915, 1918, 1919.
- *Anni di impresa:* 1914-1928.
- *Proprietari originali:* Chibiri Antonio & Ditta.
- *Stato:* demolizione totale del complesso e ricostruzione residenziale.
- *Stato di conservazione:*
  Non è possibile ritrovare più nessun segno lasciato dalla fabbrica Chiribiri che è stata completamente demolita durante le trasformazioni e possibile solo più riconoscere il perimetro del lotto .
- *Ordine architettonico:* (razionalista).
- *Tipologia:* Edificio in linea.
- *Tecnologia costruttiva:* Calcestruzzo armato.
- *Copertura:* shed/piana.
- *N°massimo di piani:* 1.

Storia:

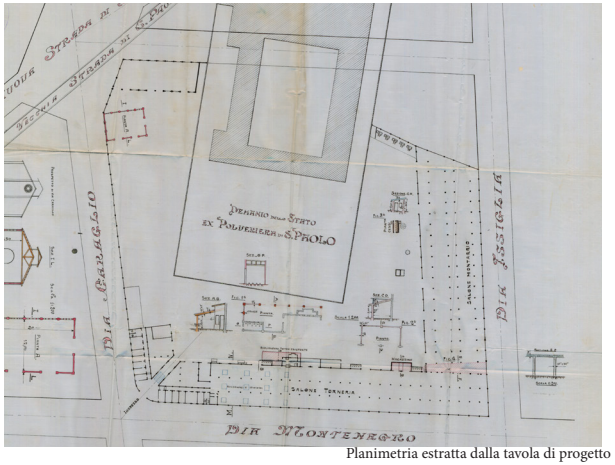
La storia della società Chiribiri è decorata di fama e gloria. Inizialemente la società produce veivoli e ricambi per aereoplani, possiede infatti una fabbrica con annessa pista di decollo, ma la svolta avviene con l'inizio della produzione di automobili.
Questa produzione prende vita come elemento di boria e divertimento, ma ben presto i veicoli prodotti da Chiribiri iniziano a farsi strada vincendo nelle gare automobilistiche contro tutte le più grandi case automobilistiche mondiali.
Inizia così l'ascesa all'interno del settore automobilistico, ma non per una clientela di massa, dove tutta la produzione si stava sposando, ma verso un segmento di clienti ridotto, ovvero sportivi o elitari.
Durante questa fase gli affari della famiglia Chiribiri sembrano continuare a crescere, come la fama del marchio all'interno dei circuiti; ciò che portò al tracollo l'azienda fu invece il tenattivo di competere nel mercato di massa con altre aziende, tra cui Fiat.
L'idea dell'azienda Chibirini di produrre mezzi alla portata di tutti non fu un vincente perchè le sue concorrenti erano già pronte ad un mercato diffuso e difficili da eguagliare.
Questo mise la ditta in cattive acque e la portò alla chiusura per fallimento.

Progetto di: Ing.Boccassini e Ing Angelo Chiribiri

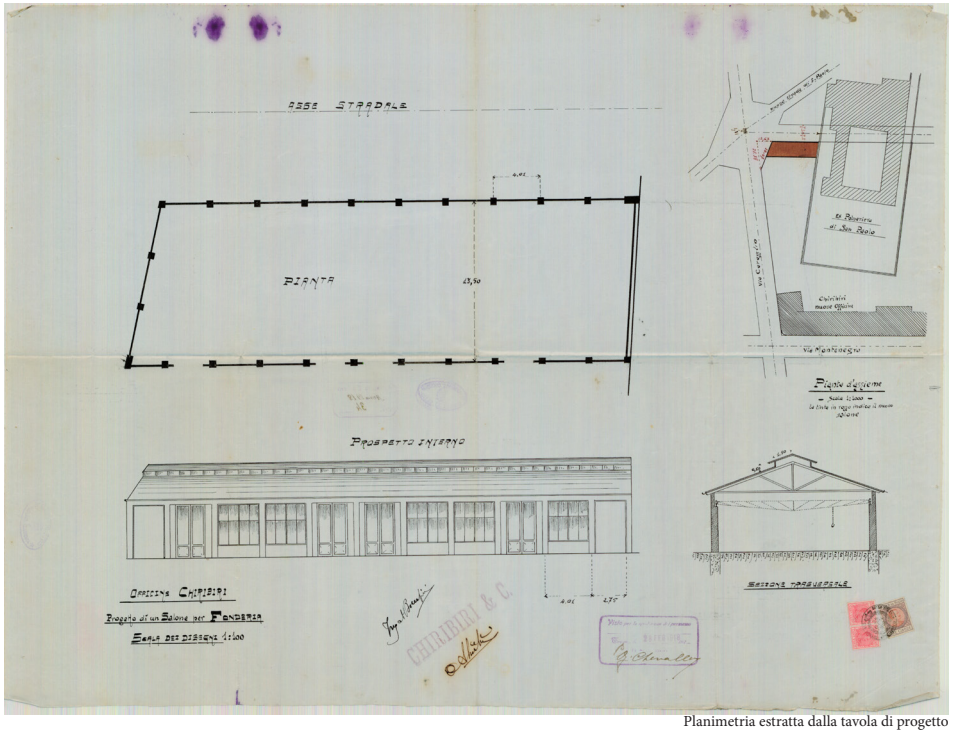
Descrizione architettonica:

Pochissime sono le informazioni disponibili sul comparto industriale della società Chiribiri, infatti i documenti presenti in archivio mostrano l'impianto in planimetria ma poche sono le rappresentazioni del prospetto delle facciate.
Conosciamo la sua vicinanza con la polveriera di San Paolo, il suo sviluppo in fabbricati che costeggiano l'isolato nel quale si inserisce con una architettura in calcestruzzo armato.
L'ingresso momumentale inserito ad angolo (via Caraglio e via Montenegro), come nelle altre fabbriche, rapresenta il volto al pubblico della ditta; da qui un grande salone ad L costeggia via Montenegro e via Issiglia.
La sala torneria possiede 3 campate di eguale larghezza, mentre la sala montaggio posside 5 campate, 3 minori e 2 maggiori inserite in serie accostandole e inserendo le maggiori tra le più piccole.
In questo modo, possedendo anche alcuni fabbricati e un muro di cinta su via Caraglio, è stato possibile costruire un cortile interno confinante con la Polveriera.
Di quei pochi disegni che descrivono esteticamente l'architettura, vediamo la presenza di un fabbricato su via Caraglio disposto su 3 navate come una chiesa, il quale cerca probabilmente di mimetizzarsi con l'ambiente circostante proprio indossando la pelle di una chiesa romanica con tanto di rosone centrale.
Diverso è invece ciò che avviene per il capannone inserito su via Caraglio confinante con la polveriera, che dimostra sia in planimetria che esternamente la sua natura industriale (razionalista) possedendo un tetto sorretto da una capriata e da una sottostante trave reticolare metallica. Il tetto a due inclinazione permette l'areazione del locale e la miglior illuminazione di esso, illuminazione che è implementata dalle grandi finestre presenti sul perimetro dell'edificio.
Per la produzione di questa tettoia, diversamente da quanto fatto precedentemente, vengono usati elementi lignei (pali di sostegno, capriate, ecc...) e mattoni per la costruzione dei pilastri che vanno a costruire una pilastratura di un certo spessore. Questo perchè anche se è ormai assodata la miglior versatilità di queste nuove tecnologie che permettono di migliorare le prestazioni, la ditta scelse di risparmiare economicamente e velocizzare perfino la produzione del fabbricato.
Bisogna riconoscere che ci sono ancora tecniche costruttive della tradizione edilizia che possono essere utili per una produzione veloce e leggera dei fabbricati.

Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:



Planimetria estratta dalla tavola di progetto
via Caraglio, Montenegro e Issiglia, ASCT 1918/93
Tav. 1



Planimetria estratta dalla tavola di progetto
via Caraglio, Montenegro e Issiglia, ASCT 1918/34 Tav. 1
Fuori scala

Planimetria estratta dalla tavola di progetto
via Caraglio, Montenegro e Issiglia, ASCT 1918/93 Tav. 1
Fuori scala

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Società Anonima Diatto-A.Clement

Indirizzo: Via frejus 21

- *Data di costruzione:* 1905.
- *Data degli ampliamenti:* 1915, 1918, 1919.
- *Anni di impresa:* 1905-1927.
- *Proprietari originali:* Società Diatto Clement.
- *Stato:* parziale riutilizzo.
- *Stato di conservazione:*
  l'edificio nel tempo ha subito delle modifiche e delle demolizioni cancellando elementi del passato, come l'intero capannone industriale inserito al centro del isolato
- *Ordine architettonico:* Art Nouveau.
- *Tipologia:* Edificio in linea.
- *Tecnologia costruttiva:* Calcestruzzo armato.
- *Copertura:* sheds/piana.
- *N°massimo di piani:* 1.

Storia:

La società Diatto nasce nel 1835 fabbricando materiale e veicoli per società tranviarie e ferroviarie, solo in seguito comincerà la produzione di veicoli automobilistici di lusso e sportivi. La società si farà strada all'interno delle competizioni mondiali ma diametralmente si muoverà anche verso il campo dei veicoli agricoli, innovando il campo con la produzione di veicoli alimentati a benzina per la coltivazione delle specie più delicate che mal tollerano le esalazioni del gasolio.

Durante il periodo bellico della prima guerra mondiale la ditta dirotta parte della produzione in modelli aeronautici e camion, rifornendo non solo l'esercito italiano, ma anche altre forze armate europee.

Saranno proprio le mancate retribuzioni alle comande militari che porteranno la ditta a rischiare il fallimento e fermare la produzione di nuovi autoveicoli per continuare a produrre ricambi per i veicoli già esistenti.

Progetto di: Ing.Pietro Fenoglio, Ing Pagliano, Ing Piano, Ing Faletti, Ing Bongiovannini, Ing Labarre

Descrizione architettonica:

Il progetto dell'Ing. Fenoglio prevede lo sviluppo di uno stabile fedele con la sua concezione di stile architettonico, infatti abbraccia totalmente il gusto Liberty come nella concezione del progettista.

È presente quindi un ingresso principale messo in risalto dalla sua posizione ad angolo (tipico della fabbrica automobilistica torinese), la facciata intonacata mostra una decorazione molto sobria e possiede un timpano decorativo dove era affisso il marchio di fabbrica Diatto; percorrendo ancora via Frejus troviamo una facciata composta da moduli uguali decorati anchessi in modo sobrio, differenziando cromaticamente con intonaci colorati la tamponatura dalle strutture portanti in calcestruzzo.

Nel seguente stabilimento è possibile riconoscere alcuni elementi presenti fin dalla prima costruzione del 1905, sono presenti infatti gli edificati inseriti intorno al perimetro dell'isolato, mentre le maggiori mancanze si trovano nel lato del lotto costeggiante via Moretta e via Cesana.

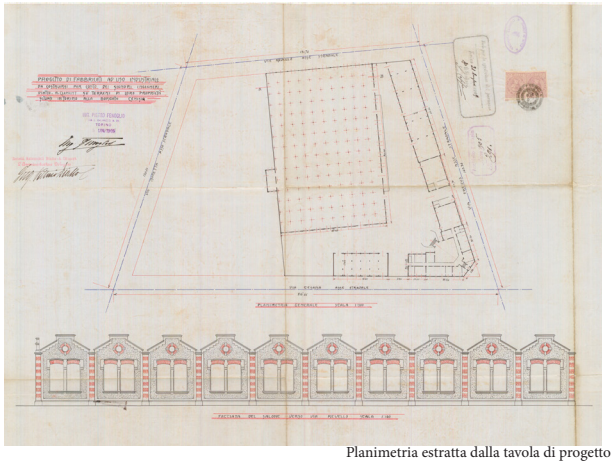
É visibile infatti dalla prima tavola di progetto la mancanza di quasi tutta l'area dei capannoni a sheds che non sono stati risparmiati dalle demolizioni, anche se parte dei cambiamenti subiti dal capannone sono stati compiuti durante il periodo in cui era in attività la Diatto stessa.

Vediamo infatti come il settore di via Frejus è delineato da una serie di navate ripeture con la stessa estetica in prospetto. Inizialmente in questa area gli stabili inseriti trovano uno sviluppo in linea non orientato con la facciata, ma successivamente questa si troverà ad essere meglio orientata con gli ampliamenti successivi che si sviluppano lungo via Frejus; l'espansione nel settore retrostante coincide invece con parte dello spazio occupato dal capannone industriale costituito da pilotis.

Il salone sostenuto da pilotis (probabilemente metallici data l'esile sezione) possedeva una luce di 6 m e una copertura a sheds sostenuta da un sistema di travi in calcestruzzo armato.

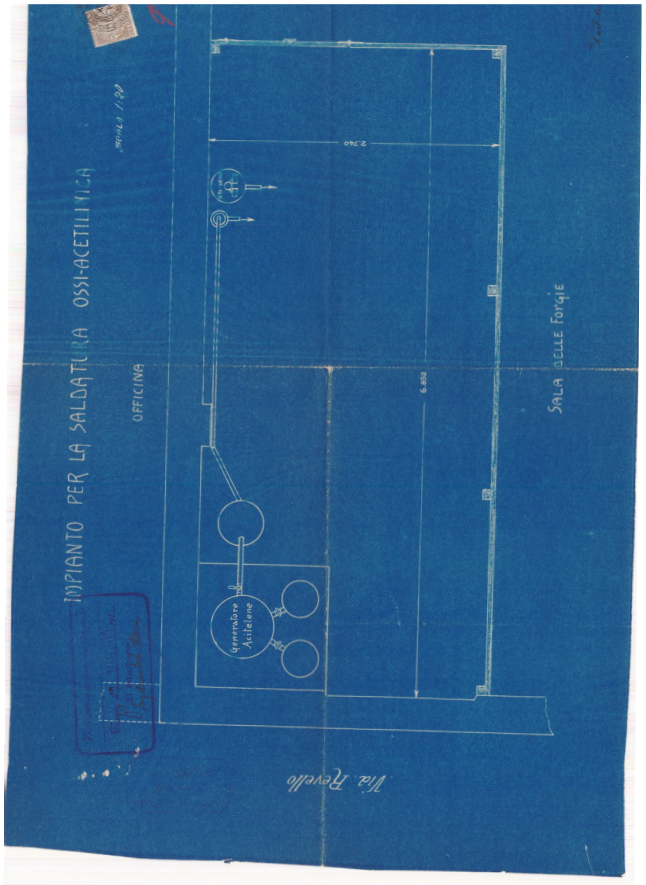
I primi ampliamenti effettuati nel 1915 riguardano proprio il settore del capannone, al quale vengono aggiunte due nuove campate e una sala di servizio dedicata allo stoccaggio dei materiali per la lavorazione in forgia. Mentre solamente 3 anni dopo incominciano nuovi ampliamenti e demolizioni che definiscono un'unione dei fabbricati lungo via Frejus con il capannone confinante su via Revello, questo ha reso necessari molti lavori di adattamento interni alla fabbrica per rendere le nuove modifiche apportabili e riempiendo così anche

Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:

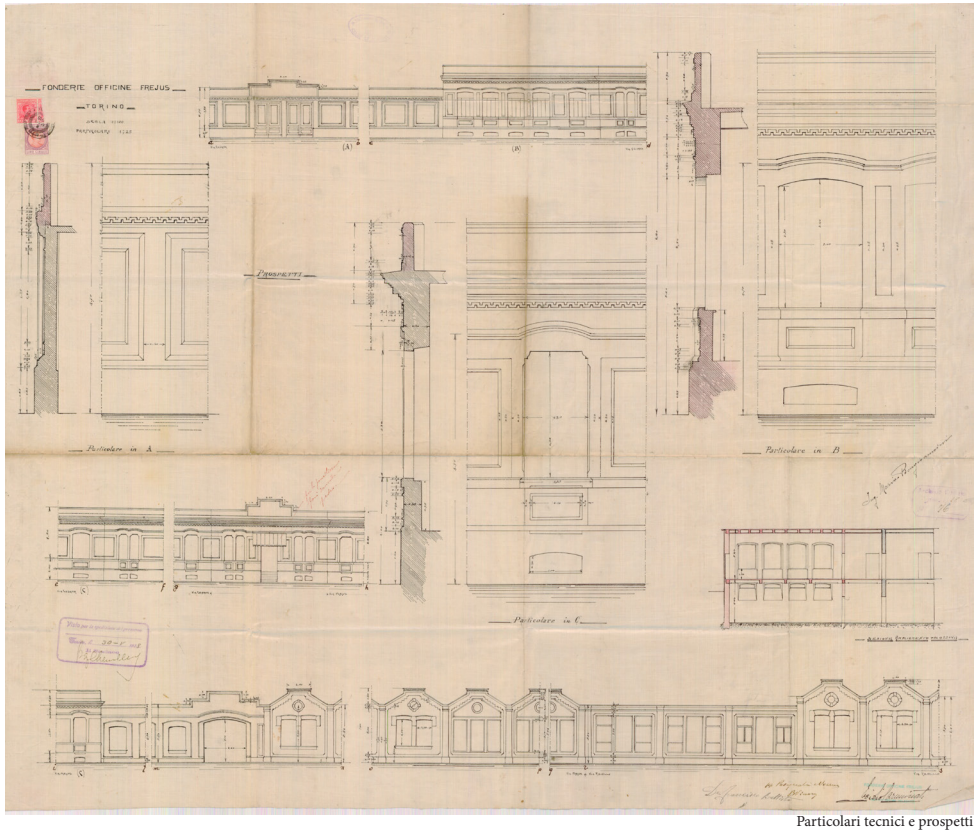


Planimetria estratta dalla tavola di progetto
via Frejus anngolo via Revello, ASCT 1905/291 Tav. 1
Fuori scala

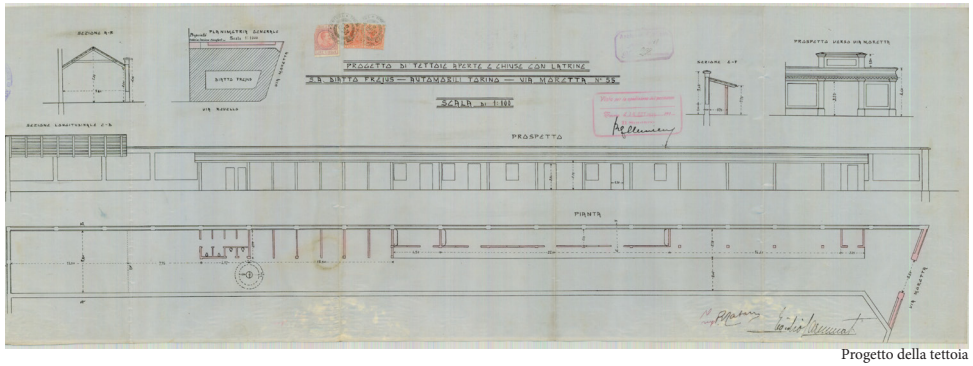
alcune zone intestiziali.
Gli ultimi ampliamenti documentati all'interno dell'archivio sono datati 1919, anno in cui viene costruito un nuovo fabbricato che costeggia via Moretta. Questo, caratterizzato da tettoie e da locali di servizio per i lavoratori (latrine), è costruito con un prospetto aderente alla concezione stilisica del intero impianto.
L'ingresso esterno a questo fabbrica sarà inserito in via Moretta 55, qui trova un volume principale e più maestoso proprio come l'ingresso ad angolo di via Frejus.



Planimetria dalla tavola di progetto
via Frejus anngolo via Revello, ASCT 1915/151 Tav. 1
Fuori scala



Particolari tecnici e prospetti
via Frejus anngolo via Revello, ASCT 1918/076 Tav. 1
Fuori scala



Progetto della tettoia
via Moretta, ASCT 1919/238 Tav. 1
Fuori scala

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Fabbrica automobili Fides

Indirizzo: Via Monginevro 99

- *Data di costruzione:* 1905.
- *Data degli ampliamenti:* non trovati.
- *Anni di impresa:* 1906-1911.
- *Proprietari originali:* Società Fides.
- *Stato:* demolizione totale del complesso.
- *Stato di conservazione:*
  Non è possibile ritrovare più nessun segno lasciato dalla fabbrica che è stata completamente cancellata durante le trasformazioni.

- *Ordine architettonico:* Art Nouveau.
- *Tipologia:* Edificio in linea.
- *Tecnologia costruttiva:* Calcestruzzo armato.
- *Copertura:* sheds.
- *N°massimo di piani:* 1.

Storia:

Le informazioni sulla storia della Fides non sono facilmente reperibili ma dell'azienda ne si conosce la natalità, con sede centrale a Roma, e la sua produzione, con sede a Torino.
La fabbrica associata al marchio Basier, per il quale produce automobili del marchio francese, non riesce però ad avere il successo sperato. Il mancato successo portò l'azienda ad affidarsi alla guida dell'Ing Giovanni Enrico (ex Fiat) il quale muta subito la ragione sociale della fabbrica in Fides Fabbrica Automobili Brevetti Enrico.
Purtroppo la fabbrica non riesce ad evolversi neanche dopo questo cambio di rotta, a causa della morte dell'Ing Giovanni Enrico; a questo punto Fides si vede costretta alla vendita e alla cessione dell'impianto a Lancia che è invece in continua ricerca di spazio per la sua espansione all'interno di Borgo San Paolo.

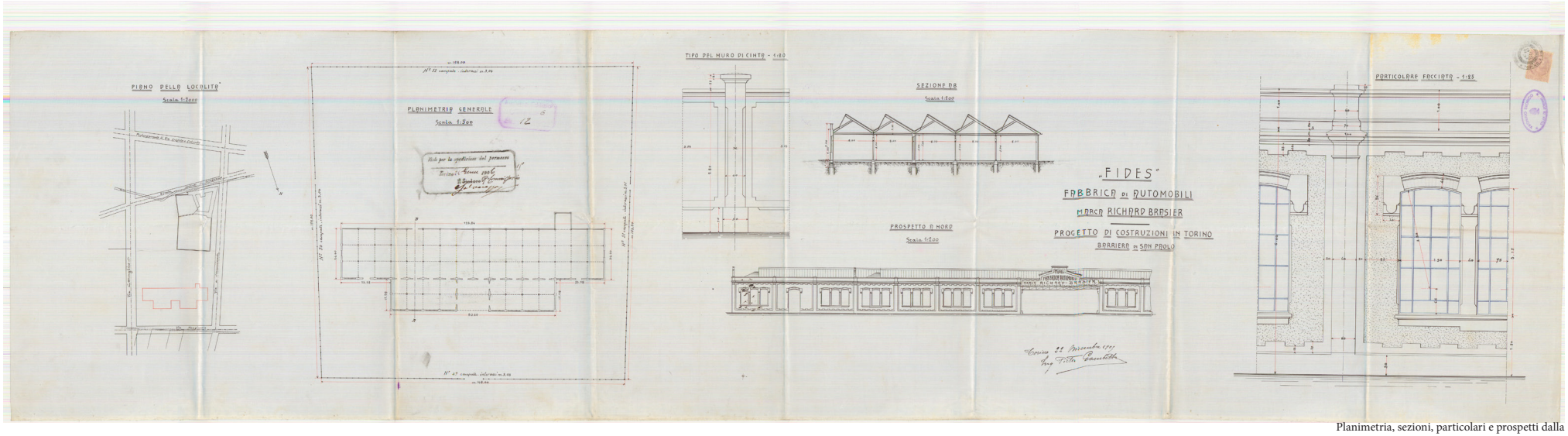
Progetto di: Ing.Gambetto

Descrizione architettonica:

Il progetto della società Fides si inserisce all'interno del suo isolato racchiudendo con un muro di cinta il lotto di terreno alto circa 1,50m. Al suo interno viene costruita una struttura con piene libertà stereometriche, diversamente dalla concorrenza presente in città.
Il fabbricato composto di un solo elemento è sorretto da una serie di pilotis interni, la campata interna determina la larghezza dei tetti a sheds che si sviluppano su tutta la struttura.
La facciata esterna si fregia di elementi tipici del Liberty, come la pala presente nel corpo centrale sulla quale veniva affisso il nome della fabbrica stessa.
L'utilizzo delle tecnologie moderne permette un ambiente molto libero e ricco di aperture, infatti all'interno della serie di pilastri di ogni campata si trova una serie di 3 finestre di modulo uguale; queste sono decorate con un arco/piattabanda, unico elemento non intonacato, e sono fornite di un infisso metallico che suddivide ancora l'apertura.
Nell'unico foglio di progetto presente nell'archivio storico è possibile notare, grazie ai disegni del particolare del prospetto, un'architrave in fini fregi e le decorazioni ad intonaco le quali, inserite intorno alle aperture, trovano un contrasto con una cornice fatta con riseghe.

Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:

Planimetria estratta dalla tavola di progetto
via Monginevro 99, ASCT 1906/12 Tav. 1
Fuori scala



Planimetria, sezioni, particolari e prospetti dalla tavola di progetto
via Monginevro 99, ASCT 1906/12 Tav. 1
Fuori scala

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Lancia (ex fides)

Indirizzo: Via Monginevro 99

- *Data di costruzione:* 1911.
- *Data degli ampliamenti:* 1912-1920, 1924.
- *Anni di impresa:* 1904-1921.
- *Proprietari originali:* Vincenzo Lancia.
- *Stato*: Area soggetta a trasformazioni.
- *Stato di conservazione:*
  Si conservano tracce delle ultime costruzioni inserite nel lotto ma non è più visibile il primo impianto costruito in questo terreno partendo dal capannone della fabbrica Fides.
- *Ordine architettonico:* Art Nouveau.
- *Tipologia:* Fabbricato misto.
- *Tecnologia costruttiva:* Calcestruzzo armato.
- *Copertura:* Due falde/sheds
- *N°massimo di piani:* 4.

Storia:

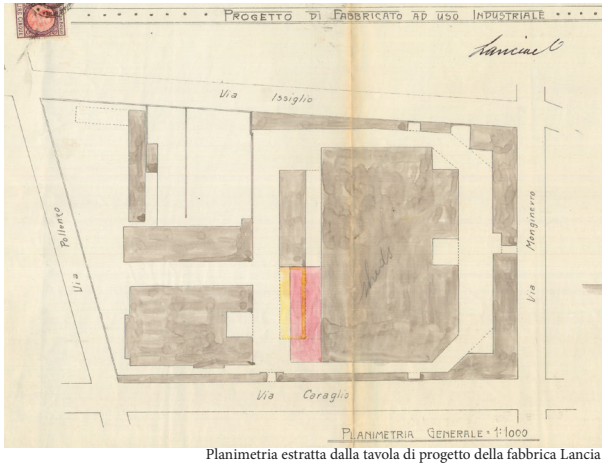
La storia della società Lancia e legata a doppio filo con quella del suo ideatore e proprietario Vincenzo Lancia, egli è figlio di un imprenditore che fece la sua fortuna con prodotti alimentari in scatola e dadi per il brodo. Studia giurisprudenza, ma non praticherà mai, infatti uno dei suoi primi lavori è come contabile per al ditta di Ceirano, arrivando anche ad occuparsi di lavori di meccanica. Con la cessione dell'azienda alla nascente Fiat, Vincenzo riesce ad accaparrarsi un posto da collaudatore. Il passaggio successivo e determinante è quello di pilota, qui Lancia da il meglio, vincitore di numerosi successi.
Nel 1906 fonda la sua casa automobilisti il marchio porterà il suo cognome Lancia, anche dopo questo nuovo traguardo Vincenzo continuerà a correre per la scuderia FIAT per altri due anni.

Progetto di: Ing. Marnj, Ing Bertela, Ing Fenoglio, Geom. Bertolone

Descrizione architettonica:

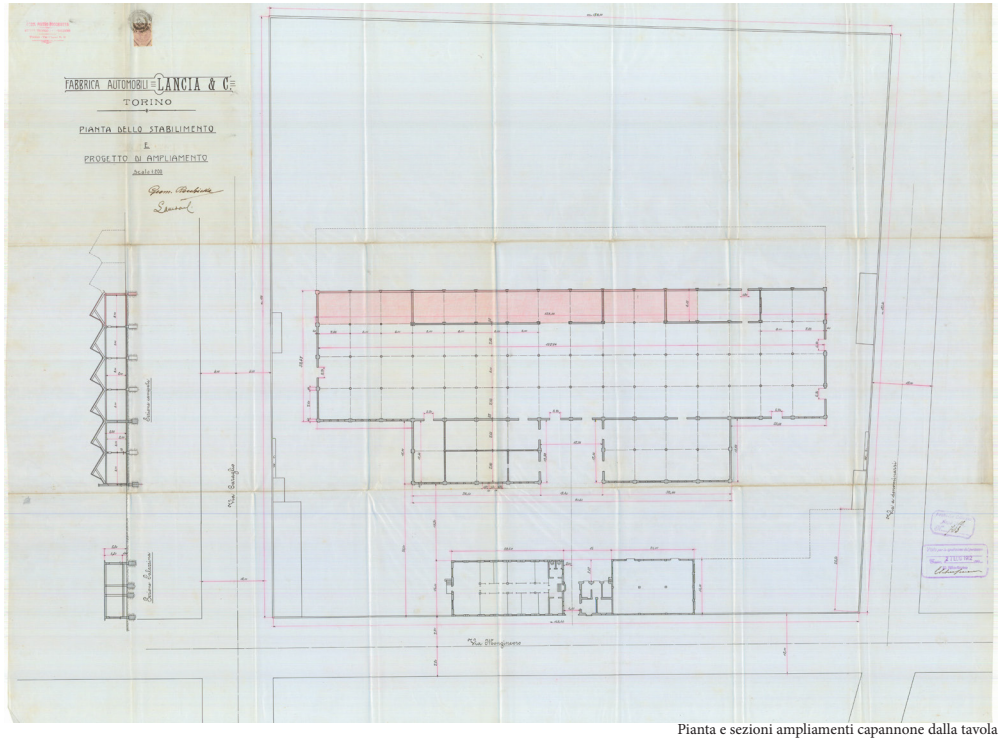
La descrizione del seguente lotto non è di facile produzione, infatti i cambiamenti al quale è sottoposta l'area nel tempo sono innumerevoli e con uno stravolgimento delle aree in un arco di tempo davvero ridotto. Incominciamo dicendo che ciò che rimane ad oggi in queste aree non ha niente a che vedere con la prima costruzione esistente, inizialmente il primo stabilimento inserito in San Paolo si trova ad occupare lo spazio della fabbrica Fides e della Roy Scajola.
L'intera area occupa uno spazio di 100000 mq, le lavorazioni avvengono nel capannone della Fides (già descritto precedentemente), a questo vengono affiancati nuovi fabbricati di servizio e commerciali nel quale si inseriscono luoghi di servizio per i lavoratori (spogliatoi) ed aree commerciali (uffici) e l'ingresso principale.
Esteticamente questi edifici si presentano con un volto Liberty leggermente decorati con colorazioni di stucchi con diverse porosità, come in molti altri casi analizzati troviamo una serie di piattebande a vista sopra le aperture, e anche qui viene inserita una pala decorativa contenente il nome della casa produttrice. Al centro viene inserito l'ingresso chiuso da una cancellata in ferro battuto finemente decorata.
Un elemento innovativo per questa parte di costruzione è l'inserimento del piano terreno sopra ad un solaio rialzato, questo permette un maggior isolamento verso l'esterno ed una barriera verso l'umidità da parte di questo stabile.
Negli anni successivi iniziano ad attuarsi ampliamenti intorno a questo primo nucleo, le costruzioni continuano costeggiando l'asse stradale e cercano di andare a chiudere il lotto formando un cortile interno. Gli elementi costruiti nel 1914 come quelli precedenti sfruttano la tecnologia del calcestruzzo armato, qui evidenziato dal non inserimento di pareti divisorie ma con la costruzione di un edificio ad L tra via Monginevro e via Issiglio dotato di un unico ambiente (garages e officina) sorretto in mezzeria da una fila di esili pilastri; quasi simmetricamente (ma con altri utilizzi interni) avviene l'espansione dal lato opposto con un altro edificio ad L con pilastratura centrale.
Il segno di un'industria crescente è determinato dalla costruzione di una zona dedicata alle caldaie per il riscaldamento degli ambienti per i lavoratori, questa inserita sotterranea al piano sottostante ad un piccolo polo di lavorazione (lavaggio e molatura)
Inizieranno anche delle modifiche all'area del capannone industriale, nuovi ampliamenti in alcuni settori cercando di perseguire il modulo

Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:



Planimetria estratta dalla tavola di progetto della fabbrica Lancia via Monginevro 99, ASCT 1924/188 Tav. 1
Fuori scala

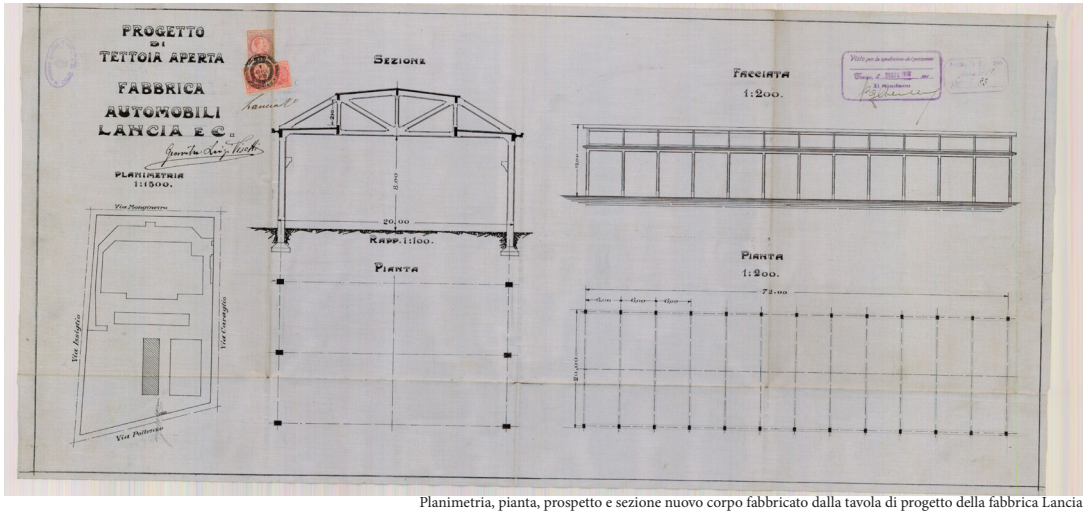
già preesistente in modo da accostarsi con mimesi; saranno due gli interventi avvenuti sul capannone (effettuati tra il 1912 e 1913).
Successivamente l'ampliamento del sito prevedrà la costruzione di una tettoia di 15m x 29,4m, la tettoia detiene una copertura a due falde costituita da un sistema di travetti sostenuta da una insolita capriata metallica di esile spessore, questa a sua volta è però sostenuta da un sistema di pilastrature in calcestruzzo armato.
Successivamente si costruirà un altro piccolo manufatto in linea accostato a quello già esistente delle caldaie su via Issiglio, questo edificio si presenta tecnologicamente molto avanzato infatti completamente in calcestruzzo armato, detiene una copertura piana sorretta da un sistema di travi ribassati che permette di non avere ingombri all'interno dell'area (data anche la luce max di 7m). Questi presentano all'interno una trama di travi (centralmente) 5 lucernai ideati per aumentare la radiazione solare al suo interno.
Accostato a questa costruzione è presente un serbatoio dell'acqua dall'altezza di 16,5m, questo segue le decorazioni (probabilmente) simili a quelle presenti nei fabbricati di via Monginevro (nel disegno di progetto vengono solo abbozzate ma data la piccola scala del disegno non vengono definite.
Un grande intervento viene effettuato durante il 1917 vengono inserite le fonderie queste sono costituite da un'area di 72m x 40m, suddivise in un modulo di 9x4 (modulo di 8m x 10m). Questo edificio però mostra delle diversità infatti è presente un settore coperto da sheds (che si sviluppa su 6 campate) controsoffittato con un'altezza sfruttabile di 4,5m, e poi un'altra campata la quale in realtà rientra sempre nel salone ma la sua coperta è diversa infatti presenta un solaio piano e un lucernario a due falde centrale. Questo è stato necessario per poi costruire nelle ultime due campate un settore a 2 piani fuori terra, questa si presenta con degli interpiani più bassi (circa 4 metri), in pianta al piano terra presenta 3 sale divise da due corridoi; la scala è inserita internamente nella campata a contatto con il capannone di un solo piano fuori terra (permettendo così di illuminare la distribuzione). I solai nei piani fuori terra sono in calcestruzzo armato con il solito sistema di travi ribassati, mentre la differenza avviene al piano terreno, questo presenta un solaio composto da volterrane che funzionante da vespaio e che permette di isolare termicamente e dall'umidità il piano. I disegni tecnici in scala 1:200 non permettono di riconoscere la tecnica e la geometria delle decorazioni in facciata.
Nel 1918 avviene un ampliamento nel capannone inserito



