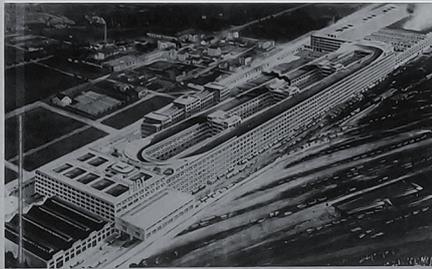


# ANALISI, VALUTAZIONE, RECUPERO ADATTIVO E RIUSO DEL PATRIMONIO INDUSTRIALE L'AUTOMOTIVE HERITAGE IN BORGO SAN PAOLO, TORINO

LINGOTTO VIVE & RIVIVE

TERRITORIO DELL'AUTOMOBILE

Particolare del territorio  
tra gli edifici  
della fabbrica



LINGOTTO VIVE & RIVIVE

QUANDERA UNA FABBRICA

Alcune delle  
attività  
che si svolgono  
nella fabbrica





## **TESI DI LAUREA MAGISTRALE**

**Analisi, valutazione, recupero adattivo e riuso del patrimonio industriale. L'Automotive Heritage in Borgo San Paolo, Torino**

**Analysis, evaluation, adaptive recovery and reuse of industrial heritage. L'Automotive Heritage in Borgo San Paolo, Torino**

**2**

## **POLITECNICO DI TORINO**

**Dipartimento di Architettura e Design**

**Corso di Laurea Magistrale in Architettura Costruzione e Città**

## **CANDIDATO**

**LORENZO ORDINE s243728**

## **RELATORE**

**ROSSELLA MASPOLI**

## **ANNO ACCADEMICO**

**2020/2021**

# INDICE

<b>ABSTRACT</b> .....	<b>5</b>
-----------------------	----------

<b>INTRODUZIONE ALLA TESI</b> .....	<b>7</b>
-------------------------------------	----------

## **CAPITOLO 1. LE ORIGINI DELL'AUTO E IL RUOLO CENTRALE DELLA CITTA' DI TORINO**

1.1 INTRODUZIONE .....	<b>10</b>
1.2 LE ORIGINI DELL'AUTO .....	<b>11</b>
1.3 TORINO LA CITTÀ DELL'AUTO .....	<b>12</b>
1.4 IL SOSTEGNO AMMINISTRATIVO .....	<b>13</b>
1.5 LE ESPOSIZIONI INTERNAZIONALI .....	<b>14</b>
1.6 L'AURA MAGICA DELL'AUTO .....	<b>15</b>

3

## **CAPITOLO 2. LE PRINCIPALI AZIENDE AUTOMOBILISTICHE DELLA CITTA' DI TORINO**

2.1 LE PRIME CASE AUTOMOBILISTICHE .....	<b>17</b>
2.2 LA CRESCITA INDIRETTA .....	<b>27</b>

## **CAPITOLO 3. UNA MAPPA ALLA SCOPERTA DELLE CATTEDRALI DEL LAVORO DI BORGO SAN PAOLO, L'AUTOMOTIVE HERITAGE DI TORINO**

3.1 UNO STRUMENTO PER LA DIVULGAZIONE .....	<b>30</b>
3.2 INTRODUZIONE .....	<b>33</b>
3.3 DESCRIZIONE .....	<b>34</b>
3.4 I SITI ANALIZZATI .....	<b>35</b>
3.5 OBIETTIVI .....	<b>39</b>
3.6 IL LAYOUT DELLA MAPPA .....	<b>40</b>

## **CAPITOLO 4. UNA GUIDA ALLA SCOPERTA DELLE CATTEDRALI DEL LAVORO DI BORGO SAN PAOLO, L'AUTOMOTIVE HERITAGE DI TORINO**

4.1 INTRODUZIONE .....	<b>52</b>
4.2 I NUMERI DELL'ELABORAZIONE .....	<b>55</b>
4.3 I TEMI TRATTATI .....	<b>56</b>
4.4 LA GUIDA COMPLETA .....	<b>68</b>

## **CAPITOLO 5. UNA MOSTRA ALLA SCOPERTA DEL RICCO PATRIMONIO INDUSTRIALE DEL LINGOTTO, L'AUTOMOTIVE HERITAGE DI TORINO**

5.1 INTRODUZIONE ALLA MOSTRA .....	<b>150</b>
5.2 I NUMERI DELL'ELABORAZIONE .....	<b>153</b>
5.3 PLANIMETRIA .....	<b>154</b>
5.4 ARGOMENTI TRATTATI .....	<b>155</b>
5.5 ALCUNE TAVOLE REALIZZATE .....	<b>161</b>
5.6 IMMAGINI DI CANTIERE .....	<b>164</b>
5.7 IMMAGINI DELL'APERTURA .....	<b>166</b>

<b>CONCLUSIONI</b> .....	<b>169</b>
--------------------------	------------

<b>BIBLIOGRAFIA</b> .....	<b>172</b>
---------------------------	------------

<b>RINGRAZIAMENTI</b> .....	<b>177</b>
-----------------------------	------------

# ABSTRACT

I primi del Novecento rappresentano uno dei momenti storici più significativi nella configurazione della città di Torino. L'invenzione dell'automobile è destinata a cambiare per sempre la morfologia del capoluogo piemontese. Le industrie automobilistiche trovarono in Torino il terreno fertile nel quale insediare i propri opifici, che in San Salvario e ancor più in Borgo San Paolo diventarono il "motore" della crescita economica, culturale e sociale della città. Il lavoro di ricerca sviluppato all'interno della tesi ha l'obiettivo di analizzare, mettere in luce e diffondere lo straordinario valore culturale del patrimonio industriale automobilistico torinese, un patrimonio carico di una memoria produttiva e di un'identità cittadina da tutelare e conservare.

All'interno della tesi sono contenute: una Mappa, una Mostra e una Guida al servizio del riconoscimento della cultura del lavoro, della produzione e dell'architettura industriale. I tre progetti, in modi diversi, propongono una riscoperta delle "cattedrali" della produzione automobilistica attraverso un percorso alla volta della Torino dei primi del Novecento, proiettata nell'innovazione contemporanea.

# ABSTRACT

The early twentieth century represents one of the most significant moments for Turin's configuration. The car invention is destined to change the morphology of the Piedmontese capital forever. The automotive industries found in Turin the fertile ground in which to set up their factories. These factories, in San Salvario and even more in Borgo San Paolo, become the "engine" of the city's economic, cultural and social growth.

The research work developed within the thesis aims to analyze and disseminate the extraordinary cultural value of Turin's industrial automotive heritage, a heritage loaded with a productive memory and a city identity to be protected and preserved.

The thesis contains: a Map, an Exhibition and a Guide at the service of recognizing the culture of work, production and industrial architecture. The three projects, in different ways, propose a rediscovery of the "cathedrals" of automotive production through a journey towards Turin in the early twentieth century, projected into contemporary innovation.

# INTRODUZIONE ALLA TESI

La tesi si occupa dell'analisi, valutazione, recupero adattivo e riuso del patrimonio industriale.

L'attenzione è incentrata sull'importanza e sul riconoscimento del valore culturale e architettonico dell'Automotive Heritage di Torino e in particolare dell'area San Paolo.

Dai primi del novecento l'industria automobilistica torinese conosce un successo senza eguali in tutta Italia e questa rivoluzione industriale porta alla nascita di una moltitudine di imprese automobilistiche.

La crisi finanziaria del 1906 e quella economica del 1929, il passaggio alla produzione di massa secondo la concezione taylorista del lavoro e la riconversione dai veicoli bellici alle vetture civili che segue al primo conflitto mondiale segna la fine per molte case automobilistiche torinesi, costrette ad abbandonare i propri opifici.

Molte di queste fragili testimonianze di un periodo pioneristico e artigianale saranno poi oggetto di mutamenti e di demolizioni, con le speculazioni edilizie dagli anni '60 agli anni '80 del Novecento in un quadro nazionale.

"In quegli anni il ritmo delle demolizioni è andato progressivamente aumentando e con esso quello delle nuove edificazioni, portando a costruire, nel corso dell'ultimo ventennio, su un territorio equivalente per dimensione ad una regione come l'Abruzzo"<sup>[1]</sup>

Dagli anni '90 del Novecento inizia però un processo di riconoscimento del valore "archeologico" dei siti industriali.

Il patrimonio automobilistico torinese diventa lo strumento attraverso il quale esaltare la memoria operaia e culturale dell'area. Le fabbriche possono trasformarsi da luoghi abbandonati a nuovi poli di aggregazione.

Il recupero industriale diventa un'opportunità per la città di Torino, che può esaltare il proprio passato aprendo a nuovi scenari di turismo industriale, con il superamento e la storicizzazione di un'età industriale.

Dei 5 capitoli della tesi:

- I primi due sono dedicati alla nascita dell'automobile, al ruolo centrale della città di Torino e alla scoperta delle principali realtà automobilistiche nate in quest'area.
- I restanti contengono tre diversi lavori di approfondimento realizzati in un'ottica di divulgazione dell'Automotive Heritage torinese. In questi capitoli troviamo la Mappa e la Guida per Borgo San Paolo e la mostra per il Lingotto.

“La comunicazione è la prima fase della valorizzazione per segnalare, per documentare e non secondariamente per dare forma all'emozione nella narrazione delle memorie e delle storie, al fine di ri-costruire l'identità del luogo ed accrescerne la fruizione” [2]



UNA MAPPA, UNA GUIDA E UNA MOSTRA PER L'AUTOMOTIVE HERITAGE DI TORINO

[1] R. Covino, *La diffusione della cultura industriale*, in R. Maspoli, A. Spaziante, "Fabbriche, borghi e memorie. Processi di dismissione e riuso post-industriale a Torino Nord", Alinea Editrice, Firenze 2012, p. 6.

[2] R. Maspoli, *Le prospettive di comunicazione del patrimonio industriale, fra storia e progetto*, in R. Maspoli, A. Spaziante, "Fabbriche, borghi e memorie. Processi di dismissione e riuso post-industriale a Torino Nord", Alinea Editrice, Firenze 2012, p. 48.



**LE ORIGINI DELL'AUTO  
E IL RUOLO CENTRALE  
DELLA CITTA' DI TORINO**

# 1.1 INTRODUZIONE

L'invenzione dell'automobile rappresenta uno dei grandi successi ottenuti dall'ingegno e dall'operosità umana.

L'automobile ha modellato i nostri territori, ha disegnato le nostre città e ha influenzato i nostri sogni per più di 130 anni.

Le strade che percorriamo ogni giorno sono la conseguenza dell'invenzione dell'automobile così come l'incredibile densificazione urbana avvenuta nelle città dai primi del '900.

Per comprendere questo fenomeno e il forte legame che sussiste fra città, automobile e cittadini è importante analizzare le dinamiche alla nascita di questi affascinanti oggetti che non sono solo lamiera, gomme, bielle e bulloni, ma continuano a rappresentare un'importante sfida tecnologica, economica e ambientale per le grandi aziende del settore e per tutta la comunità mondiale.



## 1.2 LE ORIGINI DELL'AUTO

L'idea di "auto-mobile", come oggetto in grado di compiere un movimento, risale a molto tempo fa, tanto che già nel Rinascimento vi sono testimonianze di progetti e disegni di carri mobili.

Lo stesso Leonardo Da Vinci (nel 1478 circa) aveva disegnato un carro meccanico in grado di muoversi attraverso un complesso sistema di molle e ingranaggi.

Nella prima metà dell'800 i prototipi di auto non sono ancora in grado di competere con altri mezzi di locomozione quali la bicicletta, la carrozza e la locomotiva.

Questi anni sono però importanti per la sperimentazione, in particolare per quanto riguarda il motore a combustione e la meccanica.

Il cambio di tendenza avviene solo sul finire del 1800, con la nascita delle prime automobili e delle primordiali fabbriche automobilistiche in Francia, Germania e poi Italia.

In Francia la prima fabbrica automobilistica è la De Dion-Bouton (con sede a Puteaux) che inizia la sua attività sviluppando vetture con "motore a vapore" nel 1883.

Nello stesso anno, 1883, Karl Benz fonda insieme a due soci la Benz & Cie a Mannheim, in Germania.

L'anno seguente, nel 1884, Enrico Bernardi sviluppa a Verona un prototipo azionato da un motore a benzina. Questo modello su tre ruote verrà presentato all'Esposizione Generale Italiana di Torino del 1884.



PROTOTIPO DI AUTOMOBILE REALIZZATO DA ENRICO BERNARDI  
<https://daily.veronanetwork.it/territorio/eventi-territorio/enrico-bernardi/>

## 1.3 TORINO LA CITTÀ DELL'AUTO

Lo sviluppo dell'auto avrà ripercussioni importanti su buona parte del globo. Fra fine '800 e inizio '900 aree urbane si connotano come "motor-town", da Detroit a Parigi, a Coventry. Tra le aree più fortemente colpite da questo fenomeno sicuramente va annoverata anche la città di Torino.

Torino e l'automobile rappresentano un binomio unico in Italia, che ha fortemente influenzato lo sviluppo della città e il tessuto sociale del capoluogo Piemontese, rendendola la capitale italiana dell'auto.

Alla base di questo processo vi sono quattro importanti fattori:

- La presenza, sul territorio torinese, di numerose aree libere e facilmente urbanizzabili, in relazione ai Piani di Ampliamento urbano di inizio '900. Il quartiere di Borgo San Paolo rappresenta forse l'esempio più significativo, con vaste aree non edificate che ben si prestavano ad ospitare gli opifici industriali.
- La presenza a Torino di una borghesia dinamica e intraprendente, desiderosa di investire nel settore automobilistico.
- L'ingresso sul mercato Italiano di due banche che si occupano principalmente di sostenere gli investimenti industriali: il Credito Italiano e la Banca Commerciale Italiana.
- Il sostegno della municipalità torinese verso il settore industriale, nel periodo postunitario.



PIAZZA SAN CARLO, TORINO

<https://collezionismoericordi.blogspot.com/2016/12/torino-piazza-s-carlo-vera-foto-su.html>

## 1.4 IL SOSTEGNO AMMINISTRATIVO

La trasformazione di Torino, che la porterà ad abbracciare il settore automobilistico, inizia già nel 1865, anno in cui avviene il trasferimento della capitale dal capoluogo Piemontese a Firenze. Questo cambiamento rappresenta un grosso problema per la città di Torino, che privata del suo potere "di corte" e dell'ambito di manifatture e servizi connessi, deve trovare il modo di investire le proprie risorse su nuovi settori in grado di assicurarle una crescita economica.

La perdita del ruolo di capitale ha effetti diretti anche sulla popolazione. Dal 1865 in avanti si assiste ad un consistente calo demografico che porta la città da 220.000 abitanti a poco più di 194.000 in appena 4 anni.

Il nuovo scenario porta l'amministrazione torinese a formare una commissione con il preciso scopo di analizzare a studiare nuovi modelli di crescita.

Questa commissione, presieduta da Germano Sommelier (l'ingegnere che progettò il traforo del Frejus) trovò nell'industria la possibile risposta ai problemi della città.

La presenza sul territorio cittadino di manovalanza esperta e professionale, di imprenditori dinamici e di numerose aree verdi pianeggianti rendeva Torino un luogo adatto ad investire in una struttura economica mirata verso il settore secondario.

La commissione di Sommelier diffuse un comunicato che informava tutti gli imprenditori italiani e esteri della volontà da parte di Torino di sostenere il settore industriale. Il comunicato fu tradotto in 4 lingue ed ebbe un notevole successo. Oltre alla diffusione dell'appello, un'altra grande spinta per incentivare gli investimenti industriali era data dalla possibilità di utilizzare energia a basso costo.

La somma di queste politiche risultò appropriata a promuovere nel capoluogo piemontese una solida base economica sostenuta dall'industria.

Questi fattori determinarono così lo sviluppo del settore automobilistico in una misura eccezionale.

## 1.5 LE ESPOSIZIONI INTERNAZIONALI

Il legame di Torino con l'automobile ha radici profonde che partono dalle prime esposizioni internazionali ospitate dalla città sul finire del Diciannovesimo secolo.

Nel 1884 e nel 1898 si terranno le prime due esposizioni riguardanti l'industria meccanica alle quali parteciperanno i pionieri della sperimentazione automobilistica attraverso i loro prototipi.

La prima vera e propria esposizione dedicata interamente all'automobile avviene però con il Salone Internazionale dell'Automobile (o Salone dell'Automobile di Torino) tenutosi dal 21 al 24 aprile del 1900.

L'organizzazione di questo evento rappresenta il primato assoluto di Torino in Italia. Il luogo designato è il parco del Valentino, nel quale "vi parteciparono 25 espositori (19 italiani, tra i quali si segnalano i torinesi Ceirano e FIAT) e 2000 visitatori. [...] Nel 1904 la manifestazione cambia denominazione e diventa l'Esposizione Internazionale di Automobili, che sarà fino al 2002 uno dei principali appuntamenti per il mercato dell'auto"<sup>[3]</sup>.

Dal 1900 al 1913 diventò quasi una consuetudine per le case automobilistiche (sia italiane che estere) presentare in anteprima al pubblico i loro modelli nella città di Torino.



SALONE DELL'AUTO DEL VALENTINO

<https://www.rmcmotori.com/test/parco-del-valentino-dal-19-al-23-giugno-torna-la-rassegna-torinese-d64/>

## 1.6 L'AURA MAGICA DELL'AUTO

La costante presenza di saloni automobilistici sul territorio torinese alimenta la fama dell'automobile che ben presto, grazie a propagande giornalistiche, cartelloni pubblicitari, riviste specializzate e una costante e crescente ammirazione da parte delle persone diventa un vero e proprio mito.

L'auto è lo strumento che segna il superamento della bici, della locomotiva e della carrozza, un oggetto in grado di esaltare l'immagine dei fortunati possessori, uno status symbol che dona velocità e grazia.

L'automobile diventa nell'immaginario collettivo un bene al servizio dell'uomo in grado di migliorarne le vita e i tempi di spostamento.

Nonostante sia ancora un bene per pochi, dati i costi elevati e la produzione molto artigianale, l'auto diventa il simbolo della libertà e della modernità.

Una spinta notevole nella costruzione dell'immagine mitica dell'auto è da ricondurre alle competizioni sportive.

Le gare automobilistiche attirano folle sempre più numerose. Gli spettatori da interessati diventano ben presto veri e propri appassionati.

"Gare pioneristiche e imprese temerarie suscitano una vasta eco, catturando i favori di un pubblico sempre più affascinato. La Coppa Florio è una delle più importanti, tra le corse automobilistiche che si svolgono sul territorio italiano"<sup>[4]</sup>.

Il fermento e l'interesse verso il settore automobilistico porta alla creazione dei primi club dell'auto. Il 18 novembre del 1898 nasce l'Automobile Club Torino, poi conosciuto come ACI (Automobile Club Italia) che sarà fondamentale nell'organizzazione di eventi, raduni, competizioni sportive e propaganda del culto dell'auto in Torino e in tutta Italia.

[3] E. Miletto, D. Sasso, "Torino '900 la città delle fabbriche", Edizioni del Capricorno, Torino 2015, cit., p. 37.

[4] E. Miletto, D. Sasso, "Torino '900 la città delle fabbriche", Edizioni del Capricorno, Torino 2015, cit., p. 36.



**LE PRINCIPALI AZIENDE  
AUTOMOBILISTICHE  
DELLA CITTA' DI TORINO**

## 2.1 LE PRIME CASE AUTOMOBILISTICHE

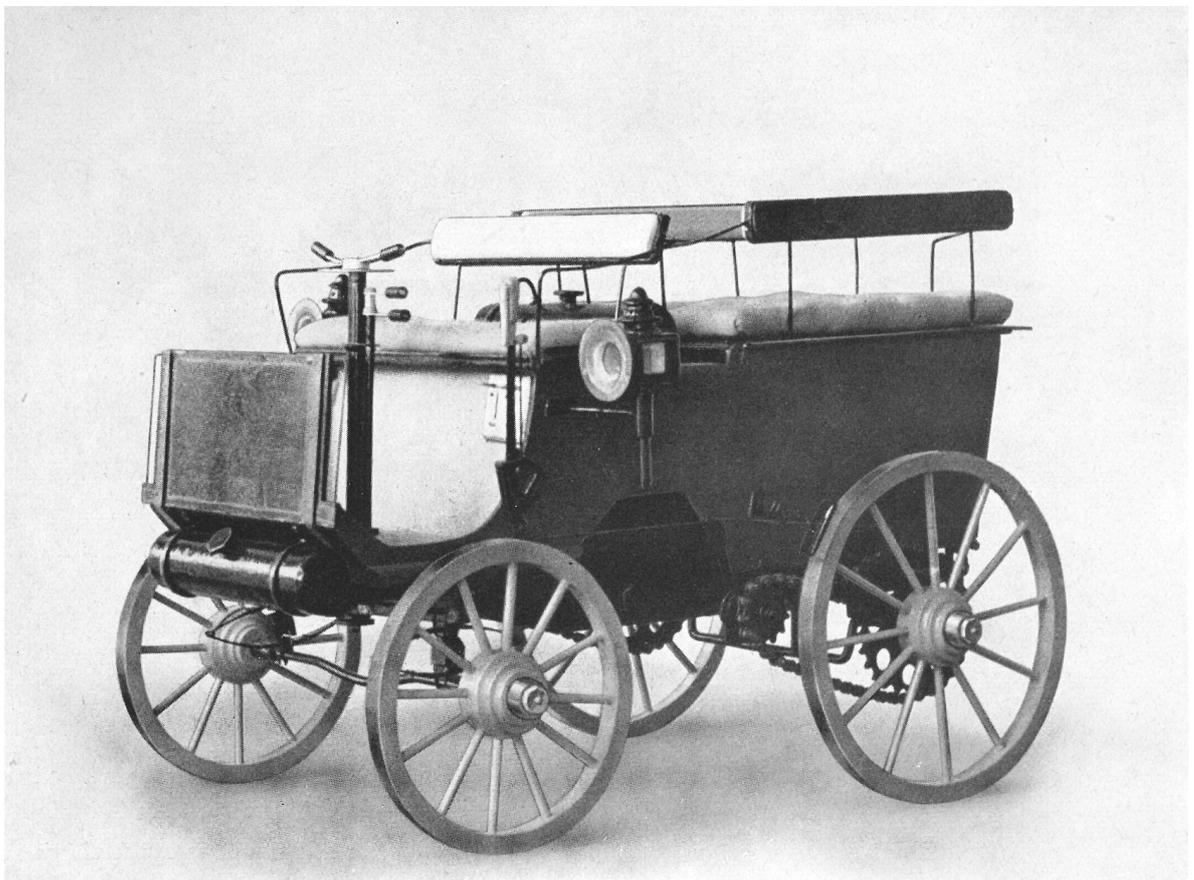
L'alchimia instauratasi a Torino grazie al successo delle esposizioni e alla volontà da parte degli imprenditori di scommettere sul mercato dell'automobile, incentivò la nascita di una moltitudine di fabbriche di automobili.

Il 1895 è la data in cui viene realizzata la prima automobile italiana su quattro ruote.

Questa vettura è opera del lavoro di Michele Lanza, che dopo numerosi tentativi realizza una "wagonette", ancora più simile a una carrozza rispetto a un'auto.

Il veicolo era alimentato da un motore a scoppio e presentava un rudimentale sistema di sterzo più somigliante al manubrio utilizzato nelle biciclette piuttosto che al "moderno" volante circolare.

La wagonette di Michele Lanza poteva trasportare fino a 6 passeggeri.



"WAGONETTE" REALIZZATA DA MICHELE LANZA  
<http://www.retrovisore.it/isotta-fraschini-e-cemsa/>

Di seguito viene fornito un elenco delle principali case automobilistiche torinesi.

## **SOCIETÀ ACCOMANDITA CEIRANO & C.**

Tra i personaggi di rilievo nel panorama automobilistico torinese non si può non considerare l'indispensabile contributo fornito dalla famiglia Ceirano in questo settore.

Nel 1898 Giovanni Battista Ceirano fonda la Società Accomandita Ceirano & C. che realizza il prototipo della Welleyes, una vettura alimentata da un motore a due cilindri con 3,5 cavalli.

La Società Ceirano non aveva le risorse per una produzione industriale della Welleyes. Per questa ragione nel 1899 "Giovanni Battista Ceirano cede, per 30.000 Lire, brevetti, progettisti, tecnici e maestranze"<sup>[5]</sup> alla Fabbrica Italiana Automobili Torino, costituita quello stesso anno da Roberto Biscaretti di Ruffia, Alfonso Ferrero di Ventimiglia, Carlo Racca, Lodovico Scarfiotti, Michele Ceriana-Mayneri e Giovanni Agnelli.

Lo stesso Ceirano andrà a lavorare per la FIAT come responsabile vendite, rinunciando all'incarico circa un anno più tardi per tornare, insieme ai fratelli Giovanni, Matteo ed Ernesto, alla produzione di vetture in proprio.

## **FRATELLI CEIRANO**

Giovanni, Matteo ed Ernesto fondano nel 1901 la Fratelli Ceirano. Dopo un notevole successo iniziale, l'azienda avrà vita breve a causa delle differenti visioni imprenditoriali da parte dei tre fratelli.

Nel 1903 la fabbrica chiude contando la considerevole produzione di circa 100 vetture.

# ITALA

La fine della Fratelli Ceirano sancisce la nascita di due nuove case automobilistiche.

Nel 1903 Matteo Ceirano insieme ad alcuni finanziatori fonda la Matteo Ceirano & C. - Vetture Marca Itala.

La Itala otterrà molto successo tanto da diventare per qualche anno la seconda fabbrica in Italia come numero di vetture prodotte dopo la FIAT.

La fama del marchio cresce soprattutto grazie ai risultati ottenuti nelle competizioni sportive. "Nel 1904 Matteo Ceirano vince, con la sua Itala, la Susa-Moncenisio; nel 1905 un'Itala 100 trionfa nella Coppa Florio, mentre nel 1907 è ancora un'Itala, la 35/45 HP, a tagliare per prima il traguardo della Pechino-Parigi."<sup>[6]</sup>

Da un punto di vista architettonico e urbanistico è importante l'investimento che l'Itala compie nel 1906 quando decide di inaugurare un nuovo stabilimento nell'area di Borgo San Paolo.

La zona designata è quella relativa all'odierna Piazza Marmolada e al Parco Pietro e Paolo Mennea, delimitato da Corso Carlo e Nello Rosselli e Corso Racconigi.

L'architettura dello stabilimento viene affidata a Pietro Fenoglio, che ha ruolo essenziale nella nuova organizzazione della progettazione industriale e nello sviluppo dello stile Liberty.

L'espansione dell'Itala in Borgo San Paolo, così come la scelta di questa stessa zona da parte di molte altre case automobilistiche, segnerà l'architettura e l'urbanistica dell'area in maniera tangibile e ancora oggi visibile.

In tal senso il recupero e la conservazione delle architetture industriali sopravviste fino ad oggi diventa l'occasione per un rilancio culturale e sociale della storia del Borgo.

Gli ex stabilimenti Itala dell'area non sono più visibili oggi, demoliti nel secondo dopoguerra, ma nel 1911 davano lavoro a oltre 400 operai che producevano quasi 800 veicoli annui. L'Itala sarà in attività fino al 1935, anno in cui la fabbrica chiuderà definitivamente.

# STAR

Sempre nell'anno 1903, Giovanni Battista Ceirano insieme al fratello Giovanni fondano la Società Torinese Automobili Rapid conosciuta come STAR.

La STAR avrà sede in Barriera di Nizza 564, sfruttando l'acquisizione delle ex acciaierie Bianchi.

Il riuso industriale operato dalle case automobilistiche nei primi del '900 è una pratica molto comune a Torino. Solitamente si tratta di edifici ad un solo piano fuori terra, già forniti di ampi spazi interni che ben si adattano a una riconversione funzionale. L'artigianalità della produzione automobilistica di questi anni non necessita ancora di edifici studiati appositamente per ottimizzare il flusso produttivo, la distribuzione della pianta funzionale è semplice, con divisioni essenziali dei vari reparti produttivi.

La fabbrica STAR si estendeva su una superficie totale di 50.000 metri quadri e poteva contare su una produzione superiore alle 500 unità all'anno attraverso l'impegno di circa 500 operai.

La morte di Giovanni Battista Ceirano (avvenuta nel 1912) sancisce un cambio di tendenza all'interno della fabbrica che sposta la produzione verso gli autocarri a svantaggio delle automobili.

Gli anni immediatamente successivi al primo conflitto mondiale sono economicamente complicati per la STAR, che non è più in grado di competere con la concorrenza.

Gli spazi produttivi così come tutti i brevetti e i progetti verranno acquisiti dalla SPA fondata da Matteo Ceirano, fratello di Giovanni Battista, nel 1921.

## SPA

Nel 1905 Matteo Ceirano si ritirò dall'Itala per fondare nel 1906, insieme a Michele Ansaldo, la Società Piemontese Automobili, conosciuta come SPA.

Così come per l'Itala, la zona designata ad ospitare gli stabilimenti SPA, sarà quella di Borgo San Paolo, nell'area fra gli attuali corsi Ferrucci e Peschiera.

Nel 1906 la SPA può contare sulla forza lavoro di 300 operai e sulla produzione annua di 300 vetture.

Nel corso degli anni la SPA si occuperà della produzione non solo di automobili, ma soprattutto di mezzi militari e motori per aerei.

La SPA sarà poi acquisita dalla Fiat 20 anni più tardi, nel 1926, ma il marchio continuerà a sopravvivere fino al 1949 con l'uscita del modello "SPA 10.000".

L'acquisizione da parte della FIAT è dettata dalla volontà di assicurarsi le commesse belliche del secondo conflitto mondiale.

La produzione viene concentrata sullo sviluppo di mezzi militari, tanto da rendere la SPA la prima azienda italiana come numero di unità fornite all'esercito italiano.

## SCAT

Sempre nel 1906, Giovanni Ceirano fonderà la Società Automobili Torino conosciuta come SCAT.

Il luogo d'origine della fabbrica corrisponde a Via Madama Cristina 66, in zona San Salvario, che, insieme a borgo San Paolo, è un altro quartiere torinese molto attivo nel settore automobilistico.

Tutta l'esperienza di Giovanni Ceirano si vedrà nella produzione di una serie di vetture sportive in grado di competere ad alto livello nelle gare automobilistiche.

Nel 1929 la SCAT vende una consistente porzione delle proprie azioni alla FIAT.

L'ingresso della FIAT determina la stessa politica portata avanti con la SPA. La produzione viene focalizzata sulla costruzione di veicoli industriali e autocarri a discapito delle automobili.

Nel 1931 la FIAT diventa azionista di maggioranza e l'anno seguente l'azienda viene venduta alla SPA.

## FIAT

A pochi passi da Piazza San Carlo si scriverà una delle pagine più significative della storia dello sviluppo industriale di Torino.

L'11 Luglio del 1899, all'interno di Palazzo Bricherasio, viene fondata la Fabbrica Italiana Automobili Torino meglio nota come FIAT.

La società, con un capitale sociale di 800.000 Lire, nasce dalla volontà di un gruppo di investitori tra cui Giovanni Agnelli e Emanuele Cacherano di Bricherasio, di entrare a far parte del settore automobilistico torinese.

Il dipinto sottostante, sviluppato su commissione da Lorenzo Delleani, raffigura i soci fondatori della FIAT, raggruppati all'interno delle regali stanze di Palazzo Bricherasio, intenti a siglare la nascita della casa automobilistica.

In centro, Emanuele Cacherano di Bricherasio, è impegnato a firmare il suo futuro incarico da vicepresidente FIAT.



DIPINTO DI LORENZO DELLEANI, I SOCI FONDATORI FIAT ALL'INTERNO DI PALAZZO BRICHERASIO  
<https://loradelpellice.it/1o-luglio-1899-la-fiat-concepita-nel-palazzo-del-conte-bricherasio/>

I contributi di personaggi autorevoli del settore automobilistico italiano come Michele Lanza e la famiglia Ceirano fornisco una notevole spinta a favore della neonata FIAT.

La prima vettura prodotta dalla FIAT è la 3<sup>1/2</sup> HP che deriva dal prototipo della Welleyes sviluppata proprio da Giovanni Battista Ceirano. Di questa vettura saranno prodotti 8 modelli già in quello stesso anno, nel 1899.

La FIAT cresce molto rapidamente anche grazie al fermento economico che caratterizzava Torino in quegli anni.

La città risultava un laboratorio a cielo aperto di invenzioni e investimenti in campo industriale, tali da garantire ampi margini di profitto e crescita alle case automobilistiche.

All'aumento della domanda corrisponde la necessità da parte della FIAT di ampliare i propri ambienti di lavoro attraverso le nuove officine di Corso Dante inaugurate il 19 marzo del 1900.

Insieme ai nuovi spazi di lavoro, la forza operaia diventa l'elemento fondamentale per garantire la velocità produttiva.

Se nel 1900 la FIAT poteva contare su poco più di un centinaio di operai, appena quattro anni più tardi il numero saliva a quota cinquecento e così via fino a raggiungere i 171.000 dipendenti nel 1967.

Questi numeri ebbero incredibili conseguenze sociali sul territorio torinese, tali da influenzare la nascita dei quartieri operai, degli spazi dopolavoro, e di una crescita al tempo stesso urbana e demografica senza precedenti.

Le case automobilistiche torinesi, in particolare quelle più celebri come FIAT e Lancia, sono state protagoniste indiscusse nella modellazione della città, dell'economia e della cultura del capoluogo Piemontese.

La FIAT rappresenta un'eccellenza industriale che ha saputo imporsi con forza nella storia dell'economia italiana. I suoi successi nazionali e internazionali hanno aperto fino dagli anni '20 un ruolo nella scacchiera economica globale.