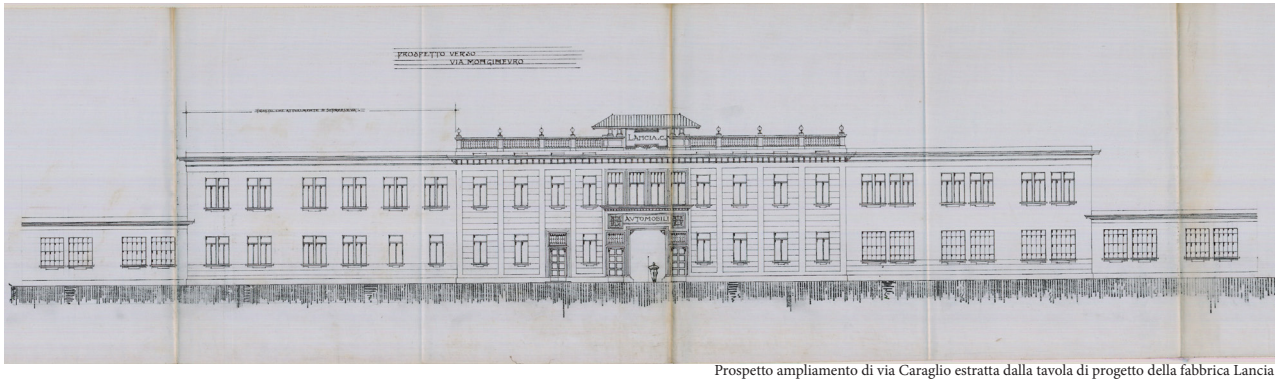
Pianta e sezioni ampliamenti capannone dalla tavola
di progetto della fabbrica Lancia
via Monginevro 99, ASCT 1912/703 Tav. 1
Fuori scala

Planimetria, pianta, prospetto e sezione nuovo corpo fabbricato dalla tavola di progetto della fabbrica Lancia
via Monginevro 99, ASCT 1917/173 Tav. 1
Fuori scala

centralmente al cortile, si presenta come il manufatto dalle dimensioni più grandi all'interno del lotto industriale.
Sempre nello stesso anno però viene costruita una tettoia aperta inserita lateralmente alla fonderia costruita precedentemente, con una impronta a terra di 72m x 20m, suddiviso 12 campate di 6 metri. L'imponente copertura a doppia inclinazione è sostenuta da una trave reticolare in cls, la quale a sua volta viene sostenuta dal sistema di pilastri che vanno a formare le campate interne. Al tempo stesso però anche il comparto affacciato verso via Monginevro viene modificato (riassettamenti, ampliamenti e sovraelevazioni) donandogli una nuova faccia, più regolare. Si svilupperà quasi tutto su due piani (solo i due saloni ad angolo non verranno toccati dalle modifiche), la parte centrale presenterà una maggiore decoreazione con l'uso del bugnato e di intonacature a fasce, un portale centrale maggiormente decorato e nel piano delle coperture (tutte piane) è presente un grande balconata decorativa nella quale centralemente svetta il marchio Lancia.
Nel 1919 ricominciano i lavori all'interno del capannone centrale, un piccolo ampliamento viene operato nell'area prospiscente a via Monginevro, vengono inserite due nuove campate in più e si aggiungono ai lati dell poligono due tettoie aperte che vanno a smussare gli angoli. Nello stesso periodo avviene un intervento
atto a chiudere l'area della tettoia di ultima costruzione, che si ritrova a diventare un nuovo capannone atto alla produzione, questo viene chiuso tramite una tamponatura in cls che lascia molto spazio alle aperture e alle finestrature, infatti vi troviamo un sistema modulare di facciate impostate sulle campate. Qui per ogni modulo vengono inserite due finestre divise da una colonna centrale, il sistema di travature ribassate rispetto alla copertura permette di inserire una fascia di finestrature a filo, che con la copertura permette un incremento dell'illuminazione interna. Non è di nuovo possibile descrivere la sua decorazione data la scala di rappresentazione molto piccola.Il successivo intervento è quello di chiusura del lotto su via Caraglio, si inserisce centralmente un portale decorato in stile Liberty il quale è affiancato da due bassi fabbricati in cls che si estendono su tutta la lunghezza del lotto. Il manufatto costruito servirà come magazzino per la crescente produzione industriale del sito, la sua profondità è solo 3,8m, questo possiede in realtà un piano fuori terra anche se esternamente sulla via carrabile sembra non volerlo denunciare; infine la copertura è piana in calcestruzzo armato. Infine, gli ultimi due interventi operati sulla fabbrica e descritti all'interno dei documenti dell'archivio storico edilizio si dispongono il primo (1920) su via Issiglio, con un piccolo aumento nella manica

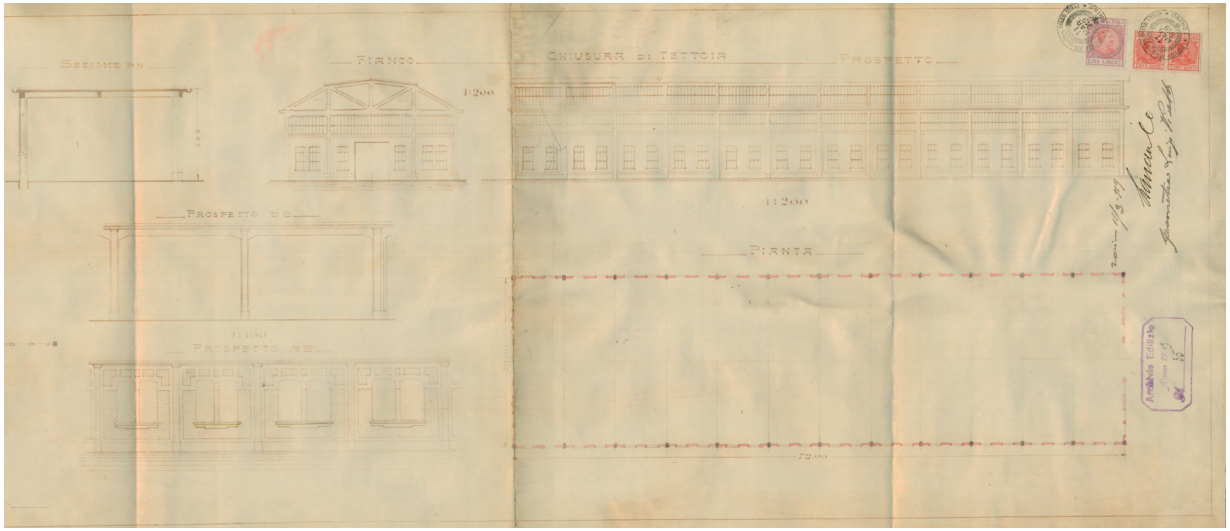


Planimetria, pianta, prospetto e sezione nuovo corpo fabbricato dalla tavola di progetto della fabbrica Lancia via Monginevro 99, ASCT 1918/83 Tav. 1
Fuori scala

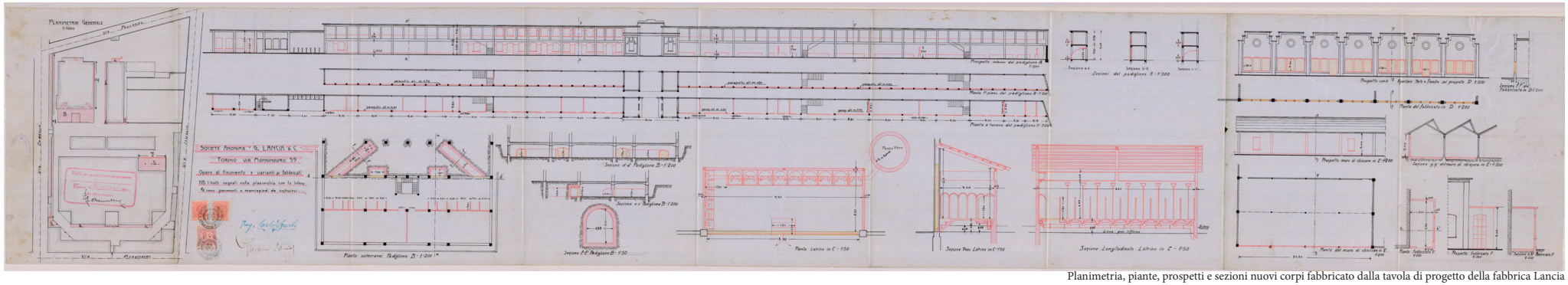


Prospetto ampliamento di via Caraglio estratta dalla tavola di progetto della fabbrica Lancia via Caraglio, ASCT 1918/84 Tav. 1
Fuori scala

già presente su fronte strada. Questa area verrà utilizzata come rimessa per i camion commercializzati dall'azienda.
Il secondo presentato nel 1925 vedrà invece interessata parte del capannone industriale centrale, con un suo aumento della superficie operato nel lato verso via Pollenzo. Questo addossamento operato sul capanno non segue le linee stilistiche precedenti, si inserisce in netto contrasto sia formale che geometricamente essendo più basso del fabbricato già esistente e con una copertura piana al posto che possedere una copertura a sheds.
Negli anni successivi i comparti sono oggetto di altre trasformazioni fino agli anni '50, in particolare il "Reparto Carrozzerie" (1934-8), ultima fabbrica verticale in cemento armato, ha quattro piani fuori terra, si estende per 140 m e il corpo di raccordo tra le due maniche del fabbricato permette di costruire una linea di montaggio continua di quasi 400 m, al fine si sopperire alla carenza di suolo.



Pianta, prospetto e sezione chiusura lati della tettoia estratta dalla tavola di progetto della fabbrica Lancia via Caraglio, ASCT 1919/35 Tav. 1
Fuori scala



Planimetria, piante, prospetti e sezioni nuovi corpi fabbricato dalla tavola di progetto della fabbrica Lancia via Monginevro 99, ASCT 1919/208 Tav. 1
Fuori scala

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Grattacielo LANCIA

Indirizzo: Via Lancia 27

- *Data di costruzione:* 1953-1957.
- *Data degli ampliamenti:* n.d.
- *Anni di impresa:* 1957-2005.
- *Proprietari originali:* Famiglia lancia.
- *Stato:* Attualmente lo stabile è stato venduto dalla società Lancia, il suo uso rimane comunque ad ufficio.
- *Stato di conservazione:*
  Il palazzo si presenta in buone condizioni, in attesa di restrutturazione e riconversione.

- *Ordine architettonico:* Razionalista.
- *Tipologia:* edificio a torre.
- *Tecnologia costruttiva:* Calcestruzzo armato.
- *N°massimo di piani:* .17 piani

Storia:

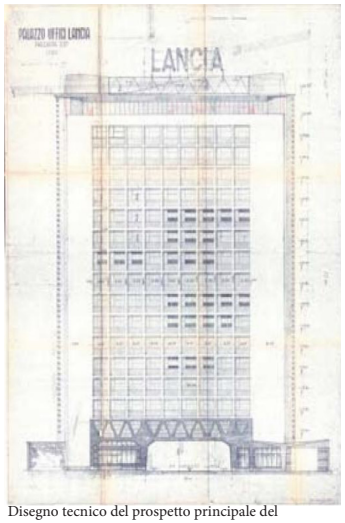
L'edificio in questione viene commissionato dalla famiglia Lancia per poter unificare tutti gli uffici presenti in un unico edificio.
Questo viene progettato da Nino Rosati con l'aiuto e la consulenza di Gió Ponti, Alberto Rosselli e Antonio Fornaroli.
La collaborazione di Gió Ponti porta a trovare numerose somiglianze e riferimenti al Grattacielo Pirelli (Milano).
Sarà la sede della Lancia fino al 1969, dopo di che passerà in mano al gruppo FIAT.
FIAT cederà nel 2004 il grattacielo alla IBM, la quale però anchessa venderà l'edificio a GEFIM, il palazzo cambierà proprietari ancora altre volte nel tempo arrivando ad oggi (2019) con la proprietà da parte di Bentley SOA.
Ad oggi si pensa ad un suo futuro utilizzo come base per mostre artistiche ed eventi culturali, in continuo cambiamento.

Progetto di: Arch.Nino Rosani

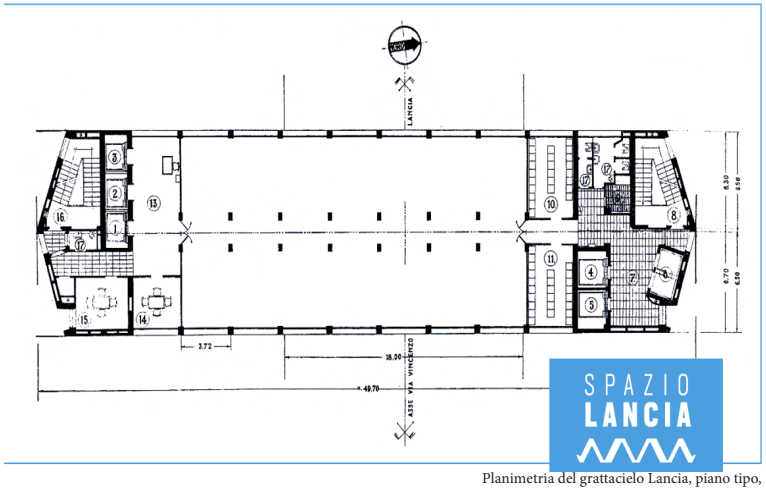
Descrizione architettonica:

L'edificio celebre per la sua localizzazione a cavallo della via intitolata a Vincenzo Lancia, si presenta all'epoca di costruzione con il suo stile architettonico innovatore.
La ditta che si occuperà della sua costruzione é la Italcementi, gruppo di prestigio all'interno delle costruzioni in calcestruzzo armato all'interno del territorio italiano.
La sua struttura portante interamente composta da una telaio in calcestruzzo armato, al piano primo si presenta una trave reticolare in cls ad angoli diedri questa serve a mantenere stabilita e rigidità all'appoggio del palazzo sopra le due basi ai lati opposti della strada.
L'elemento quindi si presenta come un grande trave sul quale la struttura sovrastante poggerà.
L'edificio si sviluppa su 70 metri di altezza con la presenza di 17 piani (compreso il tetto) dalla sua planimetria troviamo che la sua superficie è inscrivibile in un rettangolo di 49,7m x 13m.
Gli elementi della distribuzione vengono inseriti all'interno dei lati corti, potendo così rinforzare in questi spigoli la struttura edilizia, lasciando invece spazio per le superfici opache sui due lati più lunghi.
Internamente quindi lo spazio di lavoro viene concentrato al centro della struttura, qui vi è una divisione in 2 navate, laterali maggiori ed una minore centrale non calpestabile per la presenza della struttura reticolare della trave.
Mentre nei piani superiori al primo sono presenti altri pilastri verticale di più esile sezione che vanno ad inserirsi dove è presente l'angolo della trave reticolare in modo da poter incanalare le forze presenti; sono presenti anche una fila di pilastrature centrali che vanno a formare un'altra navata centrale.
L'edificio presenta un modulo di 9 fenestrature lungo ognuno dei lati più lunghi dell'edificio sviluppandosi per 15 piani, questi vetri vengono ricoperti di pellicole che donano un effetto di riflessione come una parete specchiata.

Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:



Disegno tecnico del prospetto principale del grattacielo Lancia
Fuori scala



Planimetria del grattacielo Lancia, piano tipo,
Fuori scala
Spazio Lancia

Fotografia di interni con dettaglio della trave reticole,
piano primo
Fonte OperHouse Torino

Fotografia del grattacielo Lancia visto dall'ex lotto
Chiribiri
Fonte OperHouse Torino

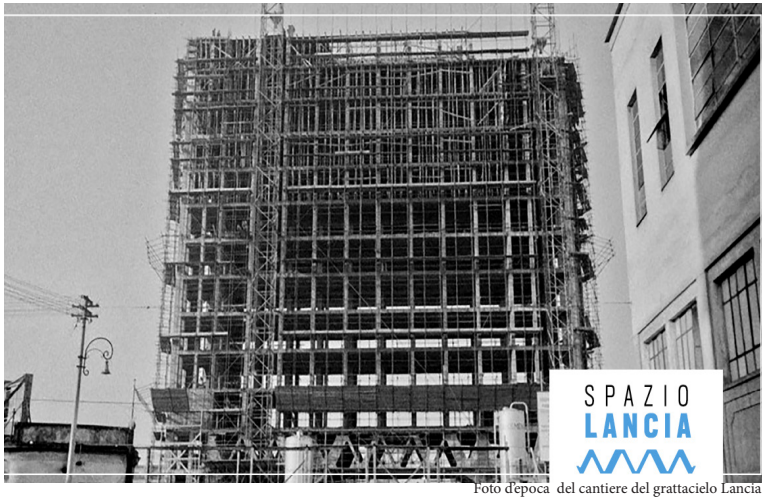


Foto d'epoca del cantiere del grattacielo Lancia
Spazio Lancia

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Fabbrica Automobili e Cicli -Lux-

Indirizzo: Via Monginevro 163-167

- *Data di costruzione:* 1906.
- *Data degli ampliamenti:* non trovati.
- *Anni di impresa:* 1905-1907.
- *Proprietari originali: Eugenio Paschetta.*
- *Stato*: Demolizione totale del complesso.
- *Stato di conservazione:*
  Non è possibile ritrovare più nessun segno lasciato dalla fabbrica che è stata completamente cancellata durante le trasformazioni.

- *Ordine architettonico:* Art Nouveau.
- *Tipologia:* Fabbricato misto.
- *Tecnologia costruttiva:* Laterizia e metallica.
- *Copertura:* Due falde.
- *N°massimo di piani:* 2.

Storia:

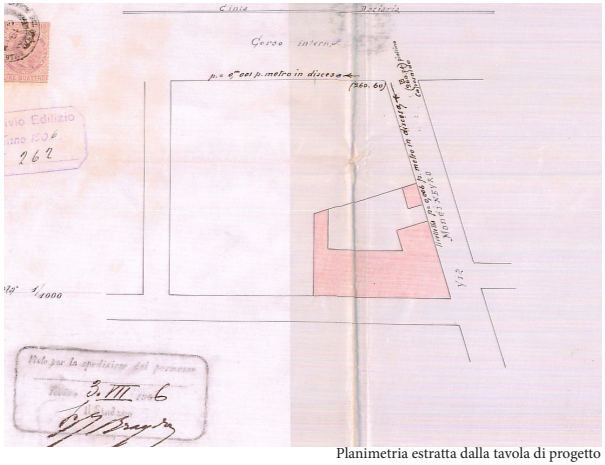
Le informazioni reperibili sulla storia della Lux e del suo proprietario Eugenio Paschetta non sono molte; è noto che all' interno della fabbrica lavorassero 300 dipendenti e che la sua produzione di automobili durò molto poco.
Visti i primi fallimenti nelle vendite la Lux raggiunge un accordo con la ditta francese Decauville, che iniziò a produrre materiale a suo nome.
La ditta di Eugenio Paschetta dunque non portò avanti molto a lungo la produzione di automobili all'interno, infatti dopo un rapido successo iniziale la ditta dirotta la sua produzione nei cicli campo nel quale nasce la stessa fabbrica inizialmente.

Progetto di: Ing. Vandine, Ing Silvestri, Ing Tallone, Ing Foller.

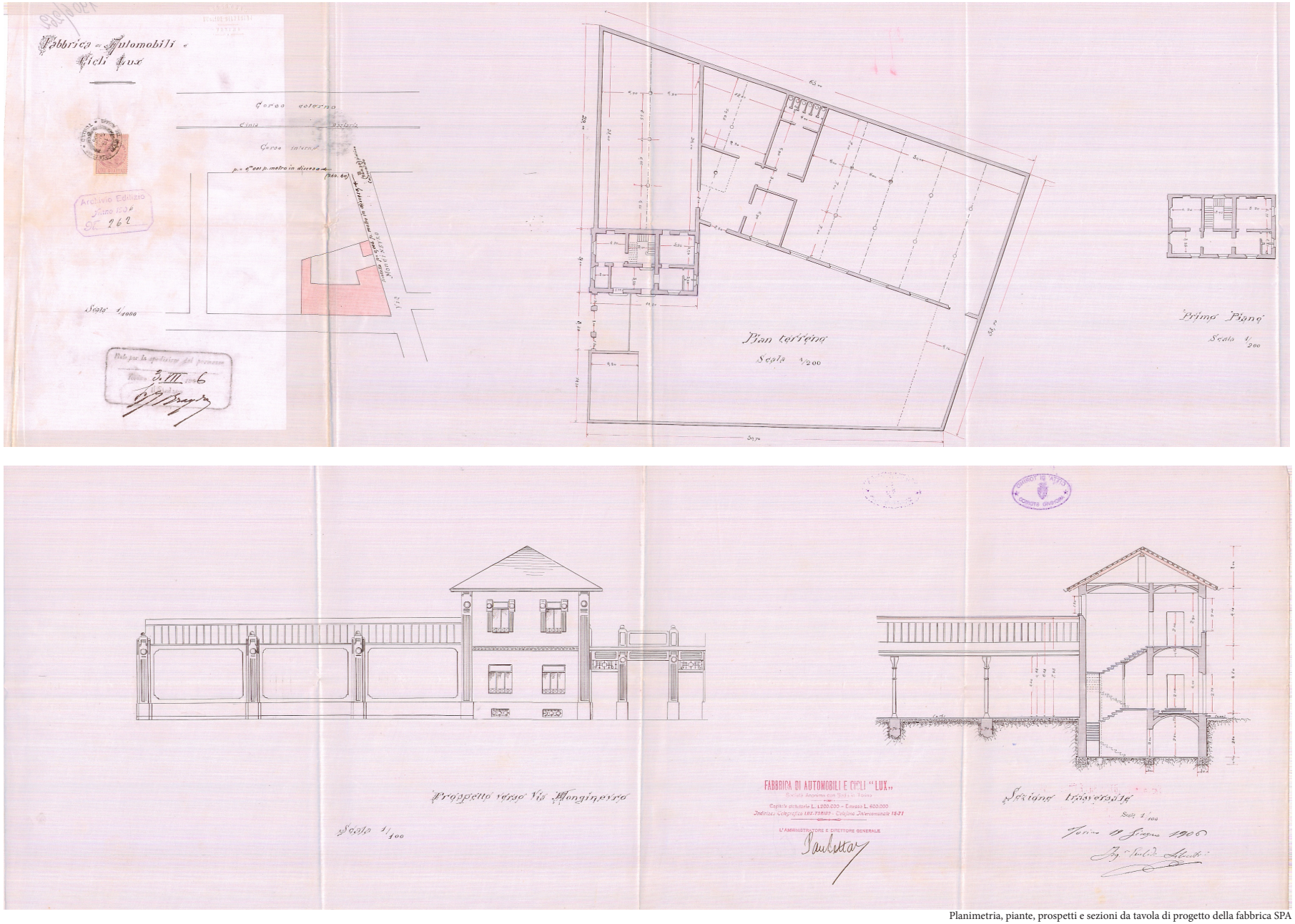
Descrizione architettonica:

La ditta Lux si inserisce all'interno di Borgo San Paolo con la sua seconda sede produttiva; possiamo vedere dall'unica tavola di progetto ritrovata all'interno dell'archivio edilizio storico, che questa si inserisce al limite con la cinta muraria della città.
La costruzione parte nell'angolo con un fabbricato che detiene quasi una forma a C, guardando le planimetrie dell'impianto e l'altezza sul quale si sviluppa la tecnologia edilizia utilizzata è quella tradizionale in laterizi. Questo è intuibile dallo spessore dei muri (che tende a diminuire con l'altezza oltretutto) e dal funzionamento degli orizzontamenti interni tutti voltati in muratura; questo porta infatti alla presenza di solai di grande dimensione e alla decisione di controsiffittare e coprire quindi la figura della volta nel piano terreno e primo; l'unica volta che rimane scoperta sarà quella visibile al piano sotterraneo infatti una sua controsoffittatura l'avrebbe reso uno spazio troppo basso per un suo utilizzo industriale.
Queste presentate fino ad ora erano le aree dedicate ai servizi e agli uffici della ditta, i saloni produtti invece si trovano affiancate a queste aree con bassi fabbricati con un tetto a sheds, questo dall'esterno simula una doppia falda; sostenuto da dei pilastri metallici che presentano un esile spessore ma sono forniti di un capitello metallico che aiuta l'appoggio e l'incastro con la copertura. Esternamente il comparto coperto di sheds si mimetizza assomigliando ad un muro di cinta con delle paraste decorate, al di sopra di queste si inserisce una vetrata in grado di far permeare la radiazione solare all'interno delle aree di produzione.
Data l'entità del complesso si può immaginare l'esigua produzione di questa ditta a confronto di altre già presenti sul settore.

Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:



Planimetria estratta dalla tavola di progetto
via Monginevro 163/167, ASCT 1906/262 Tav. 1
Fuori scala



Planimetria, piante, prospetti e sezioni da tavola di progetto della fabbrica SPA via Monginevro 163/167 ASCT 1906/262 Tav. 1
Fuori scala

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Nazzaro & C Fabbrica di Automobili

Indirizzo: C.so Peschiera 250

- *Data di costruzione:* 1911.
- *Data degli ampliamenti:* non trovati.
- *Anni di impresa:* 1911-1916.
- *Proprietari originali: Felice Nazzaro.*
- *Stato:* demolizione totale del complesso.
- *Stato di conservazione:*
  Non è possibile ritrovare più nessun segno lasciato dalla fabbrica che è stata completamente cancellata durante le trasformazioni avvenute sul territorio.

- *Ordine architettonico:* Art Nouveau.
- *Tipologia:* Fabbricato misto.
- *Tecnologia costruttiva:* Calcestruzzo armato e laterizio.
- *Copertura:* shed/due falde.
- *N° massimo di piani:* 2.

Storia:

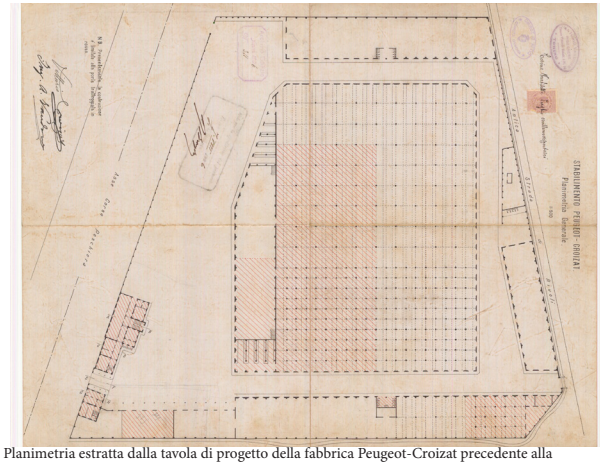
La storia della ditta Nazzaro coincide con quella del suo ideatore Felice Nazzaro.
Felice era un meccanico e pilota automobilistico delle scuderie della casa Fiat; i sui successi lo resero molto noto e amato dal pubblico.
Nel 1911 apre la sua casa automobilistica Nazzaro & C Fabbrica di Automobili, questa produrrà automobili di pregio che vinsero svariati premi, ma dato l'esiguo numero di produzioni 250 automobili e 60 camion in 5 anni l'attività cessa e viene acquistata da un'altro imprenditore.

Progetto di: Ing Vandone, Ing Tallone

Descrizione architettonica:

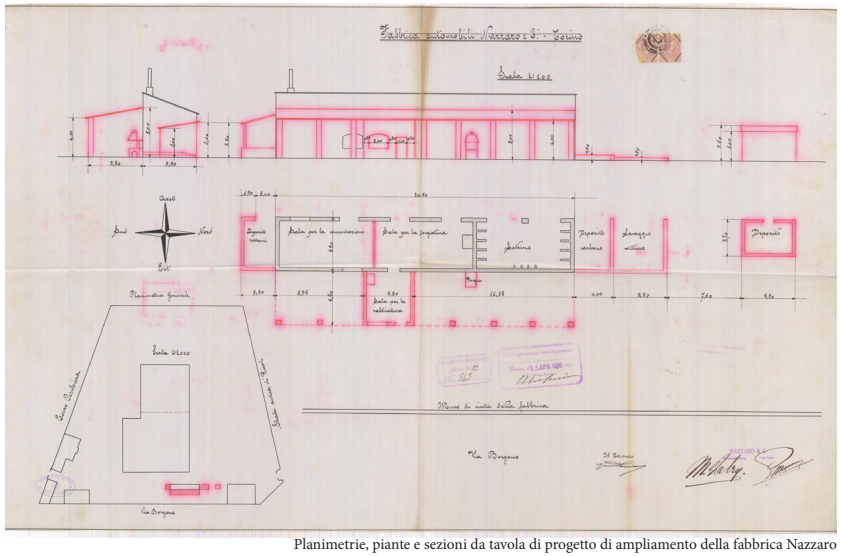
I documenti attestano che la società ideata da Nazzaro trova sede all'interno dell' ex fabbrica Peugeot-Croizat, costruita nel 1906. Il complesso architettonico è costituito da un edificio a L dedicato alle aree di servizio (commerciali e gestionali) della fabbrica di automobili, da un muro di cinta che racchiude un cortile dove si trova un capannone per le lavorazioni.
L'edificio angolare presenta una tecnologia legata ancora alla vecchia concezione collegata con elementi di nuova concezione, infatti presenta una struttura portante in mattoni, solai voltati che dividono i sotterranei dal piano terreno, al tempo stesso il piano primo è sostenuto da orizzontamenti in calcestruzzo armato collegati ai pilastri in laterizio. La copertura che esternamente si presenta come una semplice chiusura a due falde inclinate, in realtà contiene un complesso sistema strutturale composto da una capriata maggiore principale (che non poggia sulla pareti di bordo) che sostiene l'impalcato sul quale si dispone il sistema di travetti tipico dell'intelaiatura del solaio; ma sulla catena della capriata principale è collegato un altro sistema di impalcato simile a quello del tetto (come a costituire una doppia calotta). A sostegno di quest' altro elemento e della struttura sovrastante si trova invece un sistema di due capriate inferiori inclinate. Il sistema funziona con il meccanismo di due archi rampanti che, spingendo dai lati la struttura, aiuta a contrastare le spinte laterali operate dalla grande copertura inclinata.
Questo sistema permette di raggiungere una altezza di 3,7 m nella quale è possibile produrre spazi senza ingombri dettati dagli elementi sporgenti di una capriata, oltre a permettere una maggiore illuminazione della struttura che trova lo spazio per delle aperture.
Esternamente questo comparto mostra decorazioni liberty molto cariche, al piano terreno sono presenti delle grandi finestre (2,4 m) maggiormente decorate, in sommità un' effige circolare attorniata da due "ali"/"foglie", al piano sovrastante è abbozzata, ma irriconoscibile, una decorazione più blanda.
Nelle vicinanze della linea di gronda invece è inserito un elemento che potrebbe sembrare un parapetto, ma in realtà si presenta come un timpano decorativo.
Nel settore retrostante a questa manica rivolta verso il piano stradale è posizionata l'area di produzione vera costituita da un capannone, che però appare diviso in due distretti diversi, questo dovuto alla presenza di tecnologie edilizie diverse, infatti una parte ha una rete di pilastri molto siluppata 10x30 mentre la seconda parte ha una maglia meno

Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:

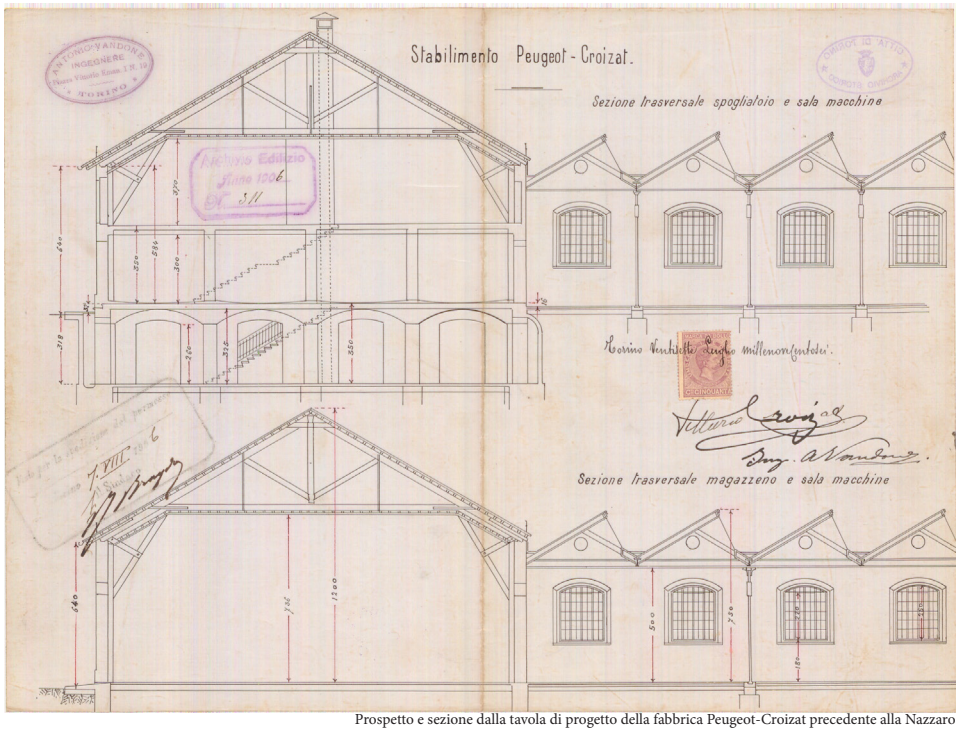


Planimetria estratta dalla tavola di progetto della fabbrica Peugeot-Croizat precedente alla Nazzaro
c.so Peschiera 250, ASCT 1906/12 Tav. 1
Fuori scala

fitta di 10x10, definendo quindi uno spazio meno ricco di ostacoli e adatto a lavorazioni di oggetti più grandi. Inserito nel loro lato è presente un salone con una grande luce libero da pilotis e sostenuto da un sistema misto con pilastri risegati nella muratura.
Questo settore è tutto costituito da chiusure a sheds, data sua la natura di officina.
Le uniche modifiche apportate da Nazzaro nel 1913 sono l'aggiunta di piccoli fabbricati di servizio legati all'esistente.



Planimetrie, piante e sezioni da tavola di progetto di ampliamento della fabbrica Nazzaro
c.so Peschiera 250, ASCT 1913/843 Tav.1
Fuori scala



Prospetto e sezione dalla tavola di progetto della fabbrica Peugeot-Croizat precedente alla Nazzaro
c.so Peschiera 250, ASCT 1906/311 Tav.6
Fuori scala

Prospetto dalla tavola di progetto della fabbrica Peugeot-Croizat precedente alla Nazzaro
c.so Peschiera 250, ASCT 1906/311 Tav. 7
Fuori scala

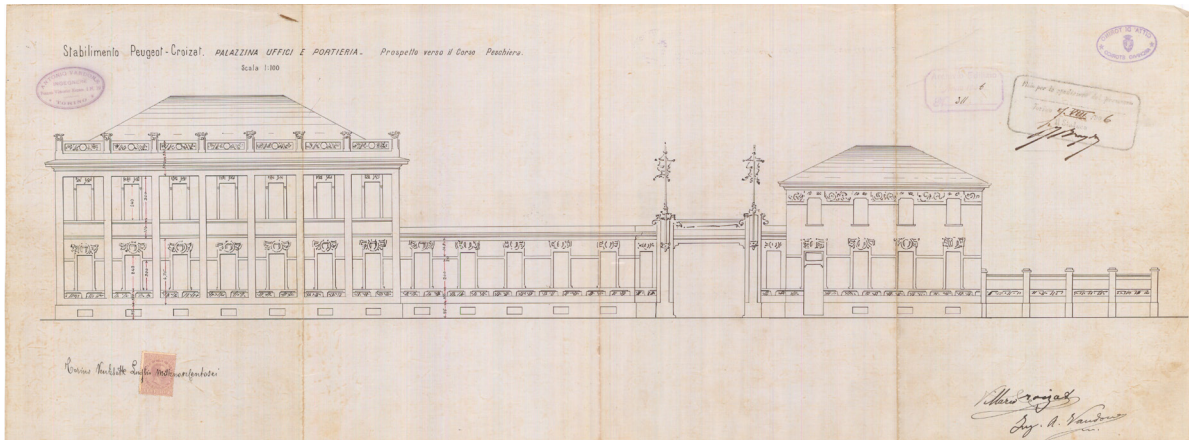


Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Società Anonima Padus

Indirizzo: C.so Peschiera angolo Corso Racconigi

- *Data di costruzione:* 1906.
- *Data degli ampliamenti:* non trovati.
- *Anni di impresa:* 1906-1908.
- *Proprietari originali:* *Società Anonima Padus.*
- *Stato:* Demolizione totale del complesso.
- *Stato di conservazione:*
  Non è possibile ritrovare più nessun segno lasciato dalla fabbrica che è stata completamente cancellata durante le trasformazioni. Ora è possibile vedere invece la fabbrica Lancia costruita sopra i suoi terreni dopo l'acquisto.
- *Ordine architettonico:* Art Nouveau.
- *Tipologia:* Fabbricato misto.
- *Tecnologia costruttiva:* Laterizia e metallica.
- *Copertura:* Due falde.
- *N°massimo di piani:* 2

Storia:

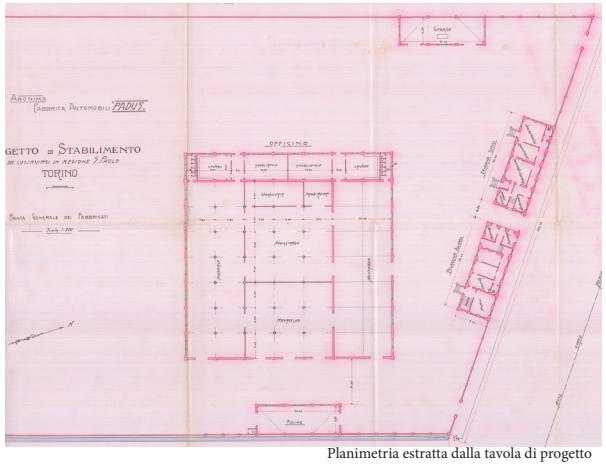
La società Padus apre i battenti durante uno dei peggiori periodi di crisi dei primi del Novecento; infatti il 1906 viene citato come anno di crisi per tutto il comparto industiale italiano.
Ne è testimone l'esiguo numero di anni di impresa, solamente 2, troppi pochi per ammortizzare un investimento del genere.
La sua prima sede si troverà nel del Valdocco vicino alla sede del cottolengo.
I lavoratori all'interno della fabbrica erano un centinaio e producevano circa 300 veicoli all'anno, i modelli di fabbrica della casa automobilistica erano 2.

Progetto di: Ing Cappa

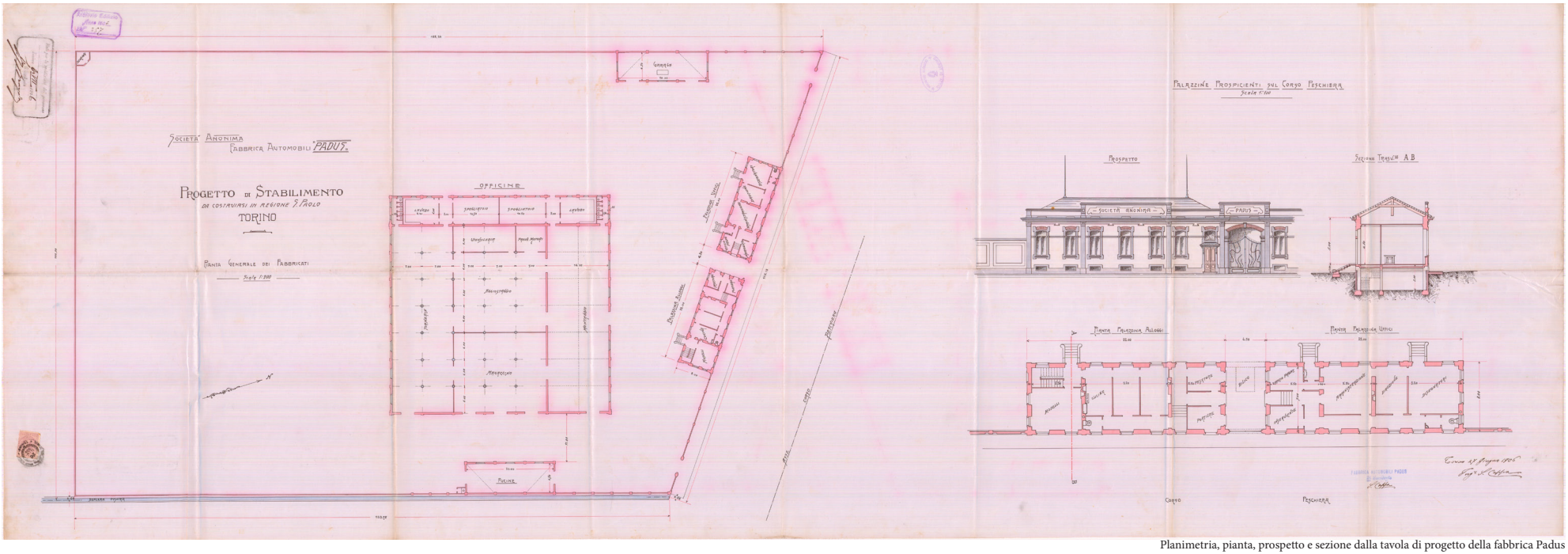
Descrizione architettonica:

Il complesso industriale trova la sua sede in affaccio all'asse di corso Peschiera, l'intera area dell'isolato si trova ad essere isolata tramite un muro di cinta costruito su tutto il suo perimetro, esso stacca solo dove sono presenti i due edifici in linea separati dall'ingresso.
Questi sono due edifici in muratura sviluppate sul piano terreno e sotterraneo. La copertura è supportata da una capriata lignea che sostiene il sistema di copertura a due falde del fabbricato. Questi fabbricati sono finemente decorati in stile liberty con decorazioni e cambi di intonaci, archetti in mattoni faccia a vista sulle aperture e delle grandi pale (timpani) laterizi con affisi i loghi e il marchio della società Padus. Tra i due edifici è insetito un grande cancello in ferro battuto, questo è l'ingresso principale dove vengono pesati i camion in arrivo. In questi luoghi sono presenti tutti i locali dedicati alla progettazione, amministrazione, direzione, cucine ecc...
All interno del cortile invece troviamo la fabbrica vera e propria, essa si prende tutte le sue libertà stereometriche inserendosi in modo da non seguire le linee e le geometrie del lotto.
Questo comparto sorretto da travi in calcestruzzo armato con una trama minima di 7x6m si compone di 3 "navate che suddividono lo spazio, le due esterne la tornerie e l'area dedita al montaggio (con una luce di 14m senza ingobri), la maggiore inserita al centro viene suddivisa in magazzino e aggiustatoio; l'aggiustatoio dispone di una utensileria e una prove motori.
A testa di queste tre navate sono inseriti due comparti speculari dotati di spogliatoi e lavabo.
Sono presenti altri due elementi collegati ai muri di cinta che attorniano l'area, queste sono la torneria e il garage.

Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:



Planimetria estratta dalla tavola di progetto
via Monginevro 163/167, ASCT 1906/262 Tav. 1
Fuori scala



Planimetria, pianta, prospetto e sezione dalla tavola di progetto della fabbrica Padus
via Monginevro 163/167 ASCT 1906/262 Tav. 1
Fuori scala

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Fabbrica automobili SPA

Indirizzo: Corso Ferrucci (ex strada Circonvallazione Borgo S.Paolo)

- *Data di costruzione:* 1906.
- *Data degli ampliamenti:* non trovati.
- *Anni di impresa:* 1906-1926.
- *Proprietari originali:* M.Ansaldi e M.Ceirano.
- *Stato:* demolizione totale del complesso.
- *Stato di conservazione:*
  Non è possibile ritrovare più nessun segno lasciato dalla fabbrica che è stata completamente demolita durante le trasformazioni avvenute nel tempo, che ha mutato anche la viabilità intorno al lotto.
- *Ordine architettonico:* Art Nouveau.
- *Tipologia:* fabbricato misto.
- *Tecnologia costruttiva:* Calcestruzzo armato.
- *Copertura:* shed/piana.
- *N°massimo di piani:* 2.

Storia:

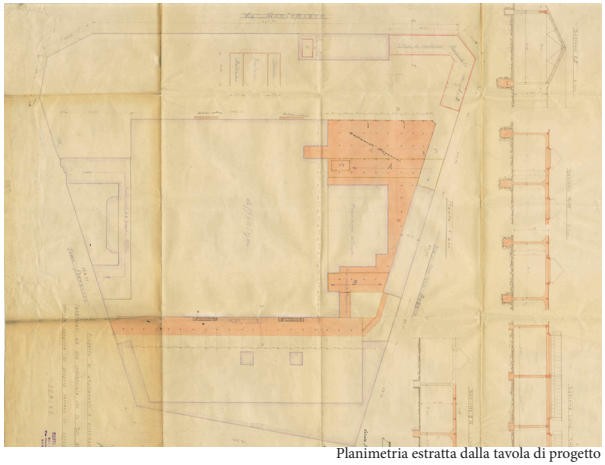
Il marchio SPA è un altro marchio fondato dalla famiglia Ceirano, ma questa volta ad opera di Matteo Ceirano (fratello di Giovanni Battista Ceirano) che, dopo aver ideato il marchio Itala, decide di dimettersi dalla sua posizione per ideare insieme a Michele Ansaldi il nuovo marchio automobilistico.
Il terreno è fertile per una collaborazione data la fuoriuscita di Ansaldi dalla ditta Fiat Ansaldi.
Qui i due hanno ruoli differenti, Ansaldi assume quello di esperto nella gestione dei processi industriali (qualità acquisita tramite la gestione delle acciaierie) mentre Ceirano quello di mente creativa e progettuale delle automobili.
Nel 1908 la Fabbrica Ligure Automobili Genova acquisisce il marchio, spostando il polo economico e finanziario della fabbrica nel territorio ligure.
L'azienda si mostra come un concorrente forte e innovativo, la produzione nel periodo prebellico toccherà tutti i segmenti: automobili, camion e motori per aviazione.
Nel 1926 il marchio viene acquisito nuovamente, questa volta dalla Fiat, che produrrà ancora elementi sotto il marchio SPA fino al 1949.

Progetto di: Ing Lavagnino, Ing Momo, Ing Zunini, Ing Botto, Ing Ferrero

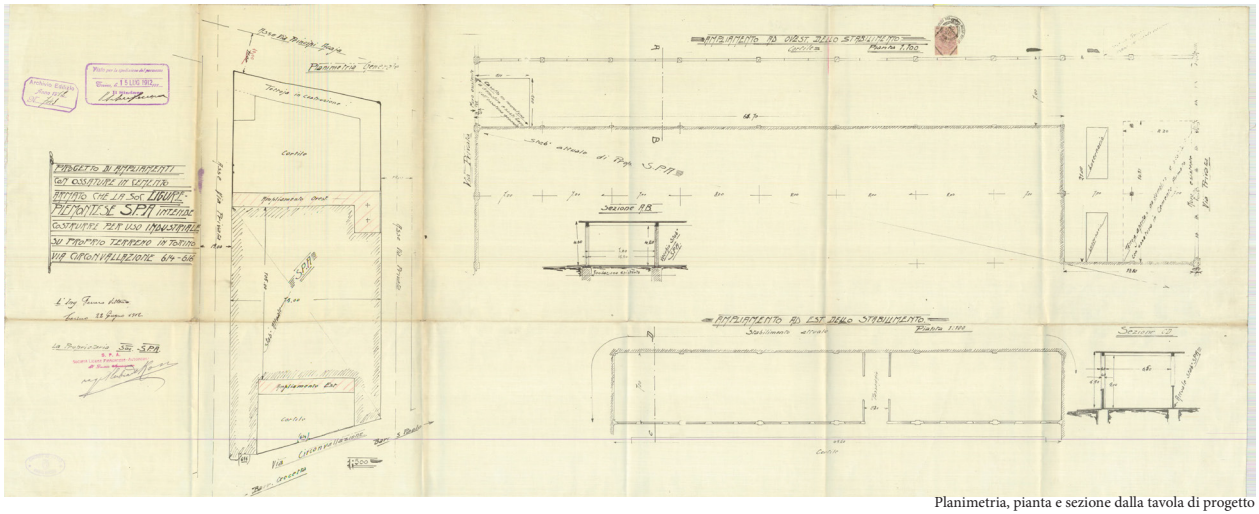
Descrizione architettonica:

La storia riportata dagli archivi inserisce la SPA in un terreno già in parte edificato, per quanto si attesta dai documenti infatti nel 1911. Qui Ceirano e Ansaldi inseriscono una tettoria a sheds all'interno di un lotto identificato. Purtroppo non pervengono fotografie, disegni tecnici o quant'altro potesse mostrare il prospetto della costruzione principale, sono solo presenti i vari ampliamenti elaborati nel tempo. Quindi è possibile conoscere la sua architettura interna composta da un salone che sorregge la sua copertura con un modulo che si sviluppa una maglia di pilastri 11X16. Alcuni disegni del 1918 mostrano il prospetto del capannone industriale che è disegnato come una struttura che abbraccia la modernità non riempiendo più la facciata di ricchi decori stucchi o quant'altro, ma è possibile notare invece la presenza di grandi aperture, capaci di trasmettere un'ampia radiazione solare. La copertura dell'area industriale è un misto tra una copertura piana sostenuta da tramature in calcestruzzo e una piccola copertura a sheds posta centrale, la copertura sheds permette anche in questo caso un maggior irraggiamento interno e una migliore ventilazione dell'area di lavoro.
Nel 1916 viene aumentata l'area del capannone e vengono inserite nuove sezioni su via Montenegro e nel suo lato opposto colmando così, in alcuni i casi, i vuoti interni creatisi nel tempo dalle varie addizioni o modifiche delle aree dedicate ai servizi posti al suo interno.
Viene praticata invece l'aggiunta di un piano in altezza in alcune maniche dell'edificato di servizio ed ufficio tra il 1918 e 1921

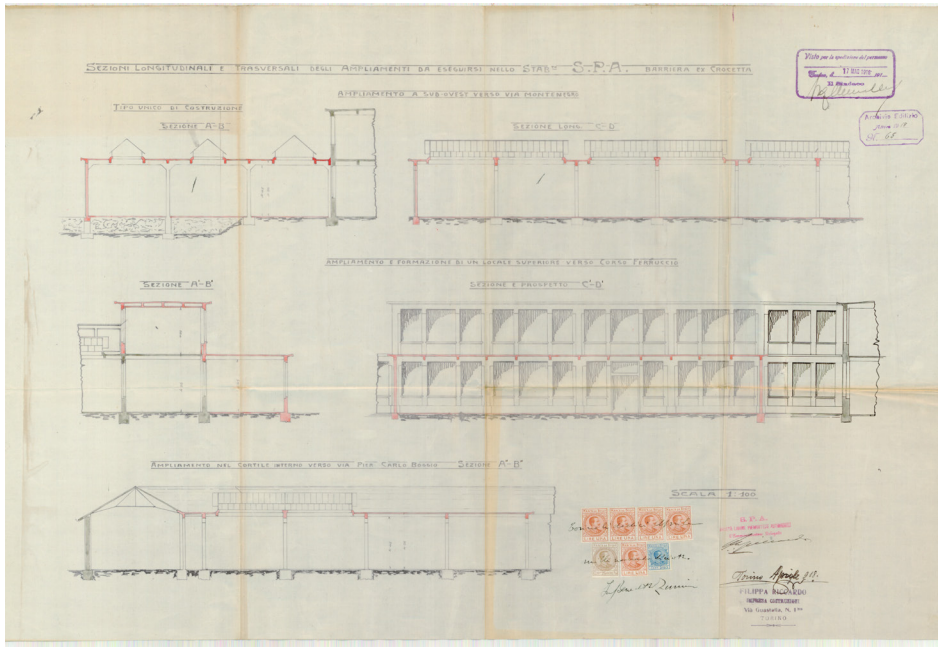
Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:



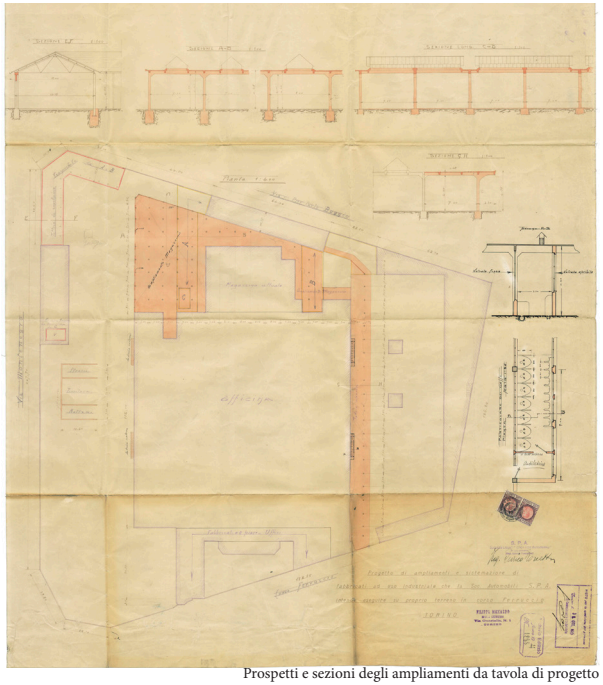
Planimetria estratta dalla tavola di progetto
Barriera San Paolo, ASCT 1925/1288 Tav. 1
Fuori scala



Planimetria, pianta e sezione dalla tavola di progetto
Barriera San Paolo, ASCT 1912/743 Tav. 1
Fuori scala



Prospetti e sezioni degli ampliamenti da tavola di progetto
Barriera San Paolo, ASCT 1918/65 Tav. 2
Fuori scala



Prospetti e sezioni degli ampliamenti da tavola di progetto
Barriera San Paolo, ASCT 1925/1288 Tav. 1
Fuori scala

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Tau

Indirizzo: Via Frejus 19

- *Data di costruzione:* 1916.
- *Data degli ampliamenti:* non trovati.
- *Anni di impresa:* 1924-1926.
- *Proprietari originali:* *Coniugi Piola.*
- *Stato*: Demolizione totale del complesso.
- *Stato di conservazione:*
  Non è possibile ritrovare più nessun segno lasciato dalla fabbrica che è stata completamente demolita durante le trasformazioni.

- *Ordine architettonico:* Art Nouveau.
- *Tipologia:* Fabbricato misto.
- *Tecnologia costruttiva:* Calcestruzzo armato.
- *Copertura:* Due falde/sheds.
- *N°massimo di piani:* 1.

Storia:

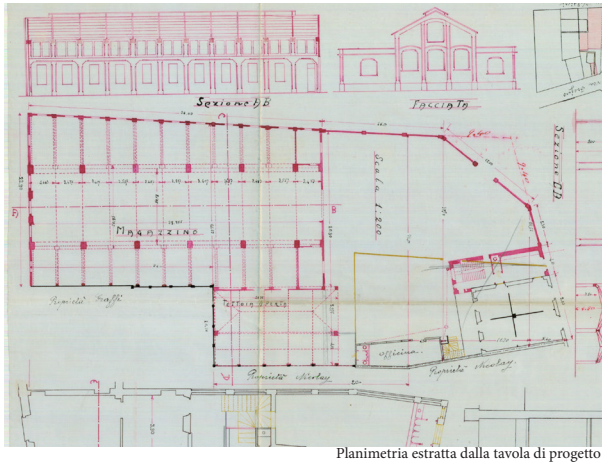
Non sono state riscontrate informazioni sulla suddetta fabbrica, è possibile sapere dai documenti di progetto che l'area di progetto è intestata ai coniugi Piola dove compiono un ampliamento della casa e costruiscono un capannone industriale in calcestruzzo armato.

Progetto di: Ing Giuseppe Campari

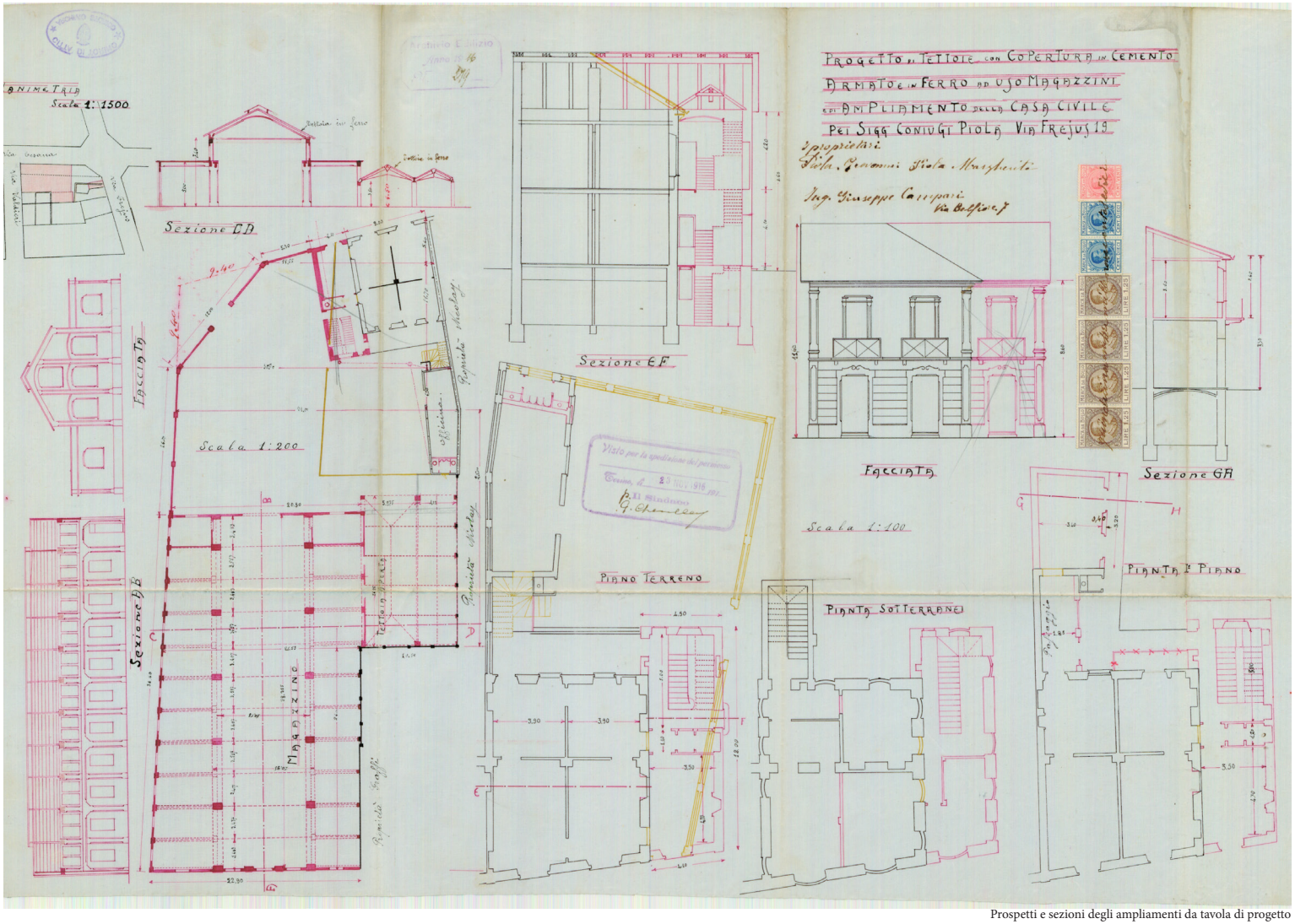
Descrizione architettonica:

Il progetto architettonico prevede l'aggiunta di un modulo in facciata e la costruzione nel terreno retrostante di un fabbricato atto alla produzione industriale e una tettoia accanto all'aperto.
La casa è costruita in laterizio ma non sappiamo se al suo interno sono dedicate aree della fabbrica o se è solamente luogo di abitazione.
L'edificio retrostante invece mostra un prospetto mimetico, eclettico, infatti sembra assomigliare ad una chiesa romanica a 3 navate, queste tre navate sono visibili funzionalmente anche internamente, per una serie di pilastri con 7 metri di luce e una serie di travi in calcestruzzo armato a sostegno della grande struttura.
Il complesso si sviluppa su un lato lungo di 38,6m per 20,5m (23m nel lato più lungo dei minori)
Accanto a esso è presente una piccola tettoia con due coperture a doppia falda.

Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:



Planimetria estratta dalla tavola di progetto
via Frejus 19, ASCT 1916/279 Tav. 1
Fuori scala



Prospetti e sezioni degli ampliamenti da tavola di progetto
via Frejus 19, ASCT 1916/279 Tav. 1
Fuori scala

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Lingotto

Indirizzo: Via Nizza 220

- *Data di costruzione:* 1917-1921.
- *Data degli ampliamenti:* 1925-1928.
- *Anni di impresa:* 1921-1982.
- *Proprietari originali:* Giovanni Agnelli.
- *Stato:* Area trasformata nel tempo.
- *Stato di conservazione:*
  L'area nel tempo è stata interessata da molte riqualifiche partendo dagli anni 1982-2003.

- *Ordine architettonico:* Razionalista.
- *Tipologia:* due elementi in linea collegati tra loro.
- *Tecnologia costruttiva:* Calcestruzzo armato.
- *N°massimo di piani:* 6.

Storia:

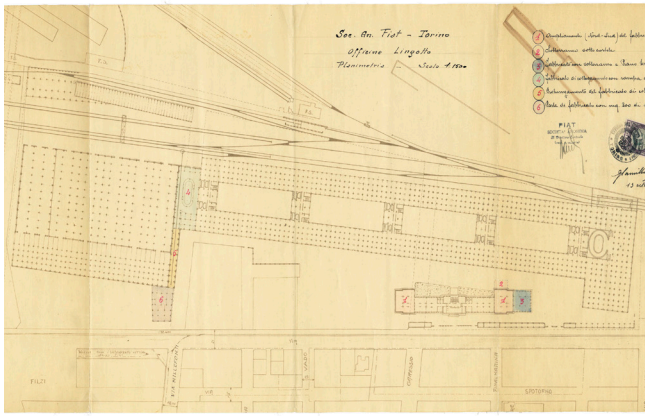
Opera del Ing Mattè Trucco e del Ing. Porcheddu (per quanto riguarda la maglia strutturale essendo egli concessionario del brevetto Hemmebique) il comparto produttivo del Lingotto si presenta come uno degli stabilimenti a maggiormente innovativi all'interno del suolo europeo, questo prende spunto dagli stabilimenti d'oltreoceano statunitensi.
Il sistema produttivo in linea di montaggio porta la Fiat all'interno di un mercato internazionale, permettendo una produzione in grado di sopperire enormi quantità di ordini.
La messa in funzione della fabbrica decreta una diminuzione sensibile nel comparto di via Dante che dal 1922 in poi cederà i propri macchinari a questo.
La fabbrica del Lingotto è oggetto di studio fin da subito come modello guida per le sue innovazioni tecnologiche come ad esempio il tetto all'interno del quale è inserita una pista di collaudo per le macchine, dove al suo interno la velocità di punta raggiungibile sono 100km/h. Sarà lo stesso Lecourbusier a citarla all'interno di un suo libro, come una ideale soluzione per le coperture industriali automobilistiche.

Progetto di: Ing. Giacomo Mattè Trucco, Ing Porcheddu, Ing Camillo Baldi

Descrizione architettonica:

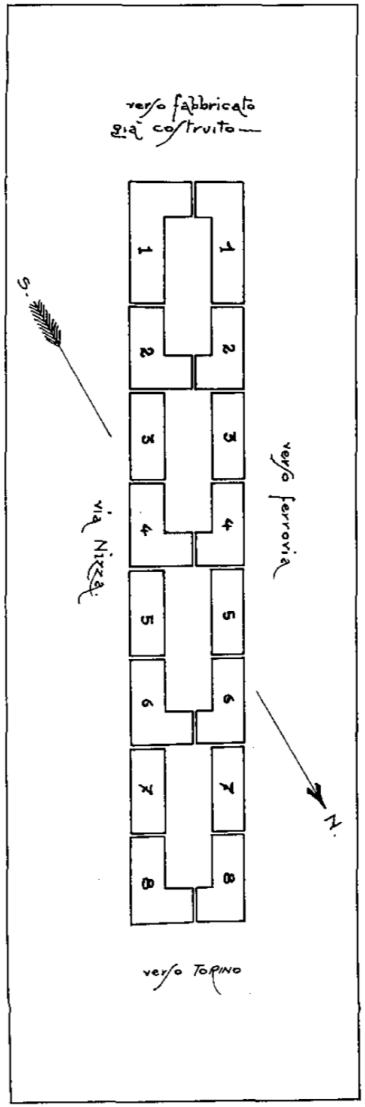
Il manufatto del lingotto come possiamo vedere dalla planimetria, è costituito da un corpo centrale (costituito da due elementi in linea collegati tra di loro da 5 passanti), un capannone con area accessoria collegato ad esso con una grande estensione a terra, sono presenti poi lungo via Nizza dei corpi di fabbrica dedicati ai servizi commerciali e all'area amministrativa dell'azienda Fiat.
L'impianto partirà proprio dalla costruzione dell'impianto principale nel 1917, questa presenta un impianto completamente frutto di un pensiero e di un gusto razionalista. Impianto che viene costituito da due elementi con una intelaiatura di 44 campate (con una luce variabile dai 6,5m ai 6,15m) in lunghezza con un'ampiezza di circa 283 m e di 4 campate in larghezza (con luce 6m) e con una luce di 24,5 m.
In altezza vi è una scansione composta da un piano terra alto 6,9m mentre i tre piani superiori ad esso sono di 5m, il penultimo detiene un'altezza pari a 4,55m e l'ultimo piano 5,2 metri; sopra ad esso si trova l'area della pista di collaudo, questa serviva proprio nella verifica sulle automobili prodotte in sito. La particolarità di questa pista oltretutto è la presenza di curve paraboliche che permettono di raggiungere la velocità di 100km/h.
Sono invece presenti dei cortili interni suddivisi dalle aree di collegamento alle due maniche costituendo 4 cortili; le aree di collegamento contengono i montacarichi che permettono una salita e discesa dei materiali all'interno dell'area della fabbrica, durante la prima fabbricazione non vengono ancora costruite le due rampe elicoidali ai due estremi della fabbrica.
Visionando le sezioni presenti di questo settore è possibile notare come i solai interni siano a soletta sottile, questo è reso possibile da un'orditura interna di travi ribassate perpendicolari di diversa sezione, delle quali la maggiore è sempre la trave di bordo, questo permette di ottenere il massimo spazio disponibile interno. L'unico solaio differente è quello presente all'ultimo piano, presenta infatti un solaio di maggior spessore con una camera d'aria interna, con funzione di isolamento termico.
Ad ovest di questo è invece presente un basso fabbricato a tettoia, questo si sviluppa su un'area di 203m x circa 84m (inizialmente poi nel tempo verranno applicati degli ampliamenti in questa zona).
All'interno di questo elemento sono presenti navate con luci diverse che proseguono senza una regolarità o una specularità, variando da 9 metri a 14 metri, questo forma una scansione dei settori sempre

Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:



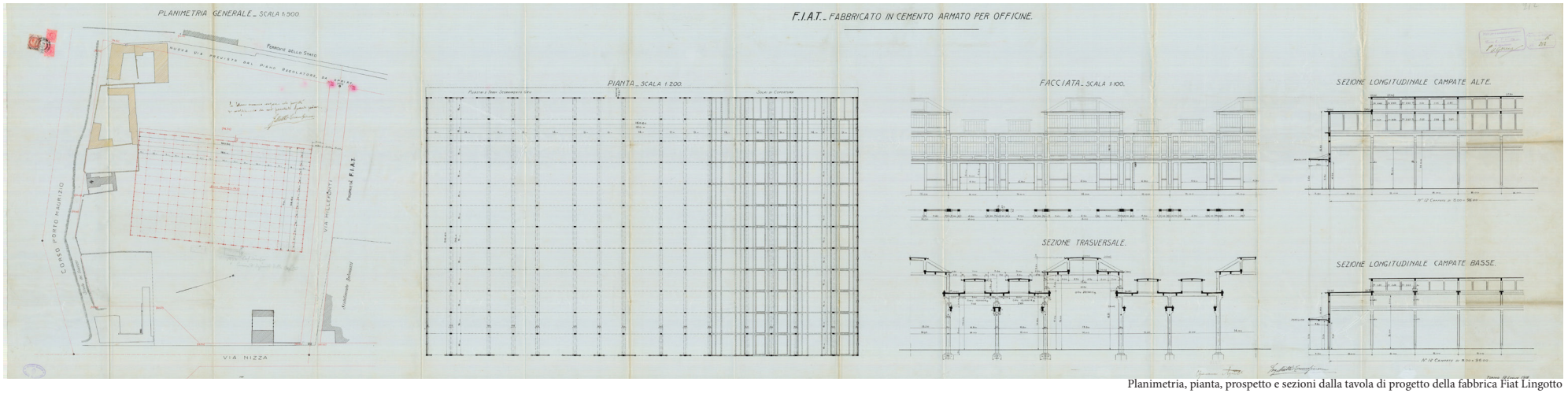
Planimetria estratta dalla tavola di progetto della fabbrica Fiat Lingotto
via Nizza 220, ASCT 1927/114 Tav. 1
Fuori scala

via Nizza e della via retrostante), ma varia con una scansione regolare di un elemento principale maggiore e seguito di due elementi secondari di più modesta dimensione, questo escamotage permette una maggior illuminazione interna naturale aumentando la superficie trasparente presente.
Esternamente è possibile vedere negli elementi primari una capriata in calcestruzzo armato, questi aiutano a sostenere una copertura orizzontale fatta di solaio in cls, negli elementi secondari infatti la copertura è sempre piana ma non contiene elementi esterni che aiutano la struttura di sostegno, infatti la presenza di travi ribassate interne riesce a sostenere la copertura.
Questi sono i primi comparti industriali realizzati all'interno dell'area di progetto, sempre nello stesso periodo viene progettato e costruito il comparto gestionale dell'area, questa si compone di un edificio in linea che presenta simmetria in pianta e in facciata. Questo elemento scandito da un volume centrale maggiorato e due comparti laterali (visibili dalla presenza di un piano in più) uniti da una grande manica.
Questo settore viene prodotto in calcestruzzo armato come il resto dell'area, esso si compone di 39 campate che si sviluppano su 151m. Proprio come le aree delle officine presenta una pianta libera da muri portanti interni ma presenta di nuovo un sistema di colonne e travi per il sostegno strutturale, questo rende meglio gestibile l'area interna in base alle esigenze, anche se queste mutano nel tempo.
Centralmente mostra un portale di accesso composto da 3 navate, al disopra di questo sopra al tetto viene inserita la pala pubblicitaria con il marchio Fiat; presenta però diversamente dai primi una maggior decorazione della facciata, la quale tende per alcuni versi a gusti estetici dell'Art Nouveau ma dai toni molto stemperati e razionalisti.
Diversamente da quanto avviene invece nei due comparti produttivi, questi fin da subito mostrano una totale mancanza di decorazioni e artifici estetici, mostrando invece una fiera facciata dai canoni totalmente razionalisti i quali mostrano la scansione interna della pilastratura; ciò che realmente andrà a comporre l'estetica di questi settori sarà la scansione delle fenestrature elemento maggioritario in facciata.
Una campagna di ampliamenti si opera all'interno del comparto toccando tutti i fabbricati al suo interno, come ad esempio l'ampliamento operato nell'area delle tettoie ad ovest dell'area, viene inserita una nuova area con stessa lunghezza del fabbricato originale e una larghezza di 35,7m. Contrariamente a quanto sarebbe logico immaginare l'area non segue la trama interna con la sua scansione dei pilastri uguale a quella presente nel resto del settore, invece figurerà simile all'area centrale del fabbricato (quello a due maniche), infatti la pilastratura avrà una scansione più regolare di circa 6 metri. La nuova area si aggancerà all'esistente però attraverso una tettoia con una luce di 12 metri a questa verrà affiancata la nuova costruzione avente tra l'altro spessore simile a quella dei fabbricati centrali (24,5m).
Al suo interno conterrà delle scale e ascensori che permettono il collegamento e la distribuzione interna nei vari piani e vani, affiancati ad esso figureranno le aree dei servizi igienici.
Un anno dopo nel 1926 inizierà la costruzione del nuovo settore inserito nell'estremo limite ad est del fabbricato centrale, questo si compone di una struttura di notevoli dimensioni 114 metri per 58,3 metri circa 6646 mq, a questa si affiancherà a nord una tettoia di circa 1150mq.
L'elemento tecnico di maggior rilievo inserito in questo nuovo ampliamento sarà la maestosa e imponente rampa d'accesso a tutti i piani del fabbricato centrale.
Questo permetterà un facile passaggio di materiali e semilavorati all'interno dell'area costruttiva, permettendo così anche un accesso rapido ai veicoli per la pista presente sul piano della copertura, la rampa mostra una larghezza simile a quella delle campate interne (sull'ordine dei 6 metri) oltretutto non presenta una forma circolare ma di ellisse policentrica, proprio per aiutare lo spostamento di materiali producendo una inclinazione minore e degli spazio di manovra favorevoli durante lo spostamento dei semilavorati. Inoltre, si aumenterà il collegamento interno tramite l'inserimento di 3 nuovi ascensori interni all'area.