Se nel 1960 la FIAT produceva annualmente 425.000 vetture e 19.000 camion, dieci anni più tardi, nel 1970, questi numeri erano più che triplicati toccando quota 1.741.000 unità per i veicoli e oltre 60.000 unità per i camion. <sup>[7]</sup>

La FIAT, ma così anche la Lancia, sono esempi tangibili del felice rapporto città-auto che si instaurò a Torino dai primi decenni del '900, fortemente influenzando il processo di sviluppo urbano del secolo. Un rapporto lungo e controverso da trasformare la prima officina propriamente industriale di Giovanni Agnelli in una company competitiva a livello globale. <sup>[8]</sup>

## DIATTO

Il 1905 è una data importante per l'automobilismo piemontese perché vede la nascita della Diatto – A. Clément (con l'appoggio da parte della Clément Bayard, casa automobilistica francese).

L'azienda viene istituita per volere di due fratelli, Vittorio e Pietro Diatto, che decidono di investire in questo settore.

Così come per l'Itala, l'architetto incaricato della progettazione delle nascenti officine Diatto è Pietro Fenoglio. L'area designata è delimitata dalle Vie Frejus, Cesana, Moretta e Revello.

Fenoglio realizza, nella fascia est su via Frejus, un'architettura industriale in grado di integrarsi perfettamente con l'ambiente circostante. L'utilizzo dello stile Liberty (rivisto in chiave moderna e privato in gran parte della componente floreale) permette alla massa muraria del fabbricato di presentarsi all'esterno attraverso cornici e estrusioni capaci di conferire decoro al manufatto. Il risultato è l'equilibrio fra Art Nouveau e Razionalismo, fra cemento e laterizio.

Le vetture Diatto diventano famose per la qualità costruttiva e la cura del dettaglio (queste caratteristiche permetteranno all'azienda di essere molto apprezzata anche ufficialmente dalla casa regnante dei Savoia).

Tra le innovazioni introdotte dalla Diatto spicca l'utilizzo, per la prima volta al mondo, di motori a benzina su macchine agricole. Questa novità sarà introdotta sul mercato nel 1908.

Le vetture Diatto saranno vendute oltre che in Italia anche in Europa, in America e in Australia e la produzione raggiungerà l'apice negli anni successivi al primo conflitto mondiale, superando le 8000 unità.

Le criticità di mercato postbelliche e le difficoltà economiche degli anni Trenta portano la Diatto a spostare la produzione dai veicoli ai soli pezzi di ricambio. L'azienda procederà in questa direzione fino alla chiusura, avvenuta nel 1955.

## LANCIA

L'azienda che più ha saputo plasmare lo sviluppo urbano, l'architettura, ma anche la cultura e la socialità dell'area di Borgo San Paolo, è sicuramente la Lancia.

Vincenzo Lancia e Claudio Fogolin decidono di seguire la loro passione automobilistica lasciando il lavoro da collaudatori Fiat con l'intento di aprire la loro fabbrica di automobili.

il 29 novembre del 1906 nasce così la Lancia & C.

I due soci affittano uno stabile precedentemente utilizzato dall'Itala di Matteo Ceirano in zona San Salvario, che presto risulta essere troppo piccolo per soddisfare le esigenze produttive in costante crescita.

Nel 1911 viene così deciso il trasferimento dell'azienda da San Salvario a Borgo San Paolo con l'acquisizione degli ex stabilimenti della Fides-Basier (un'altra azienda automobilistica).

I locali della Fides-Basier erano già dotati di spazi, macchinari e utensili necessari

alla Lancia, che poteva così sfruttare il loro patrimonio tecnico.

Questo trasferimento segna il passaggio della Lancia da una produzione artigianale a una solida realtà industriale.

La Lancia sarà capace di diventare l'azienda leader di settore nell'area San Paolo, dove attuerà numerose politiche espansionistiche che sanciranno il forte legame quartiere-azienda che caratterizza questa peculiare area di Torino fino a fine '900.

## CHIRIBIRI

La Chiribiri è un'altra realtà industriale che si aggiunge alla lunga lista di aziende automobilistiche che fondano le proprie radici nell'area di Borgo San Paolo.

La Chiribiri nasce nel 1911 per volere di Antonio Chiribiri.

In origine l'azienda non si occupa della produzione di veicoli, ma di pezzi di ricambio per aerei. Il passaggio al mondo dell'auto avviene nel 1914 con la produzione della "Silvia".

Il successo dei veicoli Chiribiri ottiene una vera e propria spinta grazie a Tazio Nuvolari, che inizia la propria carriera da pilota alla guida di una vettura firmata Chiribiri.

Nel 1929 l'azienda terminerà la produzione e tutti i locali saranno acquisiti dalla Lancia, intenta a portare avanti la propria politica espansionistica a livello nazionale.



UNA VETTURA CHIRIBIRI PRESENTE ALLA COMPETIZIONE DELLA TARGA FLORIO DEL 1922

[http://www.targapedia.com/album\\_targa\\_florio/1906\\_1940/1922/TARGA%20FLORIO%201922%20-%20CHIRIBIRI/slides/10%20Chiribiri%2012%20hp%201.6%20-%20M.Tuccimei%20\(1\).html](http://www.targapedia.com/album_targa_florio/1906_1940/1922/TARGA%20FLORIO%201922%20-%20CHIRIBIRI/slides/10%20Chiribiri%2012%20hp%201.6%20-%20M.Tuccimei%20(1).html)

## 2.2 LA CRESCITA INDIRECTA

La crescita delle case automobilistiche non è fine a sé stessa, ma ha importanti ripercussioni su tutti gli attori coinvolti nel processo costruttivo.

Torino diventa presto sede di fabbriche specializzate nella produzione e nella progettazione di componenti necessari all'automobile quali ad esempio: pneumatici, cerchioni, chassis, maniglie, freni e fanali.

L'industria dell'auto influenza così molti settori, anche quelli meno strettamente connessi alla sola autovettura come le fabbriche metallurgiche, le fabbriche chimiche e le fabbriche tessili, in un'economia di scala e territoriale, che avvia a molti settori della componentistica automobilistica, che hanno un ruolo essenziale nella successiva globalizzazione dei sistemi di produzione.

### MICHELIN

Il "miracolo" economico del settore automobilistico torinese è così forte da attirare importanti investimenti anche dall'estero.

La Michelin, prima casa francese specializzata nella produzione di pneumatici, sceglie Torino come area in cui stabilirsi in Italia, localizzando nel 1906 un primo quartiere industriale nell'area Torino Dora, ampliato e attivo fino agli anni '80.

La casa leader nella produzione delle gomme darà lavoro a oltre 4000 persone già nel 1927, appena vent'anni dopo la sua apertura.

### WESTINGHOUSE

Anche la Westinghouse (di origine statunitense) investirà sul suolo torinese aprendo la propria fabbrica nel 1906 in zona San Paolo.

La Westinghouse si specializza nella produzione di freni, inizialmente per veicoli ferroviari e tranviari per poi passare anche alla produzione di impianti frenanti ad

aria compressa per veicoli stradali pesanti.

L'espandersi a macchia d'olio di questa economia volta al secondario e all'industria sarà determinante per l'architettura, lo sviluppo urbano e la cultura della città di Torino.

La testimonialità che permane della prima fabbrica, sostanzialmente ridotta alla struttura di facciata, è un tema aperto nel recupero dei vuoti ex industriali.



FOTO AEREA DI TORINO. S. Paolo-Cenisia-Pozzo Strada-Cit Turin- Borgata Lesna, anno 1968.  
<http://www.censimento.fotografia.italia.it/fondi/fondo-foto-aeree/>  
Aree dello sviluppo automobilistico

[5] E. Miletto, D. Sasso, "Torino '900 la città delle fabbriche", Edizioni del Capricorno, Torino 2015, cit., p. 31.

[6] E. Miletto, D. Sasso, "Torino '900 la città delle fabbriche", Edizioni del Capricorno, Torino 2015, cit., p. 41.

[7] Dati raccolti da "<https://lab24.ilsole24ore.com/storia-fiat/>".

[8] In questa prospettiva studi fondamentali: Berta G., (a cura di), "Torino industria - persone, lavoro, imprese, Città di Torino", Torino, 2008; Castronovo V., "Fiat 1899-1999: un secolo di storia italiana", Rizzoli, Milano 1999.

Riferimenti generali:

AAVV, "Michelin 1907-1957", Pizzi, Milano 1957.

AAVV, "Il sogno della città industriale: Torino tra '800 e '900", Fabbri, Torino 1994.

AAVV, "100 luoghi dell'industria a Torino e in Piemonte", Associazione Torino Città Capitale Europea, Torino 1999.

Abrate M., "L'industria piemontese 1870-1970, un secolo di sviluppo", Stamperia Artistica Nazionale, Torino 1978.



**UNA MAPPA ALLA SCOPERTA  
DELLE CATTEDRALI DEL LAVORO  
DI BORGO SAN PAOLO  
L'AUTOMOTIVE HERITAGE DI TORINO**

## 3.1 UNO STRUMENTO PER LA DIVULGAZIONE

L'industria automobilistica di Torino rappresenta al contempo una cultura materiale, se si pensa alle testimonianze architettoniche sopravvissute fino ad oggi, ma anche una cultura immateriale e intangibile se si pensa alle molteplici testimonianze andate perdute, non solo in campo architettonico ma anche di patrimonio di archivi aziendali, di tecnologie produttive e di brevetti, come dinamiche di sviluppo sociale e lavorativo.

La città di Torino è abbracciata da tutta una cultura di Company Town che parte da San Salvario e approda in Borgo San Paolo, in relazione al radicamento locale della Lancia.

E' stato evidenziato che i "nuovi impianti per l'industria automobilistica, ferroviaria e aeronautica, sorgono prima ai margini sud-est del quartiere di San Salvario e a Basse del Lingotto, poi nella nuova zona di espansione ad ovest, oltre la barriera daziaria di Orbassano in regione San Paolo, dove la presenza di ampi lotti da urbanizzare permette di estendere le aree di lavorazione e movimentazione"<sup>[9]</sup>.

La continuità fra produzione e riproduzione, in termini di servizi agli addetti e di nuove residenze, e la dominanza di immagine delle sedi della fabbrica-quartiere nella motor-town torinese, hanno quindi una specifica espressione a borgo San Paolo, dove da inizio '900 si insedia l'industria automobilistica - Diatto, Lux, Spa, Itala, poi Lancia, Chiribiri, Sit, Nazzaro, Farina ... - e diventa dominante la Lancia che indirizza il processo di urbanizzazione e applica l'evoluzione delle tecniche costruttive.

Le azioni mirate a creare interesse verso questo mondo industriale possono essere molteplici come: il potenziamento dei sistemi museali, nuove pubblicazioni su riviste e giornali, l'organizzazione di eventi e una presenza più consistente di siti chiari e fonti facilmente consultabili su internet.

La prospettiva è di passaggio da una conoscenza della storia industriale del territorio legata a memorie singole del locale, storici amatoriali e esperti di settore, a un modello di consumo culturale diffuso basato sulla “storicizzazione” della città dell’automobile, ossia sul riconoscimento dei valori materiali e immateriali. Un modello, inoltre, per il turismo culturale in termini di turismo di prossimità, con riscoperta da parte dei cittadini, in particolare i giovani e i recenti immigrati, e con attenzione anche al pubblico turistico esterno dei grandi eventi e di visita dei musei, con particolare riguardo al rilevante pubblico degli eventi annuali del motorismo storico - iniziative di ASI, ACI storico, Automototrò – e del Museo Nazionale dell’Automobile.

Nel caso del turismo culturale industriale, crescente attenzione va ad una lettura integrata del patrimonio, con attenzione ai processi produttivi e ai prodotti, ai temi della sostenibilità e dell’ecocompatibilità, delineando il rapporto turismo-industria quale nuova opportunità di sviluppo e motore economico, ma che si pone obiettivi di: “valorizzare le aree e/o gli impianti ad elevato livello di cultura industriale; rafforzare l’offerta turistica italiana rinnovandola grazie a nuove forme di turismo; creare un sistema integrato tra le imprese ...” dalla produzione, al design, ai servizi per il turismo.

Il turismo culturale dell’automobile incontra nel territorio torinese requisiti essenziali per la visita, quali la presenza di collezioni aziendali e private legate all’oggetto automobile di alto valore simbolico, un grande Museo storico, siti di archeologia industriale, impianti produttivi potenzialmente accessibili al pubblico.<sup>[10]</sup>

In particolare a livello territoriale il motorismo storico, le *classic car*, possono divenire elemento trainante del sistema di riconoscimento e valorizzazione anche per il turismo culturale.

In tale prospettiva, il convegno organizzato dall'Automotoclub storico Italiano intitolato "Il futuro del Motorismo Storico, un patrimonio culturale, turistico ed economico da salvaguardare e sviluppare" il 20 settembre 2018 presso il Senato della Repubblica ha affrontato il tema della storia che diventa elemento di comunicazione e di marketing.

L'indagine presentata dall'Istituto statistico Piepoli sul valore sociale ed economico del motorismo storico in Italia ha significativamente evidenziato le potenzialità di mercato turistico.



IMMAGINE ILLUSTRATIVA (Modificata rispetto all'originale)  
<a href="https://www.freepik.com/vectors/people">People vector  
created by freepik - www.freepik.com</a>

## 3.2 INTRODUZIONE

Nell'ambito del lavoro di tesi, si è inteso costruire una prima mappa - volantino per aprire al riconoscimento dei luoghi e alla divulgazione della cultura dell'automobile. Nasce con l'intento di realizzare un documento di facile lettura in una logica di guida turistica per tutti gli interessati ad un percorso fra le "cattedrali" del lavoro automobilistico di Borgo San Paolo. Una base, quindi, di riconoscimento del patrimonio di architettura industriale, integrando e approfondendo diverse fonti, che può aprire alla definizione di documenti divulgativi di approfondimento e di ricerca.

La Mappa è stata realizzata con la collaborazione di ASI (Automotoclub Storico Italiano) e con il fondamentale contributo del gruppo di ricerca TAHN - Torino Automotive Heritage Network (Politecnico di Torino DAD e ISMEL Istituto per la Memoria e la Cultura del Lavoro).

Il volantino è stato distribuito e pubblicamente illustrato durante l'evento di Automotoretrò (tenutosi dal 30 gennaio al 2 febbraio 2020) per introdurre e sostenere il tema della riscoperta del valore industriale.

Automotoretrò è un salone torinese dedicato al motorismo storico (a due e quattro ruote) in termini di mercato e di valorizzazione culturale, che si tiene negli spazi di Lingotto Fiere (Via Nizza 294) una volta all'anno.

## 3.3 DESCRIZIONE

All'interno del volantino viene analizzata una porzione di Borgo San Paolo. L'area presa in esame è delimitata da una mappa con forma circolare dentro la quale sono stati evidenziati i principali siti industriali legati al mondo dell'Automotive.

La zona considerata presenta un raggio di circa 1.2 km e un'area complessiva di 4.5 km<sup>2</sup>.

Questo dato è significativo perché mette in relazione la superficie totale con il numero di siti industriali, in modo da evidenziare l'incredibile densità che ha caratterizzato il quartiere San Paolo dai primi del '900.

I calcoli mostrano la presenza di un sito industriale ogni 0.25 km<sup>2</sup>, che si traduce in 4 stabilimenti per ogni km<sup>2</sup>.

Inoltre va considerato che spesso questi stabilimenti sono costituiti da fabbricati di notevoli dimensioni che occupano una superficie urbana considerevole, superando la dimensione della maglia urbana per isolati.

## 3.4 I SITI ANALIZZATI

I 18 siti presenti all'interno dell'area analizzata sono:

OGR (Officine Grandi Riparazioni Ferroviarie) – SPA (Società Piemontese Automobili) – IPRA (Industria Piemontese Radiatori per Automobili) – Fergat – MATERFERRO (impegnata principalmente nella realizzazione di automotrici ferroviarie) – Itala (Matteo Ceirano & C. - Vetture Marca Itala) – Chiribiri – Fides-Basier poi Lancia – NARDI DANESE – Società Carrozzerie Pininfarina – Officine Viberti – Cimat (Costruzione Italiane Macchine Attrezzi Torino) – Carrozzerie Bertone – Diatto - TAU – STAR (Società Torinese Automobili Rapid) poi Westinghouse.

Per ogni sito indicato all'interno del volantino è stato inserito: il logo dell'azienda (riprodotto digitalmente in colorazione blu), l'indirizzo e alcune informazioni sullo stato di fatto attuale.

In rosso vengono segnalati quei siti industriali che nel corso degli anni sono stati demoliti per far posto, nella maggior parte dei casi, a edifici di carattere residenziale.

Il passaggio dal fabbricato industriale al palazzo residenziale-commerciale è un fenomeno che ha fortemente colpito l'area di Borgo San Paolo, la sua trasformazione da borgo operaio extra cinta daziaria a quartiere urbano semicentrale.<sup>[11]</sup>

Questo processo, spinto dal boom edilizio degli anni '60 e '70, ha comportato una significativa perdita architettonica, di un patrimonio di valore testimoniale ma anche architettonico-costruttivo, a favore di una profittevole speculazione edilizia.

La presenza di questi siti industriali è fondamentale perché rappresentano un ponte culturale fra presente e passato e mantengono il ricordo della memoria operaia e di impresa non solo per il quartiere San Paolo ma l'intera città di Torino.

In bianco vengono segnalati quei siti industriali la cui architettura è ancora visibile sia internamente che esteriormente, ma non sempre il riutilizzo è stato condotto secondo una logica di conservazione.

Gli ex stabilimenti Lancia di Corso Racconigi 84 sono un esempio di questa politica. L'ex impianto industriale è stato riconvertito e adesso ospita l'anagrafe della circoscrizione 3 e gli uffici della Polizia di Stato.

Internamente le tracce di un passato industriale sono difficilmente visibili. All'esterno però risultano ben conservati i prospetti su via in stile Art Nouveau realizzati da Michele Frappolli.

La conservazione di questo stabile è importante anche per la sua connotazione urbanistica, in qualità di ex fabbrica isolato, il cui modello architettonico risulta il più largamente utilizzato dall'industria automobilistica di Borgo San Paolo.

All'interno dell'area non mancano esempi di riutilizzo e conservazione che fanno della memoria del passato la caratteristica principale.

L'architettura delle OGR (Officine Grandi Riparazioni) è stata salvata nel 1995, quando il nuovo piano regolatore della città di Torino ne prevedeva la demolizione. Nel 2013 sono stati condotti importanti lavori a favore di un'attenta riqualificazione che ha permesso di restituire la memoria industriale delle OGR alla città e ai cittadini.

Questo delle OGR, così come molti altri esempi, sono descritti più dettagliatamente nelle pagine che seguono, dove viene riproposto il testo presente all'interno del volantino.

In verde vengono segnalati quei siti che all'interno del percorso sono visionabili solo all'esterno.

Alcuni di essi sono stati riutilizzati e l'ingresso al pubblico non è consentito, altri vivono in uno stato di abbandono che rende impraticabile l'accesso interno.

Le ex fabbriche Diatto di Via Frejus 21 sono un esempio di memoria industriale abbandonata.

In un'ottica di percorso turistico restano però ben visibili i prospetti esterni che racchiudono l'equilibrio fra Art Nouveau e Razionalismo e che mostrano, attraverso la carica decorativa presente nella massa muraria, l'importanza che le aziende automobilistiche affidavano all'architettura dei loro stabilimenti.

L'immagine esterna della fabbrica aveva il compito di proiettare verso la città e i cittadini la qualità costruttiva dei veicoli prodotti al suo interno.

In Azzurro vengono segnalati quei siti industriali che sono stati riqualificati in un'ottica di conservazione della memoria e che sono tutt'ora visitabili.

All'interno del percorso proposto i fabbricati visitabili sono Cinque:

- OGR (Officine Grandi Riparazioni Ferroviarie), trasformata in due fasi in nuovo hub di arte e innovazione tecnologica con l'intervento finanziato dalla Fondazione CRT, nella prospettiva di un distretto dell'industria creativa a Torino, che ospita anche mostre temporanee di arte contemporanea e eventi culturali e musicali.
- L'ex centrale termica Lancia di Via Limone 24 è stata riconvertita dalla Fondazione Merz. Dal 2005 ospita le opere di Mario Merz, esponente italiano dell'arte povera. L'ingresso alla mostra è gratuito e permettere di ripercorrere quelli che erano gli spazi Lancia.
- Ex Fergat, ora sede della Fondazione Sandretto Re Rebaudengo.

La fondazione Sandretto è un'organizzazione privata il cui obiettivo è quello di promuovere l'arte contemporanea ad un pubblico sempre più ampio oltre a fornire

sostegno verso gli artisti italiani più promettenti. La sede è stata oggetto di totale ricostruzione del sito, oggetto di bombardamenti bellici e poi di perdurato abbandono. Altri edifici del complesso permangono, la memoria industriale è data anche dalla titolazione della piazza antistante.

- L'area dell'ex Cimat, che fa parte dell'espansione dell'area industriale nell'immediato secondo dopoguerra, in Corso Trapani 91, recuperata a partire dal 2006, è stata riqualificata con l'intervento del gruppo Abele come Fabbrica delle E. Il sito ospita servizi sociali e residenziali, ristorazione e un mercato di qualità. All'interno sono ben visibili le forme architettoniche tipiche dell'industria, sormontate da una copertura a shed in cemento armato, utile per illuminare e areare gli ambienti interni.
- L'area che ospitava la fabbrica Itala è stata inserita sotto la voce "visitabile" perché all'interno del Parco Mennea, concluso nel 2019, sono presenti alcune testimonianze industriali e una segnaletica narrativa.

Sempre in colorazione azzurra è indicato il percorso consigliato che si articola all'interno del Borgo, un percorso alla scoperta della Torino operaia dei primi del '900.

La prospettiva è di un percorso di turismo esperienziale che permetta un'accessibilità integrata on line e reale, con percorsi di visita personalizzabili e percorribili in forme di mobilità dolce.

## 3.5 OBIETTIVI

La sperimentazione e la divulgazione di percorsi fisici come questo proposto nella zona di Borgo San Paolo, in quello che era il quartiere della Lancia, pone l'attenzione verso una riscoperta culturale per la città e i suoi cittadini, ma pone anche le basi per una crescita del turismo industriale.

Un turismo che sposta l'attenzione verso zone più periferiche rispetto al centro cittadino e che rappresenta un'opportunità di rilancio non solo culturale ma anche economica.

Questa rinnovata attenzione verso gli opifici industriali è andata crescendo a partire dalla fine del '900 e può essere sfruttata per trasformare questi siti abbandonati in nuovi spazi di coesione fra i cittadini.

Così come le OGR sono state riconvertite da officine dei treni a officine delle idee la stessa politica può essere estesa a numerose presenze industriali non solo nell'area di Borgo San Paolo ma su gran parte del territorio Piemontese.

Per favorire questo cambiamento è importante condividere e diffondere l'importanza culturale che contraddistingue questi siti attraverso più iniziative possibili.

La realizzazione di questa Mappa è un piccolo esempio di divulgazione in un'ottica di conservazione, valorizzazione e recupero.

## 3.6 IL LAYOUT DELLA MAPPA

Il volantino, concepito per essere stampata in formato A2, si articola fronte-retro.

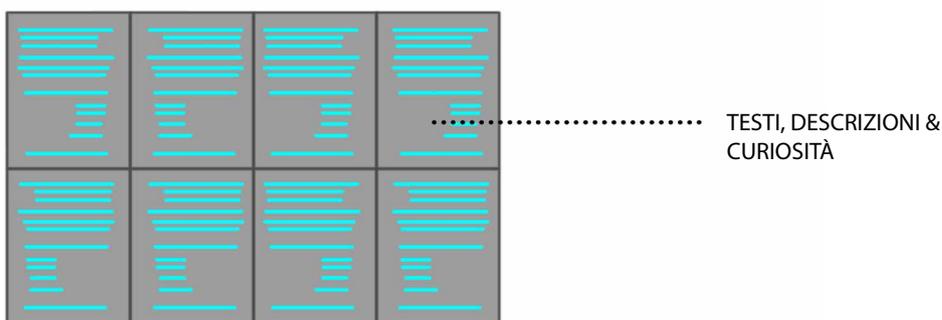
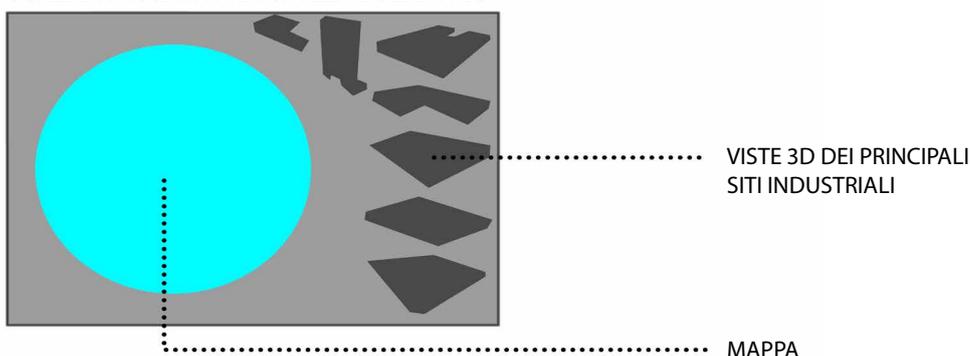
Nella facciata principale viene illustrata la mappa (sulla sinistra) e le immagini tridimensionali delle principali architetture analizzate al suo interno (sulla destra).

Nella parte retrostante, suddivisa in 8 porzioni, è stata inserita la descrizione della storia e delle caratteristiche principali degli stabilimenti industriali analizzati.

I testi sono stati realizzati con l'aiuto, il contributo e la supervisione del gruppo di ricerca TAHN.

Nelle pagine che seguono viene illustrato il volantino nella sua interezza.

**SCHEMA FACCIATA PRINCIPALE - VOLANTINO**



**SCHEMA FACCIATA SECONDARIA - VOLANTINO**

[9] R. Maspoli, Conservazione, valorizzazione e turismo del patrimonio architettonico dell'industria dell'automobile. Dal caso di studio di Torino, in *Patrimonio Industriale*, n. 18/19, 2018.

[10] Giannetti A. FEDERTURISMO, *Turismo e cultura d'impresa*, in Salone del Turismo, Bologna, 2020.

[11] Sullo sviluppo e le modificazioni del borgo e del contesto, in particolare: Abriani A., *Torino fra le due guerre*, Torino 1978; Davico P., Devoti C., Lupo G.M., Viglino M., *LA STORIA DELLA CITTÀ PER CAPIRE IL RILIEVO URBANO PER CONOSCERE. BORGHI E BORGATE DI TORINO*, POLITECNICO DI TORINO, 2014.

# 3.6 IL LAYOUT DELLA MAPPA

Facciata principale

## SCOPRI LE CATTEDRALI DEL LAVORO A TORINO

**1**

- Ex Carrozzerie Bertone  
- Corso Peschiera 225 - 7 (prima via Monginevro 116)  
**DIATTO**  
- DEMOLITO

**15**

- Ex Carrozzerie Bertone  
- Corso Peschiera 225 - 7 (prima via Monginevro 116)  
**DIATTO**  
- DEMOLITO

**16**

- Ex Diatto Clement, poi Diatto, SNIA  
- Viscosa Meccanica (1927)  
- Via Prejso 21  
**DIATTO**  
- DEMOLITO / IN ATTESA DI INTERVENTO  
- VISIONABILE ESTERNAMENTE

**17**

- Ex IFAU Fabbrica Automobili  
- Via Prejso 19  
**ITAU**  
- DEMOLITO

**18**

- Ex IFAU Fabbrica Automobili  
- Via Prejso 19  
**ITAU**  
- DEMOLITO

**9**

- Ex Stabilimenti Lancia  
- 9.2 - Ex Stabilimenti Lancia  
- 9.3 - Ex poveriera dello Stato, Chiribiri, poi Stabilimenti Lancia  
- 9.4 - Ex palazzo Lancia  
- 9.5 - Ex centrale termica Lancia - attuale Fondazione Merz  
- 9.1 - Via Caraglio 59  
- 9.2 - Corso Racconigi 84 - Via Cumiana  
- 9.3 - Via Isigillo 92  
- 9.4 - Via Vincenzo Lancia 27  
- 9.5 - Via Limone 24  
**LANCIA**  
- 9.1 PARTE DEMOLITO / IN ATTESA DI INTERVENTO  
- 9.2 CONSERVATO / TRASFORMATO A COSTRUZIONE LANCIA  
- 9.3 PUBBLICI  
- 9.4 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.5 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.6 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.7 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.8 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.9 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.10 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.11 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.12 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.13 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.14 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.15 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.16 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.17 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.18 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.19 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.20 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.21 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.22 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.23 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.24 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.25 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.26 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.27 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.28 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.29 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.30 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.31 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.32 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.33 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.34 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.35 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.36 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.37 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.38 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.39 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.40 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.41 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.42 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.43 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.44 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.45 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.46 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.47 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.48 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.49 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.50 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.51 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.52 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.53 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.54 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.55 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.56 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.57 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.58 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.59 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.60 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.61 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.62 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.63 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.64 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.65 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.66 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.67 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.68 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.69 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.70 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.71 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.72 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.73 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.74 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.75 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.76 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.77 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.78 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.79 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.80 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.81 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.82 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.83 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.84 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.85 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.86 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.87 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.88 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.89 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.90 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.91 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.92 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.93 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.94 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.95 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.96 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.97 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.98 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.99 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 1000 CONSERVATO/RECUPERATO

**1**

- Ex Società Torinese Star Rapid, poi Compagnia Italiana Westinghouse dei Feni  
- Via Paolo Borsellino 4  
**OGI**  
- DEMOLITO / PARTE CONSERVATA IN ATTESA DI INTERVENTO  
- VISIONABILE ESTERNAMENTE

**2**

- Ex OGR Officine Grandi Riparazioni Ferroviarie - area nord: Officine ad H, attuali nuove OGR CULT e TECH (fondazione CRT)  
- Corso Casellificio 22  
**OGI**  
- CONSERVATO / RECUPERATO  
- VISTABILE

**3**

- Ex S.P.A. Società Piemontese Automobili AnsaldoCeirano  
- Corso Francesco Ferrucci 112-122  
**SPA**  
- DEMOLITO / CONSERVATO EDIFICIO UFFICI  
- VISIONABILE ESTERNAMENTE

**4**

- Ex IPRA - Industria Piemontese Radiatori per Automobili  
- Via Spalato 68  
**IPRA TORINO**  
- DEMOLITO / TRASFORMATO  
- VISIONABILE ESTERNAMENTE

**5**

- Ex Ferroat - area attuale Fondazione Sandretto Re Rebaudengo, Centro polifunzionale Ferroat  
- Via Modane 16 - Via Francesco Millo 20  
**FERGAT TORINO**  
- DEMOLITO / SOSTITUITO e CONSERVATO / RECUPERATO  
- VISITABILE: FONDAZIONE PER L'ARTE CONTEMPORANEA E SERVIZI

**6**

- Ex Matteo Ceirano & C. poi ITALIA - Società Anonima Italia - Fabbrica Automobili Torino ora Parco Menna  
- Piazza Don Franco Del piano - corso Rosselli 110  
**MATERFERRO**  
- DEMOLITO / CONSERVATE FACCIATE SU VIA  
- VISIONABILE ESTERNAMENTE

**7**

- Ex Chiribiri, poi costruzione Lancia  
- Piazza Antonio Chiribiri  
**ITALIA**  
- Ex Matteo Ceirano & C. poi ITALIA - Società Anonima Italia - Fabbrica Automobili Torino ora Parco Menna  
- Piazza Marmolada  
**ITALIA**  
- DEMOLITO / TESTIMONIANZE INDUSTRIALI NEL PARCO  
- VISITABILE

**8**

- Ex Chiribiri, poi costruzione Lancia  
- Piazza Antonio Chiribiri  
**ITALIA**  
- Ex Matteo Ceirano & C. poi ITALIA - Società Anonima Italia - Fabbrica Automobili Torino ora Parco Menna  
- Piazza Marmolada  
**ITALIA**  
- DEMOLITO / TESTIMONIANZE INDUSTRIALI NEL PARCO  
- VISITABILE

**9**

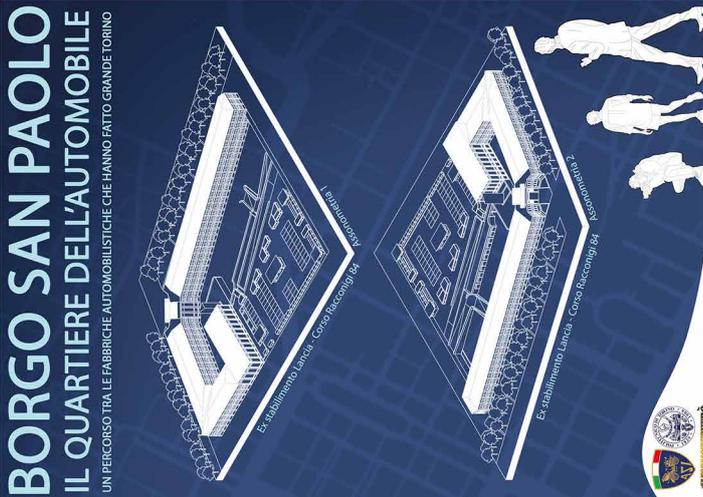
- Ex Stabilimenti Lancia  
- 9.2 - Ex Stabilimenti Lancia  
- 9.3 - Ex poveriera dello Stato, Chiribiri, poi Stabilimenti Lancia  
- 9.4 - Ex palazzo Lancia  
- 9.5 - Ex centrale termica Lancia - attuale Fondazione Merz  
- 9.1 - Via Caraglio 59  
- 9.2 - Corso Racconigi 84 - Via Cumiana  
- 9.3 - Via Isigillo 92  
- 9.4 - Via Vincenzo Lancia 27  
- 9.5 - Via Limone 24  
**LANCIA**  
- 9.1 PARTE DEMOLITO / IN ATTESA DI INTERVENTO  
- 9.2 CONSERVATO / TRASFORMATO A COSTRUZIONE LANCIA  
- 9.3 PUBBLICI  
- 9.4 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.5 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.6 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.7 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.8 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.9 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.10 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.11 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.12 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.13 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.14 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.15 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.16 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.17 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.18 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.19 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.20 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.21 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.22 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.23 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.24 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.25 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.26 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.27 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.28 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.29 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.30 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.31 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.32 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.33 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.34 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.35 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.36 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.37 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.38 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.39 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.40 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.41 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.42 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.43 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.44 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.45 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.46 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.47 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.48 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.49 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.50 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.51 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.52 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.53 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.54 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.55 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.56 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.57 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.58 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.59 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.60 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.61 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.62 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.63 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.64 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.65 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.66 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.67 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.68 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.69 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.70 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.71 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.72 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.73 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.74 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.75 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.76 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.77 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.78 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.79 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.80 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.81 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.82 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.83 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.84 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.85 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.86 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.87 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.88 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.89 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.90 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.91 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.92 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.93 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.94 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.95 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.96 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.97 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 9.98 CONSERVATO/RECUPERATO  
- 9.99 VISIONABILE ESTERNAMENTE  
- 1000 CONSERVATO/RECUPERATO

PERCORSO CONSIGLIATO

Realizzato da Rossella Maspoli e Lorenzo Ordine, con contributi di Filippo Granato e Lorenzo Naymo

# 3.6 IL LAYOUT DELLA MAPPA

## Facciata secondaria



**BORGO SAN PAOLO**  
**IL QUARTIERE DELL'AUTOMOBILE**  
 UN PERCORSO TRA LE FABBRICHE AUTOMOBILISTICHE CHE HANNO FATTO GRANDE TORINO

10 - 12 - 13 - 15 - Dagli anni '30-40 l'espansione industriale automobilistica si amplia verso la nuova periferia a nord-ovest, oltre le zone di San Paolo e Cenisio, crescentemente più dense di fabbriche e abitazioni. Comprende imprese a specializzazione artigianale con un ruolo centrale nell'innovazione e nei design, come la Nardi - Darnesi, la prima Pininfarina, Bertone e Viberti.