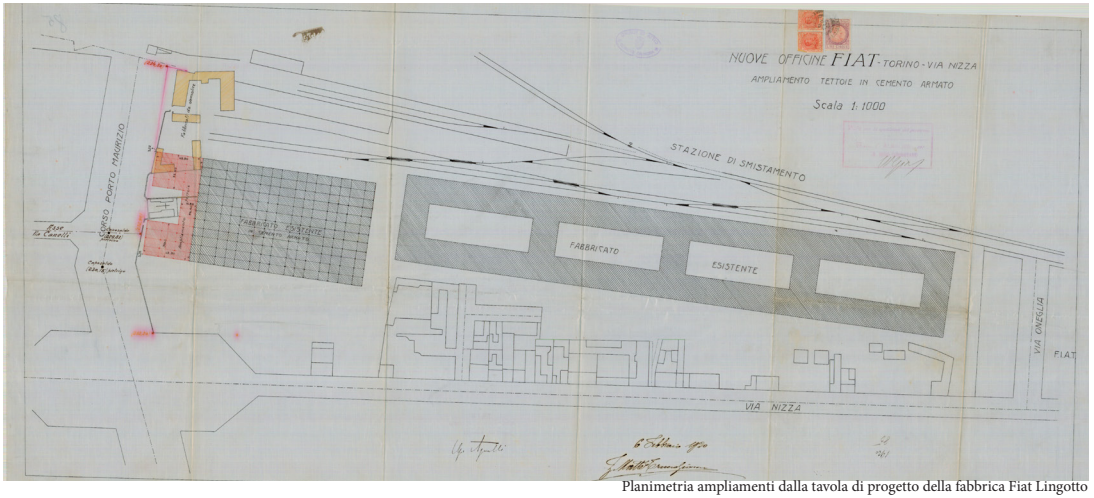


Stabilimento FIAT Lingotto scheda dei blocchi modulari costituenti lo stabilimento

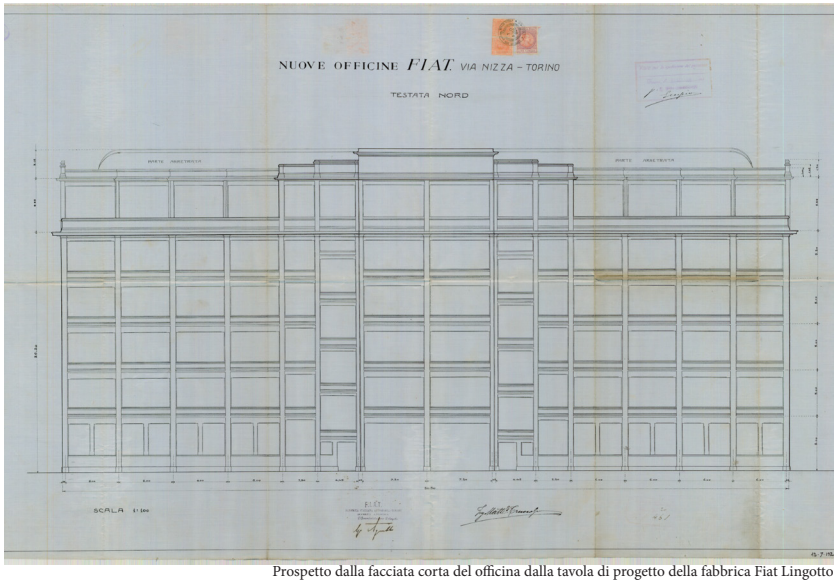
tratto da: AVVENTO ED EVOLUZIONE DEL CALCESTRUZZO ARMATO IN ITALIA: IL SISTEMA HENNEBIQUE



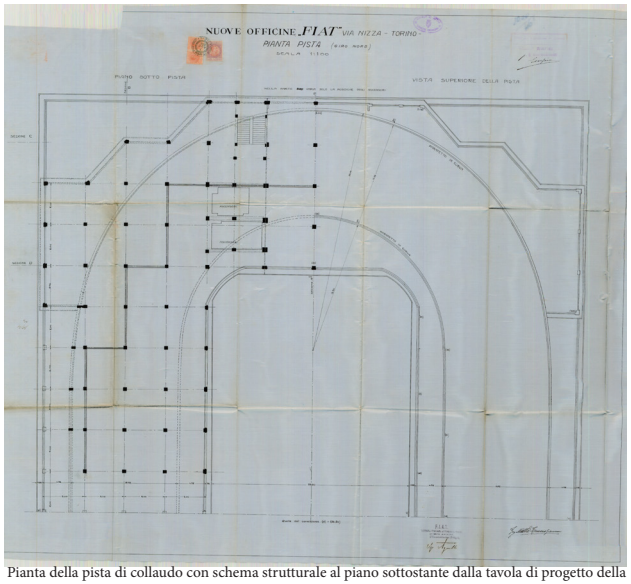
Planimetria, pianta, prospetto e sezioni dalla tavola di progetto della fabbrica Fiat Lingotto via Nizza 220, ASCT 1916/212 Tav. 1
Fuori scala



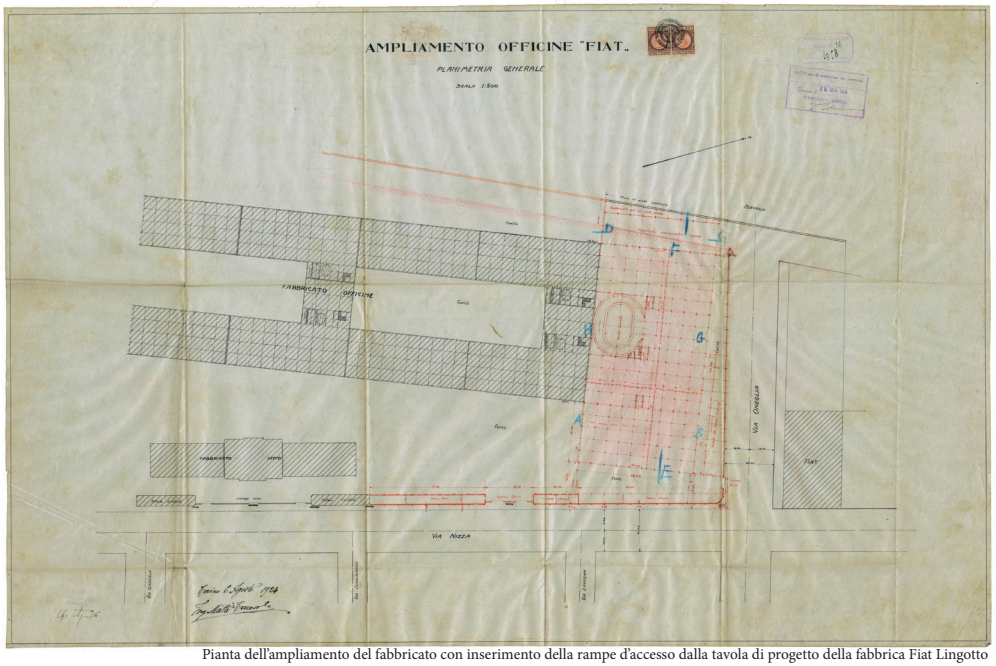
Planimetria ampliamenti dalla tavola di progetto della fabbrica Fiat Lingotto via Nizza 220, ASCT 1920/85 Tav. 1
Fuori scala



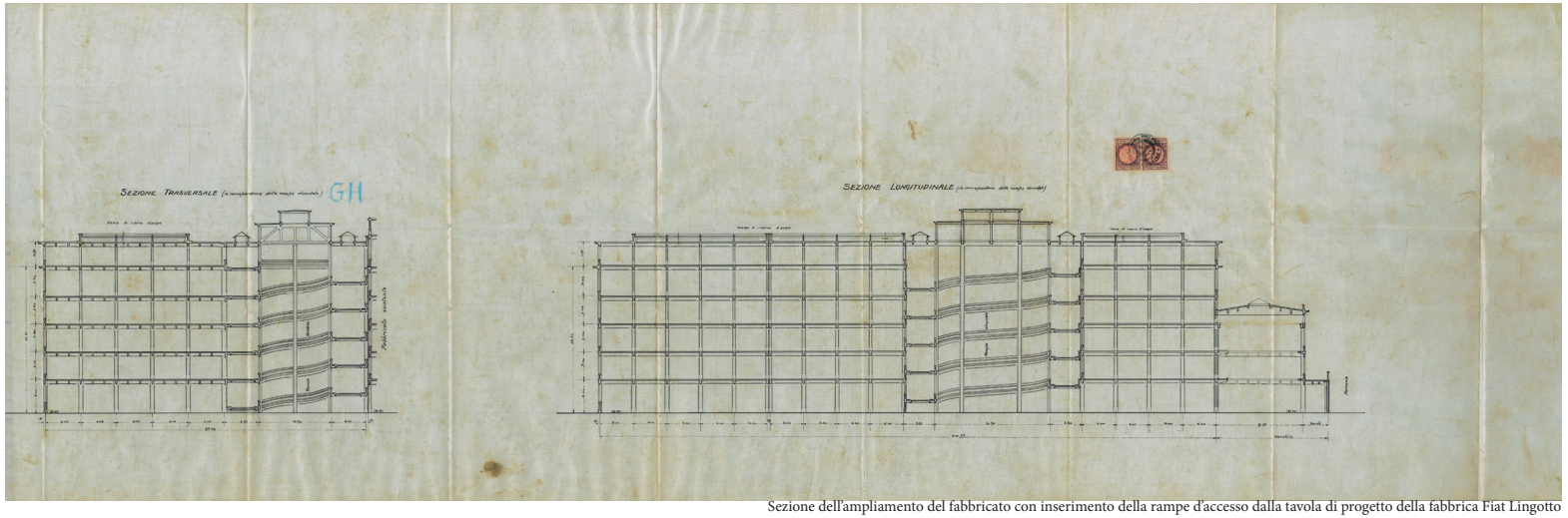
Prospetto dalla facciata corta del officina dalla tavola di progetto della fabbrica Fiat Lingotto via Nizza 220, ASCT 1920/461 Tav. 3
Fuori scala



Pianta della pista di collaudo con schema strutturale al piano sottostante dalla tavola di progetto della fabbrica Fiat Lingotto
via Nizza 220, ASCT 1920/85 Tav. 1
Fuori scala



Pianta dell'ampliamento del fabbricato con inserimento della rampe d'accesso dalla tavola di progetto della fabbrica Fiat Lingotto
via Nizza 220, ASCT 1926/1058 Tav. 1
Fuori scala



Sezione dell'ampliamento del fabbricato con inserimento della rampe d'accesso dalla tavola di progetto della fabbrica Fiat Lingotto
via Nizza 220, ASCT 1926/1058 Tav. 2-3
Fuori scala

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Mirafiori

Indirizzo: Corso Giovanni Agnelli 200

- *Data di costruzione:* 1939 comparto nord.
- *Data degli ampliamenti:* 1959 comparto sud, 1962 officine di via Plava.
- *Anni di impresa:* 1939-attuale.
- *Proprietari originali:* Giovanni Agnelli.
- *Stato*: Area attualmente produttiva/recupero di alcune sue aree dismesse.
- *Stato di conservazione:*
  L'area nel tempo è stata interessata da molte riqualifiche di cui non per la produzione dagli anni 2000.
- *Ordine architettonico:* Razionalista Industriale.
- *Tipologia:* Mista sviluppata in orizzontale.
- *Tecnologia costruttiva:* Calcestruzzo armato e Acciaio.
- *N°massimo di piani: 5*.

Storia:

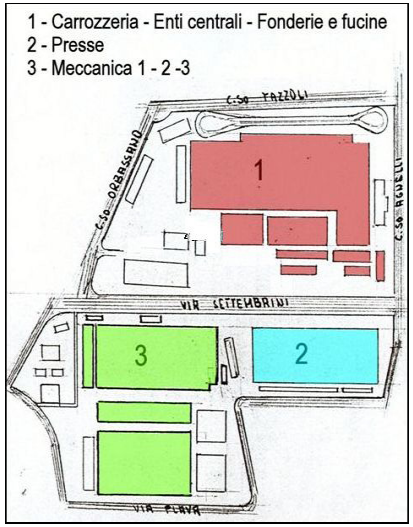
La fabbrica di Mirafiori nasce all'inizio della Seconda guerra mondiale, questo sarà uno dei motivi per il quale la produzione fino al 1947 sarà di tipo misto bellico/civile, avviando solo dopo tale data una produzione totalmente nel campo automobilistico.
L'acquisto dei terreni sul quale risiederà la fabbrica invece, precede di molto questo periodo. É nel 1919 che inizia una campagna di acquisti del terreno all'interno del quale risiederà lo stabilimento.
La costruzione incomincerà invece nel 1936 e terminerà solo nel 1939, dove sarà Mussolini a celebrare l'inaugurazione della fabbrica.
Il clima all'interno di questa celebrazione fu molto rigido, i lavoratori infatti erano stati obbligati a parteciparvi, ma il duce non riuscì a riscontrare il consenso voluto. Adirandosi per l'avvenimento irritato dal pubblico decide di terminare in anticipo il suo discorso, per abbandonare il palco.
In realtà per il complesso di Mirafiori fu sempre un problema anche per le politiche di crescita economiche del partito fascista che cercavano di decentrare la produzione all'interno dell'area meno sviluppate, fu la persuasione di Giovanni Agnelli che convisse infine Benito Mussolini ad aderire alla sua progettazione.

Progetto di: Arch. Vittorio Bonadè Bottino

Descrizione architettonica:

Mirafiori nasce con uno sviluppo non completamente lineare e prescelto a priori.
Certo si sa che segui ancora l'onda rivoluzionaria del modello americano sviluppandosi così in orizzontale e non più su modello verticale.
La struttura intera della fabbrica prevede comunque una maglia interna come su modello del Lingotto, questa volta portandola ad una luce molto più amplia 20x20 (all'interno delle officine di primaria importanza).
L'utilizzo della maglia così amplia produsse luoghi completamente flessibili e pronti a continue modifiche interne delle linee di produzione, senza mai presentare limitazioni per le future lavorazioni interne e senza la creazione di complicazioni per i progettisti che avrebbero dovuto mettere mano alla progettazione degli spazi di lavorazione.
Mirafiori per via della sua grandezza viene sempre rappresentata con una veduta a volo d'uccello dove appare inizialmente separata dal sistema urbano (Mirafiori era inizialmente un comparto agricolo cittadino).Inizieranno quindi lavori di prolungamento dell'appartato infrastrutturale cittadino, si incomincerà con le modifiche alla viabilità.
Nel 1925 viene sistemato corso Stupinigi, nel 1931 altre modifiche riguarderanno via Onorato Vigliani e via Filadelfia, così come il prolungamento di corso IV Novembre.
Inoltre, il paesaggio nel quartiere di Mirafiori stava preparando la città a diventare una One Company Town, non solo per l'accentramento economico, ma per via del predominio del gruppo all'interno delle dinamiche di sviluppo cittadino inizia lo sviluppo di interi settori di residenziali legati alla realtà operaia della FIAT, la costruzione di aree dedicate al dopolavoro e allo svago, questa volta però dedicate all'intera comunità cittadina.
Per quanto riguarda la linea produttiva e la conseguente sistemazioni degli spazi, questa viene completamente rinnovata rispetto alla precedente, si deciderà di iniziare la progettazione dell'area solo dopo aver analizzato i maggiori modelli americani risedenti all'interno dell'area dei grandi laghi.
Le problematiche più grandi da affrontare riguardavano lo spostamento e lo stoccaggio delle produzioni tra un processo e l'altro, infatti ognuno di questi vede degli oneri per la fabbrica.
Si decide quindi di sviluppare un modello che segua l'esempio del

Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:



Planimetria delle funzioni della fabbrica di Mirafiori
tramite: http://www.mirafiori-accordielotte.org/1956-68/ciclo-produttivo/

Scuderie Gualino anno 1936 (demolizione prima della costruzione dello stabilimento di Mirafiori)
www.immaginidelcambiamento.it , https://areeweb.polito.it/imgdc/schede/MS15.html

fiume che accresce grazie ad i suoi affluenti, allo stesso modo l'automobile deve seguire una linea di montaggio dove poi ogni lavorazione che avviene apportata trova il termine alla fine della linea produttiva.

Fino agli anni 50 la fabbrica occuperà una superficie di 300000mq, di cui 200000mq sono costituiti da un unico fabbricato (il quale riunisce più funzioni assieme; vengono suddivise le funzioni inserendo a nord i reparti legati alla carrozzeria, mentre le lavorazioni di tipo meccanico vengono inserite a sud del lotto per quanto riguarda invece l'area gestionale e degli uffici viene inserita su corso IV novembre (oggi corso Giovanni Agnelli).

L'inserimento delle linee di montaggio e delle officine meccaniche e comunque sempre parallela tra di loro in modo da poter seguire la linea di costruzione e inserendosi ordinatamente all'interno della catena di montaggio.

Il complesso si compone di tre elementi principali, tra questi gli edifici che compongono la facciata su corso IV Novembre, ovvero gli elementi di dedicati ai servizi all'azienda e alle postazioni ufficio; poi troviamo lungo il perimetro che costeggia corso Tazzoli la pista di collaudo delle automobili (questa volta non più inserita all'interno delle coperture come per la costruzione del lingotto, dato il suo sviluppo non più verticale ma sviluppato sull'orizzontalità) e infine inserito tra i due elementi prima citati troviamo il complesso industriale vero e proprio, sviluppato nei vari settori collegati nella loro vicinanza tramite la linea produttiva e dai tunnel sotterranei atti al trasporto delle materie prime e semilavorate.

La differenza sostanziale tra questo complesso ed altri simili nel mondo, è che al suo interno non solo vengono prodotte più linee di autoveicoli e autocarri, ma vengono prodotti anche elementi per l'aviazione militare e utensileria meccanica.

All'interno del complesso l'unico comparto dotato di strutture metalliche saranno le fucine con una superficie pari a 9000 mq, il restante sarà costituito da elementi in calcestruzzo armato.

Diversamente per quanto avviene per il fabbricato del Lingotto, questa struttura inserirà al suo interno una rete di elementi dedicata ai suoi lavoratori, queste posso essere chiamate "opere sociali", refettori di reparto, mense, stabilimenti sportivi; oltre ad un ri-ammodernamento per quanto riguarda igiene, sicurezza e attrezzature di servizio.

Inizialmente infatti l'area sul quale si svilupperà il raddoppio della fabbrica di Mirafiori (a sud di corso Settembrini) vedeva un suo utilizzo come campi sportivi, dopolavoro e parco verde (270000mq di superficie totale).

Con l'avvento della guerra l'idea viene messa in standby, dopo di che troverà spazio solamente l'area di Mirafiori sud, grande area residenziale costruita per contenere il nuovo bacino di lavoratori che si inseriranno all'interno del tessuto urbano e l'unico elemento costruito come servizio ai lavoratori saranno i rifugi antiaereo sotterranei.

Alla fine della Seconda guerra mondiale si conteranno 60000mq di superficie interessati dai bombardamenti, di questi 35000mq completamente distrutti ormai e 25000mq saranno gravemente danneggiati.

Saranno molto importanti i contributi economici americani sviluppati attraverso il Piano Marshall, questi tramite ERP (European Recovery Program) preannunciato nel 1947, trovano una nuova via per lo sviluppo e il riammodernamento dell'impianto produttivo; anche se non sarà il principale elemento trainante delle evoluzioni svoltesi all'interno della fabbrica.

Furono molto importanti i fondi disponibili tramite il piano Marshall, infatti lo stabilimento oltre ad aver avuto problematiche legate alla differenziazione dei prodotti (iniziando a produrre materiale bellico), con una conseguente riconversione postbellica, aveva subito un oneroso numero di bombardamenti durante il secondo conflitto mondiale.

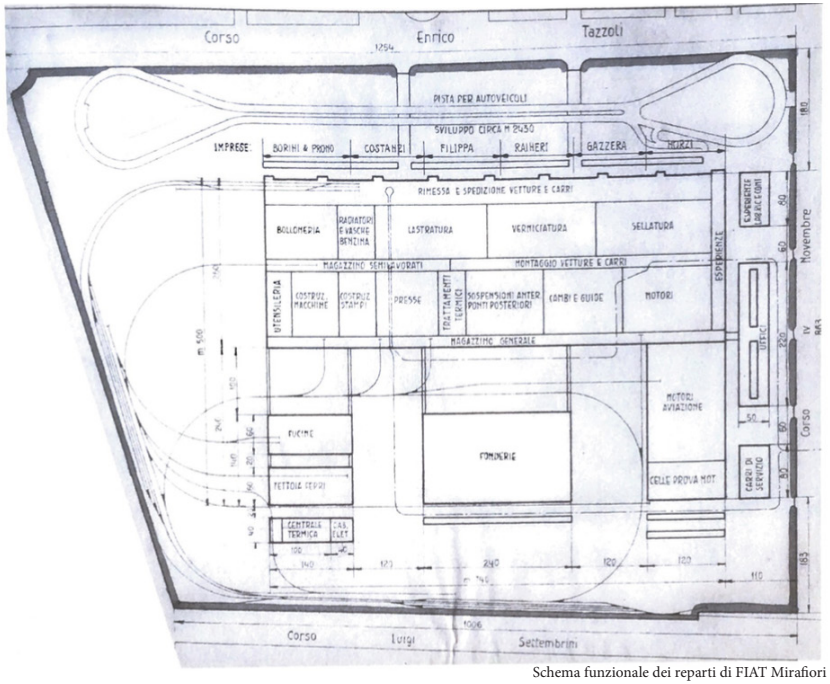
Sono precisamente 7 le giornate di bombardamenti subite dalla fabbrica (1940, 1942,1943,1944), questo poiché risulta essere un punto nevralgico e sensibile per la città; data l'enorme estensione a terra e la sua posizione periferica, risulta essere un obiettivo sensibile ma isolato.

Passando ora invece ad una descrizione puramente estetica architettonica, l'edificio risulta essere difficilmente descrivibile, infatti essendo un obiettivo sensibile ed ancora in funzione, ancora ad oggi è difficile ritrovare piante, prospetti o sezioni di questa.

Vi è la presenza di carte che ne mostrano il funzionamento e la divisione tecnica dei vani interni, ma non vengono segnati sistemi strutturali o le stratigrafie degli elementi.

Il complesso trova sopra a tutto il suo perimetro un muro di cinta che non permette la visione interna dello stabile. tranne quando questo viene a mancare per via degli accessi.

L'unico elemento che viene totalmente esposto invece è la facciata



Schema funzionale dei reparti di FIAT Mirafiori
tramite: https://www.panorama.it/foto/foto-piu-belle/fiat-storia-auto-motori-mirafiori/

Innaugurazione di Fiat Mirarafiori
tramite: https://mole24.it/2015/05/15/torino-15-maggio-1939-torino-presenta-mirafiori/

principale affacciata su corso IV Novembre (oggi corso Giovanni Agnelli); questa presenta uno stile ormai pienamente Razionalista, tendendo quasi per il suo ordine gigante e la monumentalità ad un'architettura fascista, la presenza di una facciata liscia senza alcuna decorazione eclettica, le finestre a nastro che in modo continuo partizionano orizzontalmente in 5 livelli l'edificio. Centralmente però viene spezzata questa orizzontalità tramite due elementi che contengono sempre finestre a nastro, ma questa volta sviluppate in verticale, questi due partizioni contengono i vani distributivi di questa sezione nascondendo le fenestrature con una serie di frangisole esterni composti da lamelle metalliche.

Queste due fasce incorniciano l'ingresso principale degli uffici, il portale centrale si inserisce su un solo livello, portandolo ad avere una luce maggiore della sua altezza (continuando quindi lo sviluppo orizzontale dell'elemento.

Esternamente il fabbricato viene ricoperto con uno strato di materiale lapideo bianco (pietra bianca di finale*57), donandogli un aspetto rappresentativo, che non segue completamente i canoni razionalisti, cercando di nascondere gli elementi strutturali esterni.

Questo fabbricato si sviluppa come nel caso del Lingotto tramite due fabbricati longitudinali collegati da tre maniche, queste vanno a generare delle corti interne, la sistemazione è dovuta alla presenza di più piani nell'edificio e alla necessità di illuminazione maggiore data l'attività di ufficio e non di lavorazione manifatturiera.

Infatti, se è possibile sviluppare un comparto industriale completamente compatto e unito, data la sua struttura ad un massimo di due piani, che permetta quindi di strutturare una illuminazione naturale, la quale permea tramite la struttura del tetto a sheds, nell'edificio terziario a più piani è necessaria la finestratura sui lati opposti di perimetro dei locali.

Anche le officine vengono rivestite esternamente come avviene per l'area degli uffici, questa volta però non viene utilizzata la pietra bianca ma un rivestimento in clinker creando così in effetto cromatico differente.

"Per quanto riguarda gli stabilimenti veri e propri, il corpo di fabbrica più vasto è una costruzione in cemento armato, su maglia quadrata con un lato di 20m per un'area coperta di 366170 mq, destinata a alle Officine Principali per la lavorazione e il montaggio delle parti meccaniche e delle carrozzerie. La copertura, sostenuta da capriate ancora in cemento armato, presenta una serie di lucernari a pianta

*57 Carlo Olmo, *Mirafiori, 1936-1962*, Torino, pag 47, Allemandi, 2003.

rettangolare, disposti parallelamente al lato maggiore dell'edificio: una sezione a M consente l'apertura di vetrate su tutta la lunghezza. L'altezza media dell'interno, sotto la catena delle capriate, è di 5,5m, con punte di 13 m per i reparti dove gli impianti hanno ingombro maggiore; l'altezza massima rispettivamente, raggiunge i 12,5 m e i 20 m." *58

Come avevamo già anticipato invece la struttura che costituisce le fucine è l'unica dell'intero apparato produttivo ad essere costituita completamente in acciaio, permettendo quindi una struttura più snella e maggiormente adattabile rispetto al restante impianto (questo elemento permette di assorbire maggiormente le vibrazioni presenti durante le lavorazioni, rispondendo meglio a queste rispetto al calcestruzzo armato).

Sono poi ancora presenti 11km di reti sotterranee atte al collegamento e rifugi antiaereo per i lavoratori delle fabbriche; questo settore inserito adiacente a corso Settembrini inserendo qui i locali dedicati allo stoccaggio di materie prime e prodotti.

Infine, troviamo una pista per il collaudo delle automobili con una lunghezza di 2,5 km sviluppata lungo l'asse di corso Tazzoli costeggiando in parte il muro di cinta.

É importante comunque ricordare che l'utilizzo del calcestruzzo armato ha delle motivazioni radicate in motivazioni politiche nate durante il fascismo, infatti il regime dittatoriale impone un utilizzo di minor metallo possibile, per poter mantenere le risorse disponibile alla produzione bellica e non più civile.

Questo descritto finora è l'impianto precedente al 1958, data in cui vengono terminati i lavori di raddoppio della fabbrica inseriti nel lotto adiacente e separati da corso Settembrini, il lotto che inizialmente doveva sviluppare aree dedicate alla socialità e allo svago dei lavoratori, decide di utilizzare questo spazio per aumentare la produttività dell'azienda che durante questi anni ricomincia la sua scalata all'interno del mercato globale, cercando di affrontare così l'ascesa delle sue rivali estere.

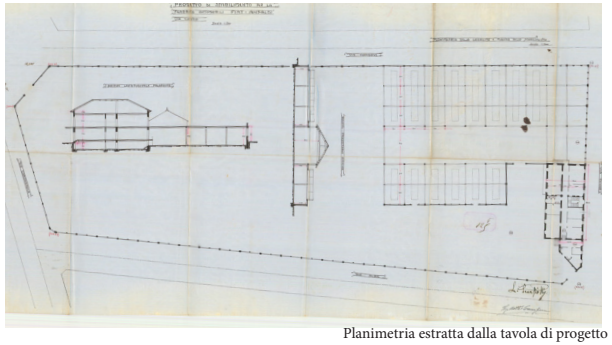
Lo stabilimento viene definito per convenzione Mirafiori sud per contraddistinguerlo dal precedente, l'area di 372.000mq si trova ad essere però coperto solo all'incirca per metà della sua superficie 186.000mq. Al suo interno si inseriscono le Officine della Bulloneria, delle Macchine Automatiche, Officina presse e Costruzione Stampi; questi seguono comunque la trama sviluppata all'interno della prima costruzione, variando però la trama strutturale da 20x20 a 24x12.

Le strutture dei capannoni delle officine del comparto sud sono invece in prevalenza in acciaio, mantenendo la caratteristica conformazione della sezione a M, per l'illuminazione e la ventilazione. Questi ampliamenti adottati negli anni '60 sono stati complessivamente in uso per un ventennio, poiché la crisi del ramo produttivo industriale ha portato ad una continua dismissione, lasciando spazio con l'avvento degli anni 2000 ad una riprogettazione di alcuni dei suoi spazi e trovando nuove identità dedicate non più alla produzione, ma al terziario, all'istruzione al commercio e alla cultura.

*58 Carlo Olmo, *Mirafiori, 1936-1962*, Torino, pag 48, Allemandi, 2003.

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:



Planimetria estratta dalla tavola di progetto
Via Cuneo 20, ASCT 1905/125 Tav. 1
Fuori scala

FIAT Grandi Motori

Indirizzo: Via Cuneo 20

- *Data di costruzione:* 1905
- *Data degli ampliamenti:* 1906,1907,1909, 1911,1912,1914-1916.
- *Anni di impresa:* 1905-1966.
- *Proprietari originali:* Società Fiat-Ansaldo
- *Stato:* In via di demolizione.
- *Stato di conservazione:*
  Ad oggi pochi sono i segni materiali lasciati dai manufatti industriali, anche se è visibile ancora in toto la conformazione degli isolato produttivo.
- *Ordine architettonico:* Razionalismo.
- *Tipologia:* misto.
- *Tecnologia costruttiva:* calcestruzzo armato.
- *Copertura:* sheds, piana e inclinata a due falde.
- *N°massimo di piani:* 3.

Storia:

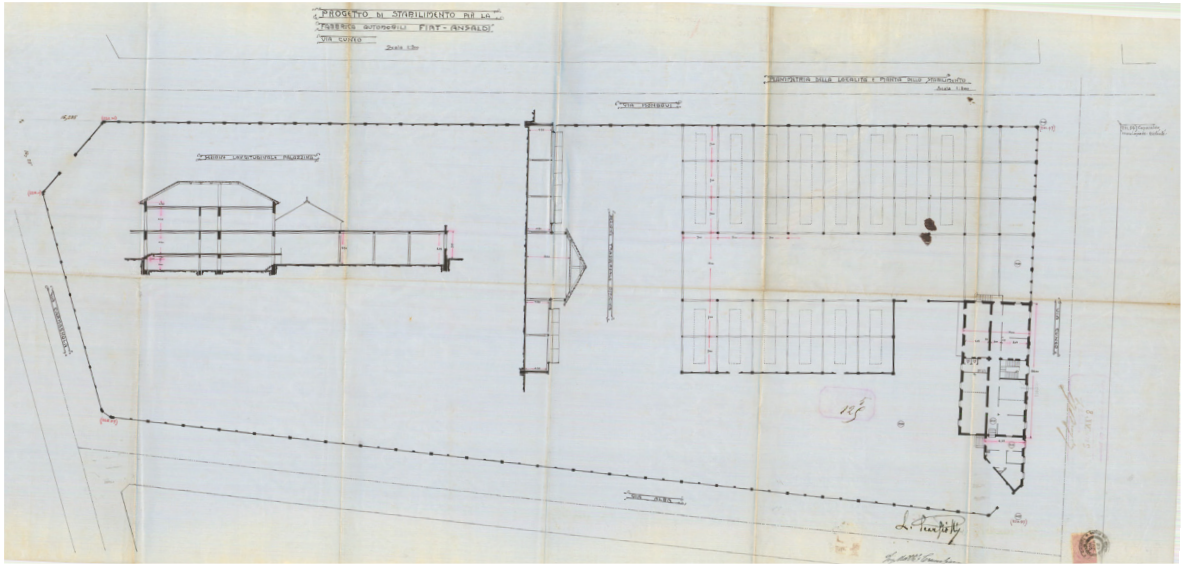
Nel 1905 Ansaldi e Giovanni Agnelli arrivano a firmare un accordo, dando vita insieme ad una nuova società dal nome di FIAT-Ansaldi. L'anno seguente però Ansaldi si ritira dalla società cedendo la sua quota alla società FIAT insieme alle Officine Meccaniche Ansaldi.
Dopo alcune problematiche dovute alla progettazione di un impianto navale alla Spezia, la società rischia una perdita economica quindi ricapitalizza la società cedendo alla San Giorgio di Sestri Ponente; questo porta la società a prendere il nome di FIAT-San Giorgio.
Nel 1923 FIAT riacquista totalmente l'antico lotto dell'Officina Meccanica Ansaldo dando vita così alla FIAT Grandi Motori.
Questa prima del secondo conflitto mondiale detiene circa 5000 dipendenti con una superficie di 115.000 mq
Durante gli anni Sessanta la superficie del lotto industriale arriva a 182.000 mq.

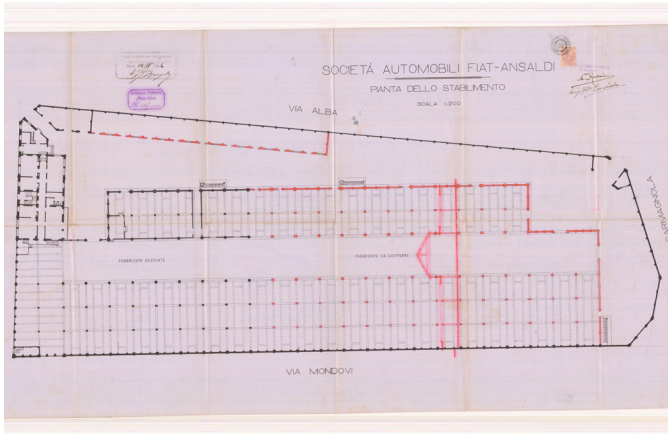
Progetto di: Ing.Lavista, Ing. Mattè Trucco, Geom Mocchietta, Ing. Baldi

Descrizione architettonica:

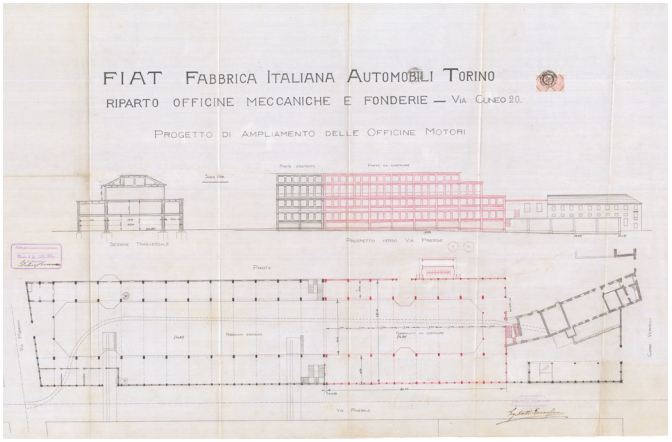
Il complesso della FIAT Grandi Motori detiene nel tempo numerose modifiche al suo impianto, queste sono dovute al repentino cambio di proprietà e passaggi societari.
Il nucleo iniziale e stato costituito da Ansaldi con le sue Officine Meccaniche, questo viene costruito ancora con una estetica che si rifà al Art Nouveau, detiene quindi una struttura portante di tipo innovativo in calcestruzzo armato con un modulo costituito dai pilastri in cls, con una luce di 7m.
Il nucleo iniziale e stato costituito da Ansaldi con le sue Officine Meccaniche, su progetto di Pietro Fenoglio (1889-91) viene costruito ancora con una estetica che si rifà al Art Nouveau, per i primi capannoni a shed con struttura delle coperture metalliche in ghisa e muratura perimetrale in mattoni a vista.
L'intervento successivo del 1905 si caratterizza per una struttura portante di tipo innovativo in calcestruzzo armato, con un modulo costituito dai pilastri in cls, con una luce di 7m.
Questo sistema permette di detenere una luce di 30m ed un passo tra un pilastro e il seguente di ben 14m dimostrandosi quindi l'edificio di maggior pregio tecnologico tra quelli presenti all'interno del lotto costruito, adibito a fonderia.
Nel 1911 abbiamo la costruzione di un nuovo fabbricato che risiederà tra via Pinerolo e via Mondovì, questo prenderà il nome di FIAT Nuove Officine Motori, questo nuovo elemento progettato dall'ing. Trucco mostra la sua tipica firma stilistica che rompe quindi lo stile architettonico precedente per inserire un manufatto completamente Razionalista.
La struttura in linea composta da moduli quadrati e rettangolari (delineati dalla pilastratura) costituendo 3 navate di cui la centrale è la più larga (19m) ma anche la più alta (circa 15m) la copertura nelle navate laterali è una semplice soletta piana sostenuta da travi in calcestruzzo armato, per quanto riguarda invece la copertura della navata centrale questa è costituita sempre da una copertura piana ma che viene sostenuta da una trave reticolare metallica, al centro della copertura però è presenta una lanterna.
Esternamente il prospetto presenta una scansione della struttura composta da un modulo che si ripete, questo permetterà nel tempo di poter continuare a procedere con alcuni ampliamenti che si potranno quindi adoperare ripentendo il modulo esistente.
Questo comporterà un aumento di densità di costruzione all'interno del lotto che con il passare del tempo, riempirà tutti gli spazi

Planimetria, sezioni e prospetti
Via Cuneo 20, ASCT 1905/125 Tav. 1
Fuori scala

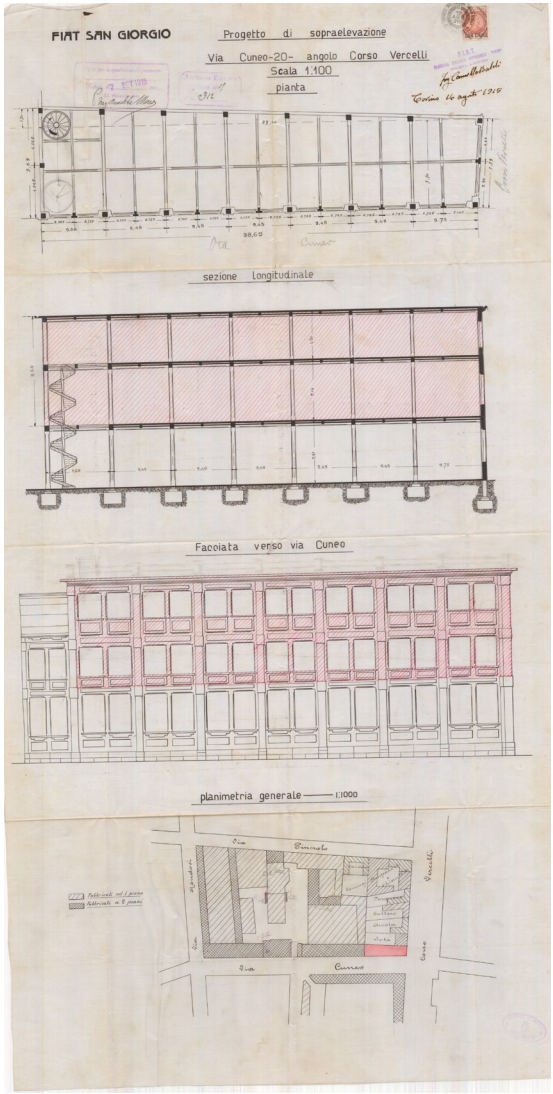




Planimetria, sezioni e prospetti
Via Cuneo 20, ASCT 1906/145 Tav. 1
Fuori scala

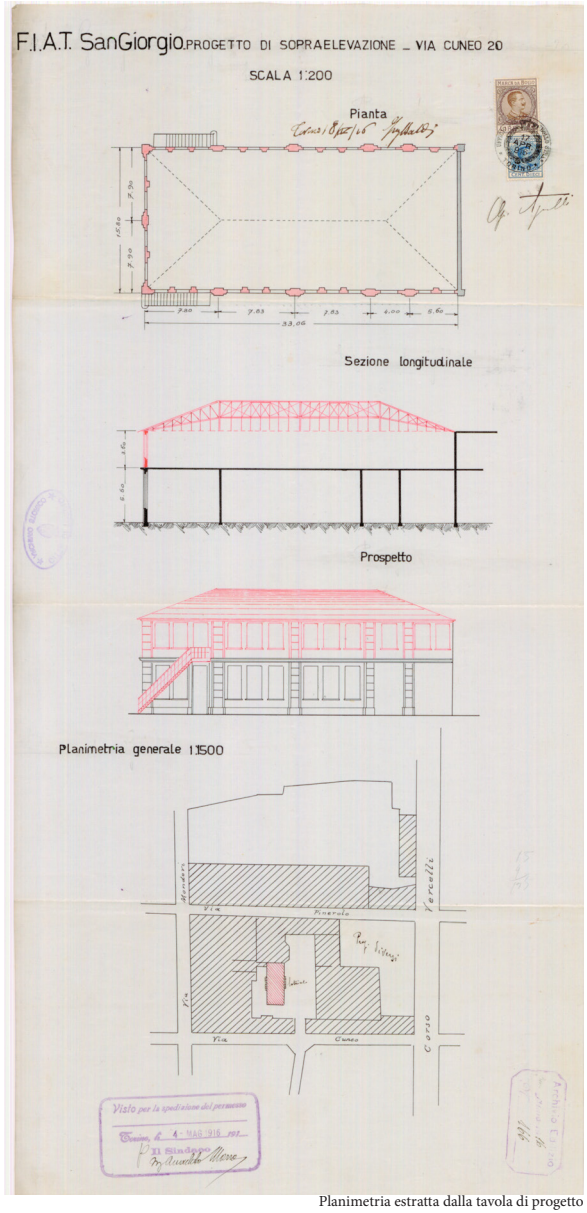


Planimetria, sezioni e prospetti
Via Cuneo 20, ASCT 1912/894 Tav. 1
Fuori scala

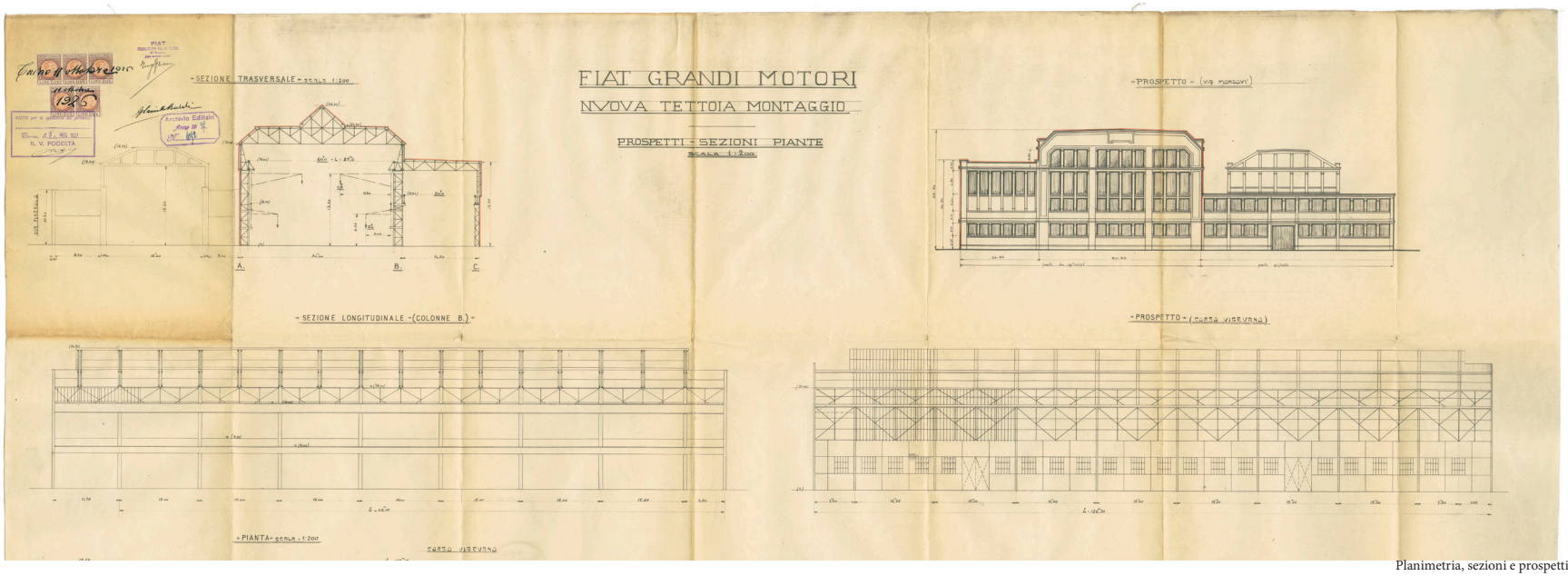


Planimetria, sezioni e prospetti
Via Cuneo 20, ASCT 1915/312 Tav. 1
Fuori scala

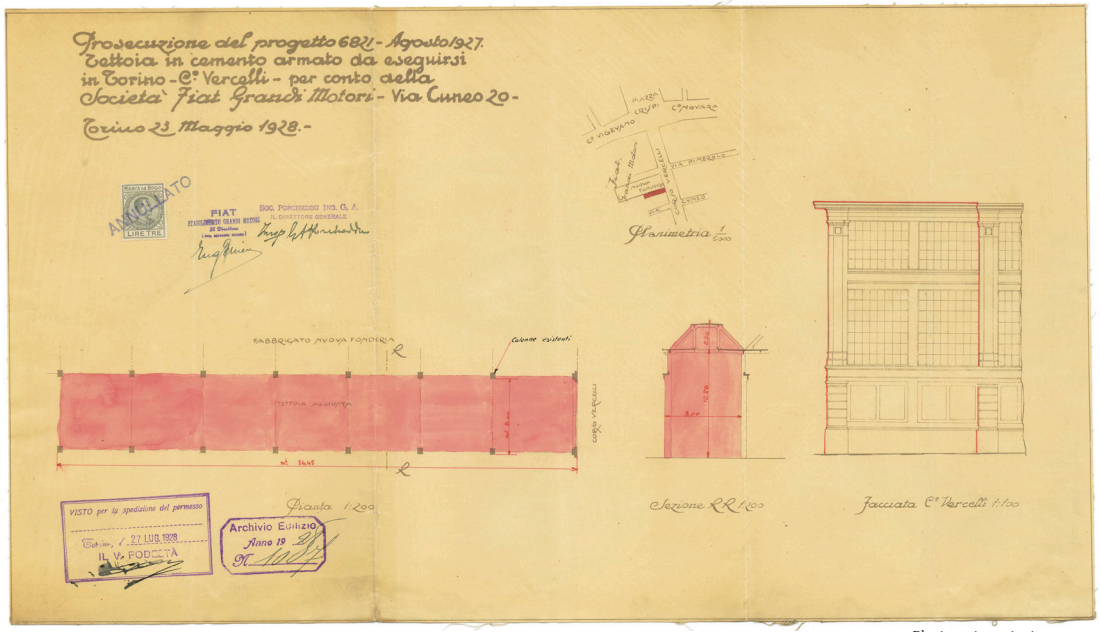
interstiziali che nel tempo si sono andati a formare tra i diversi ampliamenti.
All'interno del comparto è rilevante la sperimentazione del cemento armato anche negli edifici pluripiano, come la Fiat San Giorgio, sopraelevata nel 1915, e "Il Lingottino" di G. Mattè Trucco (1922), che in attesa di recupero permane nell'area come parte dell'originaria Ansaldi.
Infine le ultime maggiori modifiche vengono attuate tra il 1927 e il 1928, poiché a parte le sopraelevazioni che continuano a costituirsi nel tempo, viene prodotto un nuovo fabbricato chiamato Nuova Tettoia Montaggio, questa si mostra come un edificio all'avanguardia, esternamente sempre in stile Razionalista detiene però diversamente da quelle prodotte fino ad ora, una struttura interna e del tetto costituita da carpenteria metallica, le tavole ci mostrano infatti un sistema di travi e pilastri reticolari costituiti da elementi metallici.
Questo sistema permette di detenere una luca di 30m ed un passo tra un pilastro e il seguente di ben 14m dimostrandosi quindi l'edificio di maggior pregio tecnologico tra quelli presenti all'interno del lotto costruito.



Planimetria estratta dalla tavola di progetto
Via Cuneo 20, ASCT 1916/166 Tav. 1
Fuori scala



Planimetria, sezioni e prospetti
Corso Vigevano, ASCT 1927/1092 Tav. 1
Fuori scala



Planimetria, sezioni e prospetti
Corso Vercelli, ASCT 1928/1007 Tav. 1
Fuori scala

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Fonderie FIAT

Indirizzo: Via Cigna 115

- *Data di costruzione:* 1906.
- *Data degli ampliamenti:* 1915-1919, 1922, 1925, 1926.
- *Anni di impresa:* 1905-1993.
- *Proprietari originali:* Società Industrie Metallurgiche
- *Stato*: Trasformato.
- *Stato di conservazione:*
  Ad oggi sono conservati parte della struttura e delle capriate del padiglione in cemento armato Hennebique degli anni '20 e la torre piezometrica degli anni '40

- *Ordine architettonico:* Art Nouveau/Razionalismo.
- *Tipologia:* mista.
- *Tecnologia costruttiva:* calcestruzzo armato.
- *Copertura:* sheds e inclinata a due falde.
- *N°massimo di piani: 3.*

Storia:

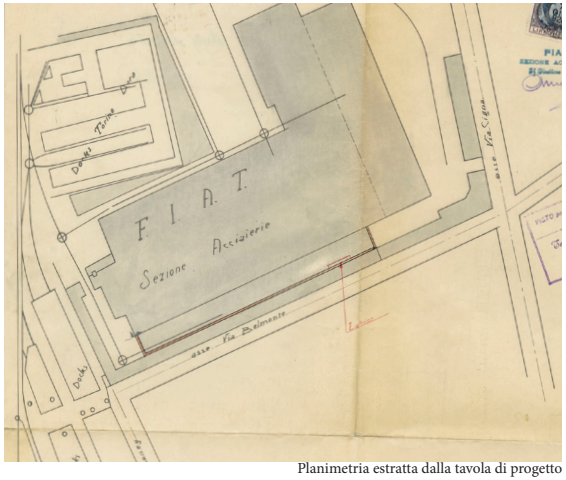
Inizialmente nel 1906 le fonderie nascono sotto il nome di SIMA "Società Industrie Metallurgiche e Acciaierie" , la società cambierà ancora nome nel tempo fino a che FIAT acquisisce lo stabile per le lavorazioni dell'acciaio.
Nascono quindi le Fonderie FIAT, il gruppo automobilistico riesce così ad espandere il suo mercato, oltre che ad aumentare la conoscenza tecnica con un guadagno per il processo produttivo meccanico automobilistico.
La Fiat muterà la sua produzione durante gli anni '50, per adibirla alla costruzione di mezzi industriali e camion e ancora negli anni '70 principalmente per la verniciatura, fino alla dismissione negli anni '90
La Fiat dismetterà la sua produzione durante gli anni Cinquanta per inserirla all'interno del polo di Mirafiori.

Progetto di: Geom Guglielminotti, Ing Diatto, Ing Mattè Trucco, Ing Baldi

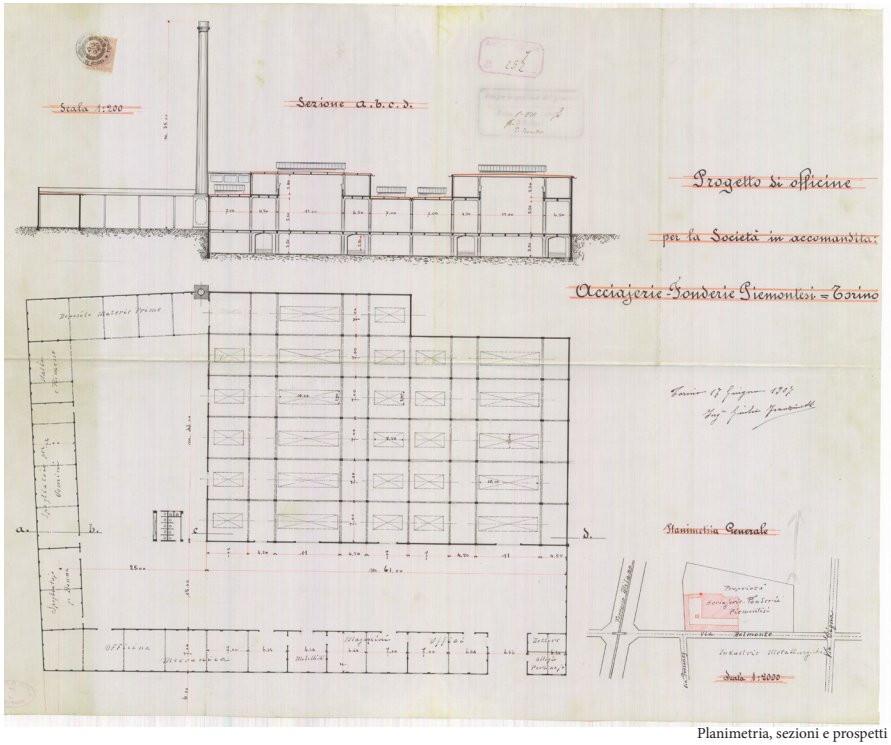
Descrizione architettonica:

Il primo impianto costruito all'interno del lotto risale al 1905 qui si inserisce una struttura esterna estesa a bordo strada comprendente 3 maniche al quale si collega il manufatto a shed all'interno del quale vengono sviluppate le lavorazioni pesanti di 62m x 42m.
Le coperture di questi elementi sono tutte eseguite tramite solette in calcestruzzo armato, dove vengono inserite centralmente alcune lanterne per aumentare l'illuminazione e l'areazione all'interno. Vediamo quindi come il progetto mostra una facciata Art Nouveau austera
Qui il fabbricato sheds viene suddiviso in in varie navate disposte parallele al suo lato più corto, qui si formano 5 navate con luce variabile (4,5m, 7m, 9m e 11m), dopo aver condotto ancora alcuni ampliamenti all'interno di questo stabile (aumentando la sua lunghezza) viene preposto un nuovo fabbricato industriale affiancato a lungo circa 66m x 28,4m questo segue la scansione dei pilastri precedentemente costruita all'interno.
Questo padiglione presenta tre navate principali sviluppate nella sua lunghezza, queste sono composte da due laterali di minor larghezza 6,8m e 10,5m di altezza, mentre la principale vanta una luce di 16m ed un'altezza minima di 14,5m.
Esternamente tramite i disegni tecnici non è possibile definire il tipo di decorazioni presenti sui prospetti, è possibile vedere una scansione modulare delle aperture che fanno pensare ad un progetto in stile razionale; è possibile però vedere la presenta di un elemento in calcestruzzo simile ad un arco rampante il quale si occupa di trattenere le sollecitazioni laterali presenti al piano delle coperture.
Nel 1916 continuano gli ampliamenti dello stabile sheds, costituendo un elemento ad L ed andando a colmare i vuoti presenti ai piedi della precedente costruzione, questo inizialmente previsto contornato da tettoie inserite intorno come un porticato, opera provvisionale.
Tutti questi amplianti applicati nel tempo al settore produttivo vero e proprio dello stabilimento sono stati progettati dall'ing. Mattè Giacomo Trucco, lo firma stilistica è marcata come in ogni suo progetto si mostra come un continuo studio delle nuove tecnologie edilizie ottenendo spazi innovativi e con il minimo di ingombri possibile.
Le ultime modifiche riguardano gli stabili dedicati alla portineria alla gestione e ai servizi al lavoratore i quali verranno sopraelevati ben due volte.

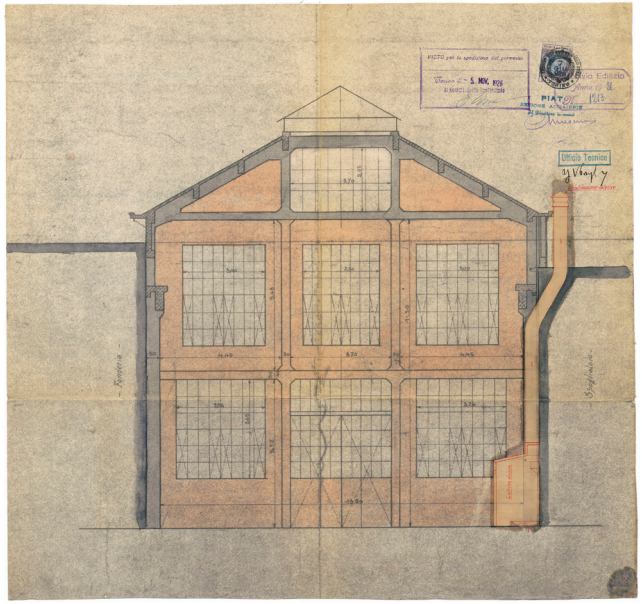
Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:



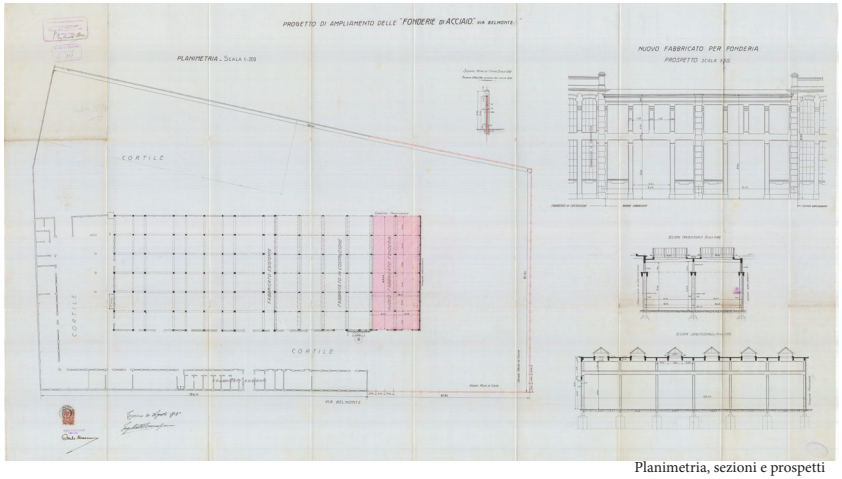
Planimetria estratta dalla tavola di progetto
Via Cigna 115, ASCT 1926/1213 Tav. 1
Fuori scala



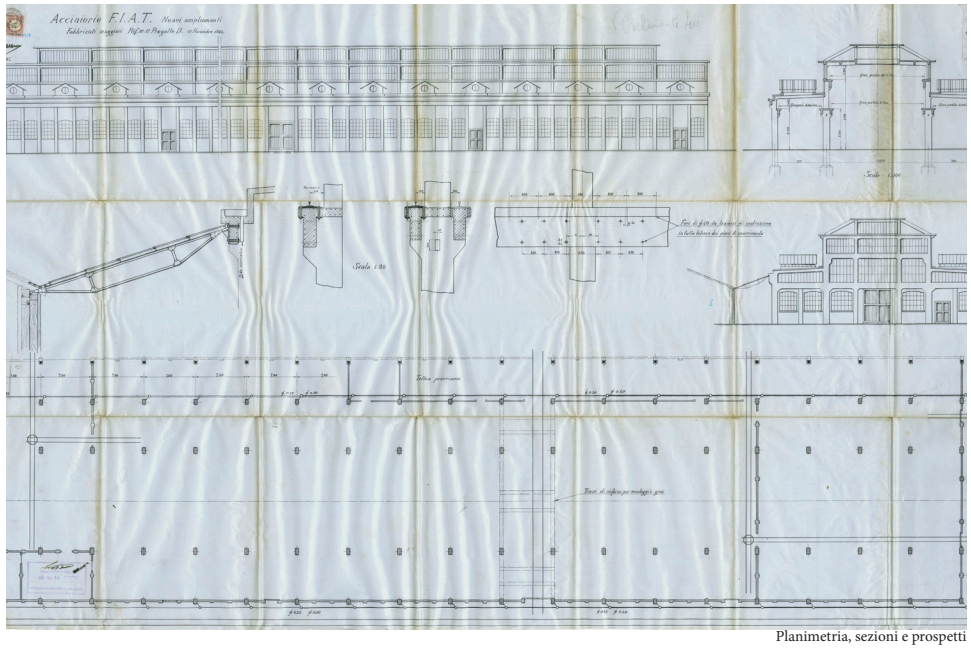
Planimetria, sezioni e prospetti
Via Cigna 115, ASCT 1907/252 Tav. 1
Fuori scala



Planimetria, sezioni e prospetti
Via Cigna 115, ASCT 1926/1213 Tav. 2
Fuori scala



Planimetria, sezioni e prospetti
Via Cigna 115, ASCT 1915/333 Tav. 1
Fuori scala



Planimetria, sezioni e prospetti
Via Cigna 115, ASCT 1925/476 Tav. 1
Fuori scala

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Aquila Italiana

Indirizzo: Via Andorno 40

- *Data di costruzione:* 1906
- *Data degli ampliamenti:* 1919.
- *Anni di impresa:* 1905-1917.
- *Proprietari originali:* Giulio Cesare Cappa
- *Stato*: Trasformato.
- *Stato di conservazione:*
  Ad oggi non sono più visibili segni materiali lasciati dai manufatti industriali, l'unico segno ancora in parte visibile è la conformazione degli isolati.

- *Ordine architettonico:* Art Nouveau.
- *Tipologia:* misto.
- *Tecnologia costruttiva:* laterizio e calcestruzzo armato.
- *Copertura:* sheds e inclinata a due falde.
- *N°massimo di piani:* 2.

Storia:

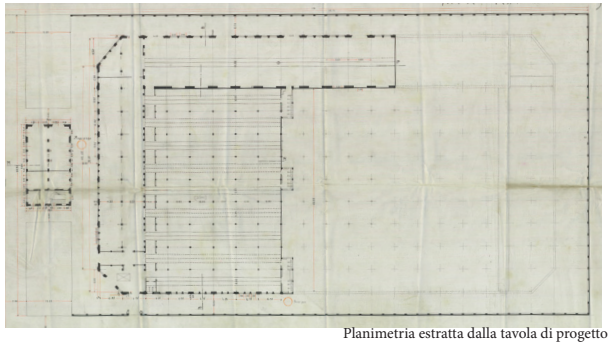
Aquila Italiana è un marchio fondato dal neolaureato Ing. Giulio Cesare Cappa, egli appena finito gli studi aprirà un laborato per la manutenzione dei motori a scoppio.
Insieme al socio Giulio Pallavicino costruiscono un primo impianto in via Bonsignore 9, un'anno dopo la società cambierà nome in "Società Anonima Aquila Italiana" a questo punto l'obiettivo della ditta e la produzione automobilistica e non più solo quella manutentiva.
É necessario quindi la costruzione di un nuovo stabile, questo si inserirà all'interno del quartiere Vanchiglia, più precisamente su via Andorno.

Progetto di: Ing.Cappa

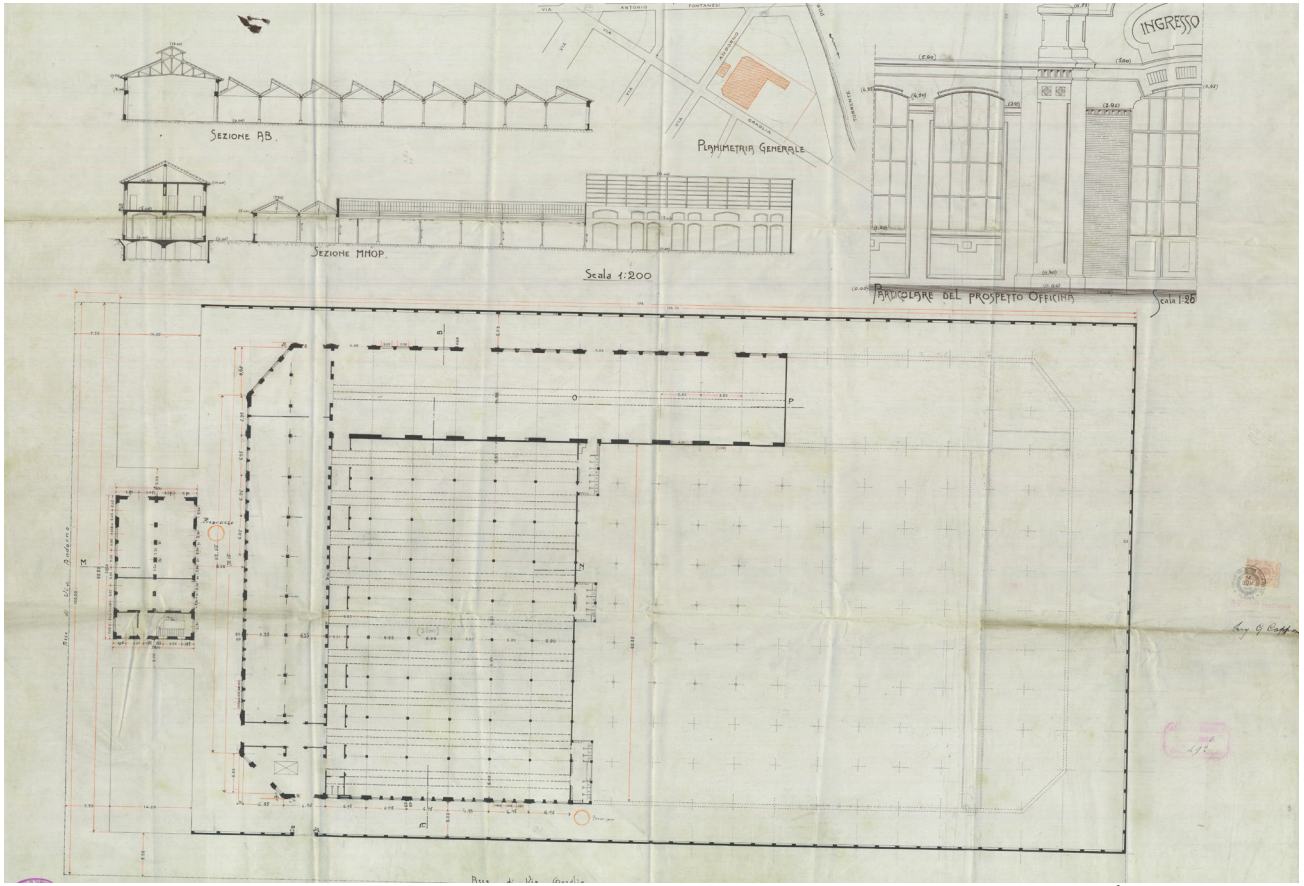
Descrizione architettonica:

Lo stabile di via Andorno detiene una superficie di circa 10.000mq, anche in questo caso sono presenti due tipi di elementi.
Uno stabile è di tipo uffici/amministrativo questo costituito da una muratura laterizia si sviluppa all'interno di una manica sola (dalla larghezza di 14 m ed una lunghezza di 25) con una copertura classica a falde inclinate.
Dietro questo primo edificio, si colloca invece il reparto industriale vero e proprio, qui troviamo un edificio industriale complesso formato da una manica ad L ed un'area sheds, composta da un modulo di 6x9m, dove il modulo base è formato dalla luce (quasi sempre costante) di 6,95m.
Questi due tipi di fabbricati inseriti all'interno della settore produttivo detengono due tipi di coperture diverse, la manica ad L possiede una copertura inclinata a due falde sorretta da una travatura reticolare con una lanterna centrale (inserita all'altezza di 7,5m), il settore modulare retrostante a quello prima descritto invece detiene la tipica falda a sheds dove c'è una inclinazione preponderante e l'inserimento dei lucernai per migliorare la visione.
Dall'unica immagine dettagliata del prospetto delle officine è possibile vedere la sua natura di edificio Art Nouveau dove è presente una delicata e austera decorazione (con la presenza di fasce di mattoni faccia a vista) e inoltre è possibile notare la presenza di vaste fenestrature che vanno a migliorare l'illuminazione interna.

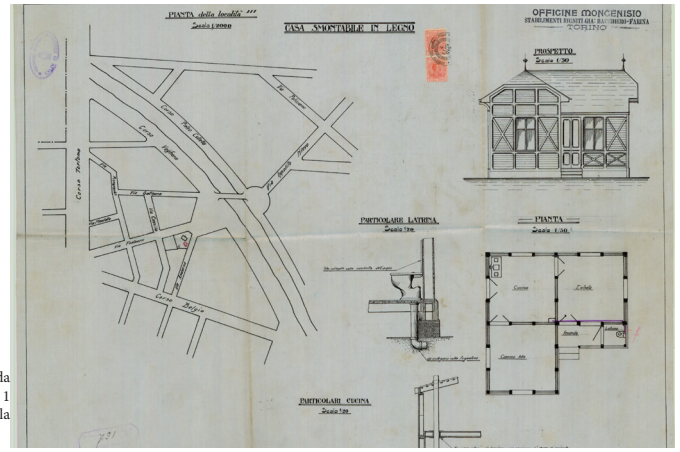
Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:



Planimetria estratta dalla tavola di progetto
Via Andorno 40, ASCT 1906/492 Tav. 1
Fuori scala



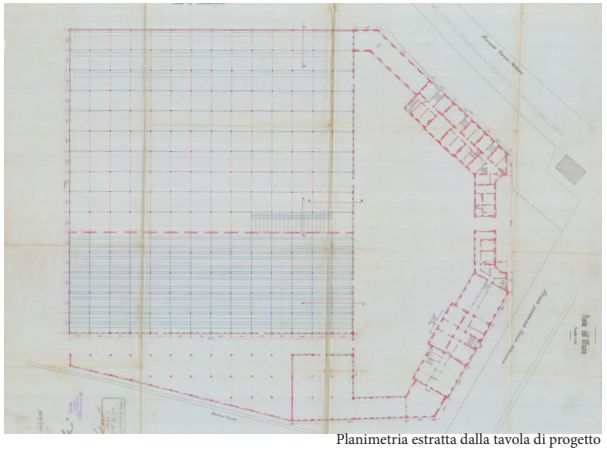
Planimetria, sezioni e prospetti
Via Andorno 40, ASCT 1906/492 Tav. 1
Fuori scala



Planimetria, sezioni e prospetti estratti da
Via Andorno 40, ASCT 1929/152 Tav. 1
Fuori scala

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:



Planimetria estratta dalla tavola di progetto
Largo Orbassano, ASCT 1905/367 Tav. 1
Fuori scala

Itala

Indirizzo: Largo Orbassano

- *Data di costruzione:* 1905
- *Data degli ampliamenti:* 1912.
- *Anni di impresa:* 1905-1935.
- *Proprietari originali:* Matteo Ceirano
- *Stato*: Trasformato.
- *Stato di conservazione:*
  Ad oggi non sono più visibili segni materiali lasciati dai manufatti industriali, l'unico segno ancora in parte visibile è la conformazione degli isolati.

- *Ordine architettonico:* Eclettico/Industriale.
- *Tipologia:* misto.
- *Tecnologia costruttiva:* laterizio e acciaio.
- *Copertura:* sheds e inclinata a due falde.
- *N°massimo di piani:* 2.