12 - Fondata nel 1946, è il brove ritorno alla costruzione di una figura eccezionale, Enrico Nardi, che ha collaborato con Vincenzo Lancia e Enzo Ferrari.

13 - La Società Carrozzerie Pininfarina, di battista Farina, compie un salto di scala nel 1930 con l'apertura del nuovo stabilimento a nord di borgo San Paolo, fino al consolidamento internazionale e alla delocalizzazione a Grugliasco, al limite della Granovata Bertone inizia l'attività alla Diatto.

15 - Fondata nel 1972, è la prima officina di carrozzeria in via Villarbasse a San Paolo e nel 1970, con la nuova sede in via Monginevro 116, inizia a collaborare con le case automobilistiche cittadine ed entra definitivamente nel mercato dell'automobile e poi nel 1994 in corso Peschiera, con una struttura più grande apre alle commesse statali, fino alla specializzazione nel settore dell'auto sportiva, dei servizi a ciclo completo e dei ricambi.

16 - Fondata nel 1978, la "Società Anonima Industrie Viberti" per costruzione prevalente di autoveicoli industriali e rimorchi con prima sede in via Sant'Antonio, e nuova sede di circa 70.000 metri quadrati nella ex automobili Ansaldo, nel 1935. Dopo la ricostruzione post-bellica e la crescita produttiva, avviene la riorganizzazione nello stabilimento di Nichelino, a sua volta dismesso e in stato di abbandono dopo il passaggio di proprietà alla Italiana Rimorchi S.r.l. e la sede attuale nella storica autovettura (anni di San Paolo).

17 - La sede attuale è stata progettata da un'area parte presenti più che in altre realtà europee. Le aree più esterne sono state oggetto di demolizione e ricostruzione con la pianificazione dei nuovi quartieri residenziali.



11 - L'intero complesso storico a ovest della via Vincenzo Lancia è stato oggetto di demolizione e sostituzione residenziale e terziaria dagli anni 2000. Dopo le acquisizioni - dagli anni '30 agli anni '50 e prima della delocalizzazione produttiva a Chiasso del 1963 - servizi di dopolavoro allo sviluppo immobiliare residenziale, come negli anni '30 il Depositorio Aziendale di piazza Molinari, tra le vie Tommaso e S. Paolo, di disegno razionalista, e negli anni '40 lo spaccato tra le vie Caraglio e Venier.

12 - Stabilimento Pininfarina anni '30 (Pininfarina)

13 - Officina Viberti anni '50 (Museo Torino)

14 - Nella transizione attuale, la fine di una stagione della fabbrica meccanica, il mutamento dei ruoli del lavoro, le strategie delle aree post-industriali, il cambiamento di paradigma della mobilità sostenibile, l'innovazione e trasformazione dell'automotive nella città, complessa e in grado di integrare le attività produttive, la storicità e la memoria alla storia automotive (anni di San Paolo).

15 - La sede attuale è stata progettata da un'area parte presenti più che in altre realtà europee. Le aree più esterne sono state oggetto di demolizione e ricostruzione con la pianificazione dei nuovi quartieri residenziali.



9.5 - L'edificio, costruito nel 1936, è in origine sede della Centrale termica della Lancia.

9.6 - Dopo la sua dismissione nel 2005, la Fondazione Mezzalana, attraverso la sua attività di promozione culturale e sportiva, ha promosso la nascita di un polo italiano dedicato alla opera di Mario Merz, artista italiano cresciuto a Torino ed esponente dell'Arte Povera e di eventi temporanei. L'intervento rispetta l'architettura e lascia nei volti memoria spettacolare delle grandi catade.

9.7 - Matteo Ceirano è cofondatore nel 1904 della "Matteo Ceirano & C. SpA", Società Anonima Italiana Fabbrica Automobili Torino", che nel 1905 costruisce un nuovo impianto su progetto di Pietro Fenoglio, in un'area di 70.000 mq più ampliata di 80.000, compresa tra corso Orbassano, la ferrovia di Modane (corso Marsiglia, ora corso Adriano), il corso Raiconconi, corso Patigi (ora corso Rosselli) e la ferrovia Torino-Milano.

9.8 - Si tratta di uno dei primi progetti propriamente industriali dell'automobile. Lo schema distributivo tipologico ripropone le piante (torre a 90°, con un fregio importante, il nome dell'azienda, e capannoni industriali interni in parte vetrai sulla copertura).

9.9 - Nel 1905 Matteo Ceirano lascia la società per fondare la Ceirano-Ansaldo divenuta in seguito S.P.A.

9.10 - L'Italia raggiunge maggior visibilità con il successo al raid Pechino-Pari del 1907 del principe Scipione Borghese, con il meccanicottore Borghese e il guidatore della Fiat Sarda, inizia la gestione di liquidazione e l'assorbimento di parte di altre aziende, fino alla scomparsa nel 1935. L'area è oggetto di demolizione e di sostituzione con edilizia residenziale fino dagli anni '60.

9.11 - Nell'area a nord-ovest di San Paolo, la più significativa permanenza nelle fabbriche legata all'indotto del gruppo Fiat, Dopo la dismissione nella seconda metà degli anni '70 e un periodo di abbandono, dal 2000 il complesso è in uso come polo dell'associazione Gruppo Abele, con il nome di "Fabbrica delle E", per sostenere l'inclusione. Dal 2006 Fiat ha donato la sede al Gruppo Abele per lo sviluppo delle sue attività di accoglienza e promozione sociale. Sono presenti servizi per disabili, migranti, contro la povertà e per l'inclusione. sedi di associazioni e spazi per attività collettive, eventi, seminari.

9.12 - Le strutture interne, gli spazi ampi, i carri ponte della "Fabbrica" sono stati ristrutturati e colorati, ripropono la memoria dell'origine della struttura come "ricerca urbana" nell'affermarsi dell'immagine della città post-industriale, includendo alla valorizzazione di architettura, che acquisisce valenza come nuove polarità per l'industria culturale e formazione, attraverso la promozione di fondazioni private e bancarie come di enti per la ricostruzione. Architetture che sono parte della testimonianza della storia moderna e che riacquistano significato nell'identità locale.



1 - La storia delle Officine Grandi Riparazioni (OGR) inizia con la costruzione dall'1884 e nel 1895 vengono aperte per la manutenzione dei veicoli ferroviari. L'enorme complesso industriale conta una estensione di 130.000 metri quadrati, un'area prevista la demolizione dell'celebre impianto ad H.

2 - Il complesso viene spartito, i fabbricati Colvarda, Dipendenzia e Montaggio locomotive Officine ad H) con un recupero temporaneo sono aperti al pubblico come iniziative lavori di riqualificazione. Tre anni dopo, grazie agli investimenti della Fondazione CRT, le OGR aprono al pubblico. OGR CLUI a nord come polo espositivo per l'arte contemporanea e eventi, OGR TECH a sud come centro dedicato alla ricerca e all'innovazione nell'ambito digitale, creativo e sociale.

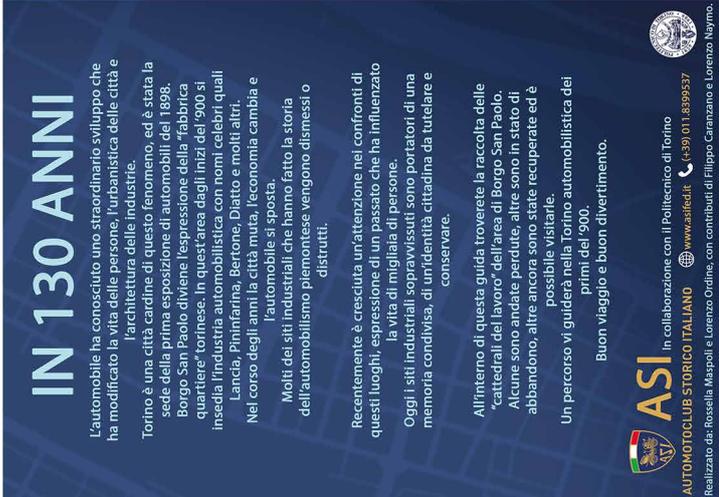
3 - Le Officine Grandi Riparazioni sono oggi un esempio eccellente di tutela e conservazione del patrimonio industriale, che da officine dei treni si sono trasformate in officine delle idee, diventando un luogo per un nuovo distretto di innovazione e industria creativa, restituito alla città e ai suoi cittadini.

4 - Altre aree del sito industriale, i fabbricati Fondereie e Fucine, Torneria, Mensa sono stati trasformati agli inizi degli anni 2000 e con nuove costruzioni che fanno utilizzare gli uffici dedicati alla ricerca, alle start-up e all'istruzione. Sull'asse di corso Peschiera sono costruite nel 2008, la Centrale IREN con grandi vele Jeanne-Pierre Burti, Marianne Burti e Mezzalana, secondo il progetto di Hugh Dutton e la nuova residenza universitaria nel 2016.

5 - Lo stabilimento Diatto viene realizzato nel 1905 su progetto di Pietro Fenoglio, ampliamento nel 1915 e 1918 su progetto di M. Bongiorno, in un'area di 30.000 metri quadrati, delimitata fra le vie Fregus, Casana, Revello e Moretta.

6 - L'edificio della Diatto è emblematico perché raccoglie i segni dell'architettura industriale dei primi del '900, divisa fra Art Nouveau e Razionalismo e caratterizzato dall'utilizzo del metallo per i padiglioni interni e dai brevetti del cemento armato per le strutture in via. Oltre la fabbricazione iniziale di vetture "tipo Torino" su licenza Clement, nel 1908 la Diatto inizia la produzione di camion, motorizzati e di camioncini, che negli anni '30 con il Bionne e collabora per la costruzione di motori aerei con la Iva.

7 - Attualmente, l'ex area di produzione Diatto, dopo aver subito delle demolizioni, vive in uno stato di abbandono.



**IN 130 ANNI**

L'automobile ha conosciuto uno straordinario sviluppo che ha modificato la vita delle persone. L'urbanistica delle città e l'architettura delle industrie.

Torino è una città cardine di questo fenomeno, ed è stata la sede della prima esposizione di automobili del 1898. Borgo San Paolo diviene l'espressione della "fabbrica quartiere" torinese. In quest'area dagli inizi del '900 si insedia l'industria automobilistica con nomi celebri quali Lancia, Pininfarina, Bertone, Diatto e molti altri.

Nel corso degli anni la città muta, l'economia cambia e l'automobile si sposa.

Molti dei siti industriali che hanno fatto la storia dell'automobilismo piemontese vengono dismessi o distrutti.

Recentemente è cresciuta un'attenzione nei confronti di questi luoghi, espressione di un passato che ha influenzato la vita di migliaia di persone.

Oggi i siti industriali sopravvissuti sono portatori di una memoria condivisa, di un'identità cittadina da tutelare e conservare.

All'interno di questa guida troverete la raccolta delle "cattedrali del lavoro" dell'area di Borgo San Paolo. Alcune sono andate perdute, altre sono in stato di abbandono, altre ancora sono state recuperate ed è possibile visitarle.

Un percorso vi guiderà nella Torino automobilistica dei primi del '900: Buon viaggio e buon divertimento.



**PROGETTO DI VALORIZZARE LA STORIA E CULTURA DELLA CITTÀ DELL'AUTOMOBILE, DAL PASSATO AL FUTURO**

Nella transizione attuale, la fine di una stagione della fabbrica meccanica, il mutamento dei ruoli del lavoro, le strategie delle aree post-industriali, il cambiamento di paradigma della mobilità sostenibile, l'innovazione e trasformazione dell'automotive nella città, complessa e in grado di integrare le attività produttive, la storicità e la memoria alla storia automotive (anni di San Paolo).

11 - L'intero complesso storico a ovest della via Vincenzo Lancia è stato oggetto di demolizione e sostituzione residenziale e terziaria dagli anni 2000. Dopo le acquisizioni - dagli anni '30 agli anni '50 e prima della delocalizzazione produttiva a Chiasso del 1963 - servizi di dopolavoro allo sviluppo immobiliare residenziale, come negli anni '30 il Depositorio Aziendale di piazza Molinari, tra le vie Tommaso e S. Paolo, di disegno razionalista, e negli anni '40 lo spaccato tra le vie Caraglio e Venier.

12 - Stabilimento Pininfarina anni '30 (Pininfarina)

13 - Officina Viberti anni '50 (Museo Torino)

14 - Nella transizione attuale, la fine di una stagione della fabbrica meccanica, il mutamento dei ruoli del lavoro, le strategie delle aree post-industriali, il cambiamento di paradigma della mobilità sostenibile, l'innovazione e trasformazione dell'automotive nella città, complessa e in grado di integrare le attività produttive, la storicità e la memoria alla storia automotive (anni di San Paolo).

15 - La sede attuale è stata progettata da un'area parte presenti più che in altre realtà europee. Le aree più esterne sono state oggetto di demolizione e ricostruzione con la pianificazione dei nuovi quartieri residenziali.



9.5 - L'edificio, costruito nel 1936, è in origine sede della Centrale termica della Lancia.

9.6 - Dopo la sua dismissione nel 2005, la Fondazione Mezzalana, attraverso la sua attività di promozione culturale e sportiva, ha promosso la nascita di un polo italiano dedicato alla opera di Mario Merz, artista italiano cresciuto a Torino ed esponente dell'Arte Povera e di eventi temporanei. L'intervento rispetta l'architettura e lascia nei volti memoria spettacolare delle grandi catade.

9.7 - Matteo Ceirano è cofondatore nel 1904 della "Matteo Ceirano & C. SpA", Società Anonima Italiana Fabbrica Automobili Torino", che nel 1905 costruisce un nuovo impianto su progetto di Pietro Fenoglio, in un'area di 70.000 mq più ampliata di 80.000, compresa tra corso Orbassano, la ferrovia di Modane (corso Marsiglia, ora corso Adriano), il corso Raiconconi, corso Patigi (ora corso Rosselli) e la ferrovia Torino-Milano.

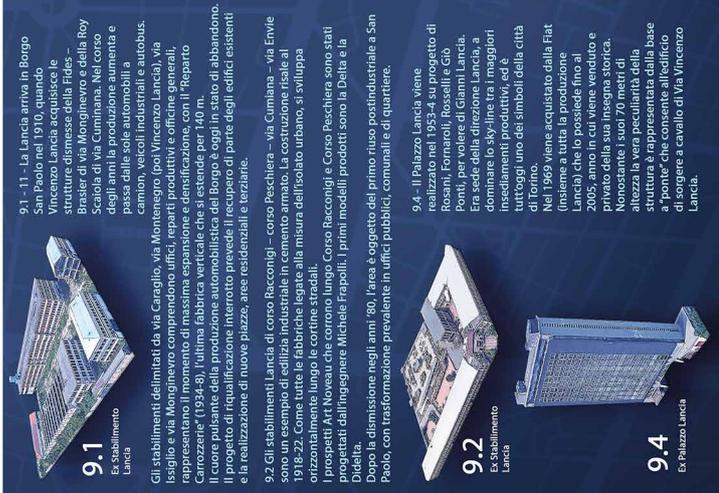
9.8 - Si tratta di uno dei primi progetti propriamente industriali dell'automobile. Lo schema distributivo tipologico ripropone le piante (torre a 90°, con un fregio importante, il nome dell'azienda, e capannoni industriali interni in parte vetrai sulla copertura).

9.9 - Nel 1905 Matteo Ceirano lascia la società per fondare la Ceirano-Ansaldo divenuta in seguito S.P.A.

9.10 - L'Italia raggiunge maggior visibilità con il successo al raid Pechino-Pari del 1907 del principe Scipione Borghese, con il meccanicottore Borghese e il guidatore della Fiat Sarda, inizia la gestione di liquidazione e l'assorbimento di parte di altre aziende, fino alla scomparsa nel 1935. L'area è oggetto di demolizione e di sostituzione con edilizia residenziale fino dagli anni '60.

9.11 - Nell'area a nord-ovest di San Paolo, la più significativa permanenza nelle fabbriche legata all'indotto del gruppo Fiat, Dopo la dismissione nella seconda metà degli anni '70 e un periodo di abbandono, dal 2000 il complesso è in uso come polo dell'associazione Gruppo Abele, con il nome di "Fabbrica delle E", per sostenere l'inclusione. Dal 2006 Fiat ha donato la sede al Gruppo Abele per lo sviluppo delle sue attività di accoglienza e promozione sociale. Sono presenti servizi per disabili, migranti, contro la povertà e per l'inclusione. sedi di associazioni e spazi per attività collettive, eventi, seminari.

9.12 - Le strutture interne, gli spazi ampi, i carri ponte della "Fabbrica" sono stati ristrutturati e colorati, ripropono la memoria dell'origine della struttura come "ricerca urbana" nell'affermarsi dell'immagine della città post-industriale, includendo alla valorizzazione di architettura, che acquisisce valenza come nuove polarità per l'industria culturale e formazione, attraverso la promozione di fondazioni private e bancarie come di enti per la ricostruzione. Architetture che sono parte della testimonianza della storia moderna e che riacquistano significato nell'identità locale.



9.1 - La storia delle Officine Grandi Riparazioni (OGR) inizia con la costruzione dall'1884 e nel 1895 vengono aperte per la manutenzione dei veicoli ferroviari. L'enorme complesso industriale conta una estensione di 130.000 metri quadrati, un'area prevista la demolizione dell'celebre impianto ad H.

9.2 - Il complesso viene spartito, i fabbricati Colvarda, Dipendenzia e Montaggio locomotive Officine ad H) con un recupero temporaneo sono aperti al pubblico come iniziative lavori di riqualificazione. Tre anni dopo, grazie agli investimenti della Fondazione CRT, le OGR aprono al pubblico. OGR CLUI a nord come polo espositivo per l'arte contemporanea e eventi, OGR TECH a sud come centro dedicato alla ricerca e all'innovazione nell'ambito digitale, creativo e sociale.

9.3 - Le Officine Grandi Riparazioni sono oggi un esempio eccellente di tutela e conservazione del patrimonio industriale, che da officine dei treni si sono trasformate in officine delle idee, diventando un luogo per un nuovo distretto di innovazione e industria creativa, restituito alla città e ai suoi cittadini.

9.4 - Altre aree del sito industriale, i fabbricati Fondereie e Fucine, Torneria, Mensa sono stati trasformati agli inizi degli anni 2000 e con nuove costruzioni che fanno utilizzare gli uffici dedicati alla ricerca, alle start-up e all'istruzione. Sull'asse di corso Peschiera sono costruite nel 2008, la Centrale IREN con grandi vele Jeanne-Pierre Burti, Marianne Burti e Mezzalana, secondo il progetto di Hugh Dutton e la nuova residenza universitaria nel 2016.

9.5 - Lo stabilimento Diatto viene realizzato nel 1905 su progetto di Pietro Fenoglio, ampliamento nel 1915 e 1918 su progetto di M. Bongiorno, in un'area di 30.000 metri quadrati, delimitata fra le vie Fregus, Casana, Revello e Moretta.

9.6 - L'edificio della Diatto è emblematico perché raccoglie i segni dell'architettura industriale dei primi del '900, divisa fra Art Nouveau e Razionalismo e caratterizzato dall'utilizzo del metallo per i padiglioni interni e dai brevetti del cemento armato per le strutture in via. Oltre la fabbricazione iniziale di vetture "tipo Torino" su licenza Clement, nel 1908 la Diatto inizia la produzione di camion, motorizzati e di camioncini, che negli anni '30 con il Bionne e collabora per la costruzione di motori aerei con la Iva.

9.7 - Attualmente, l'ex area di produzione Diatto, dopo aver subito delle demolizioni, vive in uno stato di abbandono.

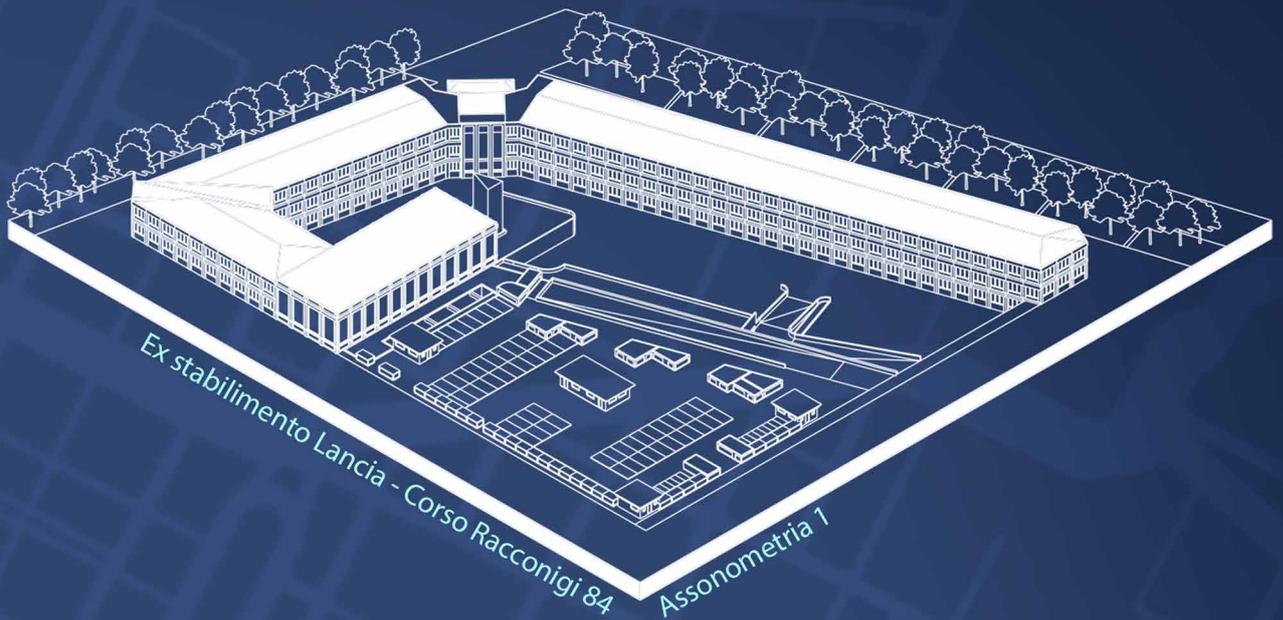


Lo schema (in alto a sinistra) riproduce la facciata retrostante del volantino. In azzurro è evidenziata la porzione analizzata.

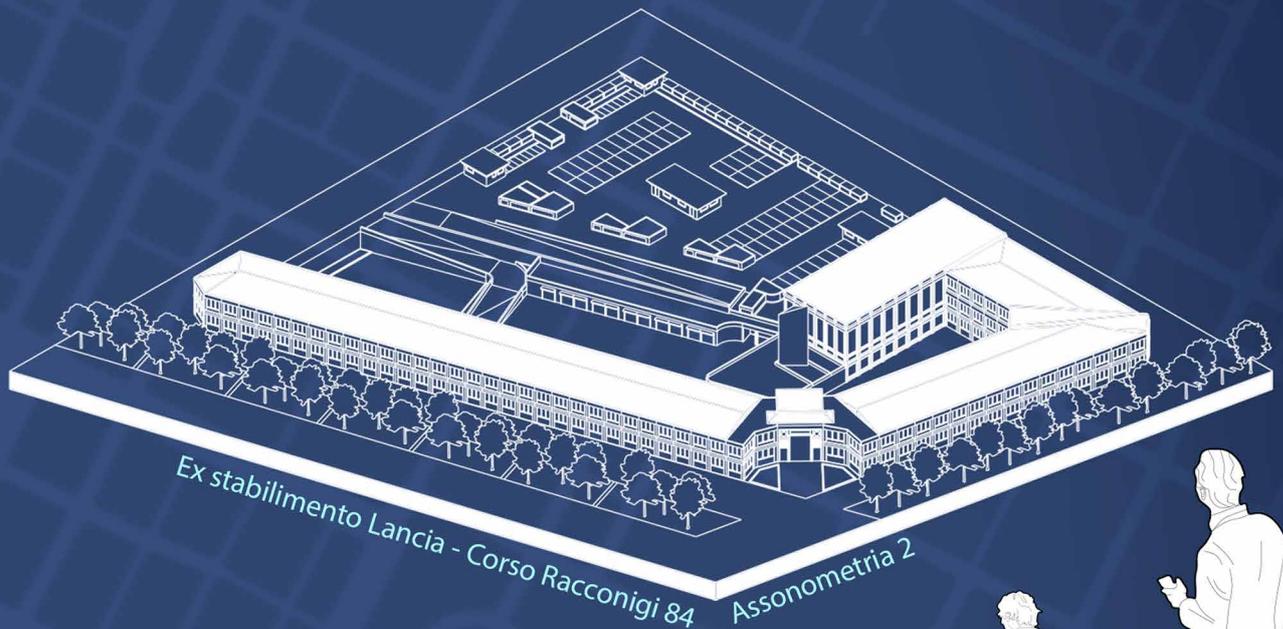
# BORGO SAN PAOLO

## IL QUARTIERE DELL'AUTOMOBILE

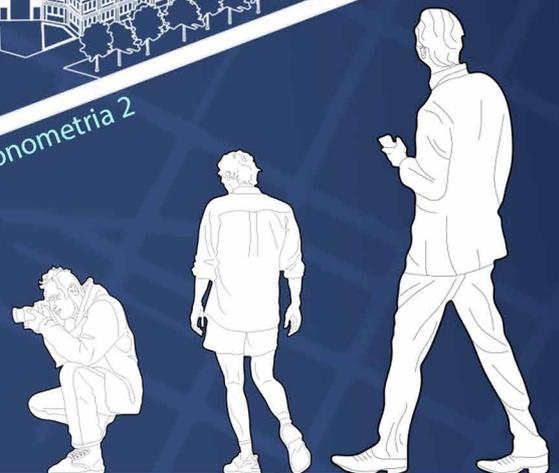
UN PERCORSO TRA LE FABBRICHE AUTOMOBILISTICHE CHE HANNO FATTO GRANDE TORINO



Ex stabilimento Lancia - Corso Racconigi 84  
Assonometria 1



Ex stabilimento Lancia - Corso Racconigi 84  
Assonometria 2





Lo schema (in alto a sinistra) riproduce la facciata retrostante del volantino. In azzurro è evidenziata la porzione analizzata.

# IN 130 ANNI

L'automobile ha conosciuto uno straordinario sviluppo che ha modificato la vita delle persone, l'urbanistica delle città e l'architettura delle industrie.

Torino è una città cardine di questo fenomeno, ed è stata la sede della prima esposizione di automobili del 1898.

Borgo San Paolo diviene l'espressione della "fabbrica quartiere" torinese. In quest'area dagli inizi del '900 si insedia l'industria automobilistica con nomi celebri quali Lancia, Pininfarina, Bertone, Diatto e molti altri.

Nel corso degli anni la città muta, l'economia cambia e l'automobile si sposta.

Molti dei siti industriali che hanno fatto la storia dell'automobilismo piemontese vengono dismessi o distrutti.

Recentemente è cresciuta un'attenzione nei confronti di questi luoghi, espressione di un passato che ha influenzato la vita di migliaia di persone.

Oggi i siti industriali sopravvissuti sono portatori di una memoria condivisa, di un'identità cittadina da tutelare e conservare.

All'interno di questa guida troverete la raccolta delle "cattedrali del lavoro" dell'area di Borgo San Paolo.

Alcune sono andate perdute, altre sono in stato di abbandono, altre ancora sono state recuperate ed è possibile visitarle.

Un percorso vi guiderà nella Torino automobilistica dei primi del '900.

Buon viaggio e buon divertimento.



## ASI

In collaborazione con il Politecnico di Torino

AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO



[www.asifed.it](http://www.asifed.it)



(+39) 011.8399537



Realizzato da: Rossella Maspoli e Lorenzo Ordine, con contributi di Filippo Caranzano e Lorenzo Naymo.



Lo schema (in alto a sinistra) riproduce la facciata retrostante del volantino. In azzurro è evidenziata la porzione analizzata.

**1**  
OGR



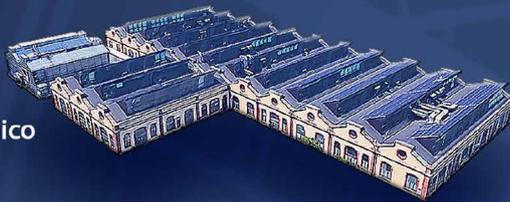
1- La storia delle Officine Grandi Riparazioni o OGR inizia con la costruzione dal 1884 e nel 1895 vengono aperte per la manutenzione dei veicoli ferroviari. L'enorme complesso industriale conta un'estensione di 190.000 metri quadri.

Nel Piano Regolatore della Città di Torino del 1995 era prevista la demolizione del celebre impianto ad "H".

Fortunatamente il complesso viene salvato, i fabbricati Caldareria, Dipendenze e montaggio locomotive (Officine ad H) con un recupero temporaneo sono aperti al pubblico come principale sede torinese delle mostre per i 150 anni dell'Unità d'Italia nel 2011 e nel 2013 iniziano i lavori di riqualificazione. Tre anni dopo, grazie agli investimenti della Fondazione CRT, le OGR riaprono al pubblico, OGR CULT a nord come polo espositivo per l'arte contemporanea e eventi, OGR TECH a sud come centro dedicato alla ricerca e all'innovazione nell'ambito digitale, creativo e sociale.

Le Officine Grandi Riparazioni sono oggi un esempio eccellente di tutela e conservazione del patrimonio industriale, che da officine dei treni si sono trasformate in officine delle idee, diventando un luogo per un nuovo distretto di innovazione e industria creativa, restituito alla città e ai suoi cittadini.

**2**  
Politecnico



2 - Altre aree del sito industriale, i fabbricati Fonderie e Fucine, Torneria, Mensa sono stati trasformati agli inizi degli anni 2000 e diventati sedi del Politecnico di Torino, con nuove costruzioni che hanno utilizzato gli spazi per la creazione di aule, mense, uffici dedicati alla ricerca, alle start-up e all'istruzione. Sull'asse di corso Peschiera sono costruite nel 2008, la Centrale IREN con grandi vele metalliche, secondo il progetto di Jeanne-Pierre Buffi, Marianne Buffi e Hugh Dutton e la nuova residenza universitaria nel 2016.

**16**  
Ex Diatto



16 - Lo stabilimento Diatto viene realizzato nel 1905 su progetto di Pietro Fenoglio, ampliamento nel 1915 e 1918 su progetto di M. Bongioanni, in un'area di 30.000 metri quadri, delimitata fra le vie Frejus, Cesana, Revello e Moretta.

L'edificio della Diatto è emblematico perché raccoglie i segni dell'architettura industriale dei primi del '900, divisa fra Art Nouveau e Razionalismo, e caratterizzata dall'utilizzo del metallo per i padiglioni interni e dai brevetti del cemento armato per le strutture su via. Oltre la fabbricazione iniziale di vetture "Tipo Torino" su licenza Clément, nel 1908 la Diatto fu anche la prima azienda automobilistica al mondo a realizzare macchine agricole con motori a benzina, nel 1916 acquisì la sede torinese della "Société des Moteurs Gnome & Rhone" e collaborò per la costruzione di motori aerei con la Bugatti.

Attualmente l'ex area di produzione Diatto, dopo aver subito delle demolizioni, vive in uno stato di abbandono.



Lo schema (in alto a sinistra) riproduce la facciata retrostante del volantino. In azzurro è evidenziata la porzione analizzata.

## 9.1

Ex Stabilimento  
Lancia



9.1 - 11 - La Lancia arriva in Borgo San Paolo nel 1910, quando Vincenzo Lancia acquisisce le strutture dismesse della Fides – Brasier di via Monginevro e della Roy Scaiola di via Cuminana. Nel corso degli anni la produzione aumenta e passa dalle sole automobili a camion, veicoli industriali e autobus.

Gli stabilimenti delimitati da via Caraglio, via Montenegro (poi Vincenzo Lancia), via Issiglio e via Monginevro comprendono uffici, reparti produttivi e officine generali, rappresentano il momento di massima espansione e densificazione, con il "Reparto Carrozzerie" (1934-8), l'ultima fabbrica verticale che si estende per 140 m. Il cuore pulsante della produzione automobilistica del Borgo è oggi in stato di abbandono. Il progetto di riqualificazione interrotto prevede il recupero di parte degli edifici esistenti e la realizzazione di nuove piazze, aree residenziali e terziarie.

9.2 Gli stabilimenti Lancia di corso Racconigi – corso Peschiera – via Cumiana – via Envie sono un esempio di edilizia industriale in cemento armato. La costruzione risale al 1918-22. Come tutte le fabbriche legate alla misura dell'isolato urbano, si sviluppa orizzontalmente lungo le cortine stradali.

I prospetti Art Nouveau che corrono lungo Corso Racconigi e Corso Peschiera sono stati progettati dall'ingegnere Michele Frapolli. I primi modelli prodotti sono la Delta e la Didelta.

Dopo la dismissione negli anni '80, l'area è oggetto del primo riuso postindustriale a San Paolo, con trasformazione prevalente in uffici pubblici, comunali e di quartiere.

## 9.2

Ex Stabilimento  
Lancia



9.4 - Il Palazzo Lancia viene realizzato nel 1953-4 su progetto di Rosani, Fornaroli, Rosselli e Giò Ponti, per volere di Gianni Lancia. Era sede della direzione Lancia, a dominare lo sky-line tra i maggiori insediamenti produttivi, ed è tutt'oggi uno dei simboli della città di Torino.

Nel 1969 viene acquistato dalla Fiat (insieme a tutta la produzione Lancia) che lo possiede fino al 2005, anno in cui viene venduto e privato della sua insegna storica. Nonostante i suoi 70 metri di altezza la vera peculiarità della struttura è rappresentata dalla base a "ponte" che consente all'edificio di sorgere a cavallo di Via Vincenzo Lancia.

## 9.4

Ex Palazzo Lancia





Lo schema (in alto a sinistra) riproduce la facciata retrostante del volantino. In azzurro è evidenziata la porzione analizzata.

# 9.5

Fondazione Merz



9.5 - L'edificio, costruito nel 1936, è in origine sede della Centrale Termica della Lancia.

Dopo la sua dismissione, nel 2005 la Fondazione Merz recupera il sito industriale e ne fa uno spazio espositivo delle opere di Mario Merz, artista italiano cresciuto a Torino ed esponente dell'Arte Povera e di eventi temporanei. L'intervento rispetta l'architettura e lascia nei vuoti memoria spettacolare delle grandi caldaie.

8 - 9.3 - L'altro grande comparto Lancia a San Paolo è costituito dalle aree Chiribiri e della Polveriera Militare, acquisite alla fine degli anni '20 e negli anni '40, fra via Issiglio - via Isonzo - via Dalmazia - c.so Rosselli.

Di rilievo i 17 anni di storia della Fabbrica Torinese Velivoli Chiribiri & C., che conquistò cinquanta vittorie in gare automobilistiche, da impresa outsider che vinceva con piloti quali Tazio Nuvolari.

L'intero complesso storico a ovest della via Vincenzo Lancia è stato oggetto di demolizione e sostituzione residenziale e terziaria dagli anni 2000.

Dopo le acquisizioni - dagli anni '30 agli anni '50 e prima della delocalizzazione produttiva a Chivasso del 1963 - emergono, da parte della Lancia precipue politiche di company town, dalla costruzione di servizi di dopolavoro allo sviluppo immobiliare residenziale, come negli anni '30 il Dopolavoro Aziendale di piazza Robilant, fra le vie Tolmino e S. Paolo, di disegno razionalista, e negli anni '40 lo spaccio fra le vie Caraglio e Renier.

5 - La Fergat, fondata nel 1922, è altro caso di azienda della componentistica per auto, veicoli militari e materiale che si insedia nel 1930 nel polo automobilistico di San Paolo e, dopo la ricostruzione post-bellica, delocalizza in area a maggior disponibilità di suolo nella conurbazione metropolitana, a Cascene Vica, nel 1977. Attualmente l'area ex Fergat è stata oggetto di demolizione e ricostruzione, per la Fondazione Sandretto Re Rebaudengo per l'arte contemporanea, e di conservazione e recupero, per gli uffici della III Circoscrizione, l'Ecomuseo, e differenti servizi pubblici e artigianali privati, costituendo un hub post-industriale.

Rimane come memoria fisica il Giardino Fergat, in fronte alla Fondazione.

6 - La società fondata a Torino nel 1835 da Guglielmo Diatto, carradore, con stabilimento sulle rive del Po, è specializzata nella costruzione di carrettoni e ruote, si amplia e diventa "Fratelli Diatto" nel 1868, passando alla costruzione ferroviaria per società in Italia e in Francia. Nel 1909 Giovanni Battista Diatto con l'esproprio di una parte dello stabilimento si insedia a ovest di San Paolo, attuale corso Rosselli, e nel 1918 è stipulato un accordo di fusione con la Fiat. La nuova società è denominata "Fiat Sezione Materiale Ferroviario". Il toponimo continua a vivere nel settore automobilistico.

La Materferro costruisce motrici con commesse nazionali ed estere, accrescendo la specializzazione trasportistica del territorio. Nel 1970 l'acquisizione della Società Ferroviaria di Savigliano, e poi la costituzione della Fiat Ferroviaria Savigliano, determinano la progressiva dismissione.

I caratteristici prospetti a capanna iterata della Materferro, i cui capannoni interni sono stati rimaneggiati e svuotati degli elementi del ciclo produttivo, sono oggetto di conservazione per lo skyline delle facciate su corso Rosselli, con il riuso a centro commerciale.

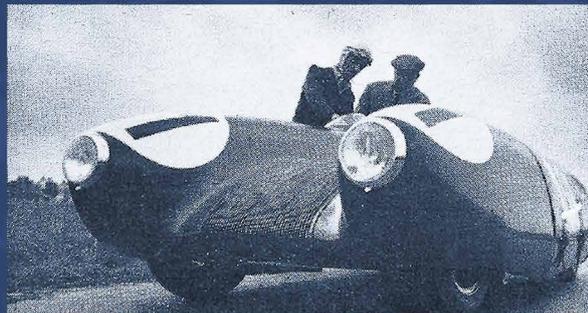


Lo schema (in alto a sinistra) riproduce la facciata retrostante del volantino. In azzurro è evidenziata la porzione analizzata.



7

Itala Foto aerea stabilimento  
(in A. Costantino, 1983, *Le piccole grandi marche automobilistiche italiane*, I.G.D.A. Novara)



Automobile Nardi  
(Nardi-Personal)

7 - Matteo Ceirano è cofondatore nel 1904 della "Matteo Ceirano & C.", poi "Società Anonima Itala - Fabbrica Automobili Torino", che nel 1905 costruisce un nuovo impianto su progetto di Pietro Fenoglio, in un'area di 70.000 mq poi ampliati a 88750, compresa tra corso Orbassano, la ferrovia di Modane (corso Marsiglia, ora corso Adriatico), corso Racconigi, corso Parigi (ora corso Rosselli) e la ferrovia Torino-Milano.

Si tratta di uno dei primi progetti propriamente industriali dell'automobile. Lo schema distributivo tipico comprende la palazzina dei servizi e di rappresentanza a due piani fuori terra su via, con un fregio riportante il nome dell'azienda, e capannoni industriali interni in parte vetrati sulla copertura.

Nel 1905 Matteo Ceirano lasciò la società per cofondare la Ceirano-Ansaldi divenuta in seguito S.P.A..

L'Itala raggiunge maggior visibilità con il successo al raid Pechino-Parigi del 1907 del principe Scipione Borghese, con il meccanico Ettore Guizzardi e il giornalista Luigi Barzini.

Dopo l'impegno bellico e la crisi postbellica, inizia la gestione di liquidazione e l'assorbimento da parte di altre aziende, fino alla scomparsa nel 1935. L'area è oggetto di demolizione e di sostituzione con edilizia residenziale fino dagli anni '60.

Nell'impianto della prima parte del parco Mennea (2015) sono presenti elementi testimoniali coerenti al passato industriale della Borgata Polo Nord.

14 - Nell'area a nord-ovest di San Paolo, la più significativa permanenza nelle fabbriche dell'auto è la ex Cimat (Costruzioni Italiane Macchine Attrezzi Torino), costruita nel 1949 e legata all'indotto del gruppo Fiat. Dopo la dismissione nella seconda metà degli anni '70 e un periodo di abbandono, dal 2000 il complesso è in uso come sede dell'associazione Gruppo Abele, con il nome di "Fabbrica delle E", per sottolineare l'inclusione. Dal 2006 Fiat ha donato la sede al Gruppo Abele per lo sviluppo delle sue attività di accoglienza e promozione sociale. Sono presenti servizi per disabilità, migranti, contro la povertà e per l'inclusione, sedi di associazioni e spazi per attività collettive, eventi, seminari.

Le strutture interne, gli spazi ampi, i carri ponte della "Fabbrica" sono stati ristrutturati e colorati, riportano la memoria dell'origine della struttura.

Va considerata la disponibilità dei contenitori ex-industriali come risorsa urbana nell'affermarsi dell'immagine della città post-industriale, inducendo alla valorizzazione di architetture, che acquisiscono valenza come nuove polarità per l'industria culturale e creativa, attraverso la promozione di fondazioni private e bancarie come di enti per la formazione. Architetture che sono parte della testimonialità della storia moderna e che riacquistano significato nell'identità locale.



Lo schema (in alto a sinistra) riproduce la facciata retrostante del volantino. In azzurro è evidenziata la porzione analizzata.



12

Stabilimento Pininfarina anni '30  
(Pininfarina)

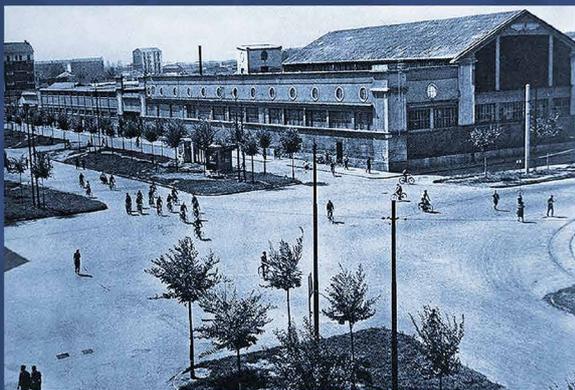
10 – 12 – 13 - 15 - Dagli anni '30-'40 l'espansione industriale automobilistica si amplia verso la nuova periferia a nord-ovest, oltre le zone di San Paolo e Cenisia, crescentemente più dense di fabbriche e abitazioni. Comprende imprese a specializzazione artigianale con un ruolo centrale nell'innovazione e nel design, come la ND Nardi – Danese, la prima ricollocazione di grandi complessi come Pininfarina, Bertone e Viberti.

La ND, fondata nel 1946, è il breve ritorno alla costruzione di una figura eccezionale, Enrico Nardi, che ha collaborato con Vincenzo Lancia e Enzo Ferrari.

La Società Carrozzerie Pininfarina, di Battista Farina, compie un salto di scala nel 1930 con l'apertura del nuovo stabilimento a nord di borgo San Paolo, fino al consolidamento internazionale e alla delocalizzazione a Grugliasco, al limite della conurbazione.

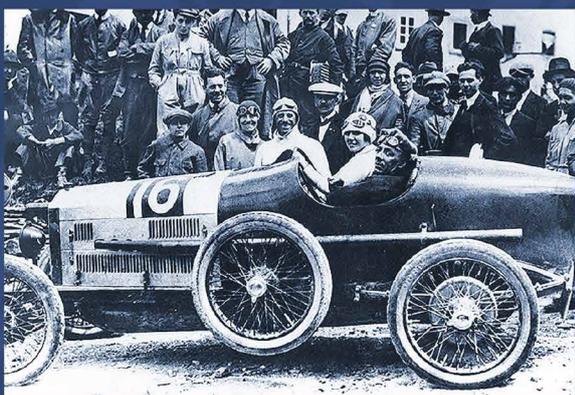
Giovanni Bertone inizia l'attività alla Diatto Ferroviaria, nel 1912 apre la prima officina di riparazione in via Villarbasse a San Paolo e nel 1920, con la nuova sede in via Monginevro 116, inizia a collaborare con le case automobilistiche cittadine ed entra definitivamente nel mercato dell'automobile e poi nel 1934 in corso Peschiera, con una struttura più grande apre alle commesse statali, fino alla specializzazione nel settore dell'auto sportiva, dei servizi a ciclo completo dell'automotive, e del design.

Candido Viberti fonda nel 1928 la "Società Anonima Industrie Viberti" per costruzione prevalente di autoveicoli industriali e rimorchi con prima sede in via Sant'Antonino, e nuova sede di circa 70.000 metri quadrati nella ex automobili Ansaldo, nel 1935. Dopo la ricostruzione post-bellica e la crescita produttiva, avviene la rilocalizzazione nello stabilimento di Nichelino, a sua volta dismesso e in stato di abbandono dopo il passaggio di proprietà alla Italiana Rimorchi S.r.l. Se le aree interne alla storica automotive town di San Paolo sono ancora seppur trasformate in gran parte presenti, più che in altre realtà europee, le aree più esterne sono state oggetto di demolizione e ricostruzione con la pianificazione dei nuovi quartieri residenziali.



13

Officine Viberti anni '50  
(Museo Torino)



Automobile Chiribiri Torino 1919  
(Ruoteclassiche)



Lo schema (in alto a sinistra) riproduce la facciata retrostante del volantino. In azzurro è evidenziata la porzione analizzata.

## PROGETTO DI VALORIZZARE DI STORIA E CULTURA DELLA CITTÀ DELL'AUTOMOBILE, DAL PASSATO AL FUTURO



Nella transizione attuale, la fine di una stagione della fabbrica meccanica, il mutamento dei ruoli del lavoro, l'emergere delle aree post-industriali, il cambiamento di paradigma della mobilità sostenibile, l'innovazione e trasformazione dell'automotive nella città, pongono una distanza, le condizioni per una più vasta e complessa storicizzazione delle età pregresse dell'automobile (Incontro Torino Automotive Heritage, 18.10.19, Palazzo del '900). Il sistema culturale della legacy dell'automobile nel territorio torinese, di cui si prospetta la valorizzazione, comprende un patrimonio mobile, immobile, intangibile storico e con riferimento alle risorse attuali:

archivi e documenti, marchi e brevetti, tecniche e tecnologie, documenti e memorie del lavoro, oggetti e collezioni di automobili, architetture automobilistiche delle fabbriche e della company town, paesaggio urbano, siti dell'heritage led regeneration.

La prospettiva del progetto è di integrazione in un Ecosistema informativo, con una piattaforma digitale di informazione a diversi livelli, con accesso del visitatore (turista o cittadino) e date base per la ricerca, prospettando modelli di comunicazione web per un'intensa interazione con i potenziali utenti, integrando segnalazione e visita – digitale e fisica – dei beni culturali storici e dei siti innovativi, storytelling e social network, presentazione di testimonianze e costruzione dell'automotive brand nel territorio.



### ASI L'ORIGINALITÀ È IL NOSTRO VALORE

L'Automotoclub Storico Italiano è una Federazione composta da 281 Club Federati e 46 Club Aderenti, riunisce oltre 150.000 appassionati di veicoli storici e rappresenta istituzionalmente il motorismo storico italiano presso tutti gli organismi competenti, nazionali ed internazionali. Sono Soci dell'Ente Federale le associazioni non commerciali e senza scopo di lucro, con fini analoghi a quelli dell'ASI, e i Registri di marca e di modello. L'ASI sostiene e tutela gli interessi generali della motorizzazione storica italiana, valorizzandone l'importanza culturale, storica e sociale. Promuove la conservazione ed il recupero di qualsiasi veicolo a motore che abbia compiuto vent'anni valorizzandone l'aspetto culturale, che deriva dal fatto che questi mezzi sono stati protagonisti attivi e insostituibili della storia del Ventesimo secolo, esprimendone l'evoluzione tecnica, di costume e sociale.

La qualità dei veicoli storici certificati dall'Automotoclub Storico Italiano è molto alta, perché il Regolamento Tecnico dell'Ente, posto a base di tale certificazione, viene applicato in modo rigoroso.

Oltre a queste attività, l'ASI organizza e patrocina eventi culturali, manifestazioni rievocative, concorsi di eleganza, raduni turistici, mostre e convegni che hanno l'importante funzione di far rivivere i veicoli storici e sensibilizzare l'opinione pubblica sulla bellezza e sul prestigio del patrimonio storico motoristico nazionale.

Infine, ASI fa parte della FIVA (Federation Internationale Vehicules Anciens).



**UNA GUIDA ALLA SCOPERTA  
DELLE CATTEDRALI DEL LAVORO  
DI BORGO SAN PAOLO  
L'AUTOMOTIVE HERITAGE DI TORINO**

## 4.1 INTRODUZIONE

Il percorso di riconoscimento, storicizzazione e valorizzazione ha una prima fase divulgativa nel volantino – mappa, una seconda di approfondimento nella Guida al patrimonio rivolta ad un pubblico di abitanti – in termini di appropriazione di un'identità legata a una storia - e di turisti conoscitori della cultura del patrimonio industriale, e di approccio per gli sviluppi di ricerca.

Nelle pagine che seguono è riportato il lavoro di ricerca realizzato con l'intento di creare una Guida volta alla riscoperta del ricco patrimonio industriale legato all'Automotive Heritage dell'area di Borgo San Paolo.

A partire dagli inizi del '900, sul panorama economico torinese, si affacciano i primi opifici per la produzione automobilistica, che risultano fondamentali nel modellare il tessuto urbano e sociale del capoluogo piemontese.

La Guida vuole analizzare le peculiarità architettoniche di questi edifici produttivi e le dinamiche alla base del loro fertile sviluppo nel corso degli anni.

All'interno delle 71 tavole proposte sono stati selezionati cinque casi studio, tutti rilevanti da un punto di vista culturale in un'ottica di conservazione della memoria operaia, costruttiva e architettonica torinese.

Tutti e cinque i casi presentano dinamiche differenti, alcuni vivono in uno stato di abbandono, altri sono stati oggetto di recupero e riqualificazione e altri ancora sono stati riutilizzati con dinamiche non sempre attente alla memoria industriale.

I cinque siti analizzati sono:

- **Ex stabilimenti Lancia**

Compresi fra le Vie Monginevro, Issiglio, Vincenzo Lancia e Caraglio

- **Ex stabilimento Diatto**

Compreso fra le Vie Frejus, Revello, Moretta e Cesana.

- **Ex stabilimenti Lancia**

Compreso fra i Corsi Racconigi e Peschiera e le vie Cumiana e Envie.

- **Ex palazzo Lancia**

A cavallo di Via Vincenzo Lancia.

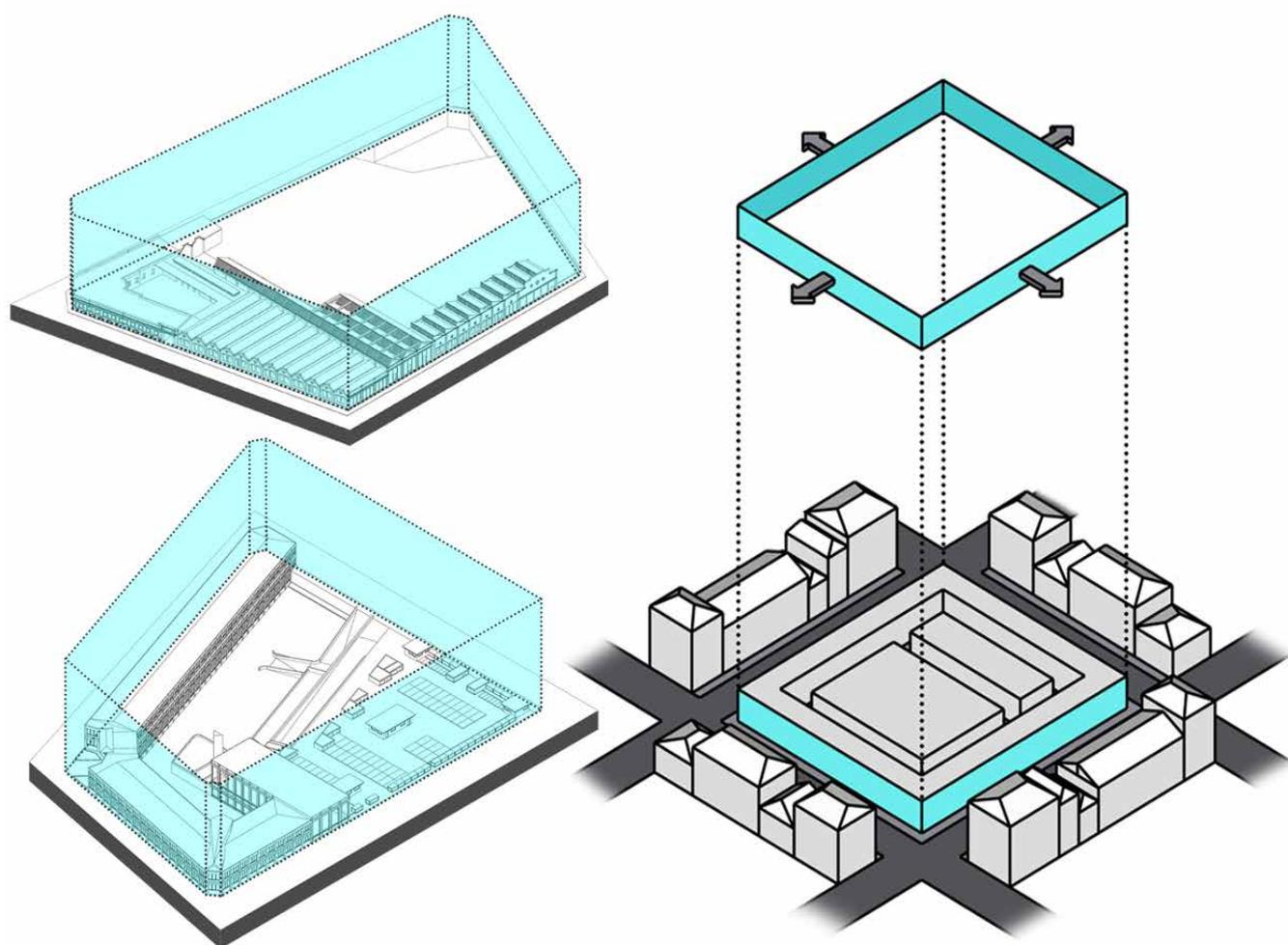
- **Ex centrale termica Lancia**

Affacciata su Piazzale Antonio Chiribiri e compresa fra le Vie Limone e San Bernardino.

Il lavoro di ricerca è rivolto ad un pubblico vasto con interesse culturale, per la cui comprensione non sono necessarie competenze specifiche nel campo dell'architettura. Questo risultato è stato ottenuto con la realizzazione di una moltitudine di schemi, diagrammi, modelli tridimensionali e immagini. Tutti queste fonti visive illustrano nel dettaglio il materiale di ricerca contenuto nei testi per favorirne una rapida comprensione.

Nella pagina seguente sono riportati i numeri precisi delle fonti visive inserite all'interno della guida e sono elencati i programmi utilizzati per la realizzazione delle 71 tavole.

La guida è stata pensata per essere stampata in due formati differenti a seconda delle necessità. I caratteri di testo sono ben visibili nel formato A4, ma per una visione dettagliata delle fonti grafiche è consigliata la stampa in formato A3.



## 4.2 I NUMERI DELL'ELABORAZIONE

**05**

Il numero di programmi utilizzati nella realizzazione della guida: Adobe Photoshop, Adobe Illustrator, Adobe InDesign, SketchUp & Microsoft Word.

**09**

I capitoli contenuti all'interno della guida, ognuno dei quali propone un tema d'indagine differente.

**35**

Il numero degli schemi e dei diagrammi in 2D realizzati.

**38**

Il numero delle icone illustrative in parte realizzate e in parte ricercate per favorire la comprensione dei concetti esposti.

**49**

Il numero delle immagini raccolte e inserite all'interno della guida.

**87**

Il numero dei modelli 3D realizzati per ottenere tutte le viste tridimensionali presenti all'interno della ricerca.

**71**

Il numero totale delle pagine.

## 4.3 I TEMI TRATTATI

### INTRODUZIONE

#### TAVOLE 1-3

Le prime tre pagine contengono gli obiettivi della guida e una breve descrizione dei principali temi d'indagine presi in esame.

Nella terza pagina è stata inserita una porzione della mappa di Borgo San Paolo, in cui sono stati evidenziati i 5 casi studio in colorazione azzurra.

Sempre in azzurro è stato tracciato il percorso fisico consigliato per chiunque volesse riscoprire la storia di queste importanti memorie industriali.

### INQUADRAMENTO TERRITORIALE

#### TAVOLE 4-9

Sei pagine sono state dedicate all'inquadramento territoriale dei casi studio analizzati.

L'indagine parte dal delineare il luogo d'origine della produzione Lancia (in zona San Salvario) per poi passare all'area San Paolo.

Uno zoom, in alto sulla destra, permette di vedere con maggiore chiarezza le aree indicate sulla mappa.

In ognuna delle tavole è stata inserita una breve descrizione della storia degli opifici industriali.

Nella porzione inferiore, un'immagine ottenuta con l'impiego di Google Earth, fornisce una vista d'insieme per ciascuna delle sei aree (allo stato di fatto attuale).

Il tempo di raggiungimento dei siti è stato segnalato a seconda del mezzo di trasporto impiegato a partire dalle principali stazioni di Torino: Porta Nuova e Porta Susa.

# DIGITALIZZAZIONE

## E SVILUPPO TRIDIMENSIONALE

### TAVOLE 10-20

La volontà di realizzare nuovi punti di vista per i siti analizzati è stato ottenuto con la digitalizzazione di ognuno dei casi studio.

La modellazione 3D dei 5 stabilimenti considerati ha richiesto molto tempo per restituire un disegno quanto più simile al reale.

Grande attenzione è stata impiegata nella riproduzione dei motivi di facciata presenti sulle masse murarie e nel corretto dimensionamento di tutti gli elementi riprodotti.

50 giorni di modellazione sono stati necessari per ottenere le immagini inserite dalla tavola 10 alla tavola 20, realizzati con l'utilizzo del software "SketchUp Pro".

In ogni pagina sono presenti 2 prospetti (uno superiore e uno inferiore) e una vista in assonometria isometrica al centro.

L'unica eccezione rispetto a questo schema è rappresentata dalle viste del Palazzo Lancia, in cui le prime due tavole (16-17) contengono un'unica vista assonometrica mentre la terza (18) contiene i quattro prospetti.

# IL MODELLO INSEDIATIVO DELL'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA

TAVOLE 21-26

## IL RIUSO INDUSTRIALE

Il modello insediativo dell'industria automobilistica rappresenta uno degli aspetti che più hanno condizionato la morfologia del territorio urbano torinese.

Le prime aziende automobilistiche di inizio Novecento iniziano spesso la loro attività attraverso il riutilizzo di edifici industriali già esistenti.

La Lancia e la STAR rappresentano due esempi in tal senso:

La STAR sfrutterà gli spazi precedentemente occupati dalle acciaierie Bianchi, (in Barriera di Nizza 564) mentre la Lancia acquisirà lo stabile precedentemente utilizzato dalla Fides-Basier, che porterà la celebre casa automobilistica nell'area San Paolo.

Questo primo modello di industria automobilistica avrà una durata relativamente breve.

Nei primi anni del Novecento si assiste ad un repentino aumento della domanda di veicoli. L'organizzazione degli apparati produttivi tipica del riuso industriale non è più sufficiente. Da questo momento in poi la geometria delle planimetrie e l'organizzazione razionale del lavoro all'interno della fabbrica diventano un tema importante quanto quello della qualità del veicolo.

## LA FABBRICA ISOLATO

Nel 1911 La Lancia oltre ad occupare gli ex stabilimenti della Fides-Basier di Via Monginevro acquista (nello stesso anno) i fabbricati della Roy Scaiola in Via Cumiana.

Questa seconda acquisizione passa dal modello del "riuso industriale" al modello della "fabbrica-isolato" in appena 10 anni.

Nel 1921 tutto l'isolato compreso fra i Corsi Racconigi e Peschiera e le vie Cumiana e Envie viene completamente occupato dagli stabilimenti Lancia.

Questo complesso è ancora oggi ben visibile.

L'area Lancia compresa fra le Vie Monginevro, Issiglio, Vincenzo Lancia e Caraglio raggiunge e completa il modello di fabbrica-isolato 8 anni più tardi, nel 1929.

In questa data tutto il perimetro sarà occupato dai vari reparti produttivi dell'azienda. Il completamento della fabbrica-isolato in questa zona è possibile solo grazie alla decisa e costante politica espansionistica Lancia, che la renderà la realtà automobilistica più importante ed estesa del borgo.

Alcune industrie automobilistiche saltano la "pioneristica" fase del riuso industriale per abbracciare subito il modello insediativo della fabbrica-isolato.

La Diatto (di Vittorio e Pietro Diatto) ne è un esempio.

L'azienda automobilistica inizia la sua attività occupando fin da subito (1905) l'intero isolato compreso fra le Vie Frejus, Revello, Moretta e Cesana.

La caratteristica comune in queste differenti fabbriche-isolato è quella di svilupparsi orizzontalmente, occupando tutto il perimetro dell'isolato.

Gli edifici non crescono molto in altezza e solitamente contano 1-2 piani fuori terra

per quanto riguarda le aree esterne (verso la città) e un solo piano fuori terra per i reparti produttivi interni, nascosti alla vista dei cittadini.

All'interno di questa tipologia industriale si assiste alla nascita di un primo ciclo di produzione integrata. All'interno dell'isolato vengono inseriti tutti i reparti necessari al completamento del veicolo. L'idea è quella di riunire in un'unica area tutti gli elementi necessari alla progettazione, produzione, assemblaggio e vendita.

In alcuni casi il reparto carrozzeria è collocato al di fuori dell'isolato, in una seconda sede (come nel caso della Lancia).

## **LA FABBRICA VERTICALE**

Il passaggio dalla dimensione ancora contenuta della fabbrica-isolato alla grande industria automobilistica avviene con l'introduzione della fabbrica verticale e dei processi che tendono all'applicazione del modello fordista.

Torino conta la presenza di due modelli di fabbrica verticale, il caso Lancia di Via Issiglio e il celebre Lingotto di Fiat su Via Nizza.

La fabbrica verticale rappresenta il passaggio a una dimensione industriale totalmente differente, che si estende per centinaia di metri.

Il Lingotto della Fiat viene progettato dall'architetto Giacomo Mattè Trucco a partire dal 1915. I lavori di costruzione iniziano l'anno seguente, nel 1916, ma l'inaugurazione avverrà solo 7 anni più tardi, nel 1923.

Questo nuovo traguardo dell'industria automobilistica torinese presenta dimensioni incredibili:

- I due corpi longitudinali contano una lunghezza di oltre 500 metri, e una larghezza di 24 metri per ciascuna manica.

- I cinque piani fuori terra, sormontati dalla pista di prova sopraelevata, portano l'altezza complessiva della struttura a quota 30 metri.
- 5 sono i corpi trasversali inseriti all'interno della fabbrica per garantire il collegamento fra i due corpi longitudinali.
- 2 sono le rampe elicoidali poste alle estremità della struttura utili a collegare la pista sopraelevata con il livello di calpestio del terreno.

L'idea della fabbrica verticale deriva dall'esempio americano di Henry Ford, che sperimenta l'integrazione del modello taylorista con la produzione automobilistica.

La fabbrica viene organizzata secondo un ciclo continuo verticale, dove la vettura viene assemblata procedendo dal basso verso l'alto.

Questa nuova organizzazione dell'industria si basa sugli studi di Frederick Taylor, che applicò il metodo scientifico all'organizzazione del lavoro operaio. L'idea è quella di scomporre l'intero ciclo produttivo industriale in una moltitudine di semplici operazioni.

Il Taylorismo aumenta l'efficienza produttiva della fabbrica riducendo al minimo quelli che sono i movimenti degli operai.

L'operaio passa da essere esperto in più campi alla specializzazione in un unico aspetto della produzione. Il suo lavoro diventa quello di ripetere un dato compito più e più volte al giorno senza la necessità di abbandonare la sua postazione.

Il Lingotto è il risultato italiano dell'applicazione del modello taylorista e della produzione di massa attraverso la moderna fabbrica verticale.

Negli anni '40 del Novecento avviene il trasferimento della produzione automobilistica dal Lingotto ai nuovi stabilimenti di Mirafiori.

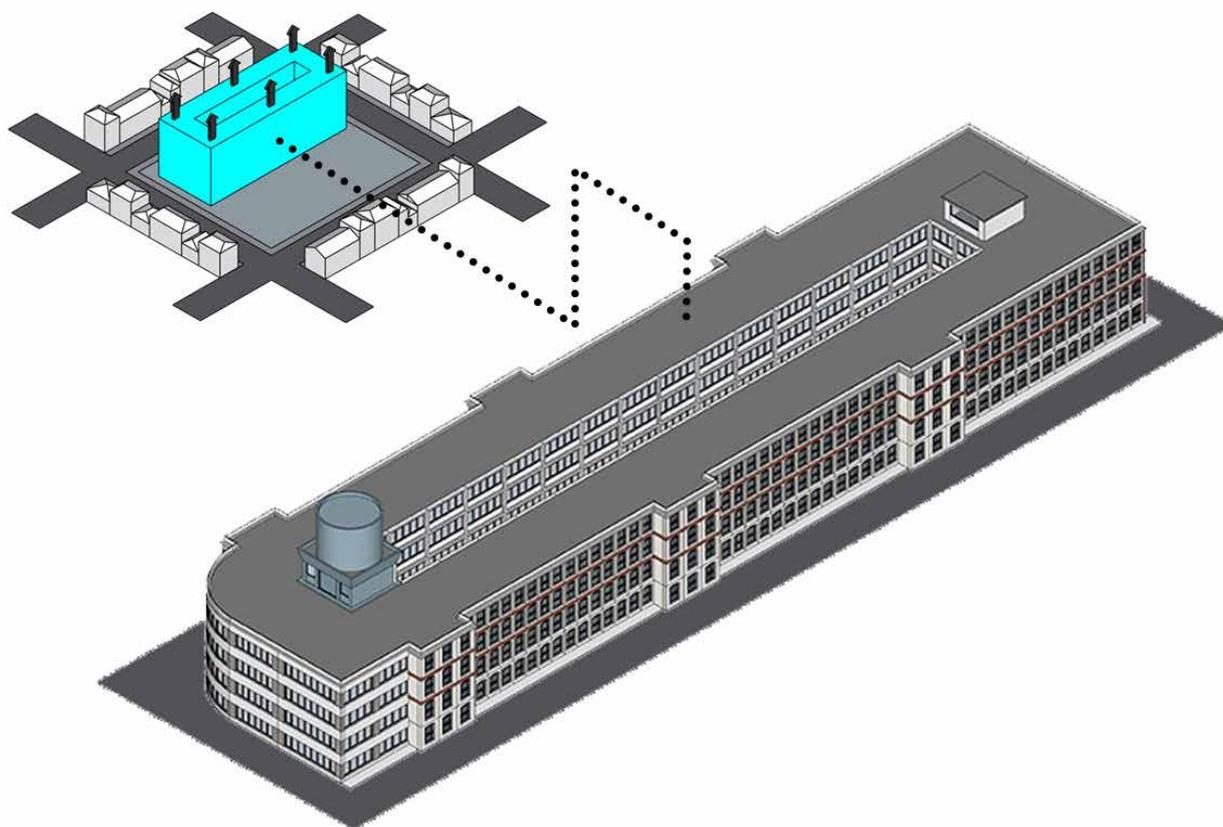
Questo momento segna il definitivo superamento del modello della fabbrica verticale. La produzione viene organizzata in una linea orizzontale all'interno di fabbricati dall'altezza moderata, ma molto estesi.