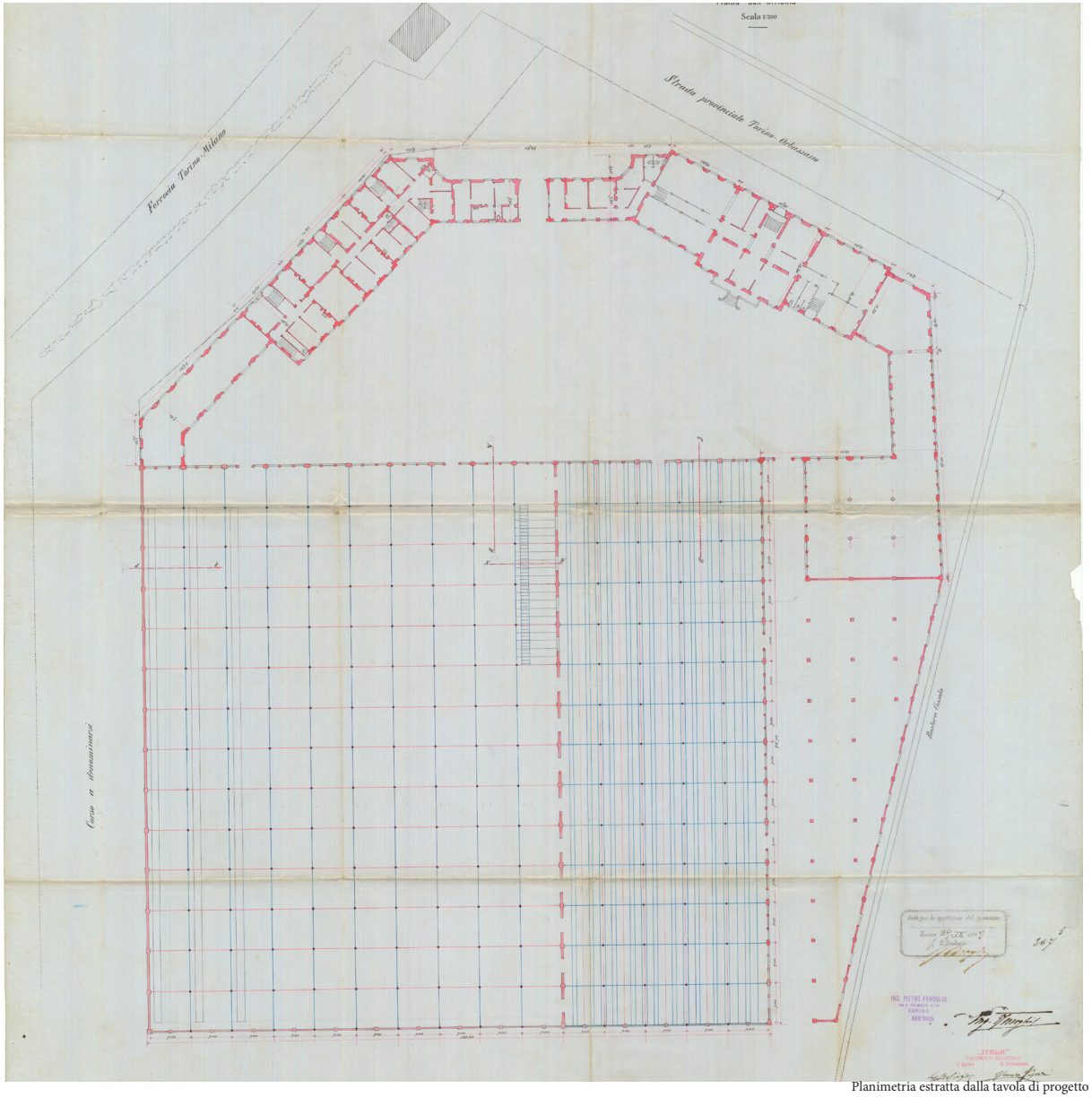
Storia:

Matteo Ceirano fonda inizialmente la Matteo Ceirano & C, cambiando nel tempo il nome in Itala.
All'interno del gruppo societario i soci sono: Matteo Ceirano, il cavalier Grosso Campana, l'ing. Guido Bigio, il Commendatore Leone Fubini.
Inizialmente la sede della Itala si trova all'interno dello storico quartiere si San Salvario, ma poco dopo viene costruita una sede all'interno di uno dei settori ancora in via di sviluppo (barriera di Orbassano).
Nel 1905 Matteo Ceirano esce dal gruppo da lui stesso ideato, per fondare una società con Michele Ansaldi, questa prenderà prima il nome di Ceirano-Ansaldi, la quale in seguito diventerà S.P.A

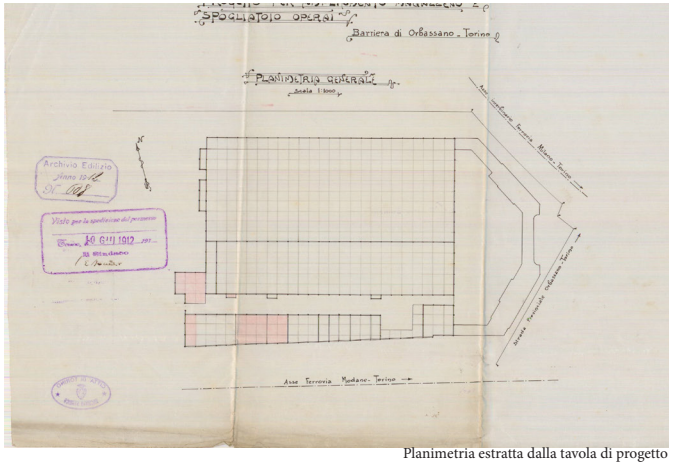
Progetto di: Ing.Fenoglio

Descrizione architettonica:

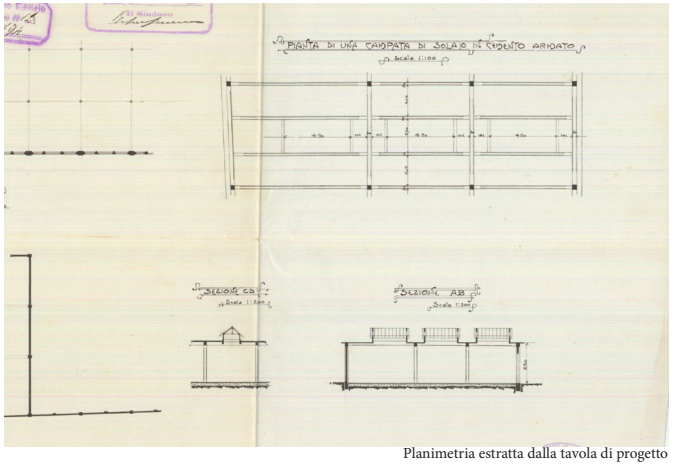
Il manufatto architettonico si inserisce di un'area in via di sviluppo durante i primi anni del Novecento.
I suoi confini sono dettati dagli elementi presenti già sul posto prima dell'inizio della sua costruzione, si trova quindi ad essere delineato dalla linea ferroviaria, dalla strada provinciale per Orbassano e dalla Bealera Cassola.
All'interno di questo lotto si inserisce un elemento composto da tecniche architettoniche differenti, infatti mostra un ingresso (tipico ingresso ad angolo) costituito da muratura laterizia mentre nel settore retrostante (dopo il cortile interno) è presente un fabbricato a sheds tipico delle lavorazioni industriali.
Il fabbricato in laterizi è probabilmente la struttura amministrativa, questo lo si può intendere dalla conformazione della divisione interna degli spazi (troppo piccola per permettere delle lavorazioni al suo interno) con una larghezza massima della manica di circa 14m.
All'interno di questa struttura in linea è presente centralmente un corridoio il quale serve per la distribuzione e l'accesso agli spazi, delineando spazi interni ad una solo aria. Le maniche di questo fabbricato sono collegate con il settore retrostante ovvero l'area dedicata alla lavorazione delle automobili, però tra il manufatto amministrativo e quello produttivo è presente un cortile interno di forma trapezoidale e di grandi dimensioni.
Il settore produttivo è caratterizzato da una scansione di un modulo di 7m x 7m, questa divisione è portata dalla pilastratura interna (probabilmente in carpenteria metallica dato il suo esile spessore). Esso si divide in 3 settori delimitati da una muratura interna, il settore più grande si espande sulla superfice ripetendo il modulo base su un area di 14x10 (circa 6860 mq), accanto ad essa si posiziona un'altra are di 5x14 (circa 3430 mq) e infine troviamo l'ultimo settore delimitato questa volta dalla presenza della bealera, infatti il modulo quadrato viene spezzato in alcune sue parti per poter aderire alla conformazione del lotto.
La copertura del settore produttivo (inserita all'altezza di 5,5m) è composta da elementi che vanno a comporre una copertura piana metallica, dove è presenta la struttura di una grande lucernaio capace di illuminare l'area interna dello stabile oltre che a contribuire ad una migliore ventilazione interna.



Planimetria estratta dalla tavola di progetto
Largo Orbassano, ASCT 1905/367 Tav. 1
Fuori scala



Planimetria estratta dalla tavola di progetto
Largo Orbassano, ASCT 1912/608 Tav. 1
Fuori scala



Planimetria estratta dalla tavola di progetto
Largo Orbassano, ASCT 1912/794 Tav. 1
Fuori scala

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Officine Beccaria

Indirizzo: Corso Vercelli angolo Via Carmagnola

- *Data di costruzione:* 1910.
- *Data degli ampliamenti:* 1911, 1912-1914, 1919.
- *Anni di impresa:* 1912-?.
- *Proprietari originali:* Attilio Beccaria
- *Stato*: Trasformato.
- *Stato di conservazione:*
  Ad oggi non sono più visibili segni materiali lasciati dai manufatti industriali, l'unico segno ancora in parte visibile è la conformazione degli isolati.

- *Ordine architettonico:* Art Nouveau.
- *Tipologia:* misto.
- *Tecnologia costruttiva:* laterizio e calcestruzzo armato.
- *Copertura:* sheds e inclinata a due falde.
- *N°massimo di piani:* 2.

Storia:

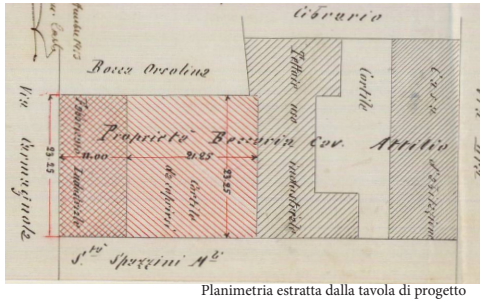
Giuseppe Cravero progetterà alcuni prototipi automobilistici che saranno poi prodotti dall'officina meccanica di Beccaria.
La produzione anche se esigua riesce a superare i confini nazionali arrivando anche oltreoceano alcune volte.
La produzione cessa con l'avvento della Prima guerra mondiale.

Progetto di: Geom Florio

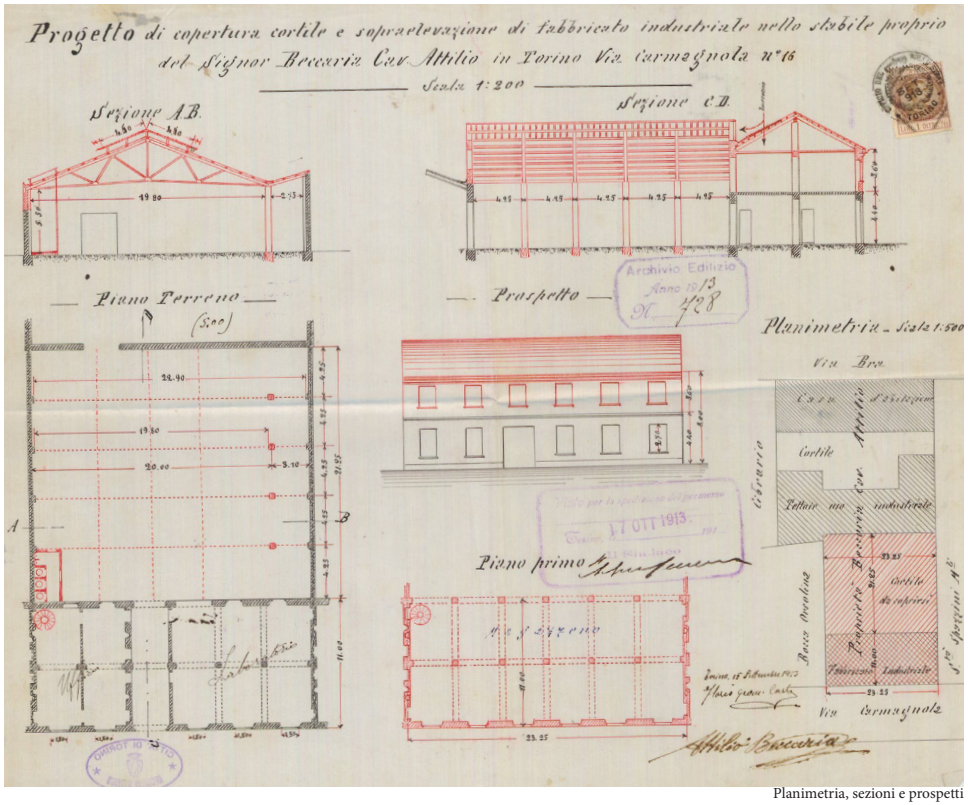
Descrizione architettonica:

La prima costruzione del 1910 mostra ancora una struttura edilizia di tipo tradizionale, muratura laterizia, parte degli orizzontamenti voltati e una copertura di tipo a due falde.
Elemento discostante in questo primo progetto e la presenza di un solaio in calcestruzzo inserito tra il piano terra e la copertura.
L'altezza praticabile è di circa 4 metri al piano terreno, mentre nel piano interrato si arriva ad avere una altezza massima di 3m.
L'edificio inizialmente disposto come un'unica manica lungo corso Vercelli si sviluppa per 27,5m.
Il suo ampliamento successivo del 1913 quindi si svilupperà in direzione lungo la via Carmagnola andando a riempiere lo spazio disponibile confinante con le altre proprietà presenti sul lotto.
Qui durante questo ampliamento viene inserito un capannone di tipo industriale, questo detiene un'area quasi completamente libera da ogni ingombro (tranne per un'esile fila di colonne poste lateralmente).
Con una trave reticolare di quasi 20m la struttura detiene una copertura inclinata a doppia falda posta all'altezza di 5,5 m, capiamo quindi che con questo ampliamento la ditta di Attilio Beccaria si prepara ad aumentare i numeri della sua produzione.
Nel 1919 l'ultimo ampliamento documentato riguarda l'inserimento di un fabbricato a manica molto stretto decicato alla portineria e all'ingresso all'interno della ditta.

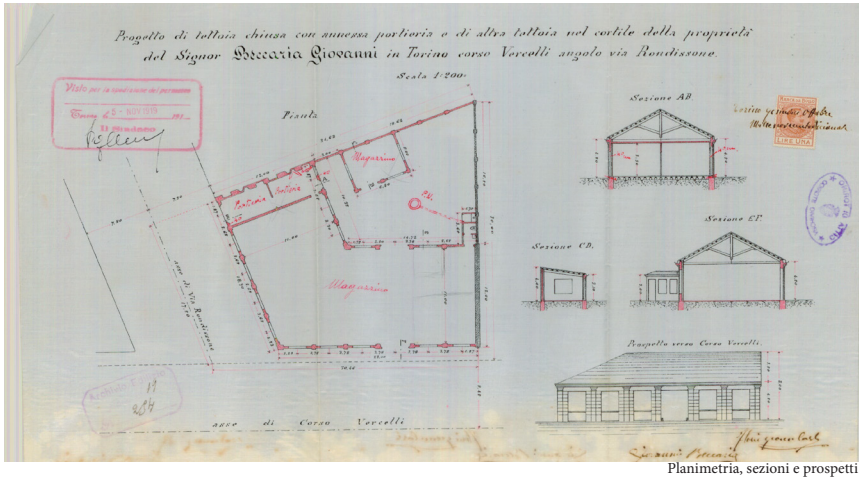
Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:



Planimetria estratta dalla tavola di progetto
Corso Vercelli angolo Via Carmagnola, ASCT 1913/728 Tav. 1
Fuori scala



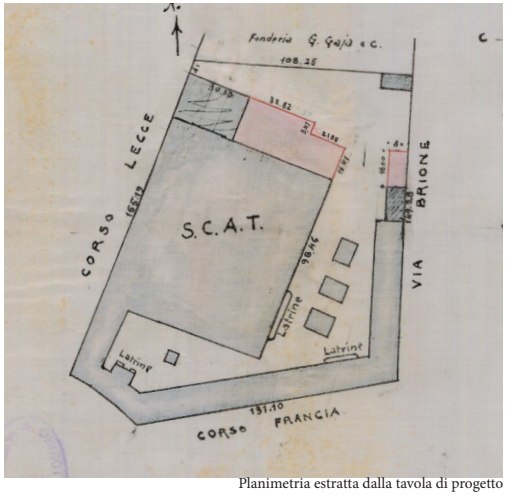
Planimetria, sezioni e prospetti
Corso Vercelli angolo Via Carmagnola, ASCT 1913/728 Tav. 1
Fuori scala



Planimetria, sezioni e prospetti
Corso Vercelli angolo Via Carmagnola, ASCT 1919/254 Tav. 1
Fuori scala

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:



Planimetria estratta dalla tavola di progetto
Corso Francia, ASCT 1917/103 Tav. 1
Fuori scala

SCAT

Indirizzo: Corso Francia 142

- *Data di costruzione:* 1916.
- *Data degli ampliamenti:* 1917.
- *Anni di impresa:* 1916-1932.
- *Proprietari originali:* Giovanni Ceirano
- *Stato*: Trasformato.
- *Stato di conservazione:*
  La fabbrica nel tempo è stata trasformata in una caserma militare, ospita parte del deposito del Museo Storico Nazionale di Artigliaria di Torino. Ad oggi è previsto un suo utilizzo futuro come sede di vari uffici (Tar, agenzia delle entrate, ecc...)
- *Ordine architettonico:* Art Nouveau.
- *Tipologia:* misto.
- *Tecnologia costruttiva:* laterizio e calcestruzzo armato.
- *Copertura:* sheds.
- *N°massimo di piani:* 1.

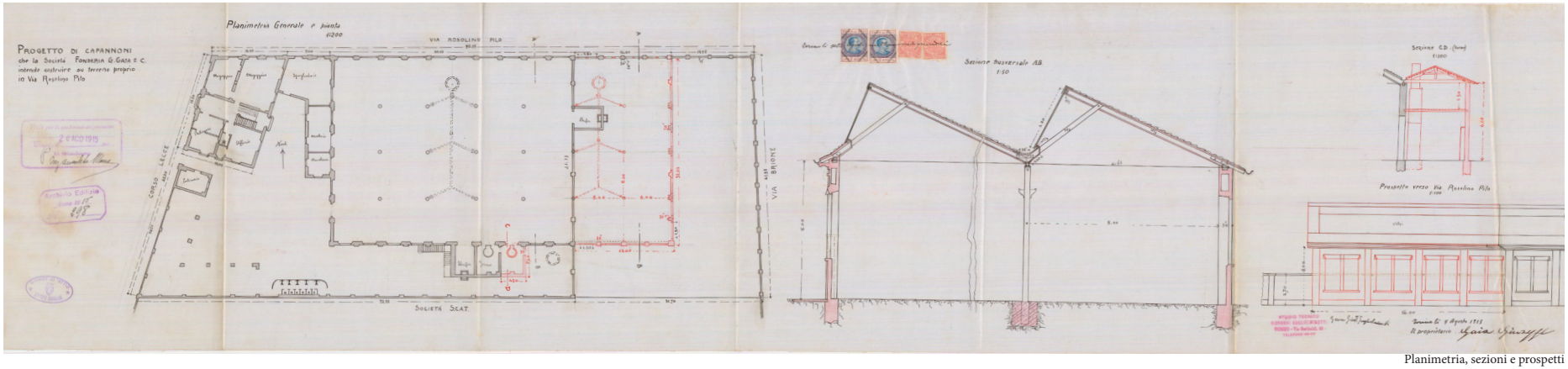
Storia:

La SCAT rappresenterà l'ennesima società nelle mani della famiglia Ceirano. Fondata da Giovanni Ceirano nel 1906, resisterà fino al 1929 fino a quando verrà assorbita dalla FIAT, terminando poi la produzione nei tre anni successivi all'acquisto.
Negli anni '30 il complesso è acquisito dal demanio militare e diviene Caserma Amione, attualmente in corso di dismissione e in attesa di intervento di trasformazione per polo di servizi della Città di Torino.

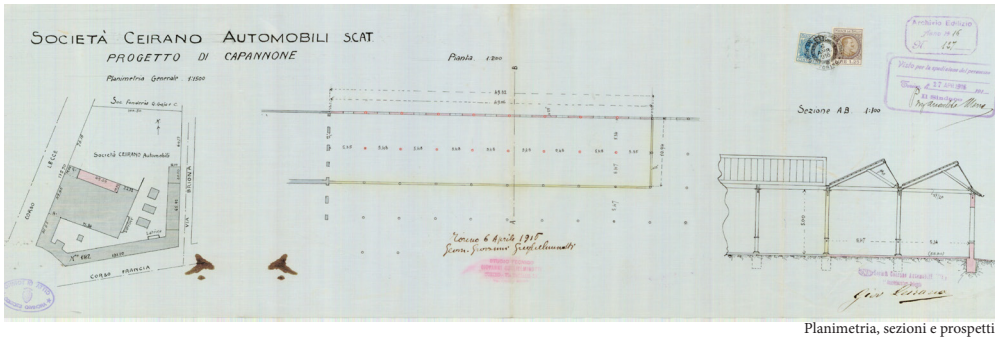
Progetto di: Geom Guglielminotti

Descrizione architettonica:

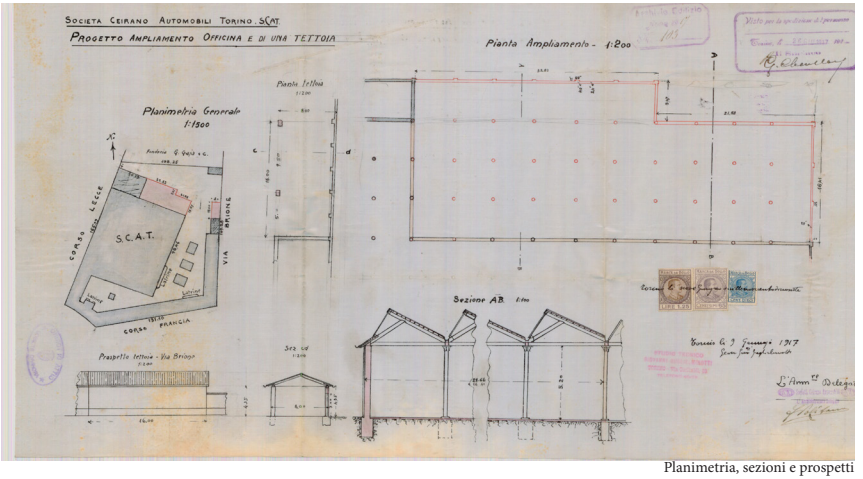
All'interno dell'Archivio Storico edilizio non sono presenti i disegni del primo fabbricato costruito sul bordo stradale dell'area, nel 1913, è sottoposto a vincolo e tutela, sono presenti solamente i documenti che attestano i suoi successivi ampliamenti edilizi.
Gli interventi come Società Anonima Fonderie Gaia e Società Ceirano Automobili Torino dalla metà degli anni '10, evidenziano per le costruzioni produttive interne al lotto un sistema tradizionale di elementi continui a shed con pilastri intermedi in ghisa e pareti perimetrali in muratura.
L'area del lotto è di 40.000 mq, questo inizia ad essere edificato durante il 1912; come in uso in quegli anni l'ingresso principale viene inserito in maniera angolare attraverso un edificio ricurvo dallo stile marcatamente Liberty, qui su corso Lecce risedevano parte degli stabili amministrativi e le aree di servizio dei lavoratori.
Mentre i documenti tecnici riguardano gli ampliamenti dedicati all'area produttiva, questi mostrano tipicamente una copertura a sheds di 56m x 32m (di cui l'ampliamento del 1915 riguarda l'inserimento di due campate).
L'insieme di edifici costituirà un ferro di cavallo all'interno dell'area, non arrivando mai a costruire sul fronte comunicante con la vicina proprietà prossima alla sua.



Planimetria, sezioni e prospetti
Corso Francia, ASCT 1915/298 Tav. 1
Fuori scala



Planimetria, sezioni e prospetti
Corso Francia, ASCT 1916/127 Tav. 1
Fuori scala



Planimetria, sezioni e prospetti
Corso Francia, ASCT
1917/103 Tav. 1
Fuori scala

Immagine da Maps 2012-2019 Apple Inc. (1992-2019 Tom Tom)

Zambon

Indirizzo: Via Verona

- *Data di costruzione:* 1904.
- *Data degli ampliamenti:* 1905, 1908, 1916.
- *Anni di impresa:* 1914-1915.
- *Proprietari originali:* Zambon Antonio
- *Stato*: Trasformato.
- *Stato di conservazione:*
  Ad oggi non sono più visibili segni materiali lasciati dai manufatti industriali, l'unico segno ancora in parte visibile è la conformazione degli isolati.

- *Ordine architettonico:* Art Nouveau.
- *Tipologia:* misto.
- *Tecnologia costruttiva:* laterizio e calcestruzzo armato.
- *Copertura:* sheds e inclinata a due falde.
- *N°massimo di piani:* 2.

Storia:

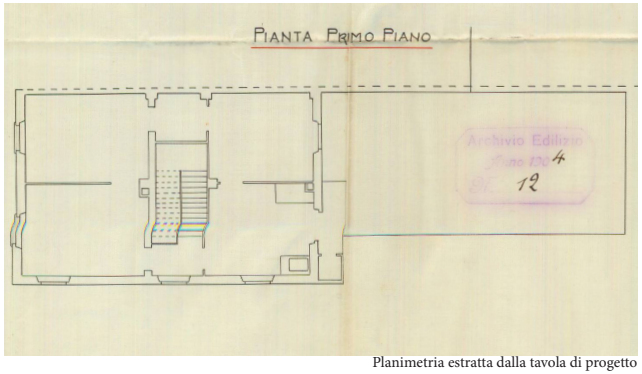
La ditta di meccanica di precisione del signor Antonio Zambon produrrà automobili su licenza di Cravero.
Ma anche se il Zambon detiene una buona conoscenza tecnica della meccanica la ditta produrrà automobili per soli due anni.

Progetto di: Ing.Silvano, Ing. Patriarca, Geom. Buraglione,

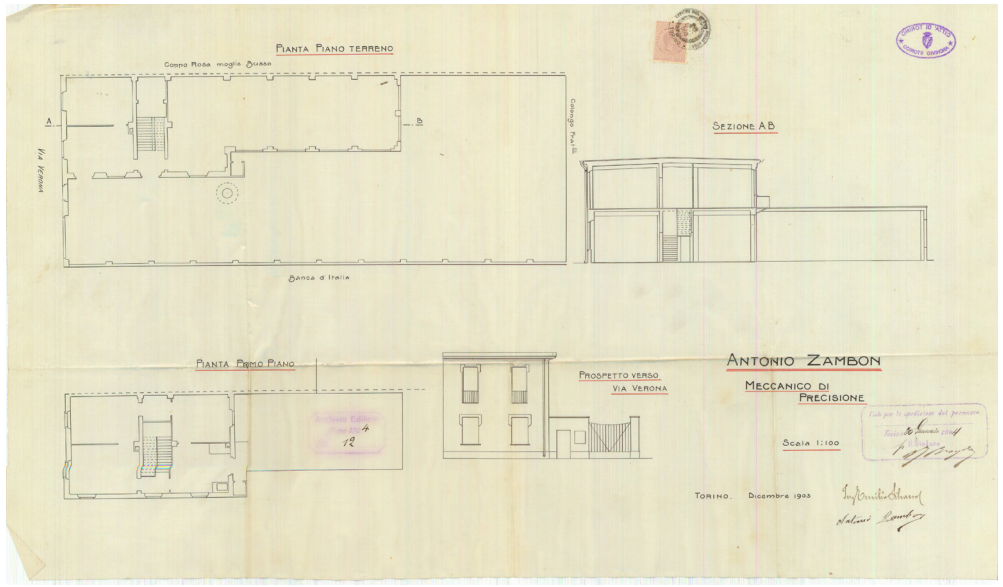
Descrizione architettonica:

Il fabbricato si presenta come un elemento scatolare composto da un unico vano al piano terreno e suddiviso in quattro settori al piano superiore.
Il piano terrano compone come un settore dedicato alle lavorazioni data l'assenza di ingombri e suddivisioni dell'area, il settore sovrastante invece di minori dimensioni (accessibile tramite il vano scala inserito centralmente all'interno della sala) contiene alcune sale dedicate alla progettazione ed amministrazione della società.
Questo primo fabbricato si presenta con la totalità degli orizzontamenti composti da elementi in calcestruzzo armato, sostenuti da travi ribassate.
Il primo ampliamento si estende verso corso Catania con un fabbricato a pianta libera e copertura inclinata ad una sola falda, l'illuminazione di questa area però non è fornita da lucernai ma da una fila di finestre inserite nella tamponatura esterna.
Dutante il 1908 la costruzione al piano terreno si amplia inserendo un fabbricato con tetti a sheds, questo fabbricato presenta una fila di pilastri centrale volta a sostene il piano delle coperture composto da una struttura in legno.
L'ultimo ampliamento viene eseguito durante il 1916, con la costruzione di un altro basso fabbricato affiancato a quello precedentemente costruito, diversamente da questo però detiene una copertura a due falde inclinate.
Questo fabbricato si sostiene con una maglia di pilastri di sezione 38cm con un passo di 3 metri e una luce di 4,85m

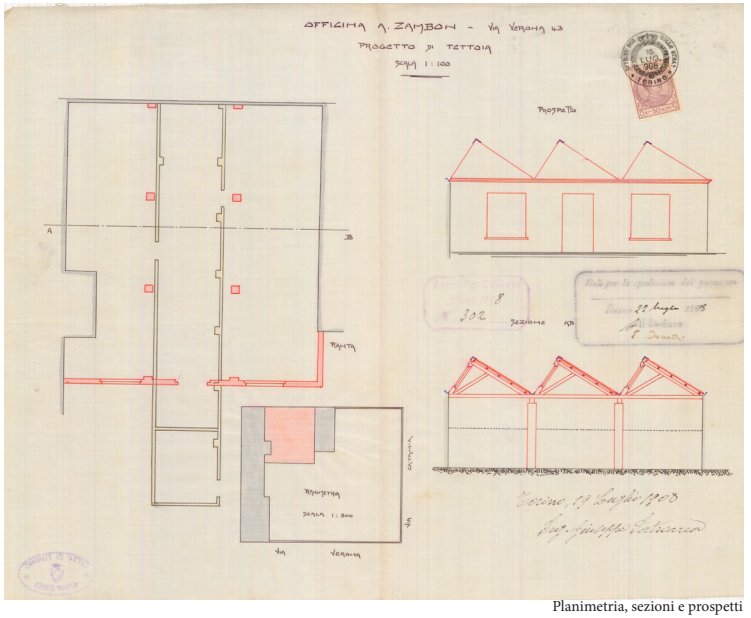
Disegni tecnici dell archivio storico edilizio:



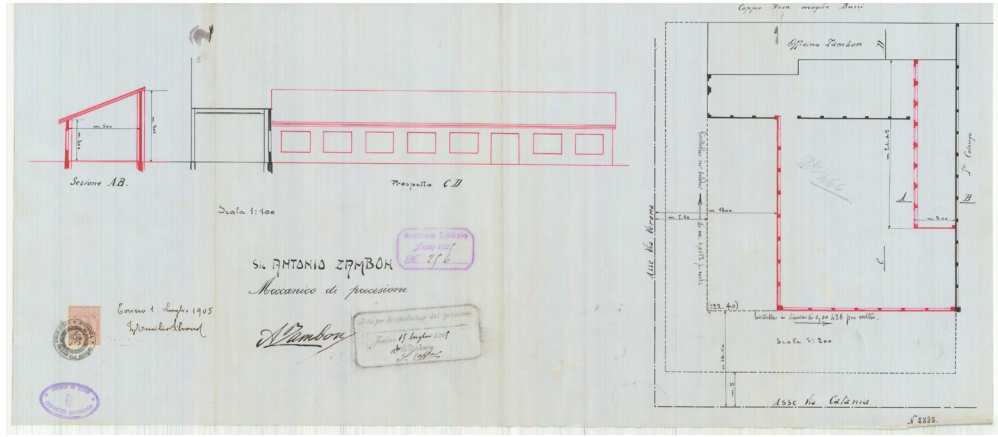
Planimetria estratta dalla tavola di progetto
Via Verona, ASCT 1908/302 Tav. 1
Fuori scala



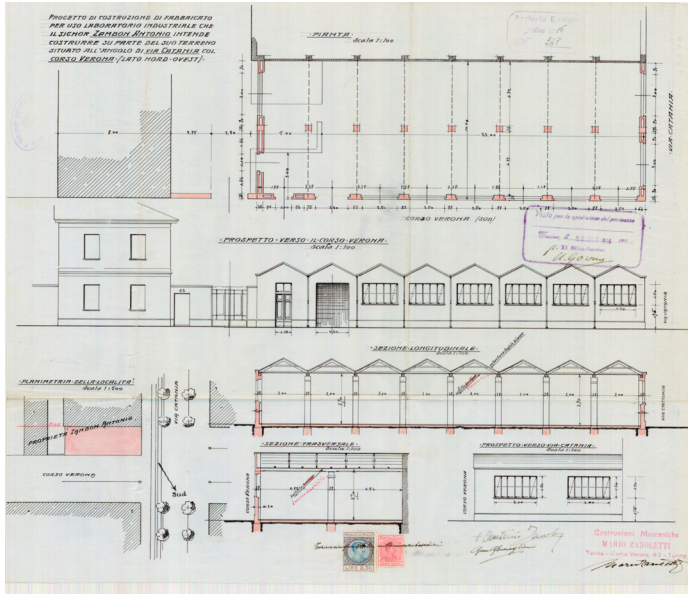
Planimetria, sezioni e prospetti
Via Verona, ASCT 1904/12 Tav. 1
Fuori scala



Planimetria, sezioni e prospetti
Via Verona, ASCT 1908/302 Tav. 1
Fuori scala



Planimetria, sezioni e prospetti
Via Verona, ASCT 1905/256 Tav. 1
Fuori scala



Planimetria, sezioni e prospetti
Via Verona, ASCT 1916/248 Tav. 1
Fuori scala

Museo diffuso dell'Automotive Heritage

Lo scopo è indicare agli utenti del servizio le mete museali informandoli sulle dinamiche, cercando di rendere più consapevoli anche gli abitanti dello sviluppo e della storia delle ex fabbriche automobilistiche, che hanno in qualche modo trascinato verso un futuro industriale il capoluogo piemontese.
Tra questi sono presenti molteplici casi meno valorizzabili come i siti ormai andati perduti, dove però è sempre presente la possibilità di andare a vedere gli ultimi segni lasciati sugli isolati (dalla conformazione dei lotti alla presenza solo più di capannoni dentro la corte interna, a quella di singoli elementi di facciata e infrastrutturali), in altre situazioni invece è possibile visitare esternamente la fabbrica, direttamente su via oppure dietro una recinzione (nei casi ad esempio in attesa per una futura rigenerazioni all'interno del sito e in alcuni casi di architetture - monumento da valorizzare).
Infine sono presenti casi dove è possibile entrare all'interno di queste fabbriche con specifici percorsi di visita (in casi differenziati come il Lingotto, area rigenerata da tempo dove la memoria può essere potenziata, ma anche esempi come Mirafiori dove il turismo deve essere ammesso dalla pianificazione comunale e avere vie alternative alla produzione e ad altri usi in atto non accessibili).
In questa sessione si sono focalizzate 4 aree della città: San Salvario, San Paolo, Lingotto e Mirafiori; questi sono i luoghi principali storici della produzione torinese, esistono altre realtà che possono essere indagate nella parte nord e nell'area metropolitana, che possono allargare la rete di conoscenza e museale.
Le possibilità offerte dal poter sfruttare l'impianto urbano come museo a cielo aperto sono molteplici, come la possibilità di compiere visite anche senza limitazioni di orario (tranne che in caso di accesso all'interno).
I mezzi di spostamento utilizzabili per svolgere questa attività sono molteplici: biciclette, autobus, automobili o a piedi; questo perché sviluppandosi all'interno dell'intera area urbana vi è la possibilità di utilizzare diversi modi per spostarsi.
Sicuramente, in funzione delle distanze, il consiglio è quello dell'utilizzo della bicicletta per la visita museale, presentandosi come un mezzo di trasporto con cui è possibile attraversare ogni area della città senza incorrere in sanzioni (ZTL), permettendo oltretutto la sosta in qualsiasi punto. Inoltre, tramite alcune piste ciclabili presenti i grandi spostamenti urbani diventano più veloci e sicuri, anche se la rete non è così capillare da raggiungere tutti i siti.
La possibilità di poter scegliere il proprio percorso all'interno dell'area cittadina e potendo dividere la visita in più sessioni, mostra dei vantaggi rispetto alla tradizionale attività museale dove vige un orario di apertura e chiusura della sede.
Il problema dell'accessibilità per tutti viene risolto poiché sviluppandosi all'interno del tessuto urbano, esso deve già presentarsi in grado di non generare problematiche di questa natura. Per quanto riguarda invece gli elementi visitabili internamente o l'accesso a parti a cielo libero interne ai siti, nel caso di aziende o enti in uso, essendo questi stabili realtà già a sé stanti e attivi sono già muniti di ogni accorgimento di sicurezza e accessibilità universale (poiché oltretutto non potrebbero essere dichiarati a norma di legge). Il problema della sicurezza e della accessibilità di utenti con diverse abilità si pone, in particolare, per i siti non in uso, in corso e attesa di intervento.
L'idea centrale dei percorsi è quella di inserire alcuni elementi valorizzatori in loco (come targhe e QRcode) ma di utilizzare come elemento guida principalmente il proprio smartphone, questo tramite un'applicazione dedicata, che permetterà al visitatore di interagire e ottenere maggiori informazioni e dettagli all'interno della propria visita museale.
La scelta di utilizzare uno smartphone è data dalla possibilità di implementare in continuazione e velocemente il contenuto culturale disponibile al visitatore, l'utilizzo dello mezzo digitale non deve essere visto come un mero schermo dove indicare alcune informazioni di base (che potrebbero essere già appuntate in una targa in loco) ma deve essere un mezzo dinamico per riproduzione e visione di elementi storiografici, la visione di elementi multimediali tramite link e il collegamento a fondi archivistici.