In questi stabilimenti l'assemblaggio della vettura avviene in un ciclo produttivo a linea continua dove il veicolo procede all'interno della fabbrica e step by step viene completato. <sup>[12]</sup>

Così come per il Lingotto anche lo stabilimento Lancia che corre lungo Via Issiglio è un esempio del passaggio alla produzione verticale.

Questo stabilimento non può competere per dimensioni con lo stabilimento Fiat ma rimane il più grande esempio di fabbrica automobilistica dell'area San Paolo.

L'impianto è simile a quello del Lingotto, con due grossi corpi longitudinali che si estendono per 160 metri di lunghezza e 20 di altezza.



SCHEMA - IL MODELLO DELLA FABBRICA VERTICALE

# L'ARCHITETTURA INDUSTRIALE E IL LIBERTY DI FACCIATA

## TAVOLE 27-31

L'industria automobilistica torinese dei primi del Novecento elabora delle architetture in grado di dialogare con gli edifici residenziali circostanti.

Questa caratteristica viene maggiormente sviluppata nella misura della fabbrica-isolato.

Particolare attenzione viene compiuta in fase di progetto per le masse murarie esterne. Le pareti perimetrali sperimentano l'impiego di uno stile Liberty rivisitato.

Il Liberty industriale perde gran parte della sua componente floreale (molto marcata nell'architettura residenziale) sostituendola con un'alternanza di cornici geometriche in cemento in grado di conferire movimento e carica decorativa alla facciata.

La tavola 27 approfondisce brevemente la diffusione dell'Art Nouveau a Torino e mostra quelli che sono i materiali più comunemente utilizzati nel Liberty industriale.

Nelle tavole che seguono viene fatta un'analisi di facciata più approfondita di due siti industriali: gli ex stabilimenti Lancia di Corso Racconigi e le ex officine Diatto di via Frejus.

Alcuni modelli tridimensionali sono stati sviluppati appositamente per restituire gli elementi di decoro delle facciate.

Nel caso Lancia è stato riprodotto un elemento che corona il portale di accesso principale, mentre nel caso Diatto viene esaltata la geometria della facciata a cavallo di Via Frejus e Via Cesana.

Il superamento della fabbrica-isolato con il modello della fabbrica verticale segna il passaggio ad una dimensione urbana completamente diversa.

La fabbrica automobilistica emerge con forza rispetto al tessuto edilizio della città e la decorazione di facciata viene abbandonata a favore di un razionale impiego del cemento armato.

# LE TECNICHE COSTRUTTIVE DELL'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA

## TAVOLE 32-37

I capitoli che si occupano di analizzare le tecniche costruttive dell'industria automobilistica e il loro sviluppo nel corso degli anni sono due.

Nel primo, alle pagine 32 e 33, vengono illustrate le caratteristiche strutturali degli edifici industriali di fine Ottocento, quando l'impiego del laterizio non era ancora stato sostituito dai "moderni" brevetti sul conglomerato cementizio armato.

Nelle pagine seguenti l'analisi si sposa su una delle soluzioni più largamente utilizzate dagli edifici industriali occupati nella produzione automobilistica, la copertura a Shed.

Lo Shed rappresenta un particolare sistema di chiusura superiore (dalla geometria facilmente riconoscibile) in grado di far filtrare la luce naturale senza creare abbagliamento e di permettere un'accurata areazione degli spazi di lavoro.

I casi studio analizzati dal punto di vista dello Shed sono due: gli ex stabilimenti Lancia di Via Monginevro e le ex officine Diatto di Via Frejus.

Nel caso Diatto è stato riprodotto il volume tridimensionale degli spazi produttivi originariamente progettati dal Pietro Fenoglio. Questi locali di 5400 m<sup>2</sup> (sormontati dalla copertura a Shed) possono essere visualizzati nella tavola 36.

# LE TECNICHE COSTRUTTIVE DELL'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA

## TAVOLE 38-47

Tra gli ultimi anni dell'800 e i primi del '900 l'industria italiana conosce un periodo di grande crescita economica.

Nel 1896 gli investimenti nel settore industriale italiano contano i 900 milioni di Lire. Appena quattro anni più tardi, nel 1900, questa cifra raddoppia toccando quota 1.8 miliardi. <sup>[13]</sup>

La produzione automobilistica è fondamentale in questo processo di crescita.

In contemporanea all'espansione industriale si assiste alla nascita delle prime sperimentazioni edilizie del conglomerato cementizio armato.

Primo fra tutti, Francois Hennebique, ottiene (già nel 1892) il brevetto per l'impiego di questo materiale.

Le peculiarità dell'utilizzo combinato di un'armatura in ferro con un composto costituito dall'unione di cemento, acqua e inerti permette di apportare notevoli miglioramenti alle strutture industriali.

Alcuni progressi in tal senso riguardano: una notevole resistenza al fuoco, una migliore risposta all'umidità e la possibilità di creare ambienti di lavoro dalle geometrie variabili e con luci più ampie.

L'introduzione di questo materiale in concomitanza all'espansione dell'industria automobilistica torinese ha portato alla realizzazione di numerosi complessi industriali ancora oggi ben visibili.

Nelle tavole 38 e 39 viene condotto uno studio sull'avvento del conglomerato cementizio armato e sulla figura di Francois Hennebique.

Dalla pagina 40 alla 43 l'analisi si sposta su uno studio più dettagliato delle tecni-

che costruttive impiegate. Solette, travi principali, travi secondarie e pilastri sono gli strumenti d'indagine per la comprensione del brevetto Hennebique.

In queste pagine 8 differenti modelli tridimensionali sono stati realizzati per visualizzare con maggiore chiarezza l'impiego di questo materiale.

Nell'ultima tavola (pag 47) sono riportate alcune informazioni sull'influente personalità di Giovanni Antonio Porcheddu, concessionario in Italia per l'utilizzo del sistema Hennebique.

La società Porcheddu sarà partecipe di una moltitudine di realizzazioni industriali tra cui il celebre Lingotto Fiat.

## **LO SVILUPPO ARCHITETTONICO LANCIA**

### **TAVOLE 48-69**

L'ottavo capitolo analizza le espansioni edilizie apportate dalla Lancia nell'isolato compreso fra le Vie Monginevro, Issiglio, Caraglio e Pollenzo.

Ogni tavola è suddivisa in due aree. Nella parte superiore sono riportate le immagini di archivio storico contenenti i disegni di progetto originali degli edifici Lancia. (Tutte le immagini sono state cambiate nella cromia e migliorate nella definizione attraverso Adobe Photoshop per migliorarne la visualizzazione).

Nella parte inferiore un'assonometria tridimensionale permette di visualizzare i volumi dei fabbricati presi in esame. Tavola dopo tavola è possibile osservare l'espansione della Lancia all'interno dell'isolato.

Nel centro di ogni tavola è stata inserita una linea temporale, dal 1911 (data di acquisizione degli stabilimenti Fides-Basier da parte di Lancia) fino al 13 marzo 1924.

Nell'ultima tavola, una foto aerea risalente al 1929 mostra gli ultimi ampliamenti industriali apportati dall'azienda per occupare tutto il perimetro dell'isolato.

L'analisi basata sulle autorizzazioni edilizie ricercate all'Archivio Storico della Città di Torino ha permesso di rilevare come da parte della Lancia siano presenti anche delle infrazioni, in particolare per gli interventi edilizi eseguiti fra il 1911 ed il 1912. Come sovente accade per le costruzioni industriali dell'epoca, si incontra anche la forma della concessione precaria, rilasciata cioè in deroga a determinate norme del regolamento edilizio ed igienico od al Piano Regolatore Generale, ad esempio per fabbricati secondari a tettoie a deposito in legno, o costruzioni a deposito sotterraneo per materiali infiammabili che richiedevano il rispetto di specifiche norme come canalizzazioni consortili per lo scarico delle acque piovane o per piccole modifiche di aperture in facciata su via.

## **LA POLITICA ESPANSIONISTICA LANCIA**

### **TAVOLE 70-71**

La tavola 70 raccoglie le informazioni relative alle acquisizioni Lancia all'interno del Borgo.

Le espansioni portate avanti dall'azienda sono molteplici e possono essere raggruppate sotto sei aree insediative differenti.

Una mappa centrale evidenzia per colori queste sei zone di analisi. Altrettante tabelle forniscono informazioni sull'anno di acquisizione, sul nome del venditore e sul prezzo in Lire pagato dalla Lancia.

L'ultima pagina della Guida contiene un approfondimento sulla fabbrica verticale Lancia di Via Issiglio.

[12] R. Maspoli (a cura di), "PATRIMONIO INDUSTRIALE rivista AIPAI 19.20", Edizioni Scientifiche Italiane, 2018.

[13] Dati riportati da: R. Nelva – B. Signorelli "Avvento ed evoluzione del calcestruzzo armato in Italia: il sistema Hennebique", Edizioni di Scienza e Tecnica, Milano 1990, Pagina 3.

A person is walking away from the viewer down a dark tunnel. The tunnel walls are dark and textured. A bright light source at the end of the tunnel creates a path of light that narrows as it recedes, forming a series of overlapping light cones that guide the eye towards the person. The overall mood is mysterious and exploratory.

# **UNA GUIDA**

## **ALLA SCOPERTA DEL PATRIMONIO INDUSTRIALE DI BORGO SAN PAOLO**

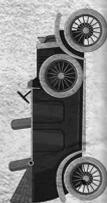
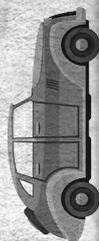
**68**

**L'AUTOMOTIVE HERITAGE  
DI TORINO**

# Una Guida alla scoperta di Borgo San Paolo

Introduzione  
all'Automotive  
Heritage  
presente nel  
Borgo.

69



## TORINO & BORGO SAN PAOLO

Lo sviluppo dell'automobile e dell'industria automobilistica hanno contribuito a importanti cambiamenti sociali, culturali e economici in tutto il mondo.

Le industrie si sono inserite nel tessuto cittadino creando nuove forme architettoniche e portando all'uso di nuovi materiali e tecniche costruttive.

Torino rappresenta una delle città cardine alla base di questo processo, che già nel 1898 viene scelta come sede per ospitare la prima esposizione di automobili.

L'area di Borgo San Paolo rappresenta il quartiere nel quale sono nate e cresciute numerose realtà industriali che nei primi anni del '900 hanno fatto dell'area il cuore pulsante della produzione automobilistica.

Diatto, Spa, Fides-Basier, Chiribiri, Lancia, Itala, Farina, Bertone e Viberti sono solo alcuni dei nomi che si sono sviluppati in quest'area.



### Obiettivi

Questa guida nasce con l'intento di raccogliere e illustrare le peculiarità e le principali evoluzioni architettoniche e tecnologiche dell'industria automobilistica, un settore che ha fortemente contribuito alla crescita dell'area San Paolo.

L'informazione e la divulgazione dell'Automotive Heritage è un passo verso il crescente riconoscimento dell'importanza che questo settore ha rappresentato e rappresenta tutt'ora per la Città di Torino.

70

Il rapporto Città-Fabbrica-Cittadino che per più di cinquanta anni è stato il fondamento di questa zona può essere rilanciato a partire dallo studio di queste preziose permeanze industriali presenti sul territorio.

Il riconoscimento del valore storico di queste "cattedrali" del lavoro può indirizzare verso una nuova "evoluzione" industriale, trasformando queste ex fabbriche della produzione in fabbriche della cultura, aperte alla città e ai cittadini in un'ottica di turismo industriale.

Questa Guida analizza cinque opifici industriali presenti nell'area di Borgo San Paolo per divulgare (attraverso testi, schemi e immagini) la ricchezza industriale dell'automotive heritage ancora presente nel Borgo, sopravvissuta alla crisi del settore automobilistico e alle innumerevoli speculazioni edilizie degli anni '50 e '60 del Novecento.



## I TEMI TRATTATI

Di seguito sono elencati i principali temi trattati nelle tavole che seguono:

- L'inquadratura territoriale e la precisa collocazione dei cinque siti analizzati, con brevi accenni alla loro storia e al tempo necessario al loro raggiungimento dalle stazioni di Porta Nuova e Porta Susa.

- Un importante lavoro di digitalizzazione dei siti presi in esame ha permesso la realizzazione dei volumi tridimensionali di queste cattedrali del lavoro. Lo sviluppo di viste 3D permette di cogliere questi siti nella loro interezza fornendo nuovi punti di vista.

- Lo studio dell'evoluzione e della rapida ascesa dell'industria automobilistica che da piccola realtà industriale si è trasformata in enormi giganti di cemento in grado di sveltare rispetto al tessuto cittadino.

- Il cambiamento dell'architettura nell'industria automobilistica, che in un primo momento tenta di nascondersi attraverso ornamenti decorativi di facciata di estrazione Liberty per poi rompere il legame con l'ambiente circostante con l'impiego di facciate in cemento prive di apparati decorativi, lisce e geometriche.

- Lo studio e l'evoluzione delle tecnologie edilizie che si traducono in ingegnose forme architettoniche al servizio della produzione. Prima fra tutte le coperture a Shed, che ancora oggi è uno degli elementi che più facilmente permettono il riconoscimento di un edificio industriale.

- L'avvento del conglomerato cementizio armato, un materiale pratico e resistente che ha conosciuto un successo senza uguali nella storia dell'industria automobilistica di Borgo San Paolo.

- L'analisi delle espansioni della Lancia all'interno del Borgo, suddivise a seconda degli anni, delle zone e dall'investimento in Lire sostenuto dall'azienda per diventare la maggiore realtà automobilistica dell'area.

Oltre all'espansione nel Borgo viene analizzata l'evoluzione degli edifici produttivi e amministrativi Lancia nel corso degli anni, con l'impiego di immagini contenute all'interno dell'archivio storico della Città di Torino.



71

## I Protagonisti

Questa Guida non tratta solo di architettura e tecnologia ma anche di persone, che attraverso il loro operato hanno reso possibile l'incredibile crescita industriale dell'area di Borgo San Paolo.

Alcuni tra i celebri attori coinvolti in questo processo e citati nelle tavole che seguono sono:

- Vincenzo Lancia e Claudio Fogolin, che il 29 Novembre del 1906 fondano la fabbrica automobilistica Lancia.

- Pietro Fenoglio, architetto e ingegnere, considerato una delle figure di maggiore rilievo nell'applicazione del Liberty Torinese. Molte delle sue commesse riguardano l'industria automobilistica, come il progetto delle Officine Diatto di Via Frejus del 1905.

- Francois Hennebique, il "padre" del conglomerato cementizio armato, che attraverso i suoi brevetti e la sua bravura imprenditoriale ha saputo diffondere questo materiale non solo in Europa ma in gran parte del mondo.

- Giovanni Antonio Porcheddu, fondatore della "Società G.A. Porcheddu", concessionaria in Italia del Brevetto Hennebique e protagonista di numerosissime realizzazioni in conglomerato cementizio armato.

## I CASI STUDIO

I Cinque siti analizzati sono illustrati nella mappa sottostante. L'idea alla base della Guida è quella di rilanciare la memoria automobilistica del Borgo attraverso un percorso di circa un chilometro e mezzo alla scoperta delle permeanze industriali.



72

### EX STABILIMENTO DIATTO

Compreso fra le Vie Frejus, Revello, Moretta e Cesana

### EX STABILIMENTO LANCIA

Compreso fra i Corsi Racconigi e Peschiera e le vie Cumiana e Envie

### EX CENTRALE TERMICA LANCIA

Affacciata su Piazzale Antonio Chiribiri e compresa fra le Vie Limone e San Bernardino

### EX PALAZZO LANCIA

A cavallo di Via Vincenzo Lancia

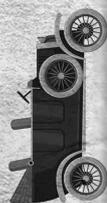
### EX STABILIMENTI LANCIA

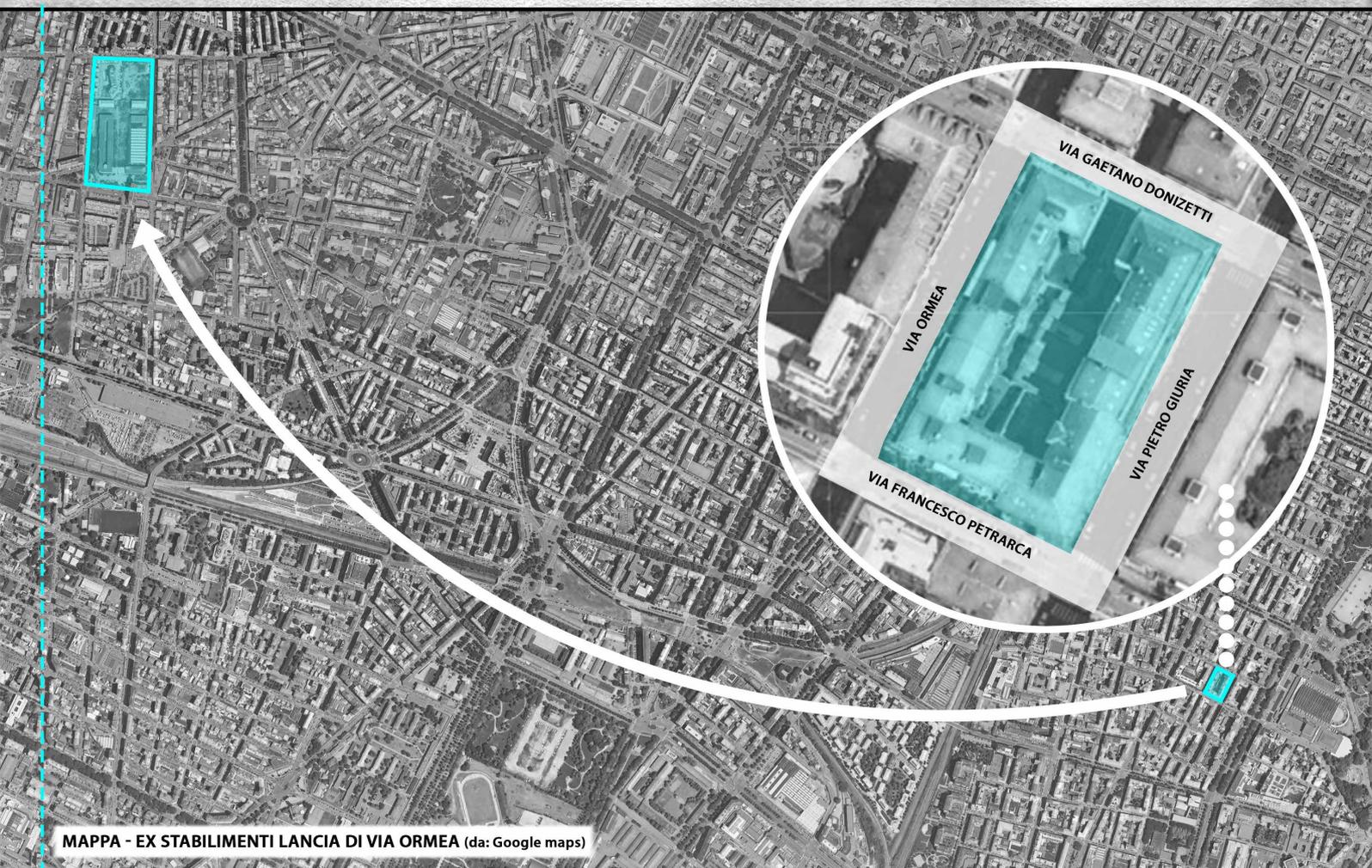
Compresi fra le Vie Monginevro, Issiglio, Vincenzo Lancia e Caraglio

# L'Inquadramento territoriale & i luoghi della produzione

I siti della  
Lancia e il  
caso della  
Diatto.

73





MAPPA - EX STABILIMENTI LANCIA DI VIA ORMEA (da: Google maps)

## **74** DA SAN SALVARIO A BORGO SAN PAOLO

La Lancia nasce a Torino il 29 Novembre del 1906.

Vincenzo Lancia e Claudio Fogolin (i fondatori) affittano uno stabile compreso fra le Vie: Ormea, Gaetano Donizetti, Pietro Giuria e Francesco Petrarca.

Questo locale era stato abbandonato dall'Itala, un'altra casa automobilistica torinese, in seguito ad un trasferimento. In questo spazio inizia la produzione delle vetture Lancia.

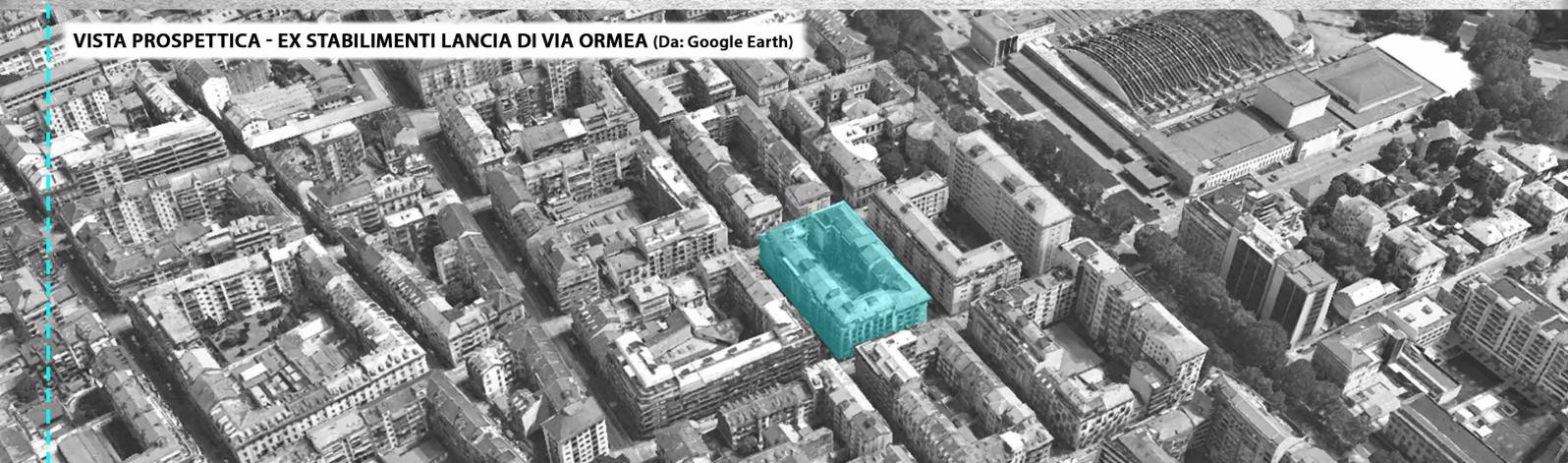
Cinque anni più tardi, nel 1911, la Lancia decide di trasferire la produzione in quella che diventerà una delle aree più importanti nel panorama automobilistico torinese.

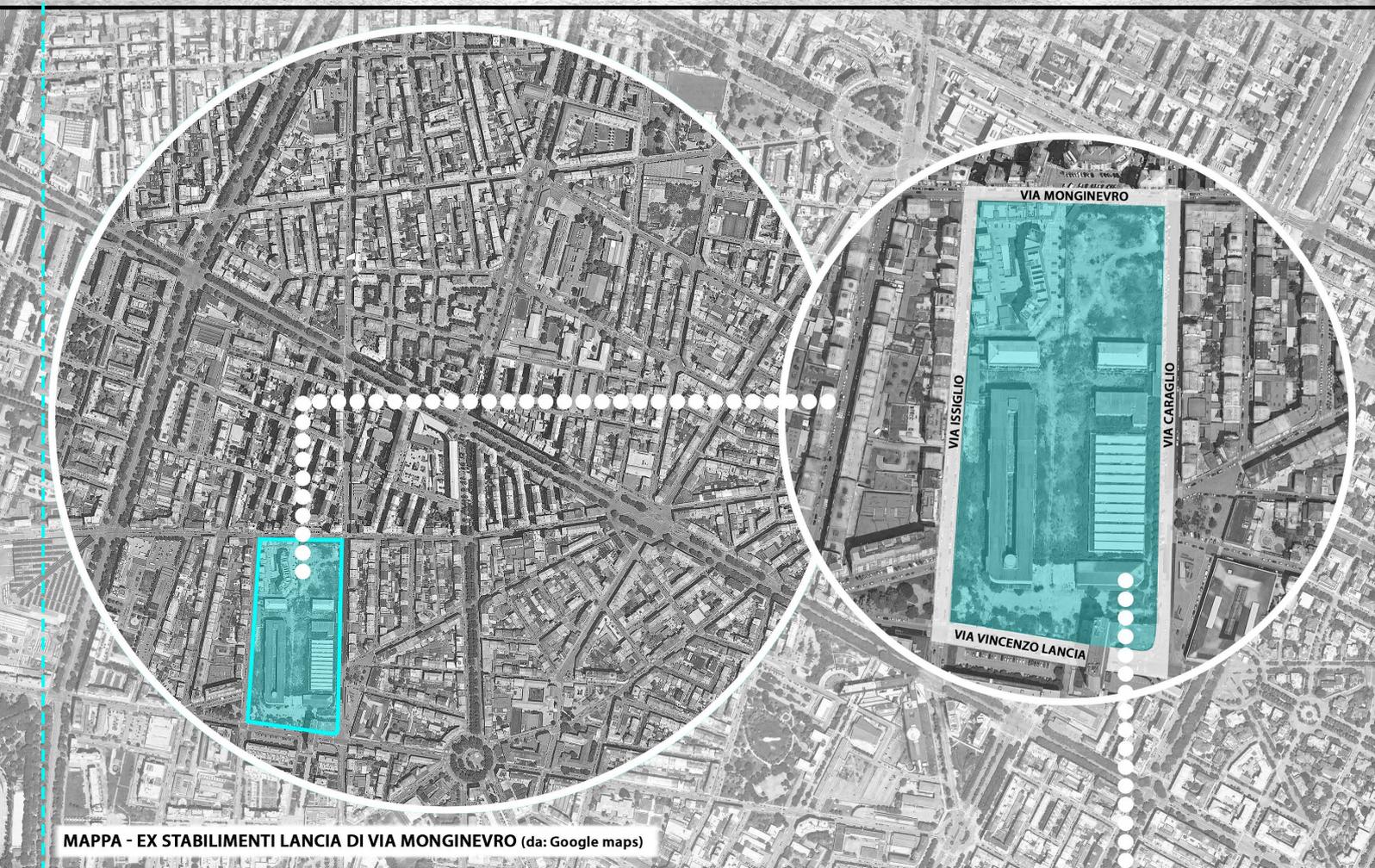
L'area designata al trasferimento è quella di Borgo San Paolo, in particolare nell'isolato all'angolo fra Via Monginevro e Via Caraglio.

Nel corso degli anni l'isolato "Lancia" di Via Ormea è stato completamente trasformato e oggi non è più possibile osservarne il retaggio industriale.

L'area è occupata da edilizia residenziale.

VISTA PROSPETTICA - EX STABILIMENTI LANCIA DI VIA ORMEA (Da: Google Earth)





MAPPA - EX STABILIMENTI LANCIA DI VIA MONGINEVRO (da: Google maps)

**75**

**MEZZO  
IMPIEGATO**

**TEMPO NECESSARIO  
AL RAGGIUNGIMENTO DEL SITO**



- Dalla stazione di PORTA SUSÀ: **20 minuti**
- Dalla stazione di PORTA NUOVA: **23 minuti**



- Dalla stazione di PORTA SUSÀ: **09 minuti**
- Dalla stazione di PORTA NUOVA: **12 minuti**



- Dalla stazione di PORTA SUSÀ: **12 minuti**
- Dalla stazione di PORTA NUOVA: **15 minuti**



- Dalla stazione di PORTA SUSÀ: **35 minuti**
- Dalla stazione di PORTA NUOVA: **43 minuti**

## LA LANCIA DI BORGO SAN PAOLO Il cuore della produzione

La Lancia si trasferisce in Borgo San Paolo il 14 Gennaio del 1911.

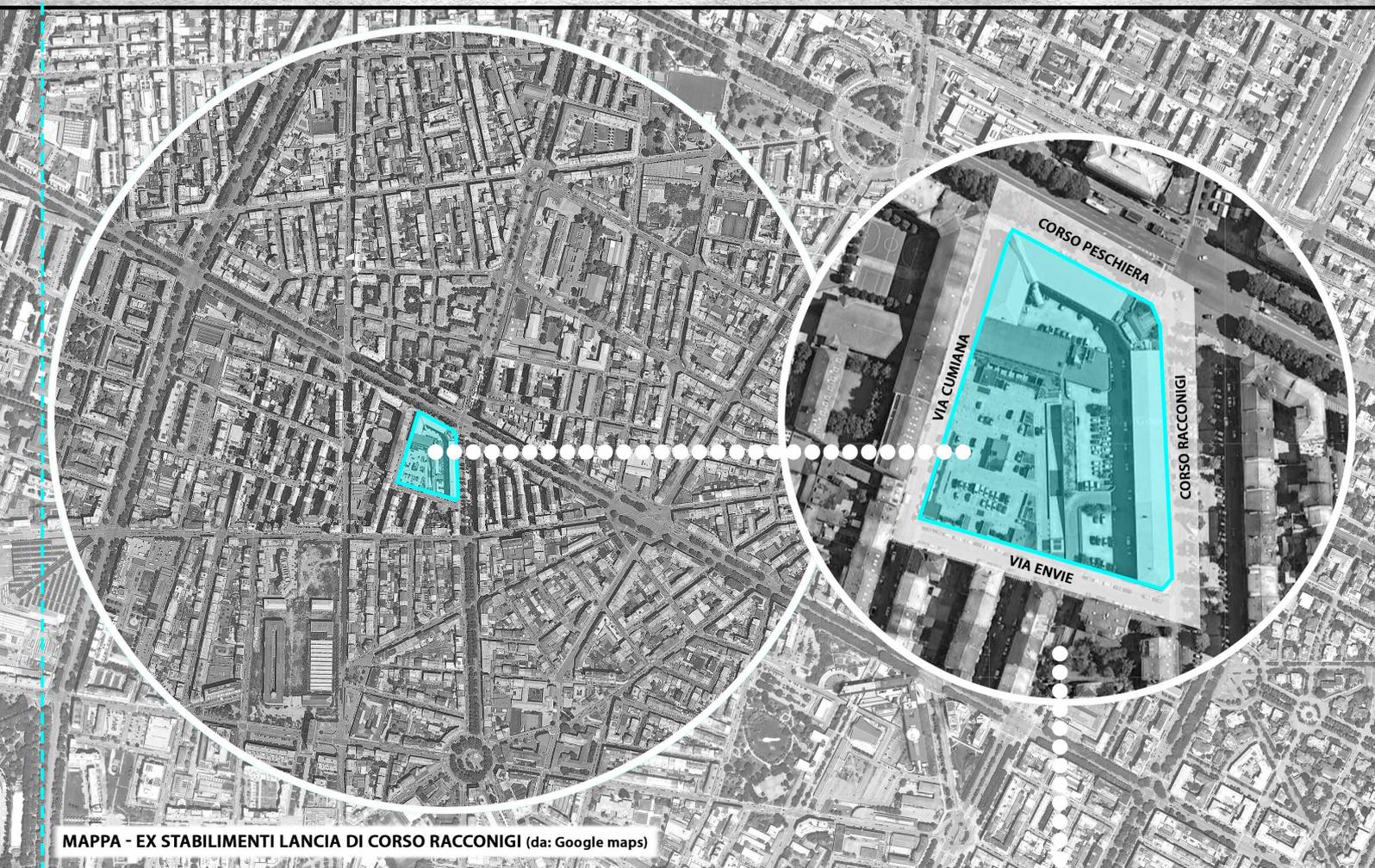
La scelta di questo spostamento è motivata, oltre alla necessità di maggiori spazi per la produzione automobilistica, da altre due ragioni:

- 1) L'area del Borgo presenta molti spazi non ancora urbanizzati che possono risultare utili in previsione di successivi ampliamenti.
- 2) La possibilità di acquisire gli stabilimenti di un'altra impresa automobilistica, la Fides-Basier, già dotata di un patrimonio tecnico utile alla Lancia.

L'isolato Lancia di Borgo San Paolo risulta così delimitato dalle Vie: Issiglio, Monginevro, Caraglio e Vincenzo Lancia.