Edificio visitabile esternamente	La fabbrica viene osservata e visitata dal suo esterno, in quanto l'opera non è stata oggetto di un progetto di restauro, recupero, riuso o è stata oggetto di un riuso per funzioni per cui la proprietà non ammette l'accesso interno. Questo obbliga il visitatore a porsi all'esterno del fabbricato, capitando di doverlo guardare attraverso apposite aperture nelle recinzioni esterne.

Edificio visitabile internamente	La fabbrica viene osservata e visitata dal suo esterno, ma grazie alla sua riconversione nel tempo è possibile visitare anche il suo interno, in modo da poter analizzare la sua struttura interna e gli elementi testimoniali che possono essere presenti, secondo un percorso predefinito. La possibilità di svolgere attività all'interno della costruzione rende possibile anche lo sviluppo di eventi, in modo da valorizzare meglio la storicità del fabbricato.

Edificio demolito	La fabbrica viene osservata e visitata dal suo esterno, in funzione di una segnaletica che indica la presenza storica. Il visitatore fa essenziale riferimento al supporto digitale.

1. **Aquila:** Via Andorno 40
2. **Arsenale militare:** Via Borgo Dora 49
3. **Carrozzeria Locati e Torretta**: Via Nizza 150
4. **Carrozzerie Rotschield e Fils:** Via Madama Cristina 145
5. **Ceirano:** Corso Vittorio Emanuele II 9
6. **Chiribiri:** Via Caraglio-Via Issiglio-Via Montenegro
7. **Diatto:** Via Frejus 21
8. **Faciotti Aristide:** via XX Settembre 15
9. **Farina Stabilimenti Società:** Corso Tortona 12
10. **Fata:** via Goito 12
11. **Fiat corso Dante:** Corso Dante-Via Maronchetti-Via Tiziano
12. **Fiat Grandi Motori:** Via Cuneo 20
13. **Fiat Reparto Carrozzerie:** Via Madama Cristina 147
14. **Ingest:** Via Nole 32-36
15. **Invicta:** Via Monti- Via Saluzzo
16. **Itala:** Largo Orbassano
17. **Itala/Lancia:** Via Donizzetti 6
18. **Junior:** Corso Massimo d'Azeglio-Via Petrarca
19. **Krieger:** Corso Regina Margherita 46
20. **Lanca Grattacielo:** Via Vincenzo Lancia 27
21. **Fides:** Via Monginevro 99
22. **Lancia:** Via Monginevro 99
23. **Lancia:** Via Ormea 91
24. **Lingotto:** Via Nizza 220
25. **Lux:** Via Monginevro 163
26. **Lux:** Via Nizza-Corso Marconi
27. **Manifattura Tabacchi:** Corso Regio Parco 142
28. **Martina Fratelli Officine:** Via Buniva 28
29. **Michelin Nord:** Corso Mortara-Via Orvieto
30. **Michelin Sud:** Via Livorno-Via Treviso
31. **Mirafiori:** Corso Giovanni Agnelli 200
32. **Mirafiori officine 81-82-83:** Via Plava 86
33. **Mirafiori zona A:** Via Settembrini
34. **Mirafiori zona B:** Strada della Manta
35. **Mirafiori zona C:** Via G.C.Ansalmetti
36. **Nardi:** Via Monginevro 107
37. **Nazzaro:** Corso Peschiera 250
38. **Officine Beccaria:** Corso Vercelli-Via Carmagnola
39. **Officine COR:** Via Santa Teresa 12
40. **OGR:** Corso Castelfidardo 22
41. **Padus/Lancia:** Corso Peschiera-Corso Racconigi
42. **Paracchi:** Via Pianezza 17
43. **Prima Fonderie Acciaierie:** Via Cigna 115
44. **Sar Rotor:** Via Balbo-Via Bava-Via Vanchiglia
45. **SNOS:** Corso Mortara 24
46. **SCAT:** Via Madama Cristina-Corso Raffaello
47. **Siata:** Via Leonardo Da Vinci 12
48. **Spa:** Corso Ferrucci (ex strada Circonvallazione Borgo S.Paolo)
49. **Star:** Via Nizza 152
50. **Storero:** Via Petrarca-Corso Massimo D'Azeglio
51. **Tau:** Via Frejus 19
52. **Valdocco:** Corso Rosai (Regione Valdocco)
53. **Viotti:** Corso Giovanni Agnelli 22
54. **Vitali:** Corso Mortara-Via Borgaro
55. **Zambon:** Via Verona 43

© 2018 Google

Immagine da Google Earth Pro 2018

Entra nell'applicazione

Avvio dell'applicazione

Apertura delle schede informative

Seleziona un percorso personalizzato

Localizzazione dell'utente sulla mappa

Mappa multimediale

Inizio del percorso selezionato

Selezione dei luoghi da voler visitare all'interno del percorso reale/ virtuale

Selezione del percorso

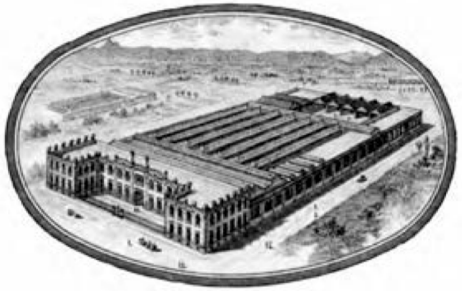
Chiusura della scheda informatica

Apertura della fotocamera per QR-CODE

Schede infomative

L’utilizzo e le funzioni del Museo diffuso dell’Automotive Heritage

La scelta di fondare un museo diffuso permette di sviluppare maggiori attività e di poter sfruttare maggiormente nuove tecnologie applicate agli smartphone, un elemento ormai presente nelle tasche di quasi tutti i cittadini.
L’idea principale è quella di fornire una guida sull’inserimento di questi fabbricati all’interno del tessuto urbano, con la possibilità di essere totalmente liberi di scegliere da dove cominciare il percorso da voler eseguire; è infatti pensata la possibilità di poter personalizzare il proprio percorso. Scelte più mete o la meta singola l’applicazione si adopererà per la produzione di un percorso efficiente e sicuro, la possibilità di inserire dei filtri di ricerca all’interno della scelta del percorso permette di selezionare gli elementi in base alle esigenze e al livello di informazione richiesto (informazione di base, storia della fabbrica, storia dell’azienda, visioni multimediali della fabbrica a diverse epoche, dei veicoli prodotti e del lavoro ...).
Dopo aver così selezionato un percorso da voler proseguire, la localizzazione guiderà i visitatori per la città; arrivati a destinazione sarà possibile aprire la schermata informativa, questa tramite il lavoro di schedatura effettuato e la costruzione di una piattaforma digitale, fornirà informazione storiche, architettoniche e sulla produzione effettuata all’interno della fabbrica.
La comunicazione però non vuole fermarsi a quella testuale scritta, disponendo infatti di un telefono capace di implementare più funzioni sarà disponibile una serie di documentazioni fotografiche e di video storici da poter visionare durante la visita.
Viene previsto oltretutto la proposizione di alcune targhe o totem contenenti informazione e alcuni QR CODE elementi che tramite la scansione con il cellulare permettono di attivare in situ funzioni, visionare materiale



La carrozzeria Locati e Torretta firmata dall'ingegner P. Fenoglio, la ricostruzione 3D e una veduta pubblicitaria
in: R. Tamborrino, F. Rinaudo, *Ritratto di città con fabbriche. Censimento dei luoghi di lavoro a Torino prima della Grande Guerra e mappatura digitale*, "Città & Storia", 2/2017, pag 273 ,doi 10.17426/67846

multimediale e consultare la bibliografia storia di riferimento; l'inserimento di questi totem allineato con il punto di vista proposto da una fotografia d'epoca ci permettere di poter visionare cambiamenti e differenze prodotte dal tempo, e nel caso invece di elementi demoliti ci permettere una riproposizione di questi all'interno dell'isolato mutato nel tempo.
La possibilità, inoltre, di poter utilizzare meccanismi come quello della realtà aumentata ci potrebbe permettere la riproposizione di modelli 3D digitali e render permettendo un confronto con l'esistente; tramite una rievocazione digitale è possibile valorizzare un elemento e una storia appartenuta al passato di cui potremmo non avere più segni della sua materia fisica (magari solo disegni di progetto e fotografie storiche).
Un caso di studio è, ad esempio, la ricerca interdisciplinare condotta sui luoghi e sull'organizzazione del lavoro agli inizi della Torino industriale, il "Censimento degli opifici industriali del 1914"*59, sulla cui base è stata operata una mappatura digitale, che ha trasferito informazioni in banche dati e in alcuni modelli 3D delle fabbriche.
Attualmente la variegata offerta di geo-browser - di iniziativa pubblica e privata - connessi a differenti database, con diversi data model e formati, determina la difficoltà di integrazione ed interoperabilità delle informazioni sul patrimonio automobilistico già sviluppate.
La prospettiva è di sviluppare la ricerca interdisciplinare sulle memorie dell'auto-motorismo e una piattaforma di integrazione di dati esistenti e nuovi, ad esempio una piattaforma di navigazione in modalità cloud, distribuibile liberamente, con funzione turistico-informativa e di approfondimento e ricerca.
Questi mezzi oggi a disposizione di tutti permettono delle attività in maniera economica, più ecologica e fluida rispetto alla stesura di un dépliant o una guida, dove il materiale è difficilmente modificabile e comunque potrebbe fornire una descrizione scritta e la proposizione di fotografie, perdendo la maggior parte delle attività multimediali offerte invece dall'uso di un'applicazione.
Inoltre, all'interno delle comunità tecnologiche è accresciuta un'etica basata sulla cooperazione di singoli elementi o associazioni allo scopo di incrementare le funzioni, le informazioni e altro, insomma far evolvere l'applicazione anche tramite una collaborazione pubblica gratuita.
La possibilità di poter modificare e accedere ai codici di programmazione delinea queste applicazioni come OpenSource, questo elemento non viene prodotto per uno scopo meramente economico, anzi solitamente la sua natura è di Freeware (applicazione di utilizzo gratuito, con la possibilità di poter effettuare donazioni agli ideatori e collaboratori del sistema).
Questo permette, quindi, lo sviluppo di un elemento di uso comune, senza la necessità di creare ad hoc costose equipe di lavoro, ma anzi potendo sfruttare l'unione e la collaborazione gratuita di una comunità culturale che vede in questo lavoro uno scopo comune: dare un proprio contributo e accrescere la comunità stessa tramite il proprio lavoro volontario.
Nel collaborative mapping gli utenti inoltre possono incorporare nei contenuti della piattaforma anche propri prodotti, attraverso forme di annotazione collaborativa; si possono sviluppare anche mappature locative, che recuperano la dimensione del vissuto e dell'esperienza in divenire di luoghi, di particolari eventi.

*59 R. Tamborrino, F. Rinaudo, *Ritratto di città con fabbriche. Censimento dei luoghi di lavoro a Torino prima della Grande Guerra e mappatura digitale*, "Città & Storia", 2/2017, doi 10.17426/67846

L’offerta informativa può, quindi, essere implementata anche da contributi sviluppati da associazioni, enti, privati, ma richiede un’attività di coordinamento e organizzazione di una piattaforma informativa.
La possibilità di sviluppo di questo scenario permettere di poter svolgere un’attività museale ad un costo minore rispetto al solito, inoltre indurrebbe la comunità culturale alla collaborazione e all’associazione per lo sviluppo di progetti ed idee per implementare le opportunità offerte.
Lo stesso meccanismo viene utilizzato ad esempio da alcune delle più grandi aziende del web, Google aprì una campagna dove conclamava la possibilità di collaborazione gratuita insieme all’azienda per poter contribuire ad un progetto messo in atto da Google Maps.
L’idea era quella di costruire mappe tridimensionali delle più importanti città, l’azienda quindi chiedeva il contributo di chiunque conoscesse e fosse attivo all’interno della modellazione 3D, l’idea era quella di poter aumentare al massimo l’archivio digitale in modo che con il contribuito di ognuno venisse creato più rapidamente e senza costi esosi, permettendo di utilizzare gratuitamente questa funzione (sia avendo collaborato che non essendo stato parte attiva del processo).
OpenStreetMap è, invece, un progetto collaborativo finalizzato a creare mappe del mondo a contenuto libero, che ricerca una raccolta mondiale di dati geografici, con possibilità di diverse specializzazioni. In questa prospettiva il progetto Torino Mapping Party, promossa da Wikimedia Italia, 5T e ITHACA – con il patrocinio della Città di Torino – che ha coinvolto cittadini e studenti nell’aggiornamento delle mappe libere di OpenStreetMap prevede che mappatori esperti insegnino a registrare dati per l’aggiornamento del database. Nel 2018 l’obiettivo è stato registrare su OSM dati relativi ai musei e ai principali siti di interesse culturale torinesi, per meglio descriverne gli spazi e le modalità di fruizione da parte del pubblico.
Lo sforzo quindi del singolo viene ripagato tramite la possibilità di sfruttare il lavoro altrui per i nostri scopi, cosi che altri a loro volta potranno utilizzare il materiale prodotto da noi per poter implementare e svolgere altre attività.
Questo è ciò che si cerca di attivare, l’ideazione di questo museo oltre che aumentare gli afflussi turistici, serve proprio ad incoraggiare alla collaborazione e allo studio per quanto concerne l’Automotive Heritage.
Lo sviluppo di questa attività contribuirebbe nell’opera di autosostentamento e facilitazione al personale attivo alla ricerca e cura delle attività museali, potendo così accrescere l’opera di salvaguardia degli edifici industriali e del loro intorno, in modo da sensibilizzare i potenziali stakeholders, rendere il luogo facilmente godibile dal visitatore e inserire le basi per lo sviluppo di nuove attività e nuovi possibili restauri.

La gestione e ampliamento della documentazione

Lo scopo della collaborazione tra cittadini, associazioni, enti culturali e aziende, che andranno a implementare le documentazioni riguardanti l'Automotive Heritage, è quello di aumentare i contenuti disponibili all'interno della piattaforma museale oltre che a fornire un supporto archivistico a chiunque svolga ricerca sull'argomento.
La gestione e l'archiviazione delle informazioni però deve essere studiata tramite modelli già esistenti per la creazione di archivi digitali condivisi.
Il primo passo sarà quello di incominciare a progettare un archivio digitale online con le informazioni disponibili, queste dovranno essere inserite all'interno di archivi tematici suddividendo gli elementi per categorie semantiche.
La divisione iniziale di questo tipo di informazioni permetterà a chi dovrà gestire l'archivio una semplice navigabilità, è necessario poi che gli elementi inseriti al suo interno possiedano un nome conciso e riconoscibile.
Inoltre, sarà necessaria una descrizione sintetica degli elementi inerenti al documento in modo da poter conoscere il contenuto di questi senza una assidua visione e controllo di documento per documento.
Una volta costituti quindi gli elementi che compongono l'archivio ed avendo inserito al suo interno le informazioni disponibili, a questo punto sarà necessario costruire la struttura per l'implementazione del materiale.
Per comporre il database digitale è necessario fare riferimento all'offerta di informazione libera, prodotta da cittadini, enti pubblici e associazioni – per il territorio un riferimento essenziale è MuseoTorino (www.museotorino.it), il museo digitale della Città di Torino aperto nel 2011.
Un riferimento generale è Wikipedia; l'enorme potenziale di Wikipedia è stata la sua assidua implementazione nel tempo di materiale da parte della sua comunità o di qualsiasi altra persona nel mondo.

La possibilità quindi di poter aumentare la quantità di informazioni archiviate tramite un apporto gratuito di collaborazioni rende il sistema in continua crescita garantendo un minimo grado di autosostentamento, grazie all'apporto da diverse utenze e comunità.
Ovviamente però nascono alcune problematiche non indifferenti da dover gestire, innanzitutto è necessario pensare che la gestione delle informazioni all'interno del sito OpenSouce permette a chiunque di poter cambiare, aumentare, cancellare le informazioni disponibili. Esistono comunque sistemi di sicurezza che tracciano e salvano ogni modifica effettuata nel tempo, in questa maniera è possibile un backup continuo delle informazioni che non andranno mai perse.
Le motivazioni portate avanti da Wikipedia su questa scelta sono molteplici, innanzitutto risulterebbe improbabile un'assidua revisione di tutti gli elementi modificati dal sito internet (sono infatti troppe le voci presenti all'interno di questa enciclopedia libera), esistono poi altre motivazioni dettate dalla neutralità che informazioni deve mantenere perseguendo l'obiettività, una continua revisione da parte di uno stesso organo potrebbe quindi rischiare di censurare alcuni contenuti.
Nel caso invece della creazione di un archivio digitale basato sull'Automotive Heritage in collaborazione con il museo diffuso e altre aziende e associazioni presenti sul luogo, seguirà degli standard differenti, in primis l'archivio e il software saranno due entità differenti. Non sarà permesso quindi la modifica delle informazioni disponibili a tutti tramite l'applicazione; sarà invece fornito il codice sorgente permettendo così un'implementazione delle funzionalità presenti, così dopo una revisione e un test da parte del amministrazione sarà possibile inserire gli aggiornamenti all'interno del software originale.
In questa maniera si porrebbe lo sviluppo di una comunità di amatori e appassionati (come succede con il software Linux) volti a rielaborare il software originale per poterlo implementare nelle sue funzioni;dopo quindi una revisione da parte del personale, se sarà utile e consono all'attività museale sarà reso disponibile agli utenti del museo.
La necessità di agire in questa maniera dipende dall'importanza del sistema, per non mettere a repentaglio il suo possibile uso continuativo e la sicurezza, permettendo di ripararsi dalla non appropriatezza dei dati.
Infatti, non rendere le modifiche al database sistema museale in tempo reale permetterebbe di evitare la possibilità di atti di vandalismo o di hackeraggio da parte di terzi; dando maggior sicurezza sulla qualità delle informazioni.
Un altro punto molto importante sarà anche lo studio delle licenze e dei copyright, prevendendo quindi l'utilizzo delle Licence Creative Commons gestendo la modifica e la ridistribuzione dei materiali creati.
Questo tipo di licenza può essere vista come un modello che si inserisce tra il copyright e il pubblico dominio, questo perché il concetto di base utilizzato e quello del "some rights reserved", portando ad essere l'autore stesso delle informazioni a decidere di quali tipo di diritti servirsi.
I problemi di base riguardano sempre l'attribuzione delle opere che rischiano di andare contro le leggi di copyright, viene dunque necessario definire regole per una giusta attribuzione delle opere citate o elaborate.
Le informazioni essenziali riguardano:
-Inclusione degli avvisi sui copyright

-Citare l'autore dell'opera
-Citare il titolo dell'opera
-Citare la specifica licenza CC indicata nel lavoro originale
-Comunicare le rielaborazioni delle informazioni

SI SEMPLIFICA L'ARCHITETTURA DELL'UTILIZZO DEL MATERIALE SECONDO LE CONDIZIONI DI UTILIZZO DELL'OPERA SECONDO LA LICENCE CREATIVE COMMONS

ATTRIBUZIONE:
Questa licenza permette ad altre persone di mostrare, distribuire, copiare il lavoro a patto che venga citato l'autore dell'opera.

NON COMMERCIALE:
Questa licenza permette a terzi di poter distribuire, compiere delle copie identiche oppure delle sue rielaborazioni a patto però che non vengano utilizzate per scopi commerciali.

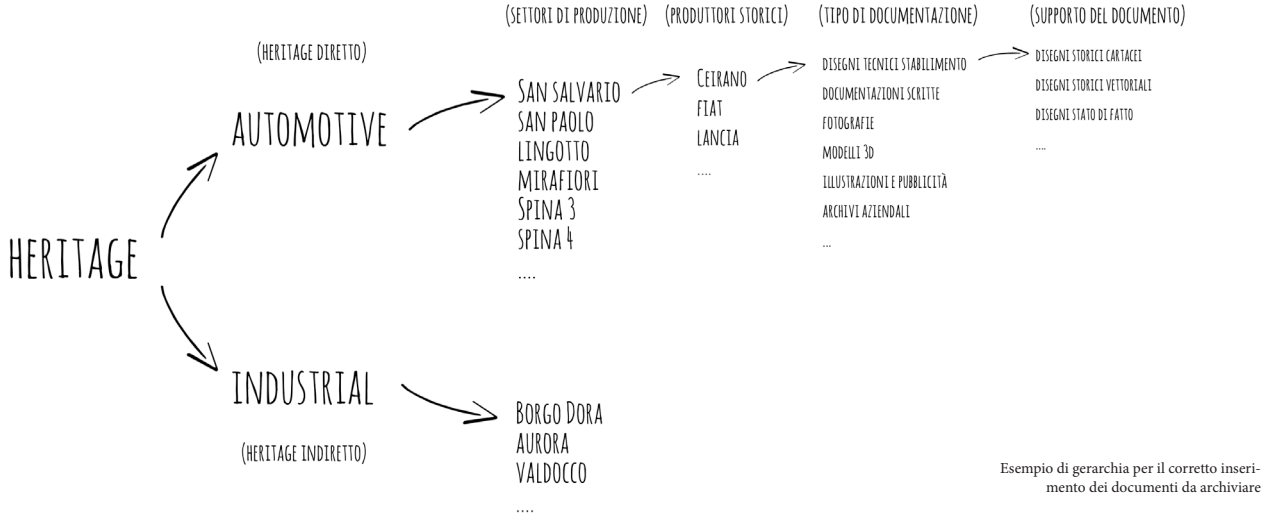
NON OPERE DERIVATE:
Questa licenza permette di poter mostrare, distribuire o eseguire copie identiche dell'opera ma non è possibile compiere rielaborazioni o opere che ne derivino.

CONDIVIDI ALLO STESSO MODO:
Questa licenza permette una ridistribuzione dell'opera originale con la sua stessa licenza o compatibile con essa.

La formazione e la fruizione dell'archivio digitale

Il primo passaggio per l'archiviazione del materiale raccolto sarà l'individuazione di una architettura di sistema che inserisca ogni elemento nella sua posizione più consona.
Questo aiuterà a catalogare e archiviare il materiale a disposizione individuando il percorso per ogni elemento presente, una volta reso noto l'ordine del materiale sarà a questo punto importante gestire un inventario dove per ogni documento prodotto dovranno essere specificati alcuni campi.
Dopo aver quindi indicizzato tutto il materiale presente e a disposizione tramite una preinventariazione, sarà possibile supervisionare gli elementi presenti all'interno della nostra banca dati; in questo modo sia gli incaricati alla gestione delle informazioni, sia i possibili volontari che vogliano applicarsi nell'incremento dei dati presenti possono avere ben chiaro quali siano i materiali all'archivio, in modo da non creare duplici campi contenenti informazioni simili.
Ovviamente dopo la compilazione del nuovo materiale, ciò che ne compete alla revisione e l'inserimento indicizzato all'interno dell'archivio, sarà sottoposto alla supervisione di un incaricato museale; questo dovrà quindi detenere una certa preparazione archivistica, storica, nel campo dell'architettura e dell'urbanistica dell'Automotive Heritage per poter compiere questo delicato passaggio.
Solo dopo un controllo il materiale se verrà valutato utile, sarà reso disponibile all'interno dell'archivio online.
Non è detto che tutto il materiale raccolto all'interno dell'archivio digitale, debba essere inserito all'interno del software dedicato alla visita del museo; sarà infatti incarico dell'amministrazione museale scegliere i contenuti da voler utilizzare e quali invece da mantenere per un secondo livello di approfondimento.

Questo perché non tutto il materiale inerente ad un argomento può essere inserito, ma deve essere scelto in base alla linea museale che si vuole mantenere.
Non vuole significare che il materiale presente all'interno dell'archivio rimanga inutilizzato, ma anzi che questo diventi materiale di studio per ricercatori o studenti del campo, che possono consultare, richiedere l'accesso e scaricare materiale tramite l'archivio; dando la possibilità di poterlo utilizzare in sicurezza per i propri scopi (ovviamente sempre in base al tipo di licenza disponibile).



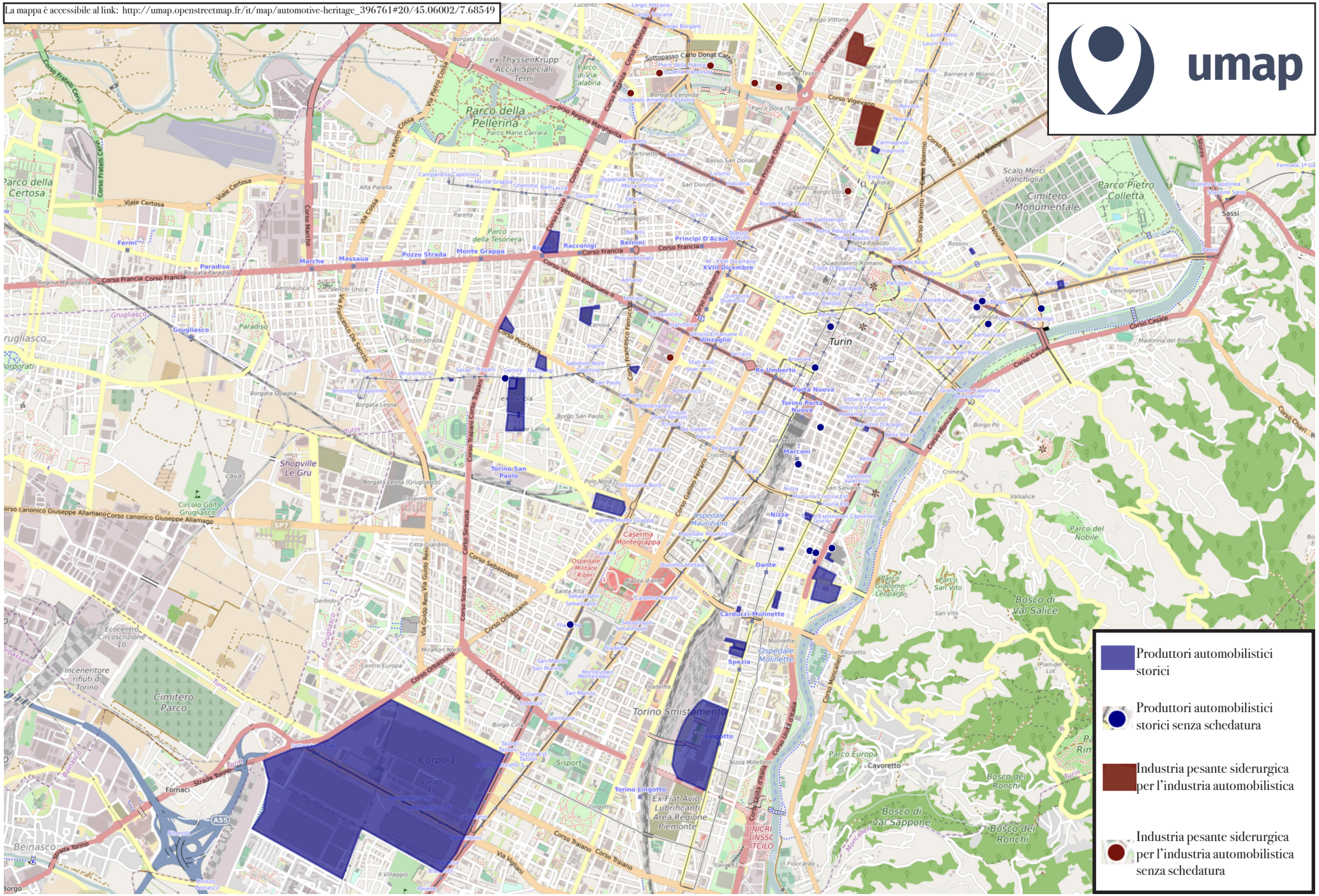
Esempio di gerarchia per il corretto inserimento dei documenti da archiviare

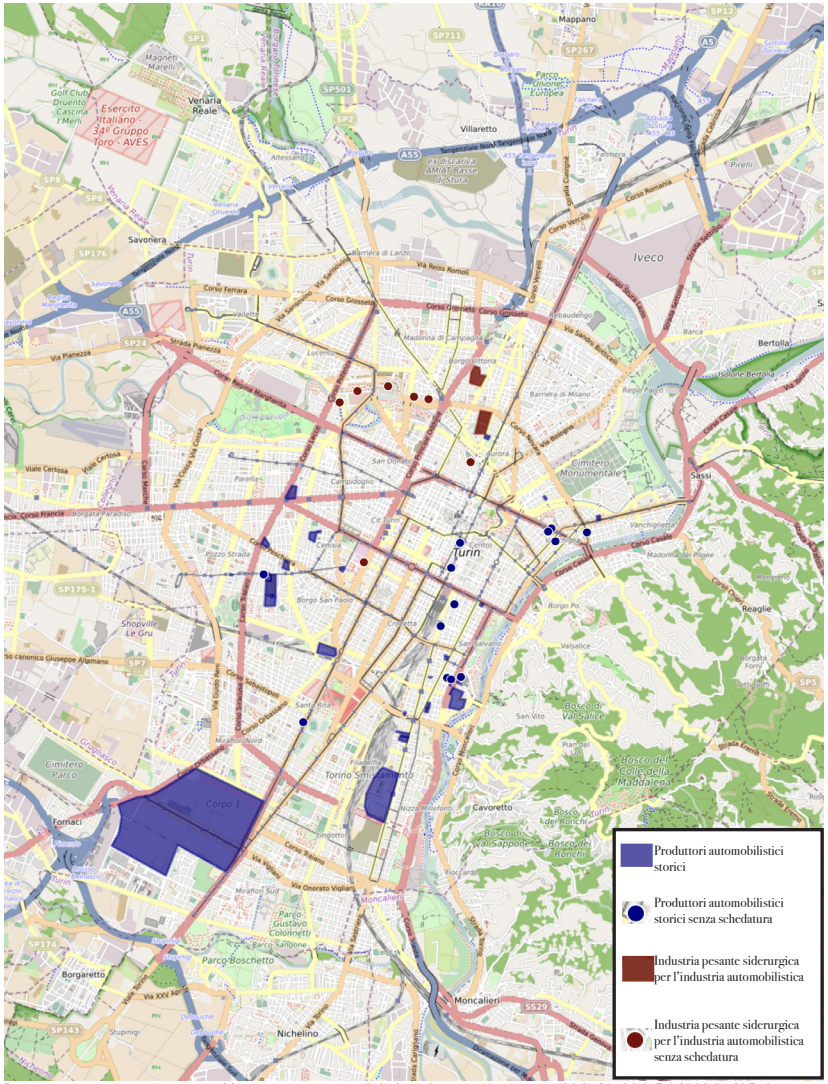
Per quanto riguarda l'inserimento dei dati e la visione di questi da parte della comunità collaboranti, si riprendono le pratiche di elaborazione grafiche e testuali tramite il software online uMap.openstreetmap.fr, il seguente software utilizza le dinamiche e le funzioni di openstreetmap, permettendo però la creazione di una mappa propria personalizza da poter condividere.
Questo perché, invece, la funzione principale di openstreetmap prevede un'unica cartografia condivisa a livello mondiale, nella quale tutti inseriscono informazioni (trovando quindi all'interno informazioni di diversa natura); questo sarebbe stato problematico per il nostro utilizzo, distogliendo l'attenzione del pubblico e rendendo più difficile l'applicazione museale.
La scelta quindi di utilizzare questo software è dovuta alla sua semplicità, infatti per imparare ad utilizzare il programma è necessario seguire un tutorial di 10 minuti; oltretutto vi è la possibilità di accedervi da qualsiasi computer solo tramite una pagina del browser (non dovevendo installare nessuno tipo di applicazione).
In questo modo la gestione dei dati diventa più semplice da portare avanti per chi ha l'onere della gestione e la revisione delle informazioni, mentre per il pubblico è agevolato da un'interfaccia semplice e intuitiva.
Sono stati quindi mappati all'interno della cartografia di Torino i siti industriali studiati durante la schedatura, l'inserimento graficamente viene gestito tramite la campitura della superficie del lotto interessato, questo

Implementazione dei dati tramite il sistema museale di: WW1 - dentro la Grande Guerra, Progetto per il centenario della Prima Guerra Mondiale
tramite: http://www.grandeguerra100.it

quando le informazioni disponibili permettono una giusta localizzazione; oppure viene inserito il punto dove le informazioni a nostra disposizione sono minime non permettendo una più preciso inserimento.
I principali layer utilizzato rispecchiano la gerarchia delle informazioni archiviate distinguendo la natura dell'heritage in due possibili elementi, in blu gli elementi legati in via diretta con l'automotive heritage (quindi i produttori storici automobilistici) in rosso invece vengono delineate le aree dell'industria pesante, in particolare la siderurgia, collegate indirettamente all'industria automobilistica, per il ruolo essenziale nel ciclo produttivo storico.
In questo modo è possibile a prima vista distinguere i due comparti, senza bisogno di un'interrogazione della geometria disegnata o del punto inserito.
Dopo aver indicato quindi la posizione e la natura dell'industria, vengono inseriti al suo interno una serie di informazioni storiche e tecniche architettoniche collegate all'impianto.
In molti settori di ricerca storico-territoriale sono stati costruiti siti digitali che pongono insieme la definizione localizzativa, la disponibilità di fonti archivistiche di diversa natura e la disponibilità di strumenti semplici per implementare il data base, da parte di singoli e comunità. È il caso de "LA RETE GRANDE GUERRA IN ITALIA" (http://www.centenario1914-1918.it/it/2014/07/04/la-rete-grande-guerra-italia) promossa dal Ministero della Difesa per il centenario, in cui sono elencati i diversi soggetti che a vario titolo partecipano alle commemorazioni.
In quest'ambito, per la gestione e l'implementazione dei documenti è un modello il progetto "WW1 - dentro la Grande Guerra", che seppure solo parzialmente sviluppato, ha cercato di far rivivere gli eventi della Prima Guerra Mondiale tramite un racconto sensoriale predisposto con l'utilizzo delle nuove tecnologie interattive.
Il punto di forza di questo progetto (che riunisce al suo interno una rete di 19 musei e fondazioni storiche) è stata la sua continua espansione del sistema, permettendo a chiunque detenesse del materiale storico sull'argomento (lettere di guerra, fotografie, documenti, ecc...) di renderlo disponibile a tutti.
Tale modello costituisce un riferimento significativo per il caso di studio. Un passo successivo all'interno dello sviluppo del sistema museale dell'Automotive Heritage è quindi la creazione di un cloud online dove poter inserire le documentazioni riguardanti i vari impianti industriali, si è scelta come prima opzione la costruzione di un'account GoogleDrive, data la possibilità di inserire una grande quantità di file multimediali.
All'interno di umap il collegamento tra l'elemento geometrico digitale e il cloud si trova inserito all'interno del popup informativo al fondo di ogni scheda, insieme alla bibliografia di riferimento.
Andando così a cliccare il link url è possibile entrare all'interno del database potendo così scaricare i file originali oltre a poterne inserire di nuovi.
La gestione di questi elementi è ancora in fase embrionale in quanto le funzionalità presenti ora all'interno di uMap e di GoogleDrive permettono la modifica totale di tutti gli elementi inseriti, questo non potrà essere disponibile all'interno di questo progetto definitivo.
Si prevede quindi la possibilità di inserire nuovi elementi e documenti attraverso la mappa e nell'archivio, ma queste modifiche proposte prima di diventare effettive dovranno passare una revisione del personale del museo.

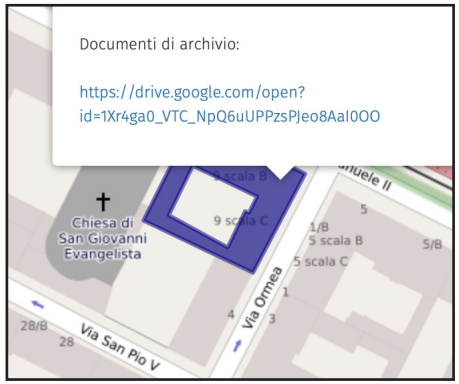
La mappa è accessibile al link: http://umap.openstreetmap.fr/it/map/automotive-heritage_396761#20/45.06002/7.68549





La mappa è accessibile al link: http://umap.openstreetmap.fr/it/map/automotive-heritage_396761#20/45.06002/7.68549

L'utilizzo dell'applicazione per la visione e la lettura delle informazioni presenti è molto semplice.
Innanzitutto, è possibile utilizzare dei filtri tra i layer presenti in modo da poter scartare a priori gli elementi non interessati. Una volta scelto il lotto da interrogare basterà passare sopra l'indicatore del mouse per conoscere istantaneamente la ragione sociale.
Cliccando sopra le campiture presenti sarà possibile aprire il popup informativo, all'interno sono presenti i dati sul manufatto industriale; scorrendo al fondo di questa pagina saranno presenti i link url e la bibliografia di riferimento potendo così conoscere le fonti della ricerca eseguita.
Tramite l'editor editor sarà poi possibile modificare le informazioni presenti con molta facilità, rendendo così l'implementabilità dei dati un passaggio semplice.
É possibile oltretutto utilizzare dei simboli predisposti (implementabili e modificabili) che premettono di categorizzare e marcare gli elementi della cartografia.