VISTA PROSPETTICA - EX STABILIMENTI LANCIA DI VIA MONGINEVRO (Da: Google Earth)





MAPPA - EX STABILIMENTI LANCIA DI CORSO RACCONIGI (da: Google maps)

**76**

**MEZZO  
IMPIEGATO**

**TEMPO NECESSARIO  
AL RAGGIUNGIMENTO DEL SITO**



- Dalla stazione di PORTA SUSÀ: **19 minuti**
- Dalla stazione di PORTA NUOVA: **23 minuti**



- Dalla stazione di PORTA SUSÀ: **08 minuti**
- Dalla stazione di PORTA NUOVA: **12 minuti**



- Dalla stazione di PORTA SUSÀ: **11 minuti**
- Dalla stazione di PORTA NUOVA: **15 minuti**



- Dalla stazione di PORTA SUSÀ: **33 minuti**
- Dalla stazione di PORTA NUOVA: **43 minuti**

## LA LANCIA DI BORGO SAN PAOLO

### Una prima espansione nel Borgo

Quando, nel 1911, la Lancia si sposta in Borgo San Paolo, non acquista unicamente gli ex stabilimenti Fides-Basier di Via Monginevro ma anche un piccolo stabile collocato in Via Cumiana. Questo edificio era in origine di proprietà della Roy Scaiola.

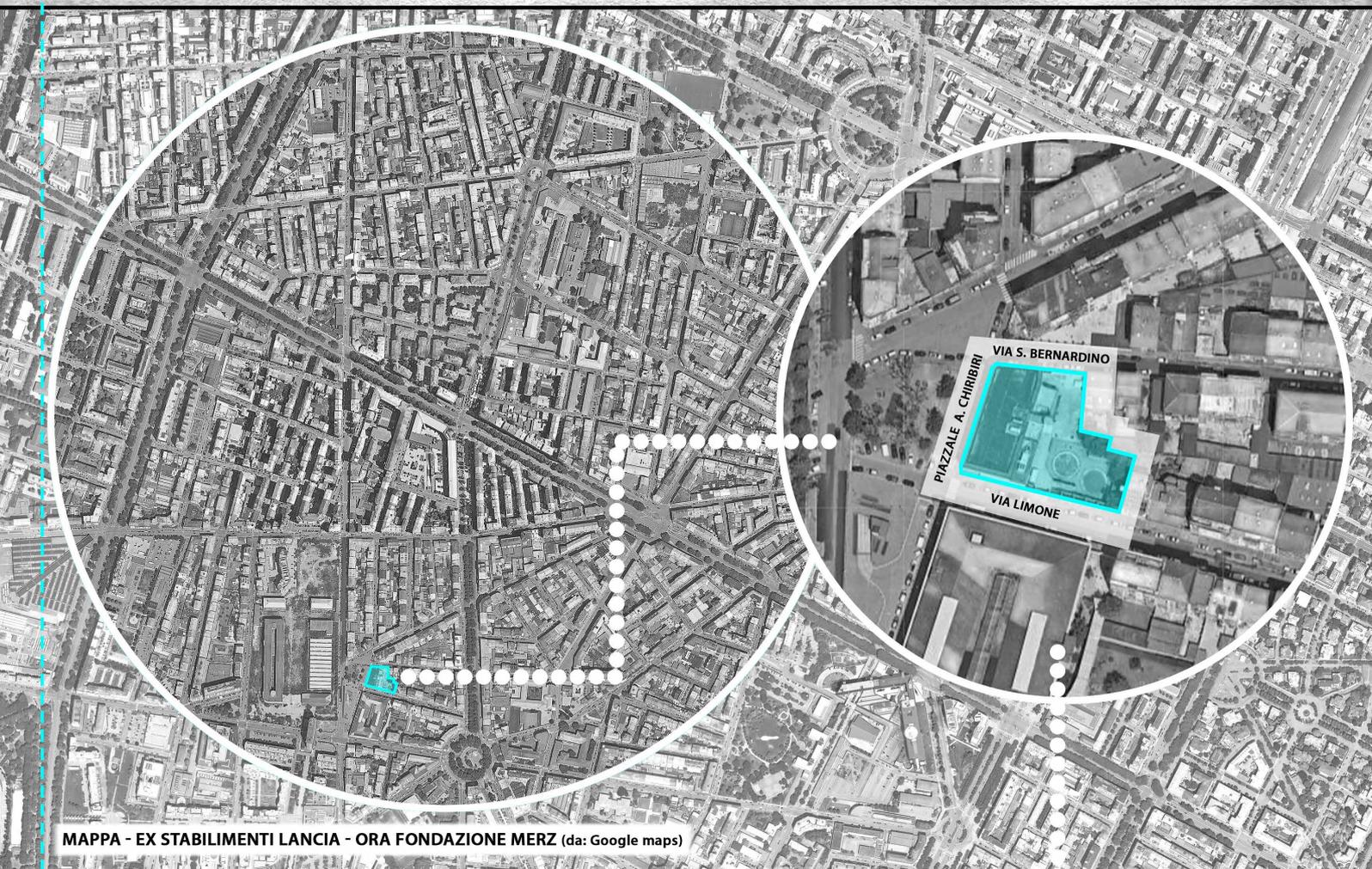
In seguito a numerose espansioni e ampliamenti lo stabilimento arriverà ad occupare tutta la superficie dell'isolato.

Attualmente all'interno del fabbricato sono stati collocati gli uffici dell'anagrafe della circoscrizione tre e la Polizia di Stato.

Oggi sono ancora ben visibili le facciate Art Nouveau che corrono lungo Corso Racconigi e Corso Peschiera, progettate dall'Ingegnere Michele Frapolli.

VISTA PROSPETTICA - EX STABILIMENTI LANCIA DI CORSO RACCONIGI (Da: Google Earth)





MAPPA - EX STABILIMENTI LANCIA - ORA FONDAZIONE MERZ (da: Google maps)

77

**MEZZO  
IMPIEGATO**

**TEMPO NECESSARIO  
AL RAGGIUNGIMENTO DEL SITO**



- Dalla stazione di PORTA SUSÀ: 20 minuti
- Dalla stazione di PORTA NUOVA: 23 minuti



- Dalla stazione di PORTA SUSÀ: 09 minuti
- Dalla stazione di PORTA NUOVA: 12 minuti



- Dalla stazione di PORTA SUSÀ: 12 minuti
- Dalla stazione di PORTA NUOVA: 15 minuti



- Dalla stazione di PORTA SUSÀ: 36 minuti
- Dalla stazione di PORTA NUOVA: 43 minuti

**LA LANCIA DI BORGO SAN PAOLO**  
Da industria a museo, un riuso intelligente

La produzione di veicoli Lancia aumenta anno dopo anno e nel 1919 l'azienda acquista lo stabile compreso fra Via Limone, Via San Bernardino e il Piazzale Antonio Chiribiri.

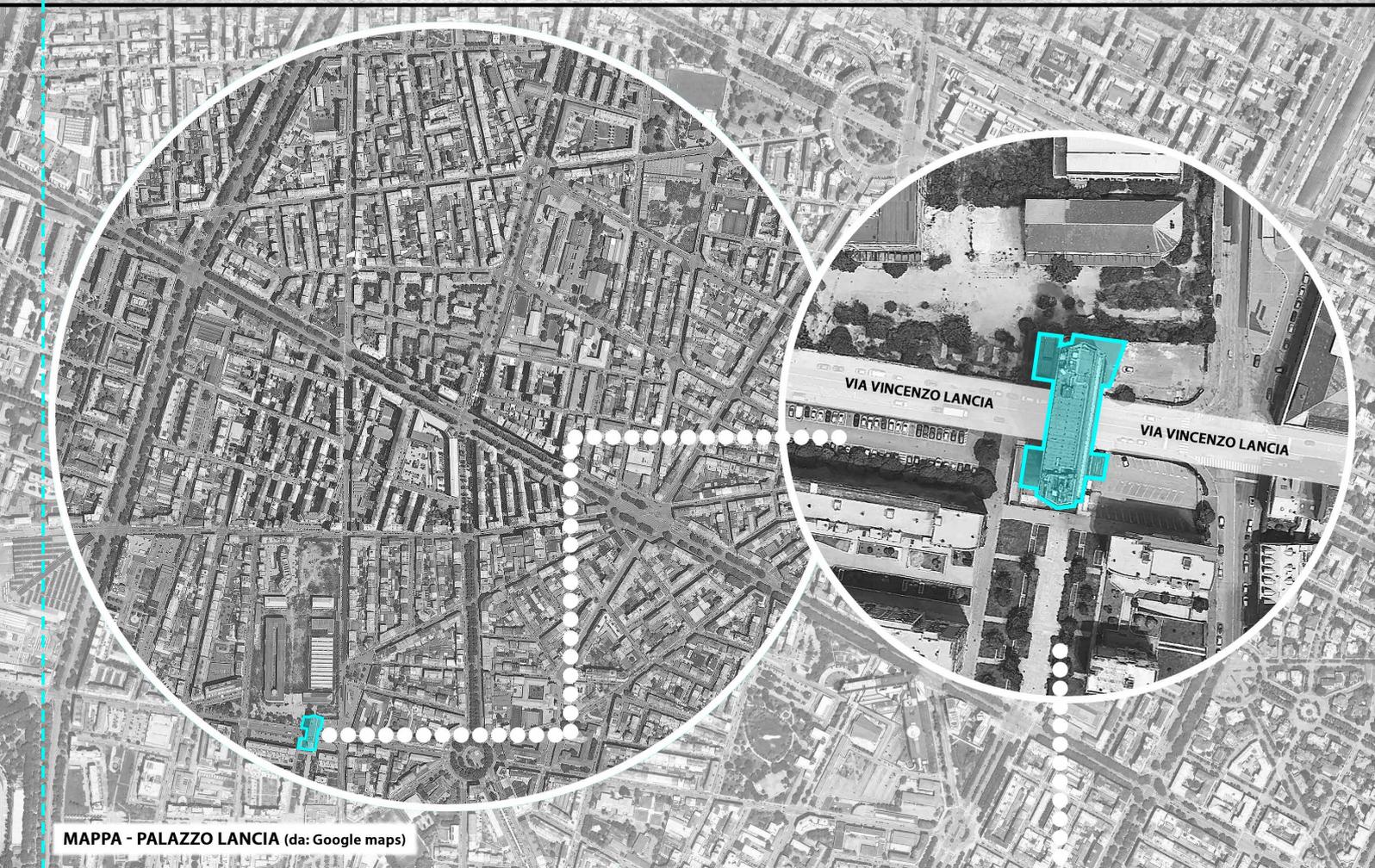
Questo edificio ospiterà la centrale termica della Lancia.

Oggi lo stabile, di proprietà del Comune di Torino, è stato dato in concessione alla fondazione Merz che dal 2005 lo ha reso un centro d'arte contemporanea fruibile gratuitamente ai cittadini e ai turisti.

All'interno vengono alternate mostre dedicate a Mario e Marisa Merz e mostre temporanee di arte contemporanea di livello internazionale.

VISTA PROSPETTICA - EX STABILIMENTI LANCIA - ORA FONDAZIONE MERZ (Da: Google Earth)





MAPPA - PALAZZO LANCIA (da: Google maps)

**78**

**MEZZO  
IMPIEGATO**

**TEMPO NECESSARIO  
AL RAGGIUNGIMENTO DEL SITO**



- Dalla stazione di PORTA SUSÀ: 20 minuti
- Dalla stazione di PORTA NUOVA: 23 minuti



- Dalla stazione di PORTA SUSÀ: 09 minuti
- Dalla stazione di PORTA NUOVA: 12 minuti



- Dalla stazione di PORTA SUSÀ: 12 minuti
- Dalla stazione di PORTA NUOVA: 15 minuti



- Dalla stazione di PORTA SUSÀ: 35 minuti
- Dalla stazione di PORTA NUOVA: 43 minuti

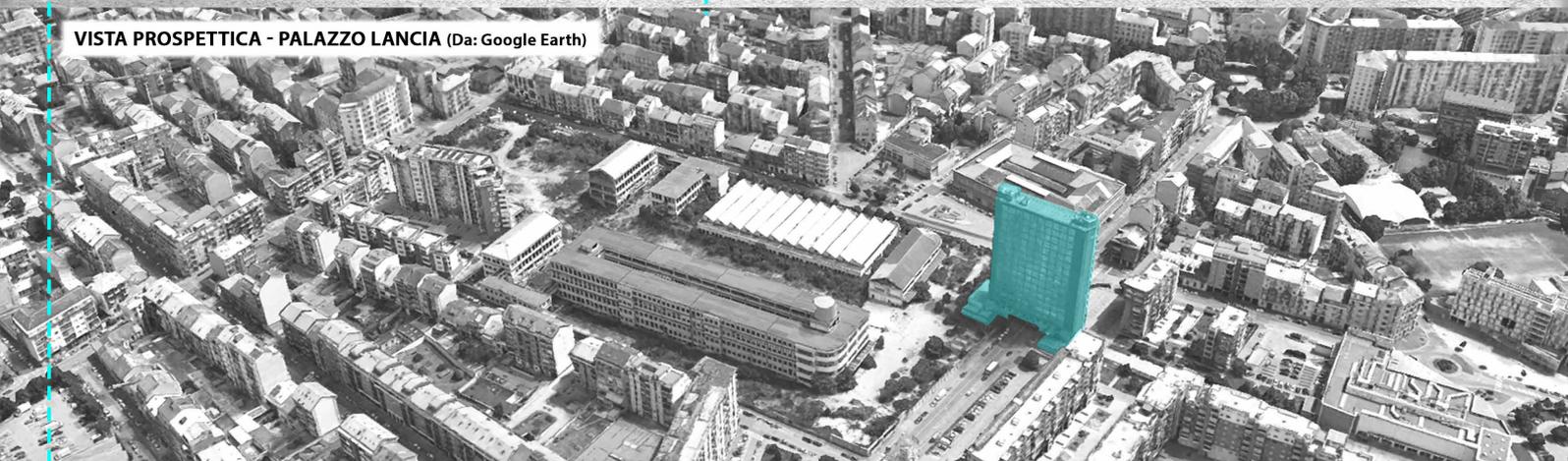
**IL PALAZZO LANCIA**  
Il simbolo del Borgo

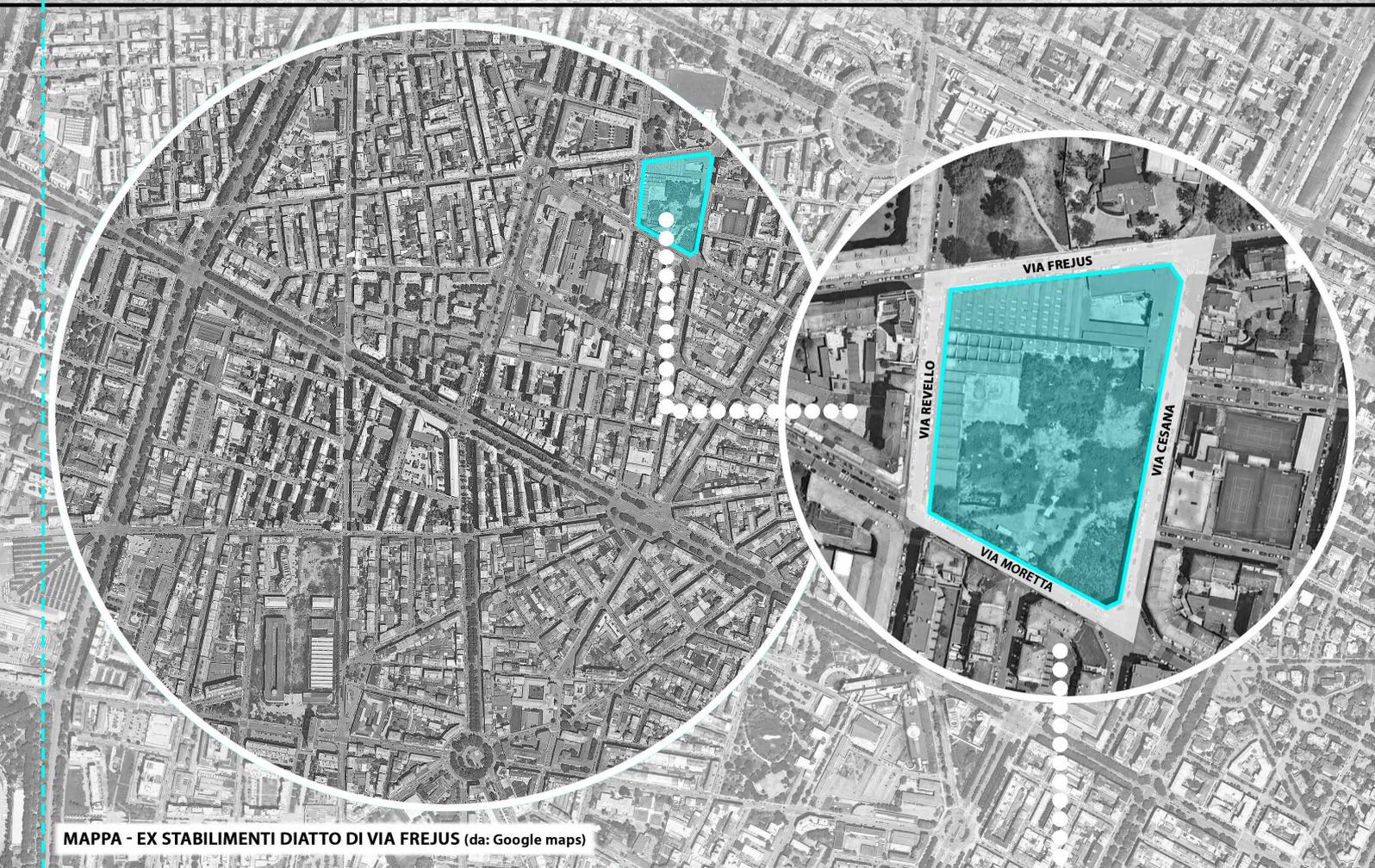
Il Palazzo Lancia viene costruito per volere di Gianni Lancia (figlio di Vincenzo) nel 1954. I lavori si concluderanno nel Marzo del 1956. Oltre all'architetto Nino Rosani anche Giò Ponti collaborò alla progettazione di questo grattacielo.

I vantaggi della realizzazione di questo edificio erano molteplici:  
1) Consentiva di unire all'interno di un unico stabile tutti gli uffici dell'azienda.  
2) Permetteva all'azienda di mostrare la propria forza, collocando la celebre insegna LANCIA a settanta metri d'altezza.

Nel 1969 il Palazzo divenne di proprietà della Fiat per poi essere nuovamente ceduto nel 2005. Ancora oggi l'ex Palazzo Lancia risulta essere uno dei simboli della città di Torino.

VISTA PROSPETTICA - PALAZZO LANCIA (Da: Google Earth)





MAPPA - EX STABILIMENTI DIATTO DI VIA FREJUS (da: Google maps)

79

MEZZO  
IMPIEGATO

TEMPO NECESSARIO  
AL RAGGIUNGIMENTO DEL SITO



- Dalla stazione di PORTA SUSÀ: 10 minuti
- Dalla stazione di PORTA NUOVA: 15 minuti



- Dalla stazione di PORTA SUSÀ: 07 minuti
- Dalla stazione di PORTA NUOVA: 10 minuti



- Dalla stazione di PORTA SUSÀ: 13 minuti
- Dalla stazione di PORTA NUOVA: 16 minuti



- Dalla stazione di PORTA SUSÀ: 22 minuti
- Dalla stazione di PORTA NUOVA: 32 minuti

## LA DIATTO DI BORGO SAN PAOLO Prima fra tutti

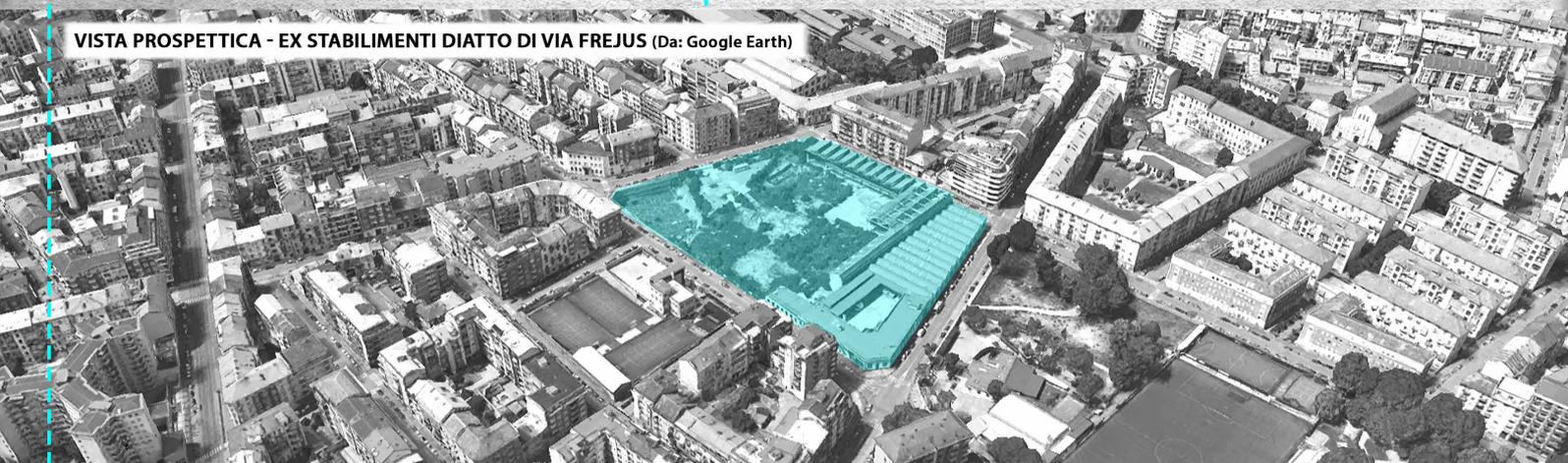
L'automobile e le aziende automobilistiche contribuiscono in modo sostanziale al cambiamento dell'area di Borgo San Paolo che passa dall'essere una zona libera, prevalentemente costituita da campi, alla tipica periferia industriale.

In un decennio gli abitanti passano da 4.476 (nel 1911) a 21.941 (nel 1921).

La Diatto risulta fondamentale in questo processo perchè è la prima a trasferirsi nell'area del Borgo nel 1905. Il progetto originale è di Pietro Fenoglio (uno dei maggiori esponenti nell'utilizzo del liberty a Torino).

Tra i vari conseguimenti tecnici sviluppati dalla Diatto va ricordata la prima applicazione al mondo di motori a benzina su macchinari agricoli, avvenuta nel 1908.

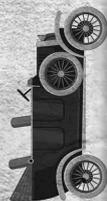
VISTA PROSPETTICA - EX STABILIMENTI DIATTO DI VIA FREJUS (Da: Google Earth)



# Digitalizzazione & sviluppo tridimensionale

La  
visualizzazione  
delle  
permeanze  
industriali  
oggi.

80



## EX STABILIMENTI LANCIA DI VIA MONGINEVRO

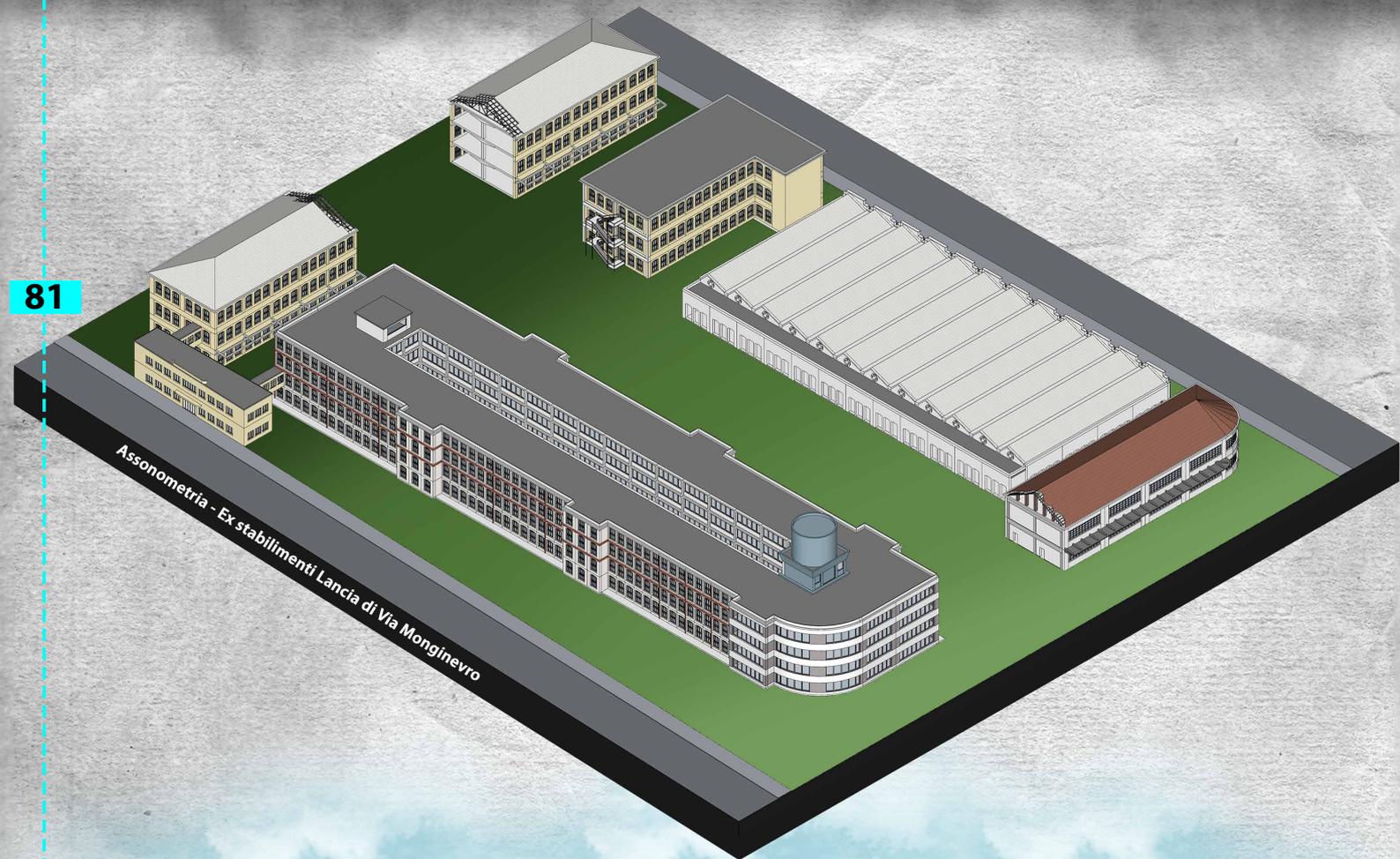
L'assonometria e i prospetti sotto rappresentati riproducono i volumi degli ex stabilimenti Lancia Via Monginevro allo stato di fatto attuale.

L'isolato rappresentato è quello compreso fra le Vie Issiglio, Monginevro, Caraglio e Vincenzo Lancia.



Prospetto di Via Caraglio - Ex stabilimenti Lancia di Via Monginevro

81



Assonometria - Ex stabilimenti Lancia di Via Monginevro



Prospetto di Via Issiglio- Ex stabilimenti Lancia di Via Monginevro

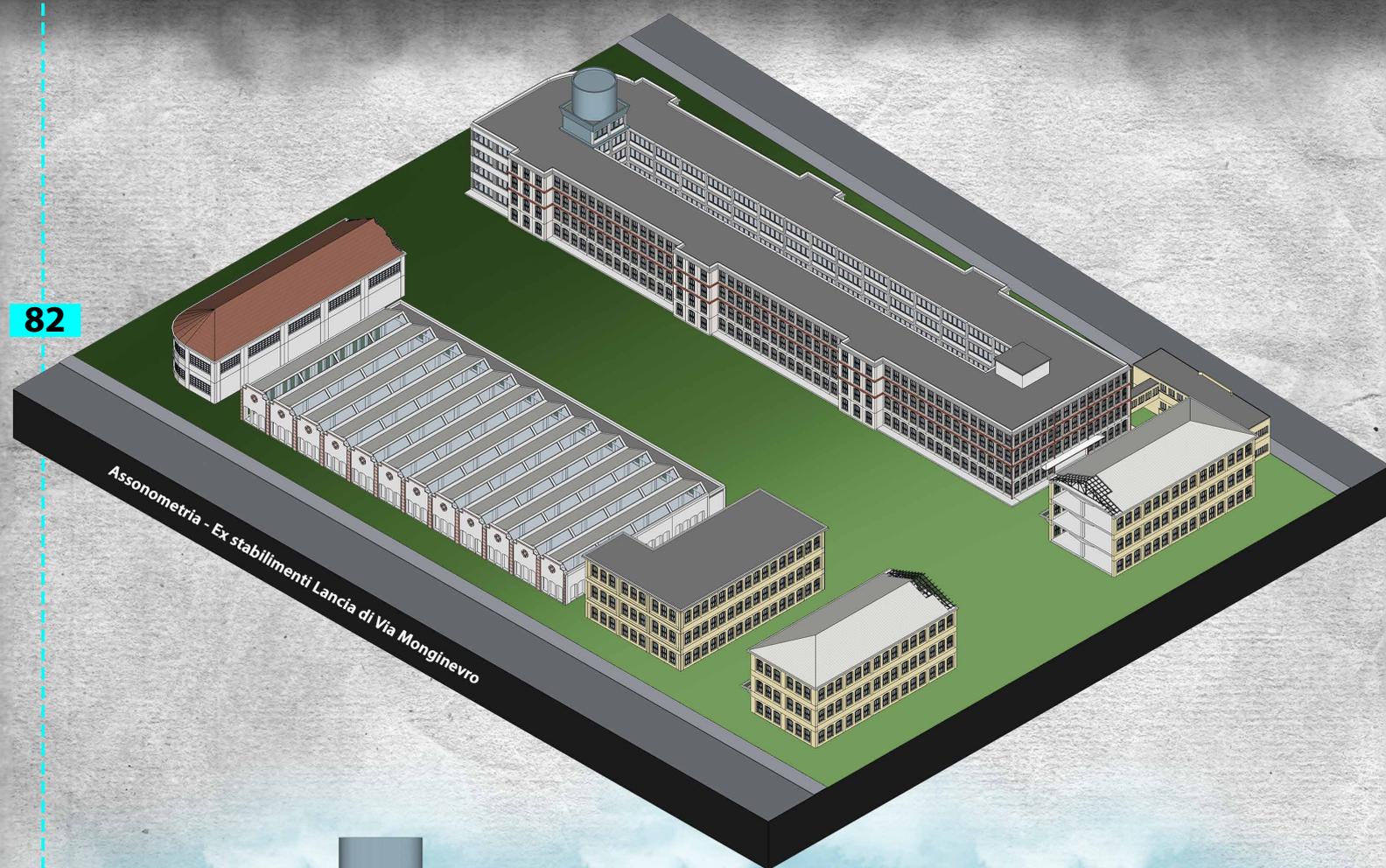
## EX STABILIMENTI LANCIA DI VIA MONGINEVRO

L'isolato compreso fra le Vie Issiglio, Monginevro, Caraglio e Vincenzo Lancia occupa una superficie totale di circa 62.000 metri quadrati e risulta essere l'ex area industriale (legata all'automotive Heritage) più vasta all'interno del Borgo.



Prospetto di Via Monginevro - Ex stabilimenti Lancia di Via Monginevro

82



Prospetto di Via Vincenzo Lancia - Ex stabilimenti Lancia di Via Monginevro



## EX STABILIMENTI LANCIA DI CORSO RACCONIGI

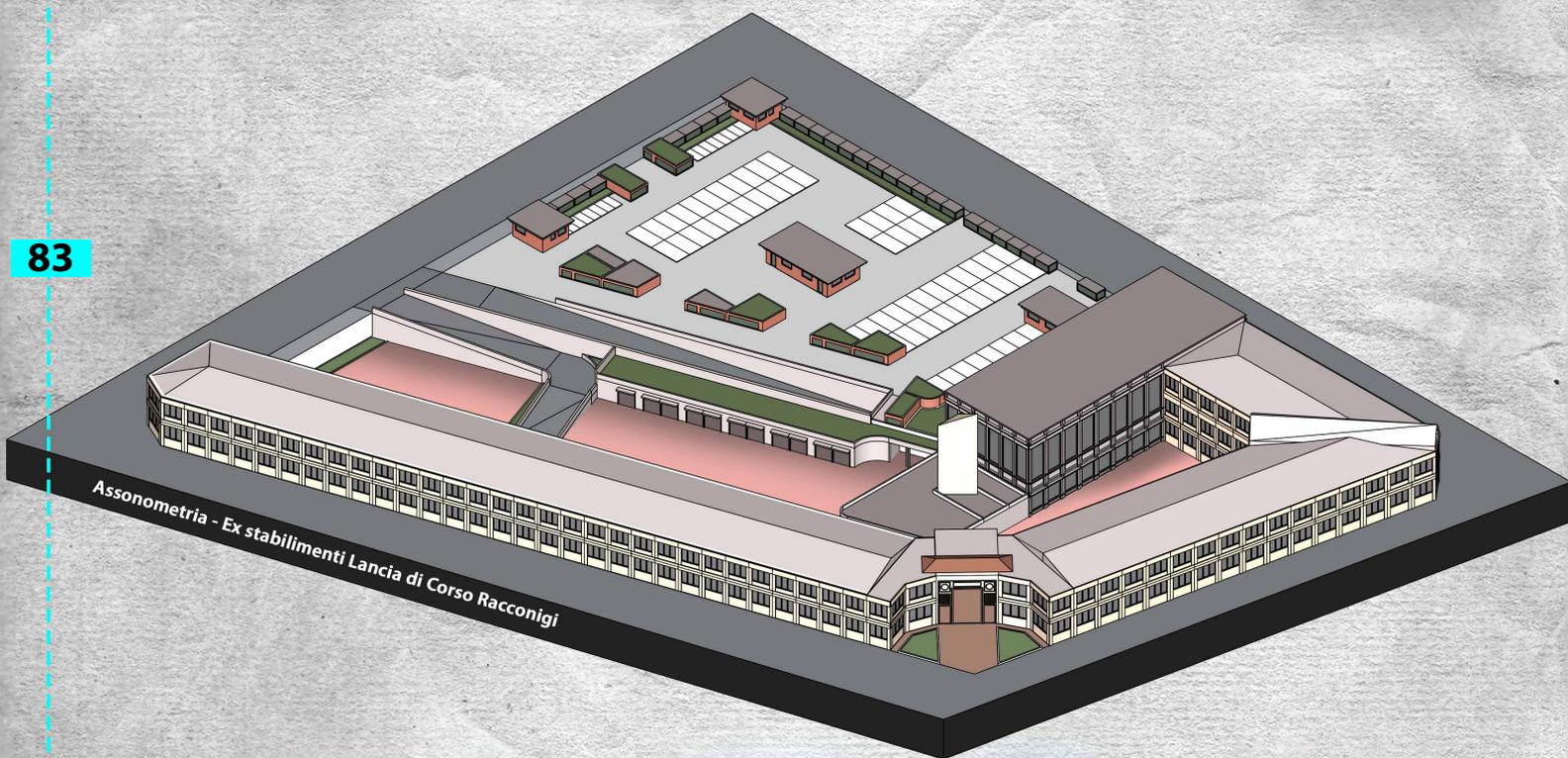
L'assonometria e i prospetti sotto rappresentati riproducono i volumi degli ex stabilimenti Lancia di Corso Racconigi allo stato di fatto attuale.