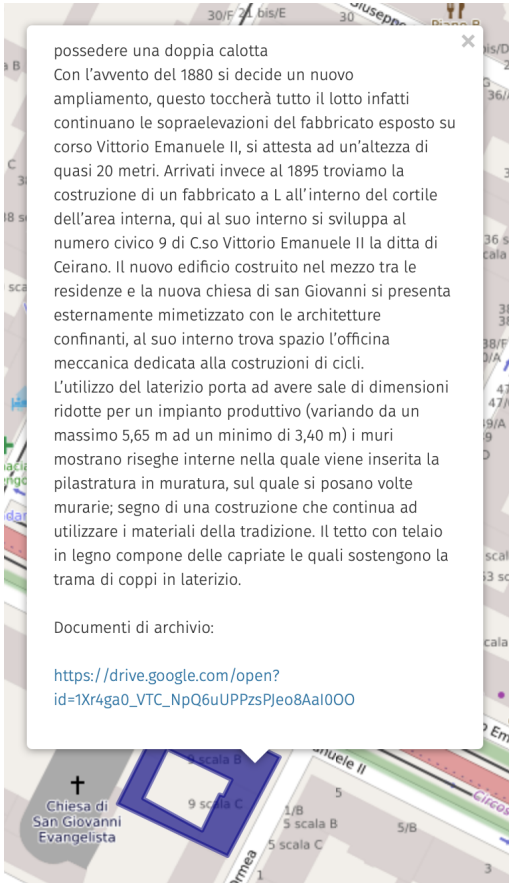


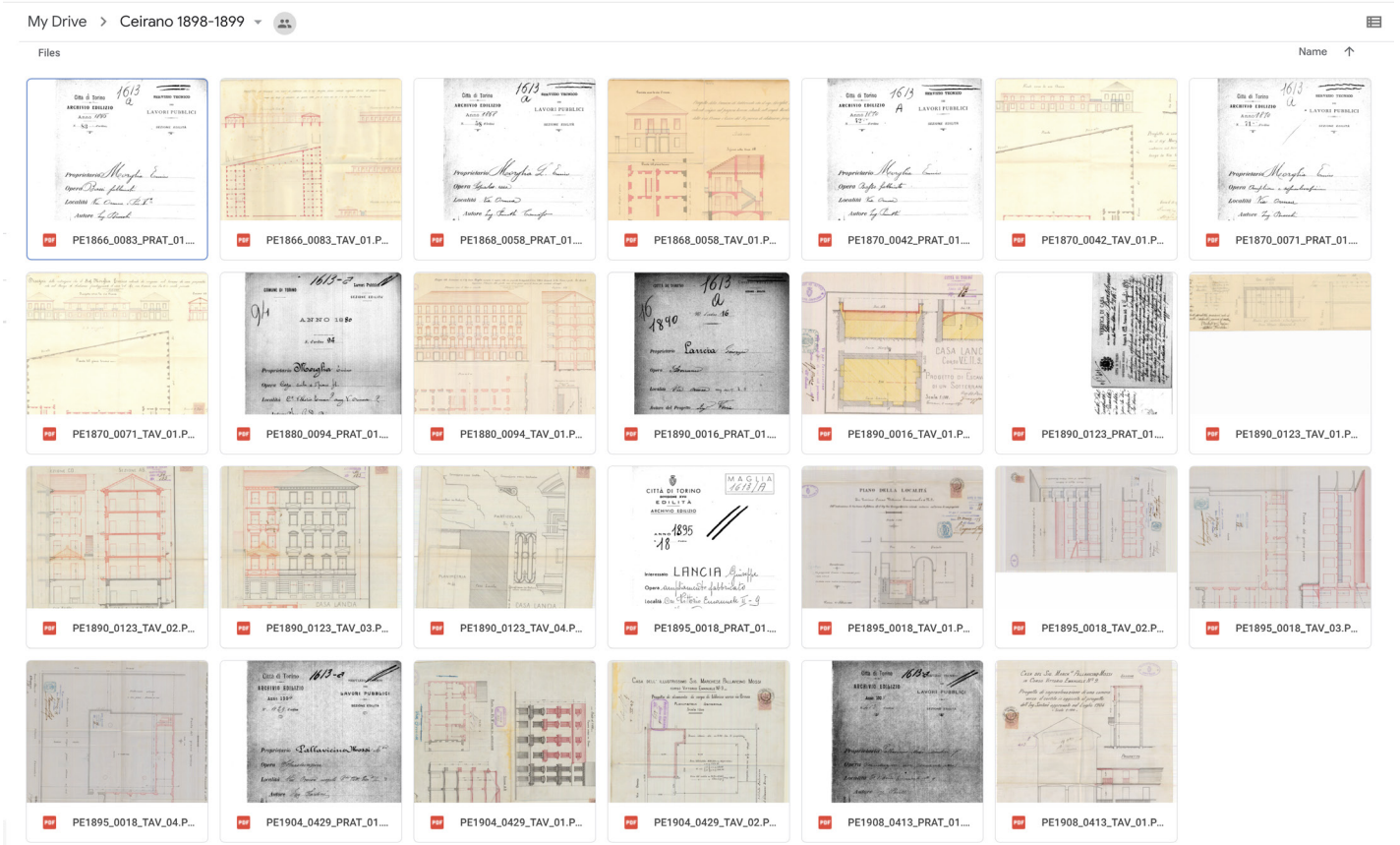
umap

uMap permette di creare mappe, che fanno uso di OpenStreetMap come sfondo, da inserire nel proprio sito in un minuto.

✓ Selezionare un layer per la propria mappa
✓ Aggiungere POI: marcatori, linee, poligoni...
✓ Selezionare colori ed icone dei POI
✓ Aggiungere opzioni alla mappa: visualizzazione mappa di orientamento, individuare la posizione di un utente al caricamento...
✓ importazione batch di dati geostrutturati (geojson, gpx, kml, osm ...)
✓ Selezionare la licenza per i propri dati
✓ Integrare e condividere la mappa creata

Ed è software libero!





GoogleDrive dedicato all'archiviazione dei documenti inerenti all'Automotive Heritage

La gestione dei documenti archiviati sarà quindi molto semplice, attraverso una serie di cartelle preimpostate basterà inserire i documenti all'interno della corretta collocazione; sarà necessario però disporre di alcune permessi per inserire il materiale all'interno.
Sarà importante stilare delle regole su censimento e nomenclatura degli elementi, in modo da poter comunicare istantaneamente la natura del dato e catalogare cronologicamente i documenti. Va considerato che attualmente lo Stato e le Regioni non hanno un sistema di censimento unificato che sia significativo per tutto il patrimonio industriale. Il principale è il SIGECweb del Ministero per i beni e le attività culturali, (una piattaforma collaborativa ufficiale degli enti territoriali per la catalogazione dei beni archeologici, architettonici e paesaggistici, demoetnoantropologici, fotografici, musicali, naturalistici, numismatici, scientifici e tecnologici, storici e artistici).
La presente proposta parte, quindi, a prospettare un sistema semplificato rispetto al catalogo ufficiale, interattivo e di primo accesso per un'utenza generalista.
Si utilizzerà GoogleDrive per poter scaricare i file necessari alle nostre esigenze di studio e ricerca personale, utilizzandolo come banca dati raggiungibile in ogni momento.
Inoltre strumenti di umap danno la possibilità di poter effettuare dei download delle cartografie e dei dati inseriti al loro interno, dando la possibilità di implementare il lavoro tramite elaborazioni effettuate su software di tipo GIS; oppure è possibile caricare elementi creati tramite software GIS all'interno dello spazio di lavoro di umap.
Infine all'interno dell'applicazione umap è possibile cambiare il supporto cartografico determinando la possibilità di stabilire cambiamenti avvenuti nel tempo e registrando la posizione degli elementi e confrontandoli con cartografie prodotte successivamente.
Il programma fornisce molte possibilità di sviluppo, permettendo una continua implementabilità dei suoi elementi e delle sue funzioni e, inoltre, a chi conosce il linguaggio html una modifica degli elementi grafici presenti.

Conclusioni

Il lavoro svolto all'interno di questa tesi si è concentrato sulla ricerca storica, la comprensione e conoscenza delle trasformazioni apportate all'impianto urbanistico torinese e la schedatura e la descrizione dei principali siti storici legati all'industria presenti all'interno del tessuto urbano cittadino.
Non è infatti possibile pensare di svolgere attività di recupero urbano e architettonico per lo sviluppo di un'attività turistica dell'area industriale, senza avere sotto controllo un quadro generale degli sviluppi e dei cambiamenti nell'arco del tempo.
É stato necessario fare riferimento alla situazione economica, politica e sociale di Torino prima e dopo del suo sviluppo industriale, questo per capire le motivazioni che hanno spinto la città ad assumere questa impostazione.
Altro riferimento principale è la prima fase post-industriale, lo sviluppo di primi interventi di restauro urbano sviluppati internamente alle aree industriali torinesi, gli esempi incominciano dagli Anni '80 con la dismissione del manufatto architettonico del Lingotto, quando fu indetto il concorso di idee per il suo restauro e riutilizzo.
È da sottolineare come in Italia in questo periodo si diede inizio ad una nuova stagione dedicata alla rigenerazione urbana ed industriale, questo però non presuppone che tutti gli interventi attuati siano stati interventi positivi per il territorio e la sua cittadinanza.
Il restauro e il riuso funzionale dell'architettura moderna è ancora ad oggi un campo in via di sviluppo, gli attori di queste prime trasformazioni dovettero dare inizio a questa pratica di riprogettazione, senza avere modelli diretti al quale potersi riferire (se non i restauri del tessuto storico incominciati a fine dell'Ottocento e sviluppati durante il Novecento). Lo studio quindi di queste prime trasformazioni ci ha permesso di mettere in luce le problematiche di

questi tipi di intervento, considerando che i concetti alla base di questi rinnovamenti si sono evoluti e perfezionati tendendo ad un suo futuro sostenibile.
Conoscendo così la storia della progettazione e lo sviluppo dei comparti industriali e di alcuni tipi di inventi di restauro e rifunzionalizzazione eseguiti nel tempo, è stato possibile individuare tattiche di intervento ed esiti interni al tessuto torinese.
La prospettiva è di un intervento di tipo unitario, si cerca di programmare azioni di segnalazione e informazione su tutti i poli industriali, soffermandosi maggiormente su quelli di maggior importanza e testimonialità.
Venendo così a conoscenza di una vasta rete di produttori automobilistici e di aziende metallurgiche ad esse collegate, diffusa all'interno di tutta l'area cittadina suddividendola per settori.
Con un intervento di tipo unitario si cerca di programmare azioni sviluppate su tutti i poli industriali, soffermandosi maggiormente su quelli di maggior importanza e utilità.
L'obiettivo sarà proprio quello di sviluppare una valorizzazione e promozione di questi siti industriali, in modo da guidare la comunità presente a conoscere la storia e lo sviluppo cittadino, aprendo alle diverse collaborazioni nei processi di rigenerazione, grazie anche al loro contributo volontario.
La necessità di adoperarsi alla costituzione di una rete di collaborazione tra i privati (singoli e aziende) ed enti pubblici vede le sue motivazioni in un nuovo di modello di sviluppo urbano, il quale cerca di rendere la comunità locale più coinvolta nella progettazione, gestione e manutenzione delle dinamiche di trasformazione urbana.
Solo in questo modo sarà possibile promuovere le attività di restauro salvaguardando i beni materiali e immateriali presenti sul territorio, accrescendone il loro valore e permettendone la loro salvaguardia. Inoltre, la presa di coscienza e la collaborazione comunitaria permette un accrescimento culturale e sociale da parte della cittadinanza, messa al centro di questi cambiamenti urbani e non solo come un consumatore ultimo.
Tendendo così alle tecniche di audience development per lo sviluppo di un pubblico diversificato, che permetta quindi a sua volta la raccolta di materiale più vasto; acquisendo miglioramenti nella fruizione del sistema.
I processi di questo tipo richiedono tempistiche sviluppate sul medio-lungo periodo, permettendo però di sviluppare benefici che non sono solo istantanei, ma detengono una durata maggiore nel tempo.
La necessità non è quella di produrre un pubblico fidelizzato e di nicchia, anzi il risultato che si previsto di ottenere è completamente agli antipodi non cercando solamente l'apporto di uno specialista del settore, permettendo ad ognuno di poter contribuire.
A questa scelta corrisponde il piano di un sistema di data base informativo facilmente accessibile e implementabile.
Questa scelta è motivata, inoltre, dal fine ultimo di delineare un percorso museale diffuso dell'Automotive Heritage torinese, ovvero l'ampliamento della conoscenza e la valorizzazione del tessuto urbano industriale storico Novecentesco, simbolo di un'epoca dettata da grandi sviluppi tecnici e sociali.
Il raggiungimento di questo passaggio sarà fondamentale anche per stimolare ulteriori attività positive ed efficienti di restauro architettonico e rigenerazione urbana, dove la comunità presente è promotore, oltre che collaborare nello sviluppo di attività culturali e di nuove realtà del turismo industriale e del riuso dei siti per la formazione e l'industria creativa.

Bibliografia di riferimento

Processo al senatore Giovanni Agnelli, *N Reg. Gen 1197 ANNO 191*1, Tribunale civile e penale di Torino

Franco Bonelli, *La crisi del 1907. Una tappa dello sviluppo industriale in Italia*, Torino, Fondazione Luigi Einaudi, 1971

Enrico Penati, *1837 - Luce a gas - Una storia che comincia a Torino*, Torino, Aeda, 1972.

Mario Abrate, *L'industria piemontese 1870-1970, Un secolo di sviluppo*, Torino, Mediocredito Piemontese, 1978.

Stefano Musso, *Gli operai di Torino: 1900-1920*, Milano, Feltrinelli, 1980

Conti Sergio, *Dopo la città industriale - Detroit tra crisi urbana e crisi automobilistica*, Milano, Franco Angeli Editore, 1983

Franco Angeli, *I primi quindi anni della FIAT. Verbali di amministrazione 1899-1915,* Milano, Franco Angeli Libri, 1987

George Henri Rivière, *La Muséologie selon,Territoires de la Mémoire, Dunon, 1989 e Les collections du patrimoine ethnologique dans les écomusèes, a cura di M.Auge, Fèdèration des Ecomusèes et des Musèes de Sociètè*, Salins Les Bains, s.d

R.Nelva, B.Signorelli. *Avvento ed evoluzione del calcestruzzo armato in Italia: il sistema Hennebique*, Milano, Edizioni di scienza e tecnica, 1990

A cura di Franco Amatori, *STORIA DELLA LANCIA, Impresa Tecnologie Mercati*, 1906-1969, Torino, Fabbri Editori, 1992

A cura di Carlo Olmo, *Lingotto, 1915-1939*, Torino, Allemandi & C., 1994

A cura di Carlo Olmo, *Mirafiori, 1936-1962*, Torino, Allemandi & C., 1997

Stefania Taroni e Antonio Zanda, *Cattedrali del Lavor*o, Allemandi, Torino, 1998

A cura di Pier Luigi Bassignana, Adriana Castagnoli, Marco Revelli, *Storia fotografica dell'industria automobilistica italiana. Dal fordismo al postfordismo*, Torino, Bollati Boringhieri s.r.l, 1998

A cura di Paride Rugafiori, *La capitale dell'automobile. Imprenditori, cultura e società a Torino*, Venezia, Marsilio, 1999

Gregorio E. Rubino, *Gli Ecomusei del Patrimonio Industriale in Italia, Analisi e prospettive*, Napoli, Edizioni Athena, 2001.

H. De Varine, Le radici del futuro. Il patrimonio culturale al servizio dello sviluppo locale, Bologna, CLUEB, 2005; op. orig. Les racines du futur, Parigi, ASDIC, 2002.

Carlo Olmo, *Le metafore e il cantiere,Lingotto 1982-2003*, Torino, Allemandi, 2003.

Modello Torino di Giuseppe Berta, in: Giuseppe Berta (a cura di) *Torino Industria. Persone, lavoro, imprese*, ARCHIVIO STORICO DELLA CITTÀ DI TORINO, 2008

Codice dei Beni culturali, Italia, 2008.

Lorenzo Boscarelli, Progressi della motorizzazione e società italiana, AISA, 2009 in Il Futurismo, la velocità e l'automobile AISA·Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile in collaborazione con CMAE·Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca ,Milano, 2009

V. Simone, *"Memorie delle città plurali. Principi e pratiche dell'Ecomuseo Urbano di Torino"*, in C. Grasseni (a cura di), *Ecomuseologie. Pratiche e interpretazioni del patrimonio locale*, Rimini, Guaraldi, 2010.

A cura di Maspoli Rossella, Spaziante Agata, *Fabbriche, borghi e memorie Processi di dismissione e riuso post-industriale a Torino Nord*, Firenze, Alinea editrice, 2012

Kathryn A. Morrison, John Minnis, *CARSCAPES The Motor Car, Architecture and Landscape in England,* New Haven and London, Yale University Press, 2012

F. Caranzano, *L'architettura industriale dell'auto a Torino*, Politecnico di Torino, Tesi di laurea magistrale in Architettura Costruzione e Città, relatore R. Maspoli, correlatore A. Carella, A.A. 2014-2015.

Enrico Miletto, Donatella Sasso, *Torino '900. La città delle fabbriche*, Torino, Edizioni del Capricorno, 2015

Gianni Oliva, *Storia di Torino dalle origini ai giorni nostri*, Pordenone, biblioteca dell'immagine 2015

Associazione italiana per il patrimonio archeologico industriale. nuova serie, automotive heritage, rivista AIPAI Anni VIII/IX, 2015/2016

Pier Luigi Bassignana, *Torino delle Époque. Vita quotidiana dei torinesi a inizio Novecen*to, Torino, Edizioni del Capricorno, 2016

A cura di: emiliana Armano, Carlo Alberto Dondona, Fiorenzo Ferlaino, *Postfordismo e trasformazione urbana, Casi di recupero dei vuoti industriali e indicazioni per le politiche nel territorio torinese,* Torino, Ires, 2016
Pier Luigi Bassignana, *TORINO ANNI SETTANTA, boom, crisi, rinascita*, Torino, Edizioni del Capricorno, 2017.

L. Scialdone, *Il progetto "Ecomuseo Urbano di Torino". Un patto con il quale la comunità si prende cura di un territorio*, Politecnico di Torino, tesi di Laurea – relatore L. Davico, 2017.

Legge regionale 3 agosto 2018, n. 13. *Riconoscimento degli ecomusei del Piemonte.*

Rossella Maspoli, *From automotive - and its legacy - to the creative and innovative industry: territorial and corporate brand within urban regeneration*, in Congreso *XVII TICCIH - CHILE Patrimonio Industrial. Entendido el pasado, haciendo el futuro sostenible, Industrial Heritage: Understanding the Past, Making the Future Sustainable*, Chile, 2018

Associazione italiana per il patrimonio archeologico industriale. nuova serie, automotive heritage, rivista AIPAI Anno XII, 2018

R. Gaffino Rossi, *Il ruolo del museo per preservare e fare emergere il patrimonio storico dell'automobilismo. Il caso del MAUTO*, in Patrimonio Industriale n. 19/20, 2018.

Sitografia

http://www.atlanteditorino.it/monografie/esposizioni/Espo1884.pdf (ultima visita 27-07-2019)

https://www.icanaliditorino.it/il-canale-del-martinetto (ultima visita 12-08-2019)

https://www.torino1864.it/immagini-della-citta-di-torino/ (ultima visita 21-07-2019)

https://www.impreseneltempo-torino.it/index.php/imprese-nel-tempo/biografie-impresa/fiat/nascita-e-sviluppo (ultima visita 28-07-2019)

http://www.museotorino.it/view/s/4165f25a93a74a008fdb42838e81f77d (ultima visita 25-08-2019)

https://scopriportapalazzo.com/luoghi-e-architetture/borgo-dora/ex-arsenale-militare/ (ultima visita 1-09-2019)

http://www.museotorino.it/view/s/f11ef8cb700c4f7dbfbad51d92f2f27d (ultima visita 1-09-2019)

https://www.museoauto.it/website/images/stories/articoli/fabbriche_italiane/standard.pdf (ultima visita 2-09-2019)

https://www.acomeambiente.org/il-parco-dora/ (ultima visita 24-10-2019)

https://www.fcagroup.com/it-IT/media_center/insights/Pages/officina_82_italy.aspx (ultima visita 28-10-2019)

https://www.openhousetorino.it/edifici/spazio-mrf-capannone-ex-dai/ (ultima visita 28-10-2019)

http://www.torinonuovaeconomia.it/ptm_statodifatto.php (ultima visita 28-10-2019)

https://www.archiportale.com/pagina_non_trovata.asp?404;http://www.archiportale.com:80/news/2011/03/architettura/pronto-per-l-inaugurazione-il-museo-dell-automobile-firmato-zucchi_21811_3.html (ultima visita 23-10-2019)

http://www.camerana.com/portfolio-items/museo-storico-alfa-romeo/ (ultima visita 30-10-2019)

http://www.inkmap.it (ultima visita 26-9-2019)

Note a pié di pagina

*1 Enrico Miletto, Donatella Sasso,*Torino '900 la città delle fabbriche*, Torino, pag 13, Edizioni del Capricorno, 2015

*2 Enrico Miletto, Donatella Sasso,*Torino '900 la città delle fabbriche*, Torino, pag 14, Edizioni del Capricorno, 2015

*3 Pier Luigi Bassignana, *Torino Belle Époque vita quotidiana dei torinesi a inizio Novecento*, Torino, pag 58-59, Edizioni del Capricorno, 2016

*4 Pier Luigi Bassignana, *Torino Belle Époque vita quotidiana dei torinesi a inizio Novecento*, Torino, pag 9-10, Edizioni del Capricorno, 2016

*5 Roux e Viarengo, *l'Automobile Strenna 1900*, Torino, pag.20, s.d..

*6 dati tratti da S.Musso, *Gli operai di Torino: 1900-1920*, Milano, Feltrinelli, pag 34, 1980

*7 Pier Luigi Bassignana, *Torino Belle Époque vita quotidiana dei torinesi a inizio Novecento*, Torino, pag 28, Edizioni del Capricorno, 2016

*8 Relazione di Lorenzo Boscarelli, *Progressi della motorizzazione e società italiana*, AISA, pag 4, 2009

*9 Franco Bonelli, *La crisi del 1907. Una tappa dello sviluppo industriale in Italia*, Pag 7 , Torino, Fondazione Luigi Einaudi, 1971

*10 Franco Bonelli, *La crisi del 1907. Una tappa dello sviluppo industriale in Italia*, Torino, Fondazione Luigi Einaudi, pag 14, 1971.

*11 Processo al senatore Giovanni Agnelli, N Reg. Gen 1197 ANNO 1911, Tribunale civile e penale di Torino

*12 Mario Abrate, *L'industria piemontese 1870-1970, Un secolo di sviluppo*, Torino, pagg 91-92, Mediocredito Piemontese, 1978

*13 Mario Abrate, *L'industria piemontese 1870-1970, Un secolo di sviluppo*, Torino, pagg 92-93, Mediocredito Piemontese, 1978

*14 Gianni Oliva, *STORIA DI TORINO, dalle origini ai giorni nostri*, Torino, pag 233, edizioni biblioteca dell'immagine, 2014.

*15 Enrico Miletto, Donatella Sasso, *Torino '900 la città delle fabbriche*, Torino, pag 65, Edizioni del Capricorno, 2015

*16 Mario Abrate, *L'industria piemontese 1870-1970, Un secolo di sviluppo*, Torino, pag 266, Mediocredito Piemontese, 1978.

*17 Pier Luigi Bassignana, *TORINO ANNI SETTANTA, boom, crisi, rinascita*, Torino, pagg 8-9, Edizioni del Capricorno, 2017.

*18 Modello Torino di Giuseppe Berta, in: Giuseppe Berta (a cura di) *Torino Industria. Persone, lavoro, imprese, ARCHIVIO STORICO DELLA CITTÀ DI TORINO*, 2008

*19 Pier Luigi Bassignana, Adriana Castagnoli, Marco Revelli, *Storia fotografica dell'industria automobilistica italiana*, Torino, Bollati Boringhieri, pag 9, 1998

*20 Pier Luigi Bassignana, Adriana Castagnoli, Marco Revelli, *Storia fotografica dell'industria automobilistica italiana*, Torino, Bollati Boringhieri, pag 21, 1998

*21 Franco Amatori, *STORIA DELLA LANCIA, Impresa Tecnologie Mercati*, 1906-1969, Torino, Fabbri Editori, pag 175, 1992

*22 Sito museoTorino.it link: http://www.museotorino.it/view/s/eee713afa08c4919a2bc7cec0648c702

*23 Sito istoreto, *Torino 1938/45 Luoghi memoria, la città delle fabbriche*,
link: http://www.istoreto.it/to38-45_industria/schede_idx.htm, Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, 2003

*24 *TORINO E LE FABBRICHE, Percorsi multimediali sulla storia industriale della città*, ISMEL, pag 16
link:https://www.fondazionescuola.it/sites/default/files/allegati_iniziative/laygt_torinofabbriche_03.pdf, 2002

*25 Sito istoreto, *Torino 1938/45 Luoghi memoria, la città delle fabbriche*,
link: http://www.istoreto.it/to38-45_industria/schede_idx.htm, Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea, 2003

*26 Dizionario Collins Online

*27 Stefania Taroni e Antonio Zanda, *Cattedrali del Lavoro*, Allemandi, Torino, 1998

*28 a cura di Rossella Maspoli e Agata Spaziante, *fabbriche, borghi e memorie,Processi di sismissione e riuso post-industriale a Torino Nord*, Torino, pag 16, Alinea editrice, Firenze, 2012.

*29 a cura di Rossella Maspoli e Agata Spaziante, *fabbriche, borghi e memorie,Processi di sismissione e riuso post-industriale a Torino Nord*, Torino, pag 16, Alinea editrice, Firenze, 2012.

*31 Codice dei Beni culturali, Italia, 2008.

*31 Carlo Olmo, *Le metafore e il cantiere*,Lingotto 1982-2003, Torino, pag 36, Allemandi, 2003.

*32 Carlo Olmo, *Le metafore e il cantiere*,Lingotto 1982-2003, Torino, pag 14, Allemandi, 2003.

*33 Carlo Olmo, *Le metafore e il cantiere*,Lingotto 1982-2003, Torino, pag 33, Allemandi, 2003.

*34 Fonti di riferimento: http://www.torinonuovaeconomia.it/ptm_statodifatto.php

*35 Fonti di riferimento: http://www.torinonuovaeconomia.it/ptm_zonaa.php

*36 Fonti di riferimento: http://www.torinonuovaeconomia.it/ptm_zonab.php

*37 Fonti di riferimento: http://www.torinonuovaeconomia.it/ptm_zonac.php

*38 Fonti di riferimento:https://www.fcagroup.com/it-IT/media_center/insights/Pages/officina_82_italy.aspx e https://www.epcr.it/officina81

*39 Fonti di riferimento: http://ogrtorino.it/story e http://www.museotorino.it/view/s/0c94f4572a1341db87e28433fb2ef6db

*40 Maurizio Maggi, Donatella Murtas, Strumenti IRES- *Ecomusei Il progetto*, pag 8, Torino, Istituto di Ricerche Economico Sociali del Piemonte, 2004

*41 Roberto Gambino, *La valorizzazione del territorio storico*, in:Maria Teresa Maiullari Pontois, Elisabetta Serra, *ECOMUSEI A RETE RETI DI ECOMUSEI, Esperienze europee e il progetto della Provincia di Torino*, pag 34 ,Torino, Ecomuseo della Provincia di Torino, 1998

*42 Roberto Gambino, *La valorizzazione del territorio storico*, in:Maria Teresa Maiullari Pontois, Elisabetta Serra, *ECOMUSEI A RETE RETI DI ECOMUSEI, Esperienze europee e il progetto della Provincia di Torino*, pag 37 ,Torino, Ecomuseo della Provincia di Torino, 1998

*43 materiale informativo e schedatura tramite: https://www.archilovers.com/projects/1402/museo-nazionale-dellautomobile-di-torino.html#info

*44 Rodolfo Gaffino Rossi, *Il ruolo del museo per preservare e fare emergere il patrimonio storico dell'automobilismo. Il caso del MAUTO*, PATRIMONIO INDUSTRIALE - rivista AIPAI 18 RIVISTA SEMESTRALE DELL'ASSOCIAZIONE ITALIANA PER IL PATRIMONIO ARCHEOLOGICO INDUSTRIALE AUTORIZZAZIONE DEL TRIBUNALE DI TERNI N.12/07, PAG 60, 2019

*45 Dati e informazioni sulle superfici: https://www.archiportale.com/pagina_non_trovata.asp?404;http://www.archiportale.com:80/news/2011/03/architettura/pronto-per-l-inaugurazione-il-museo-dell-automobile-firmato-zucchi_21811_3.html

*46 https://www.museoalfaromeo.com/it-it/museo/Pages/storia-e-fondatori.aspx#

*47 Marco Fazio, Benedetto Camerana, Rossella Maspoli, *FCA. Patrimonio del motorismo, automotive brand e identità d'impresa. I casi di Arese e Mirafiori*, PATRIMONIO INDUSTRIALE - rivista AIPAI 18 RIVISTA SEMESTRALE DELL'ASSOCIAZIONE ITALIANA PER IL PATRIMONIO ARCHEOLOGICO INDUSTRIALE AUTORIZZAZIONE DEL TRIBUNALE DI TERNI N.12/07, PAG 44, 2019

*48 Enciclopedia online Treccani, definizione di architettura

*49 Gregorio E. Rubino, *Gli Ecomusei del Patrimonio Industriale in Italia, Analisi e prospettive*, Napoli, pag 7, Edizioni Athena, 2001.

*50 Gregorio E. Rubino, *Gli Ecomusei del Patrimonio Industriale in Italia, Analisi e prospettive*, Napoli, pag 9, Edizioni Athena, 2001.

*51 Gregorio E. Rubino, *Gli Ecomusei del Patrimonio Industriale in Italia, Analisi e prospettive*, Napoli, pag 9-10, Edizioni Athena, 2001.

*52 George Henri Rivière, *La Muséologie selon, Territoires de la Mémoire*, Dunon, 1*989 e Les collections du patrimoine ethnologique dans les écomusèes*, a cura di M.Auge, Fèdèration des Ecomusèes et des Musèes de Sociètè , Salins Les Bains, pag 7, s.d.

*53 Gregorio E. Rubino, *Gli Ecomusei del Patrimonio Industriale in Italia, Analisi e prospettive*, Napoli, pag 12, Edizioni Athena, 2001.

*54 H. De Varine, *Le radici del futuro. Il patrimonio culturale al servizio dello sviluppo locale*, Bologna, CLUEB, 2005; op. orig. Les racines du futur, Parigi, ASDIC, 2002.

*55 V. Simone, *"Memorie delle città plurali. Principi e pratiche dell'Ecomuseo Urbano di Torino"*, in C. Grasseni (a cura di), *Ecomuseologie. Pratiche e interpretazioni del patrimonio locale*, Rimini, Guaraldi, 2010.

*56 L. Scialdone, *Il progetto "Ecomuseo Urbano di Torino". Un patto con il quale la comunità si prende cura di un territorio*, Politecnico di Torino, tesi di Laurea – relatore L. Davico, 2017.

*57 Carlo Olmo, Mirafiori,1936-1962, Torino, pag 47, Allemandi, 2003.

*58 Carlo Olmo, Mirafiori,1936-1962, Torino, pag 48, Allemandi, 2003.

*59 R. Tamborrino, F. Rinaudo, *Ritratto di città con fabbriche. Censimento dei luoghi di lavoro a Torino prima della Grande Guerra e mappatura digitale*, "Città & Storia", 2/2017, doi 10.17426/67846

DOCUMENTI ARCHIVIO STORICO EDILIZIO TORINO

CEIRANO GB & C

ASCT 1866/83 Tav. 1
ASCT 1890/123 Tav. 3
ASCT 1895/18 Tav. 3
ASCT 1895/18 Tav. 4

REPARTO CARROZZERIE FIAT

ASCT 1905/348 Tav. 1
ASCT 1906/410 Tav. 1
ASCT 1911/427 Tav. 1

FIAT (CORSO DANTE)

ASCT 1900/222 Tav. 1
ASCT 1904/218 Tav. 1
ASCT 1905/112 Tav. 1
ASCT 1906/204 Tav. 1
ASCT 1912/975 Tav. 1
ASCT 1913/194 Tav. 1
ASCT 1914/98 Tav. 1
ASCT 1916/70 Tav. 1
ASCT 1916/70 Tav. 2

JUNIOR

ASCT 1905/278 Tav. 1
ASCT 1905/278 Tav. 2

INVICTA

ASCT 1906/492 Tav. 1

CARROZZERIA LOCATI E TORRETTA

ASCT 1905/366 Tav. 1
ASCT 1905/366 Tav. 2

CARROZZERIA ITALIANA J. ROTHSHILD & FILS

ASCT 1906/01 Tav. 1

SCAT

ASCT 1906/31 Tav. 1
ASCT 1906/31 Tav. 2
ASCT 1914/581 Tav. 1

SIATA

ASCT 1919/181 Tav. 1

STAR RAPID

ASCT 1904/315 Tav. 1
ASCT 1905/302 Tav. 1
ASCT 1906/294 Tav. 1
ASCT 1916/213 Tav. 1

STORERO

ASCT 1911/337 Tav. 1

CHIRIBIRI

ASCT 1918/34 Tav. 1
ASCT 1918/93 Tav. 1

DIATTO

ASCT 1905/291 Tav. 1
ASCT 1915/151 Tav. 1
ASCT 1918/076 Tav. 1
ASCT 1919/238 Tav. 1

FIDES

ASCT 1906/12 Tav. 1

LANCIA (EX FIDES)

ASCT 1912/703 Tav. 1
ASCT 1917/173 Tav. 1
ASCT 1918/83 Tav. 1
ASCT 1918/84 Tav. 1
ASCT 1919/35 Tav. 1
ASCT 1919/208 Tav. 1
ASCT 1924/188 Tav. 1

LUX

ASCT 1906/262 Tav. 1

NAZZARO

ASCT 1906/12 Tav. 1
ASCT 1906/311 Tav.6
ASCT 1906/311 Tav. 7
ASCT 1913/843 Tav.1

PADUS

ASCT 1906/262 Tav. 1
ASCT 1912/743 Tav. 1
ASCT 1918/65 Tav. 2
ASCT 1925/1288 Tav. 1

TAU

ASCT 1916/279 Tav. 1

LINGOTTO

ASCT 1916/212 Tav. 1
ASCT 1920/85 Tav. 1
ASCT 1920/85 Tav. 1
ASCT 1920/461 Tav. 3
ASCT 1926/1058 Tav. 1
ASCT 1926/1058 Tav. 2-3
ASCT 1927/114 Tav. 1

FIAT GRANDI MOTORI

ASCT 1905/125 Tav. 1
ASCT 1906/145 Tav. 1
ASCT 1912/894 Tav. 1
ASCT 1915/312 Tav. 1
ASCT 1916/166 Tav. 1
ASCT 1927/1092 Tav. 1
ASCT 1928/1007 Tav. 1

FONDERIA FIAT

ASCT 1907/252 Tav. 1
ASCT 1915/333 Tav. 1
ASCT 1925/476 Tav. 1
ASCT 1926/1213 Tav. 2
ASCT 1926/1213 Tav. 1

AQUILA

ASCT 1906/492 Tav. 1
ASCT 1929/152 Tav. 1

ITALA

ASCT 1905/367 Tav. 1
ASCT 1912/608 Tav. 1
ASCT 1912/794 Tav. 1

OFFICINE BECCARIA

ASCT 1913/728 Tav. 1
ASCT 1919/254 Tav. 1

SCAT

ASCT 1915/298 Tav. 1
ASCT 1916/127 Tav. 1
ASCT 1917/103 Tav. 1

ZAMBON

ASCT 1904/12 Tav. 1
ASCT 1905/256 Tav. 1
ASCT 1908/302 Tav. 1
ASCT 1916/248 Tav. 1

La ricerca dei documenti all'interno dell'archivio storico di Torino è stata eseguita da F.Caranzano durante:

F. Caranzano, *L'architettura industriale dell'auto a Torino*, Politecnico di Torino, Tesi di laurea magistrale in Architettura Costruzione e Città, relatore R. Maspoli, correlatore A. Carella, A.A. 2014-2015.