L'isolato rappresentato è quello compreso fra i Corsi Racconigi e Peschiera e le Vie Cumiana e Envie.



Prospetto di Corso Peschiera - Ex stabilimenti Lancia di Corso Racconigi

83



Assonometria - Ex stabilimenti Lancia di Corso Racconigi



Prospetto di Via Envie - Ex stabilimenti Lancia di Corso Racconigi

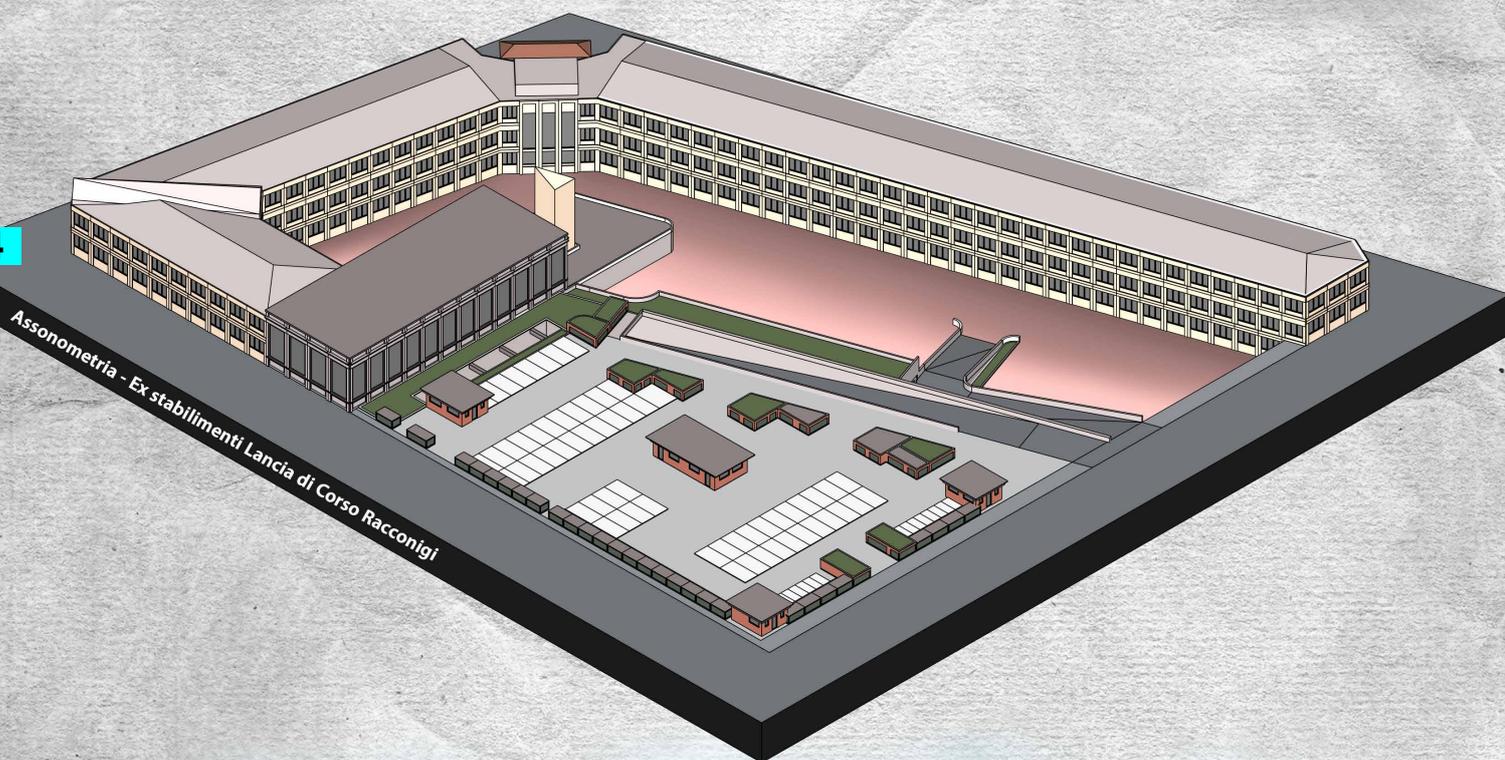
## EX STABILIMENTI LANCIA DI CORSO RACCONIGI

L'isolato compreso fra i Corsi Racconigi e Peschiera e le Vie Cumiana e Envie occupa una superficie totale di circa 13.900 metri quadrati.



Prospetto di Corso Racconigi - Ex stabilimenti Lancia di Corso Racconigi

84



Assonometria - Ex stabilimenti Lancia di Corso Racconigi



Prospetto di Via Cumiana - Ex stabilimenti Lancia di Corso Racconigi

### EX CENTRALE TERMICA LANCIA, ORA FONDAZIONE MERZ

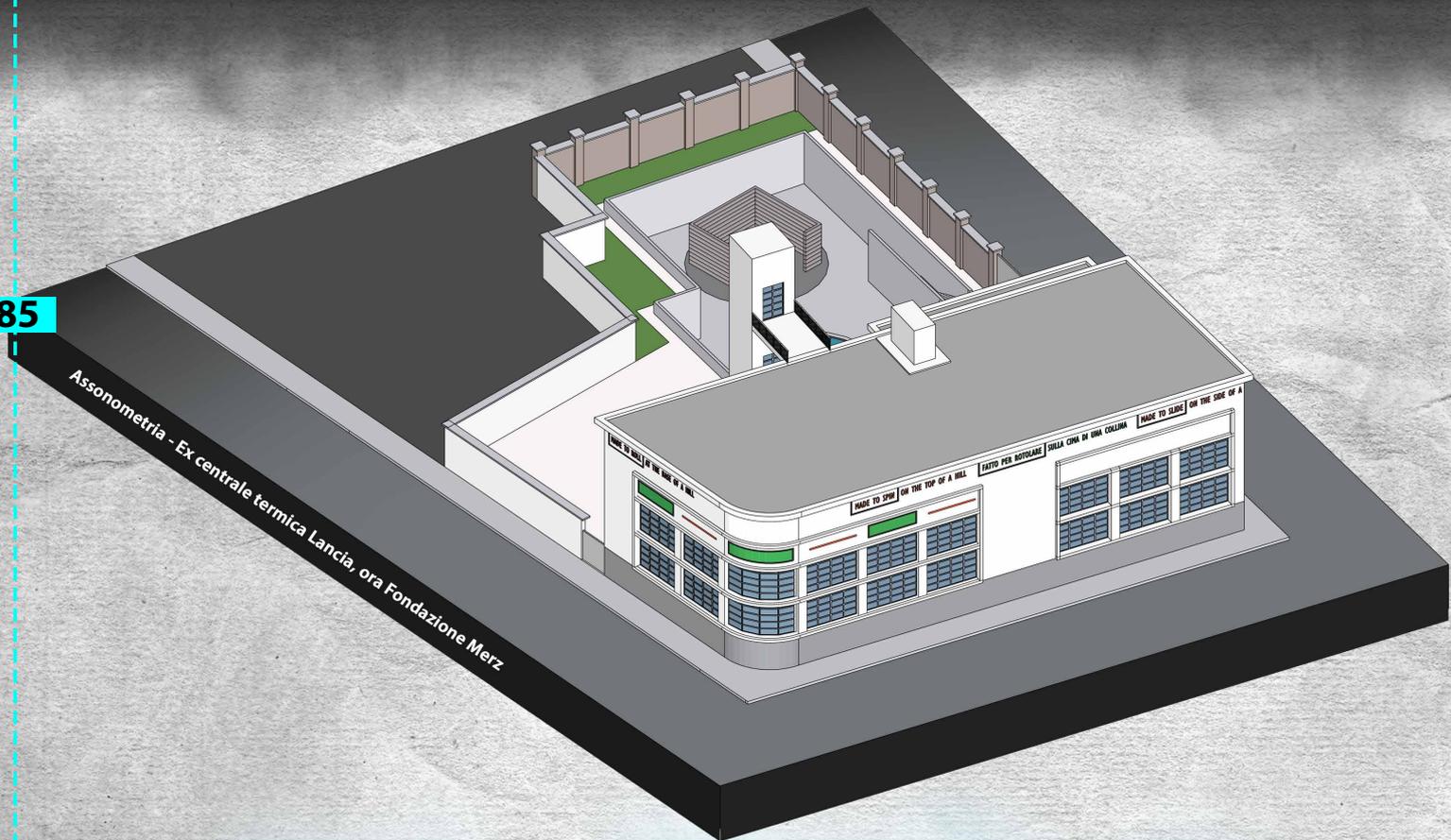
L'assonometria e i prospetti sotto rappresentati riproducono i volumi dell'ex centrale termica Lancia, ora riutilizzati dalla Fondazione Merz.

L'edificio è aperto al pubblico e si affaccia sul Piazzale Antonio Chiribiri.



Prospetto di Via Limone - Ex centrale termica Lancia, ora Fondazione Merz

85



Prospetto di Via San Bernardino - Ex centrale termica Lancia, ora Fondazione Merz

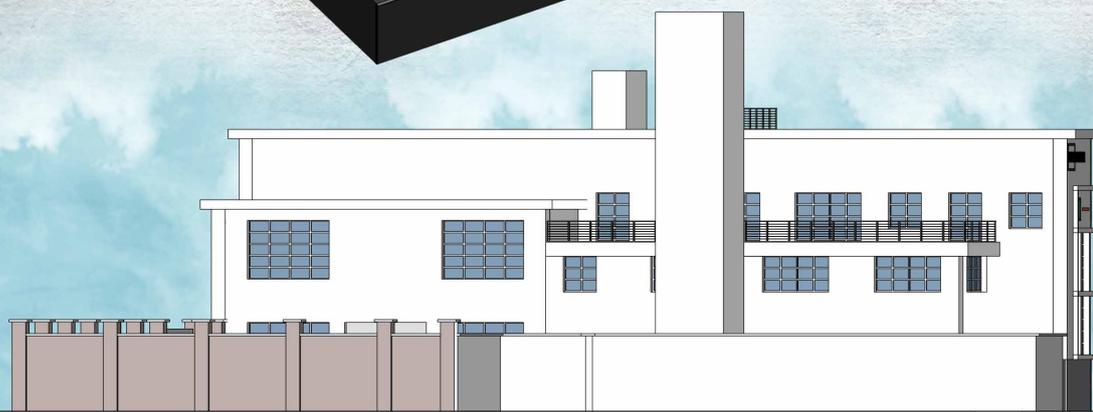
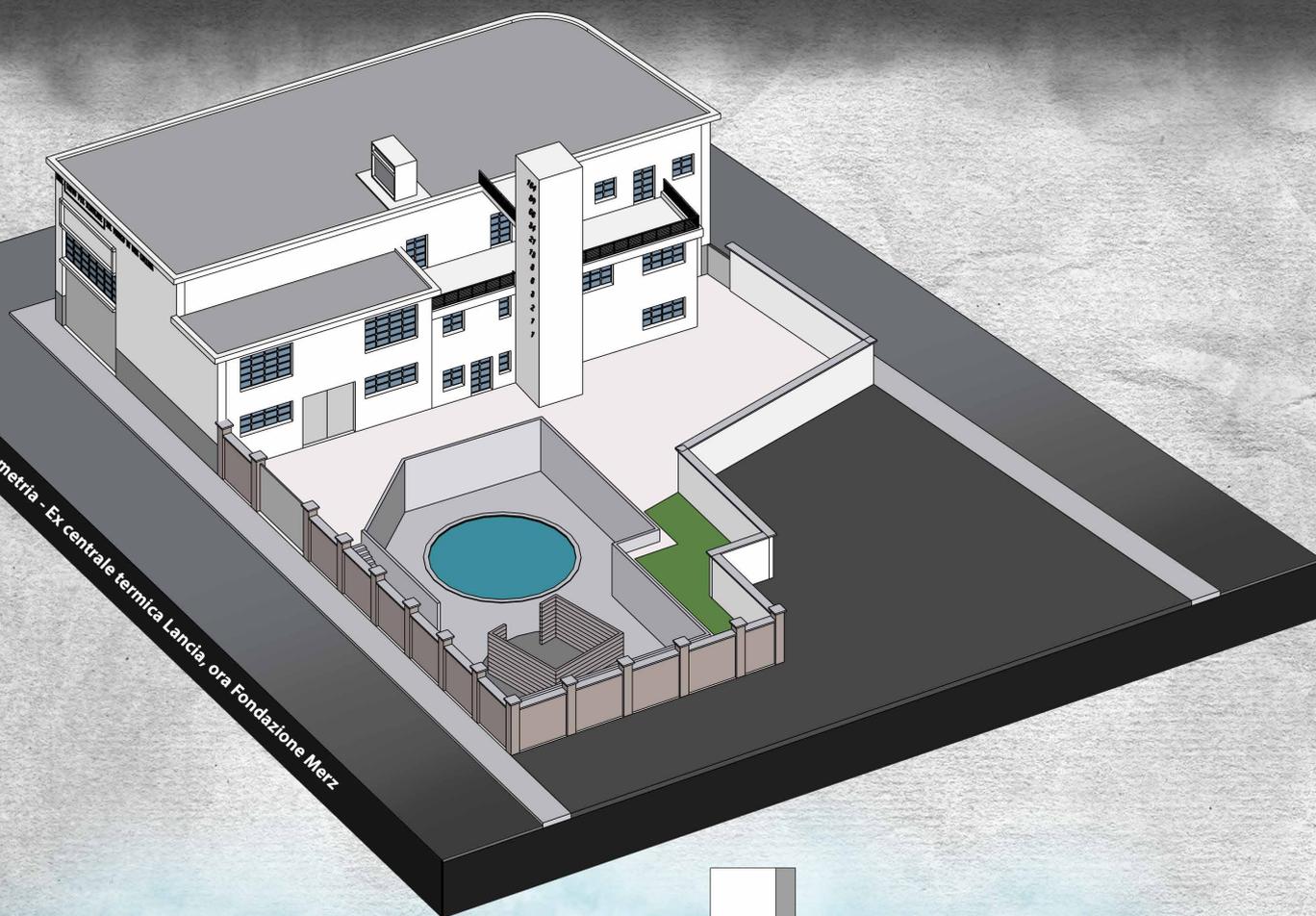
EX CENTRALE TERMICA LANCIA, ORA FONDAZIONE MERZ

L'area occupata dall'ex centrale termica Lancia occupa una superficie totale di circa 1.900 metri quadrati.



Prospetto di Piazzale Antonio Chiribiri - Ex centrale termica Lancia, ora Fondazione Merz

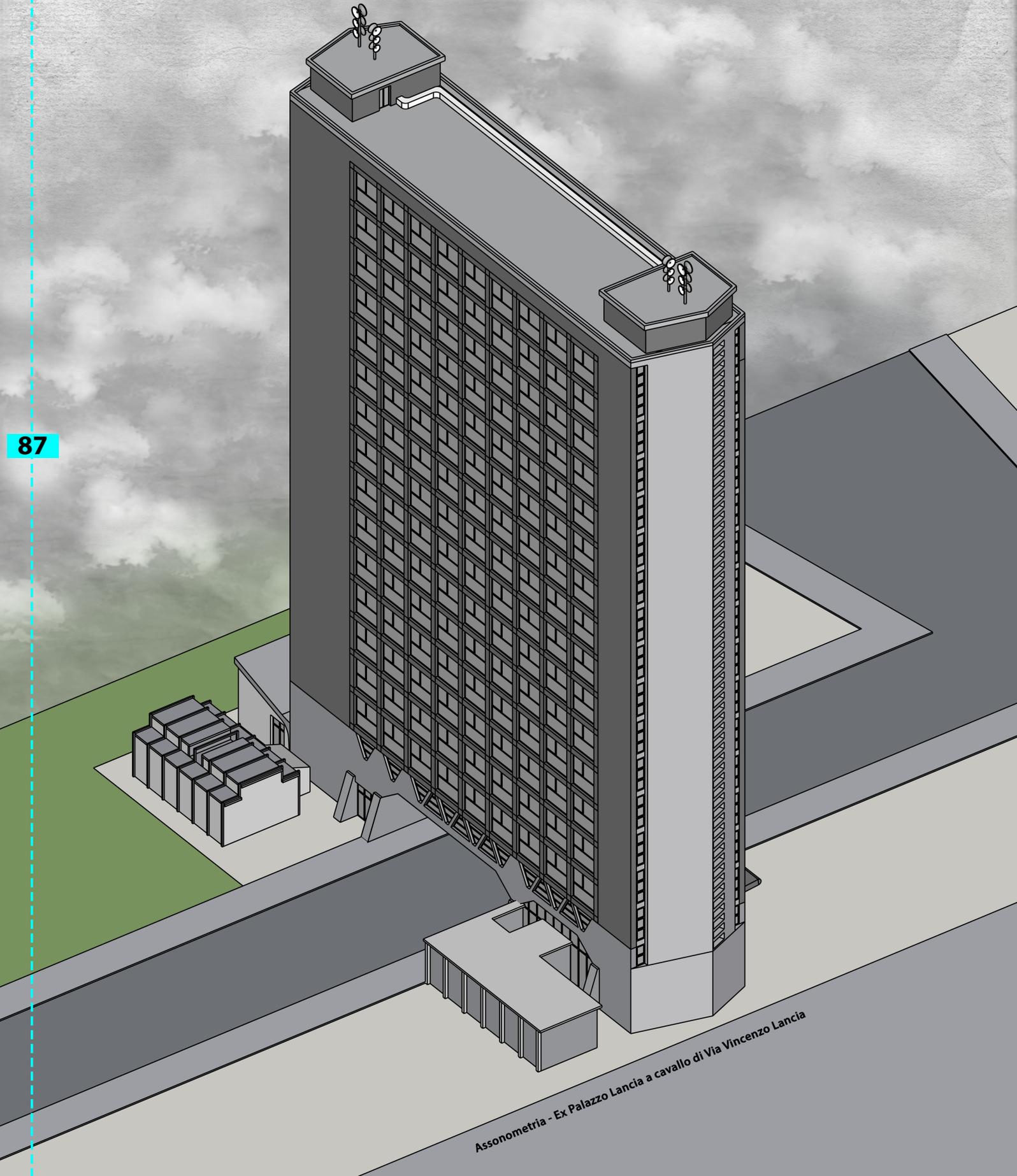
86



Prospetto lato cortile - Ex centrale termica Lancia, ora Fondazione Merz

## EX PALAZZO LANCIA

L'assonometria sottostante riproduce il volume dell'ex Palazzo Lancia allo stato di fatto attuale.  
Una delle peculiarità dell'edificio è rappresentata dal suo collocamento a cavallo di Via Vincenzo Lancia.

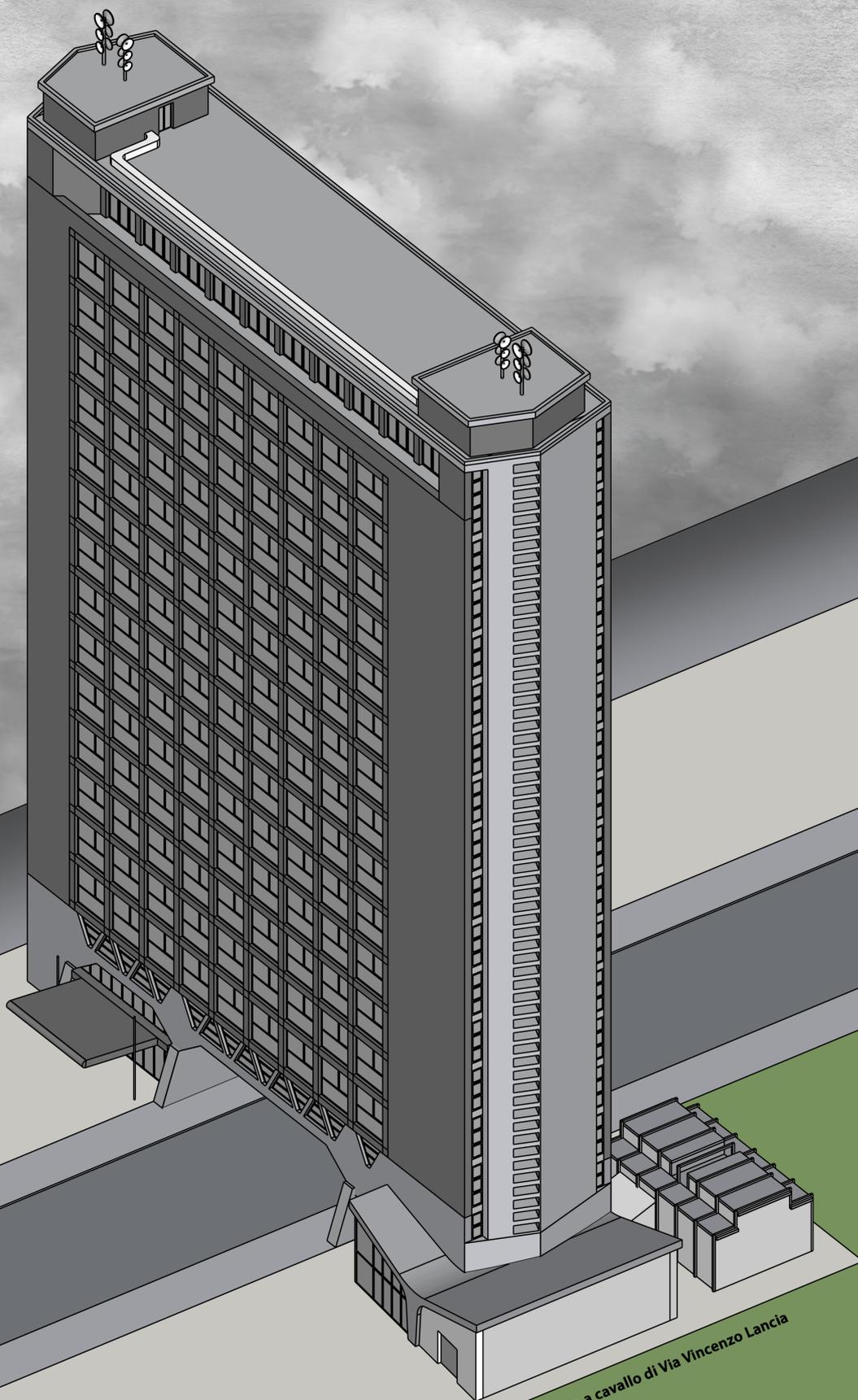


87

## EX PALAZZO LANCIA

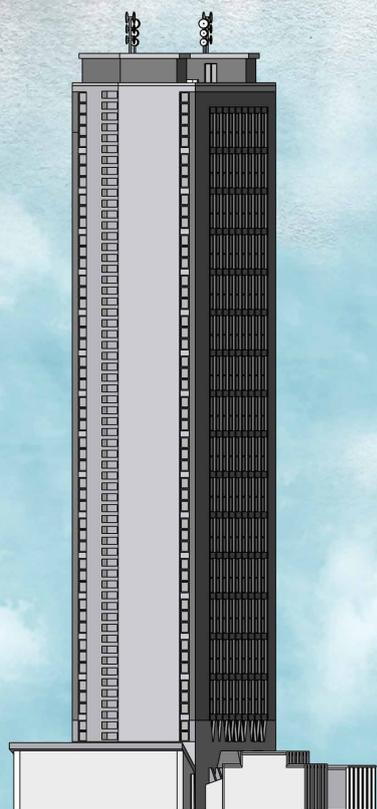
L'assonometria sottostante riproduce il volume dell'ex Palazzo Lancia da un punto di vista opposto rispetto a quello mostrato nella Tavola precedente.

Il Palazzo conta 70 metri d'altezza distribuiti su 16 piani, che gli consentono di essere facilmente visibile nell'area di Borgo San Paolo.

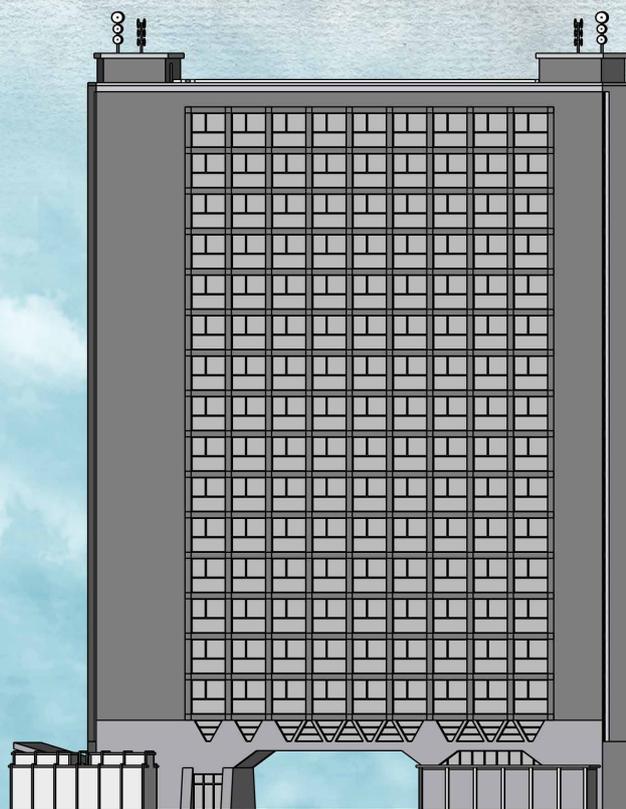


## EX PALAZZO LANCIA

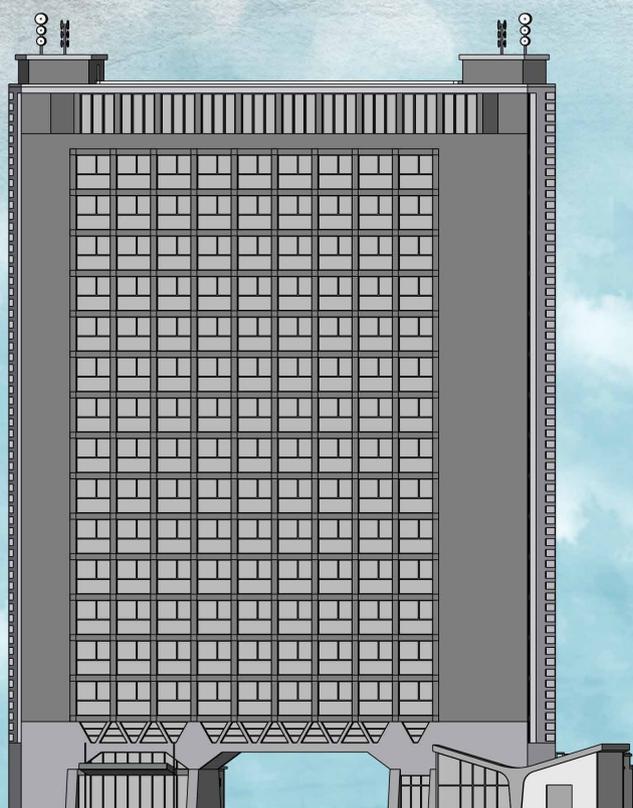
I prospetti sottostanti riproducono l'ex Palazzo Lancia da quattro differenti punti di vista.



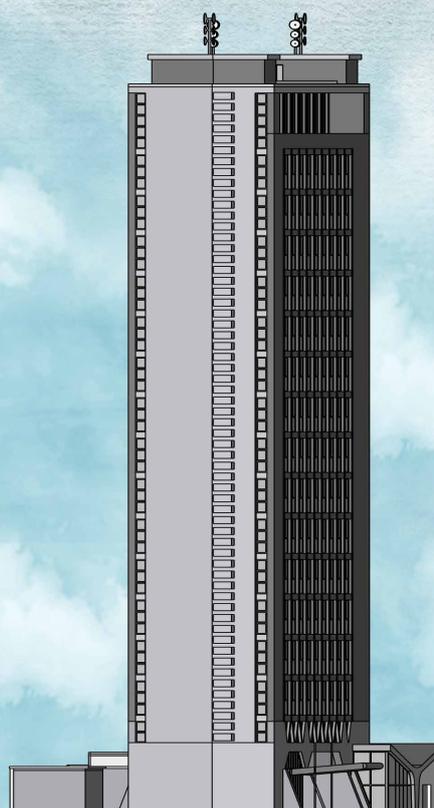
Prospetto lato Nord



Prospetto di Via Vincenzo Lancia, lato Ovest



Prospetto di Via Vincenzo Lancia, lato Est



Prospetto lato Sud

## EX STABILIMENTI DIATTO DI VIA FREJUS

L'assonometria e i prospetti sotto rappresentati riproducono i volumi degli ex stabilimenti Diatto di Via Frejus allo stato di fatto attuale.

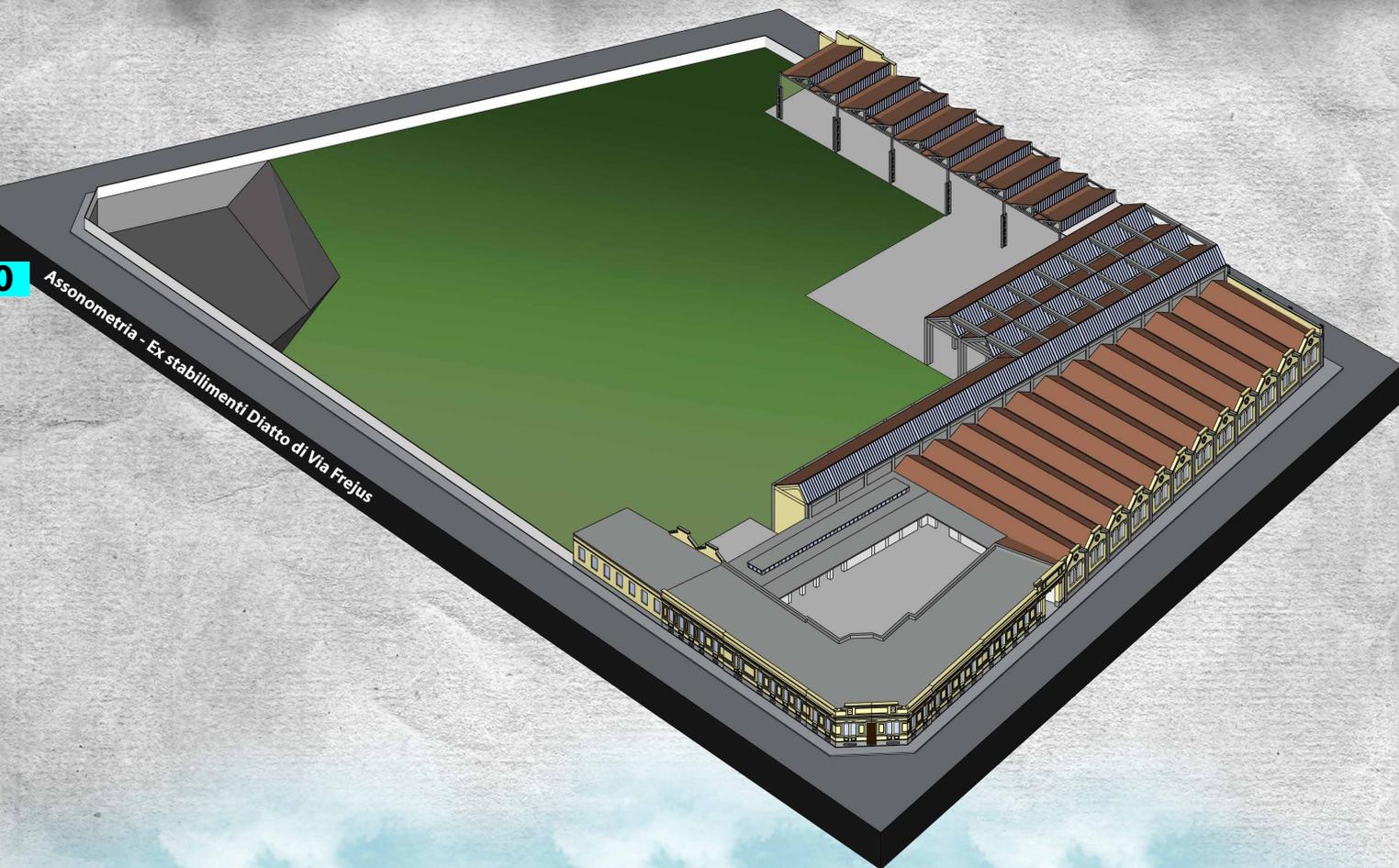
L'isolato rappresentato è quello compreso fra le Vie: Frejus, Revello, Moretta e Cesana .



Prospetto di Via Revello - Ex stabilimenti Diatto di Via Frejus

90

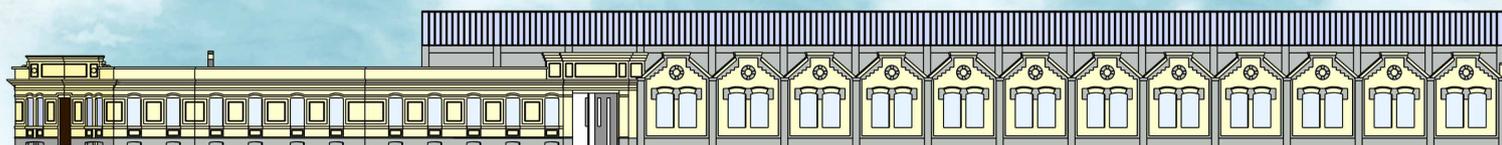
Assonometria - Ex stabilimenti Diatto di Via Frejus



Prospetto di Via Cesana - Ex stabilimenti Diatto di Via Frejus

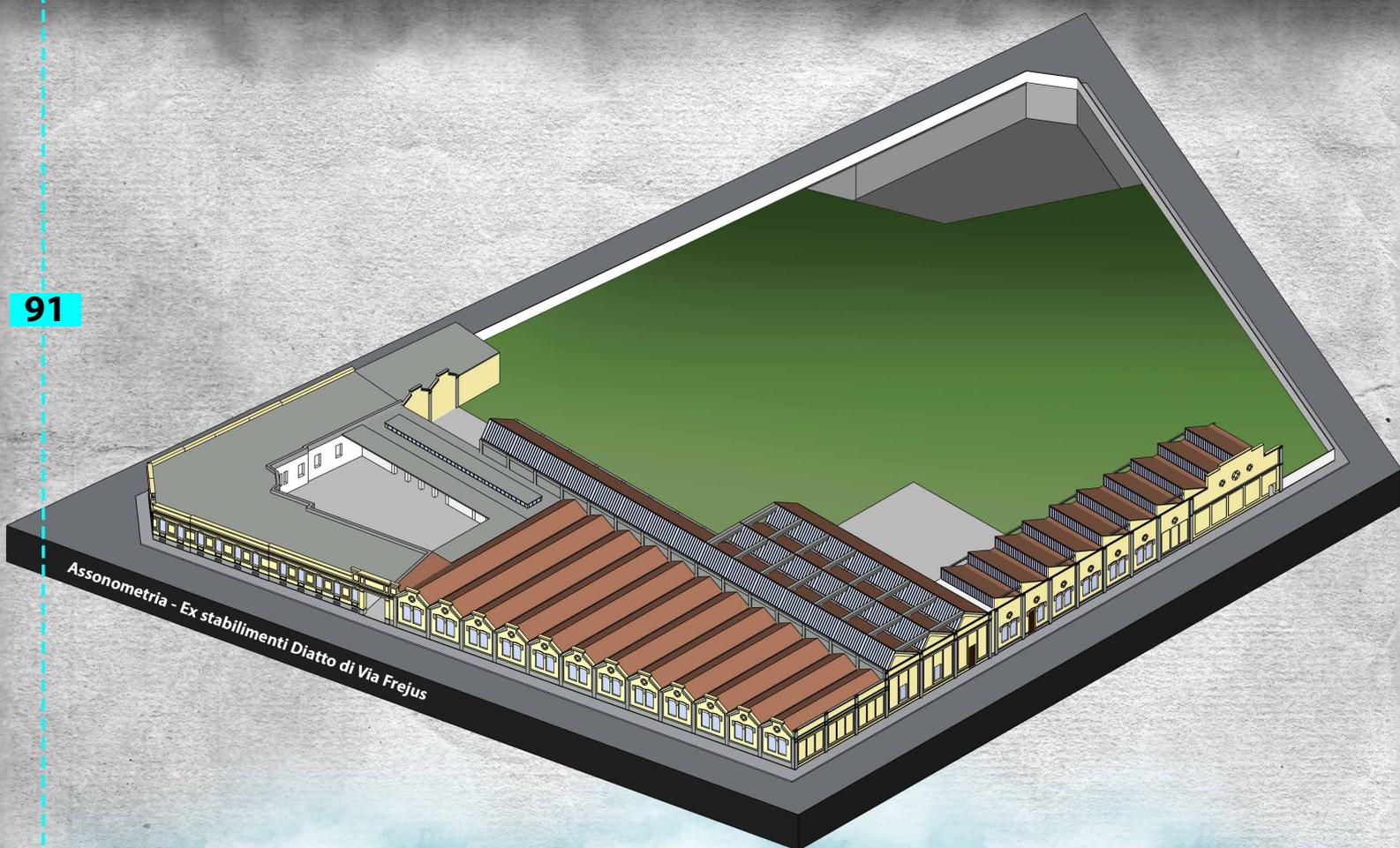
## EX STABILIMENTI DIATTO DI VIA FREJUS

L'isolato compreso fra le Vie: Frejus, Revello, Moretta e Cesana occupa una superficie totale di circa 19.700 metri quadrati.

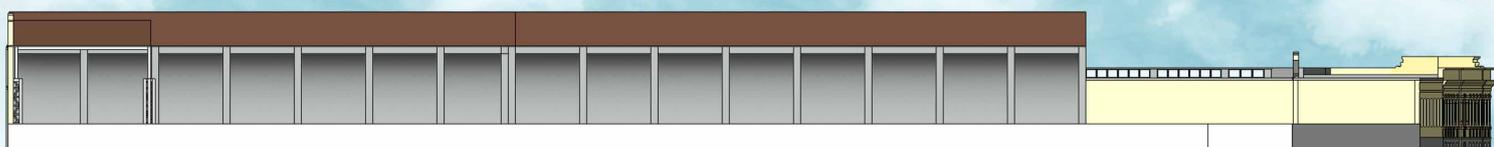


Prospetto di Via Frejus - Ex stabilimenti Diatto di Via Frejus

91



Assonometria - Ex stabilimenti Diatto di Via Frejus

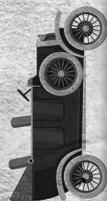


Prospetto di Via Moretta - Ex stabilimenti Diatto di Via Frejus

# Il modello insediativo dell'industria automobilistica

Dalle origini  
alla fabbrica  
verticale  
passando  
attraverso  
l'isolato  
urbano.

92



## IL RIUSO INDUSTRIALE

Le prime industrie automobilistiche di Borgo San Paolo nascono dal riutilizzo di stabilimenti industriali già esistenti che vengono riadattati per la produzione di autovetture.

La tipologia tipica di questi nuovi luoghi di produzione è quella di un edificio ad un solo piano fuori terra.

All'interno di queste fabbriche non esiste ancora una netta separazione tra i singoli reparti produttivi, ad eccezione spesso del reparto carrozzeria.

All'incirca fino al 1906 il reparto della produzione del motore e quello dell'assemblaggio della carrozzeria erano posti in edifici separati e lontani.



La Lancia di Borgo San Paolo, del 1911, segue questo modello e conta due reparti separati tra loro.

Il primo è quello di Via Monginevro che riutilizza i vecchi stabilimenti della Fides-Basier. Il secondo è quello di Via Cumiana che riutilizza l'ex stabile della Roy Scaiola proprio come reparto carrozzeria.

## Necessità espansive

Il modello del riuso industriale è sostenibile dal momento che la produzione di vetture nei primi del '900 è ancora contenuta.

In risposta alla crescente domanda di veicoli, le aziende sono costrette a portare avanti politiche di espansione per far fronte alla maggiore produttività. Questo aspetto avrà importanti ripercussioni in ambito architettonico e porterà a una rapida evoluzione delle tecniche e tipologie costruttive.

Il primo modello che viene a crearsi è così quello della fabbrica-isolato (approfondito nella tavola seguente).

## La crescita produttiva Lancia

93

Lo schema riportato aiuta a comprendere la rapida crescita dell'industria automobilistica di Borgo San Paolo.

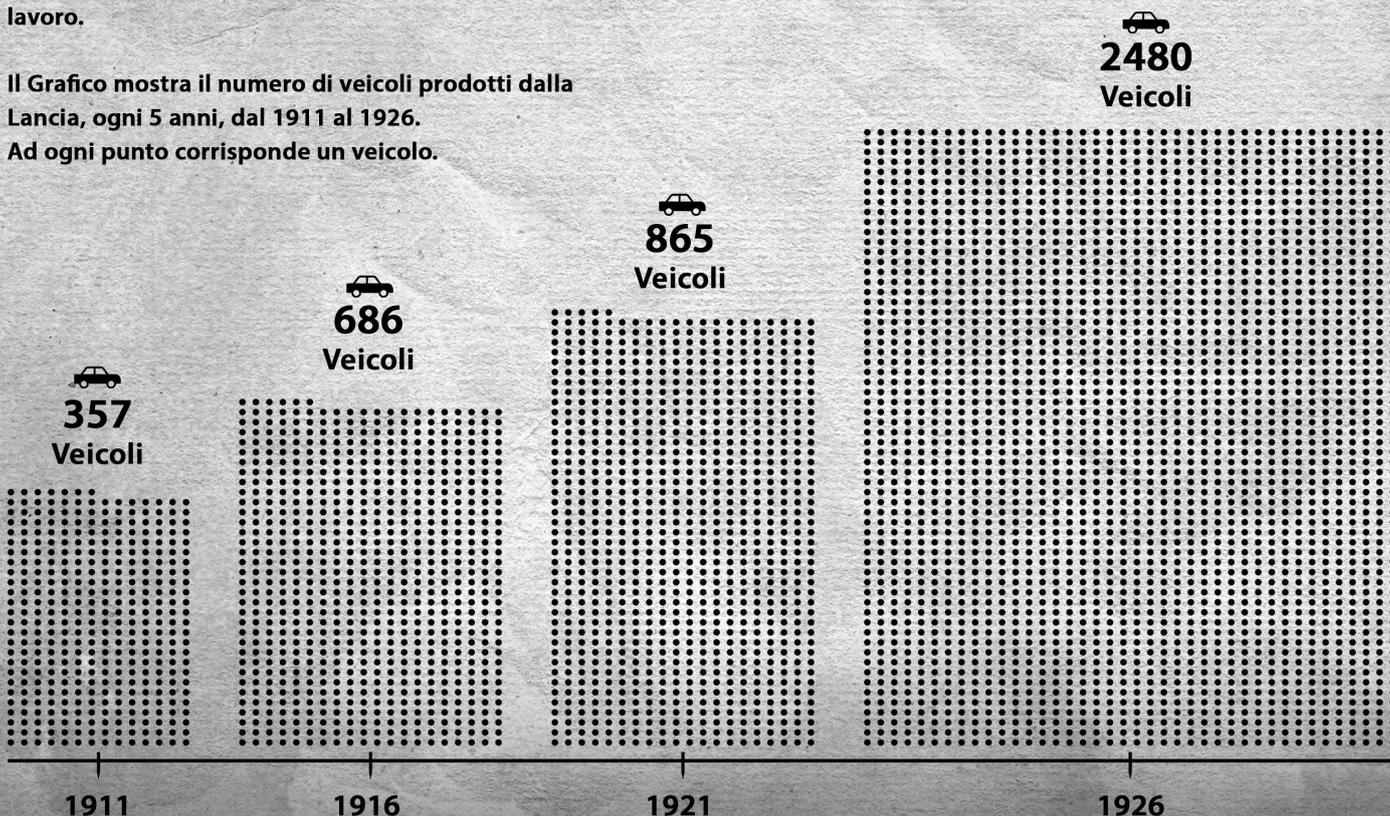
La Lancia nel 1911 conta la produzione di 357 vetture.

Dieci anni più tardi, nel 1921, le vetture prodotte sono 865 con una crescita di oltre il 200%, che viene ulteriormente triplicata cinque anni più tardi, nel 1926, quando la produzione totale fra autovetture e autoveicoli conta 2480 unità.

La crescita della produzione è direttamente proporzionale ai macchinari impiegati e agli spazi necessari per svolgere il lavoro.

Il Grafico mostra il numero di veicoli prodotti dalla Lancia, ogni 5 anni, dal 1911 al 1926.

Ad ogni punto corrisponde un veicolo.



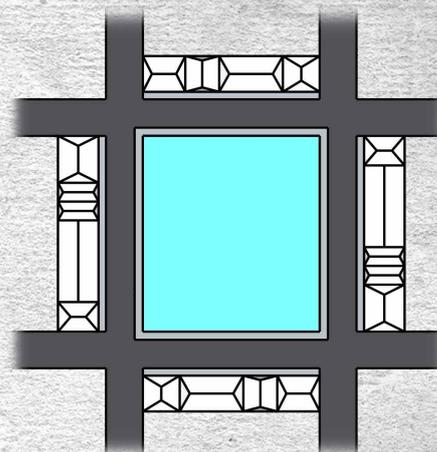
## LA FABBRICA - ISOLATO

La fabbrica-isolato rappresenta la naturale evoluzione rispetto al primo modello di industria automobilistica che occupa e riutilizza un singolo edificio.

La domanda di vetture cresce e di conseguenza crescono i metri quadri necessari alla produzione.

Le aziende acquistano nuovi terreni e fabbricati occupando l'intera porzione dell'isolato urbano.

Questa nuova tipologia industriale diventa espressione dell'area di Borgo San Paolo.



Rappresentazione schematica di isolato urbano

## Suddivisione interna

All'interno la fabbrica viene divisa in due macro aree: quella amministrativa e quella produttiva.

In entrambe si assiste ad una prima suddivisione in reparti per ottimizzare il ciclo produttivo.

## Area Produttiva

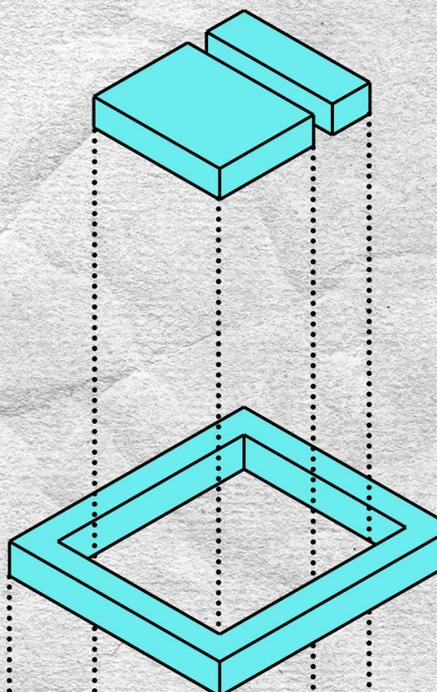
L'area destinata alle lavorazioni "pesanti" viene collocata all'interno del lotto. E' qui che si trovano reparti quali: Fonderia, assemblaggio motori, magazzini, officina generale, e locali di servizio per gli operai.

## Area Amministrativa

L'area amministrativa viene collocata lungo il perimetro esterno del lotto. In questa porzione si trovano i reparti dedicati alla progettazione, al disegno e alla contabilità.

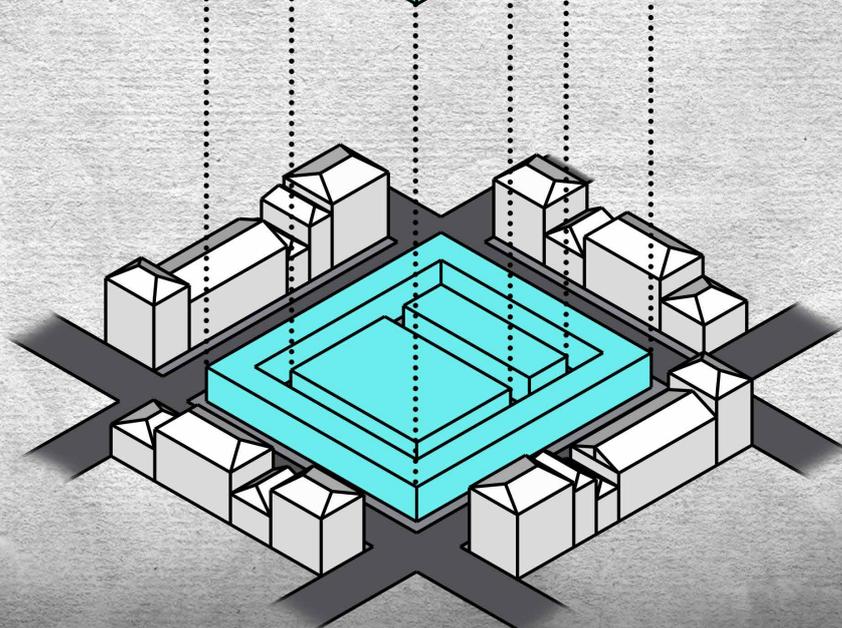
Sempre in questa zona, in rappresentanza del prodotto automobile, sono collocati il garage e lo showroom dei veicoli. Generalmente all'ingresso si trova l'edificio della portineria.

Il risultato finale di questo modello insediativo da origine ad una serie di fabbricati "bassi", di uno o due piani fuori terra, che circoscrivono l'intera superficie dell'isolato.



Rappresentazione schematica dei locali produttivi

Rappresentazione schematica dei locali amministrativi



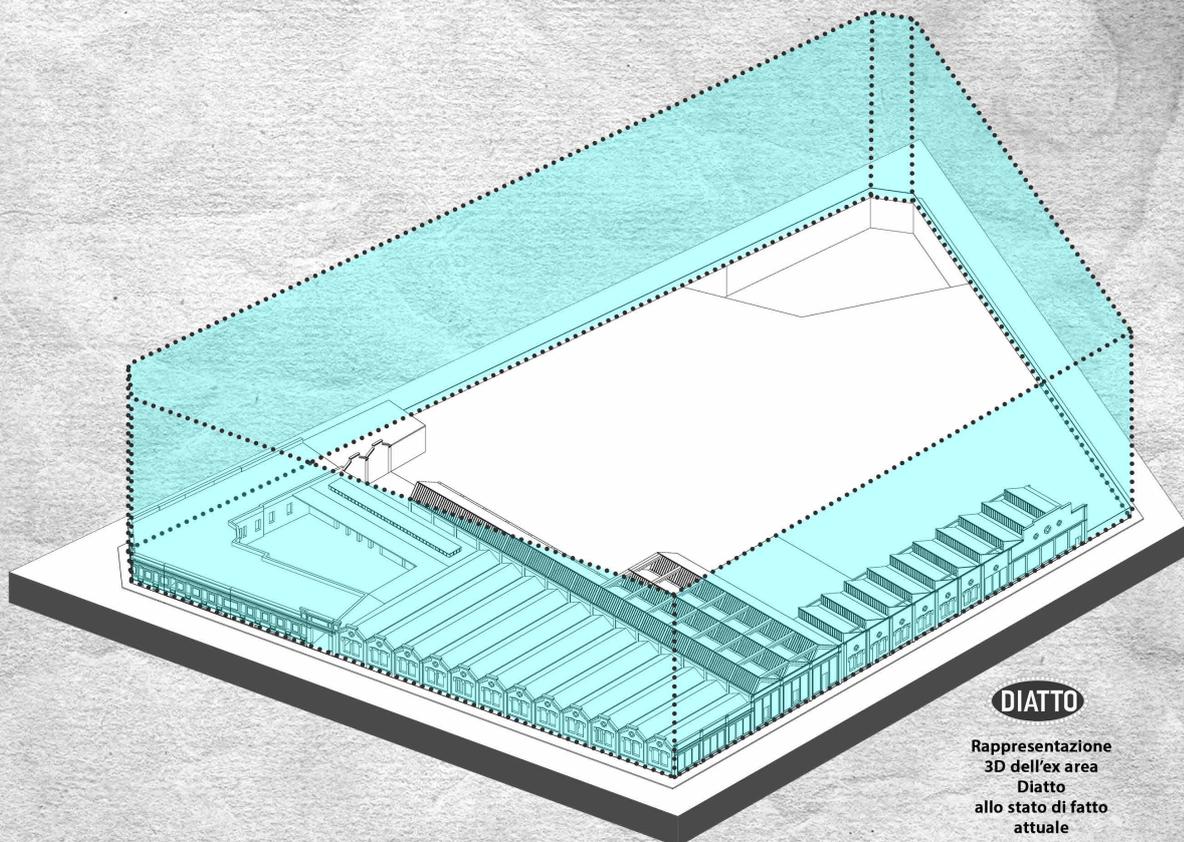
## LA FABBRICA - ISOLATO IN BORGO SAN PAOLO

Percorrendo le vie di Borgo San Paolo, sono ancora oggi ben visibili due testimonianze industriali di fabbrica-isolato.

### Il caso Diatto

Le ex officine Diatto comprese fra le Vie Frejus, Revello, Moretta e Cesana sono un perfetto esempio di fabbrica-isolato. L'intero isolato, fin dal progetto originale del 1905, era di proprietà della Diatto.

Nonostante il quasi totale stato di abbandono, questa permanenza industriale è ancora in grado di esprimere questo particolare modello insediativo.



**DIATTO**

Rappresentazione  
3D dell'ex area  
Diatto  
allo stato di fatto  
attuale

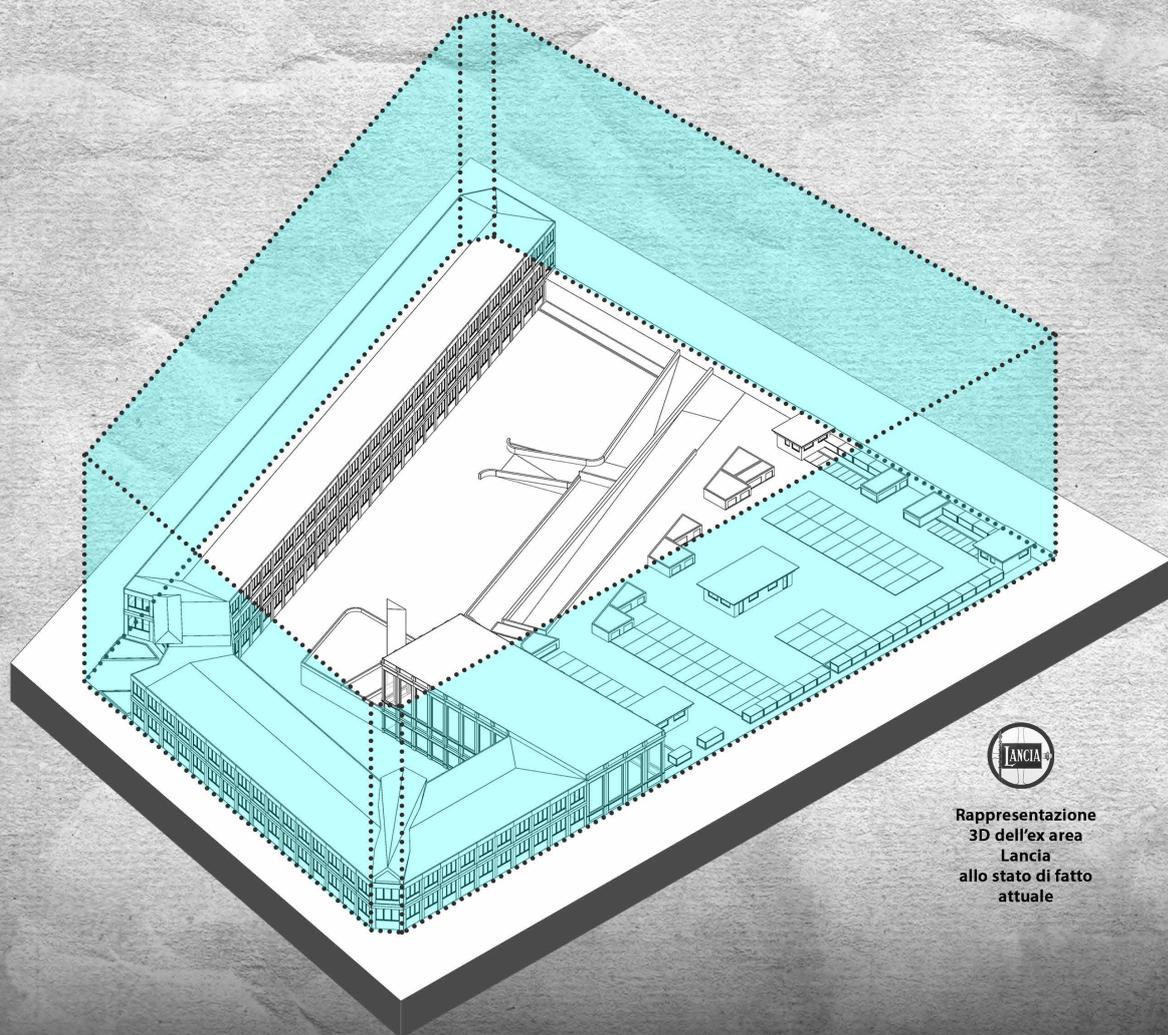
95

### Il caso Lancia

L'ex stabilimento Lancia compreso fra Via Cumiana, Via Envie, Corso Racconigi e Corso Peschiera è un altro esempio architettonico di fabbrica-isolato presente all'interno del Borgo.

La Lancia si inserisce in quest'area acquistando l'edificio della Roy scaiola (1911). In questa prima fase il modello insediativo è quello del riuso industriale descritto nella tavola 21.

Dieci anni più tardi, nel 1921, l'azienda arriverà ad occupare l'intero isolato.



**LANCIA**

Rappresentazione  
3D dell'ex area  
Lancia  
allo stato di fatto  
attuale

## LA FABBRICA - VERTICALE

La fabbrica verticale sancisce il superamento del modello della fabbrica isolato sviluppatosi con grande successo nell'area di Borgo San Paolo. ....

La tipologia della fabbrica verticale nasce dall'esigenza di inserire all'interno di un unico grosso edificio tutte le lavorazioni utili ad ottenere il prodotto automobile.

All'interno di un unico comprensorio si trovano così tutti i vari reparti produttivi, precedentemente suddivisi fra diversi edifici.

Questo modello "per piani" permette di realizzare un ciclo continuo di assemblaggio dell'autovettura che, dal basso verso l'alto, viene completata in tutte le sue parti.

Questo modello nasce in America con l'applicazione da parte di Henry Ford della catena di montaggio e del taylorismo.

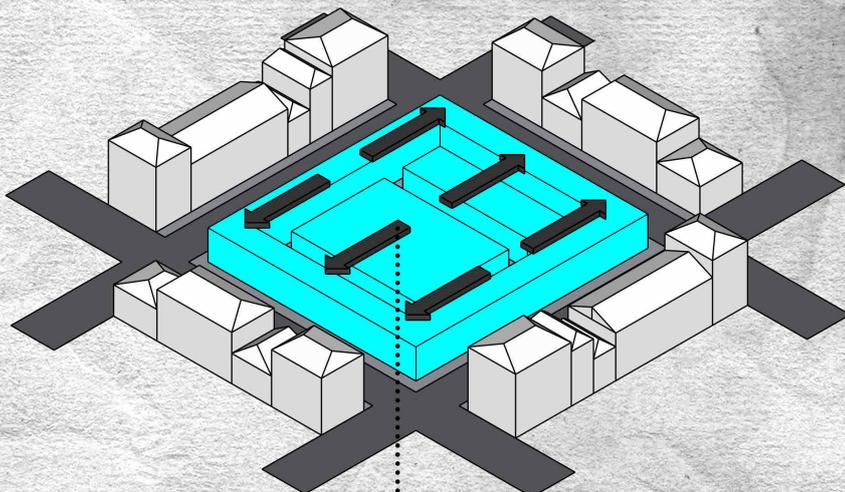
In Torino saranno due gli edifici a riprodurre questo sistema:

- Il celebre Lingotto di Fiat
- Il complesso industriale Lancia che corre lungo Via Issiglio

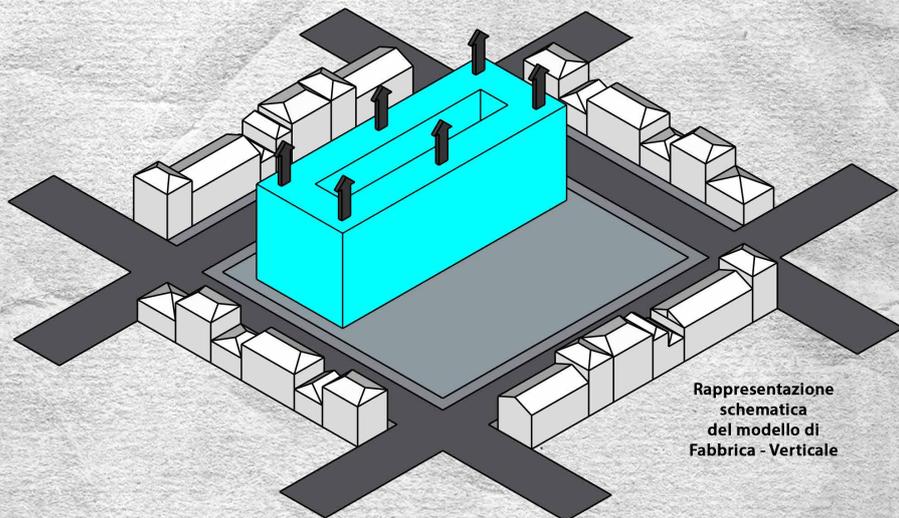
### Necessità Produttive

L'esigenza di realizzare questi grossi complessi industriali nasce dalla volontà delle case automobilistiche di far fronte alla crescente domanda di veicoli, che devono essere prodotti in tempi brevi assicurando alti standard qualitativi. ....

Il passaggio al modello di Fabbrica Verticale segna così la nascita della grande industria automobilistica, che emerge nel tessuto cittadino mostrando tutta la sua forza produttiva.



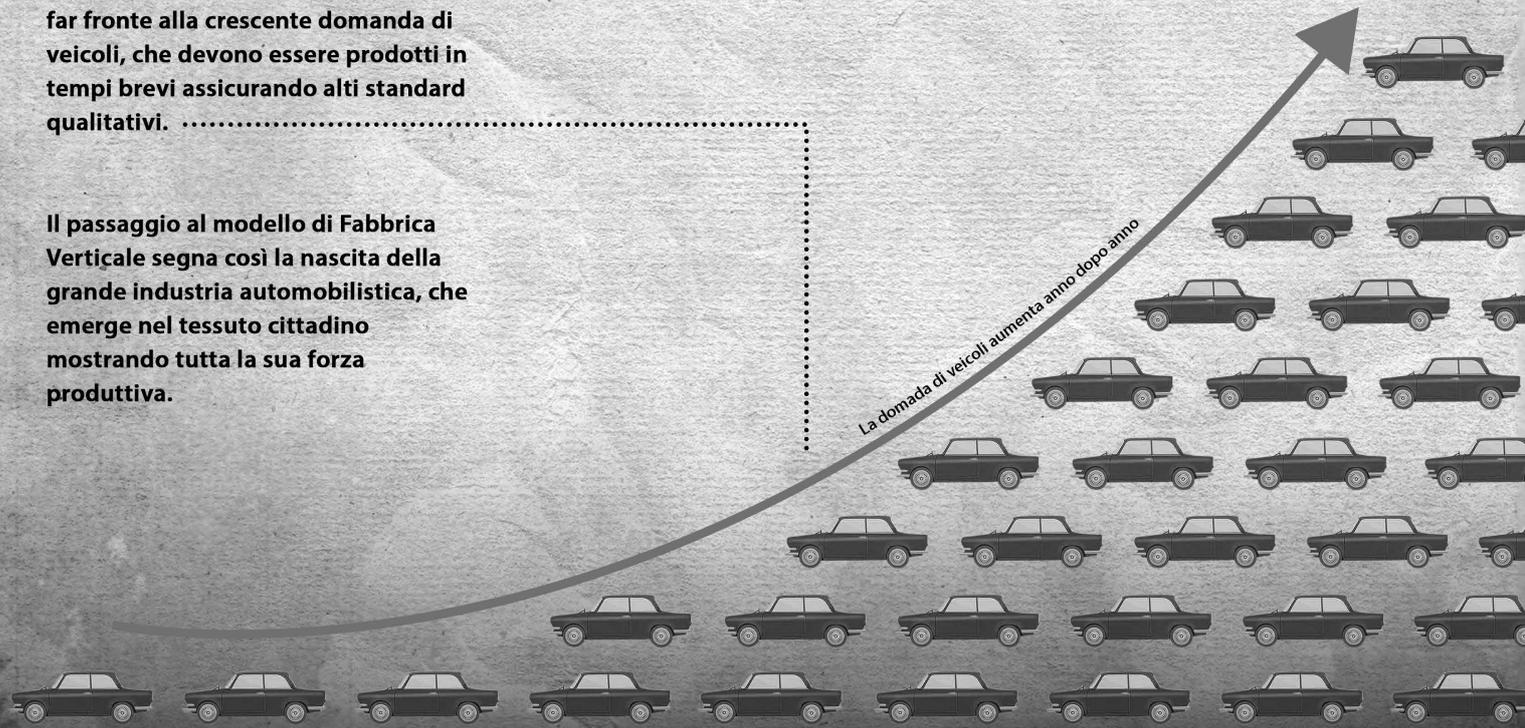
La Fabbrica - Isolato si sviluppa orizzontalmente



Rappresentazione schematica del modello di Fabbrica - Verticale

96

La domanda di veicoli aumenta anno dopo anno



## Una nuova figura professionale

La nascita della fabbrica verticale non è solo rilevante a livello architettonico ma modifica anche il rapporto fabbrica - operaio.

Quest'ultimo non necessita più di una grande specializzazione.

Opera come un "macchinario", in quanto gli viene richiesto di ripetere un dato compito più volte al giorno.

L'operaio diventa così parte del ciclo integrato necessario all'assemblaggio del veicolo.

## Il rapporto Città - Industria

L'architettura della fabbrica verticale cambia completamente rispetto al modello di fabbrica isolato.

Quest'ultima era capace di insediarsi nel tessuto cittadino in modo armonioso e poco visibile.

I prospetti realizzati in laterizio e cemento, arricchiti di elementi Liberty, erano in grado di esprimere una continuità architettonica con gli edifici limitrofi e la Città.

Questo rapporto viene stravolto dalla Fabbrica Verticale, un gigante di cemento che svetta rispetto all'architettura circostante, espressione di una nuova e più evoluta tecnologia produttiva.

In questo processo la continuità stilistica Città - Fabbrica viene persa, così come la carica decorativa di facciata.

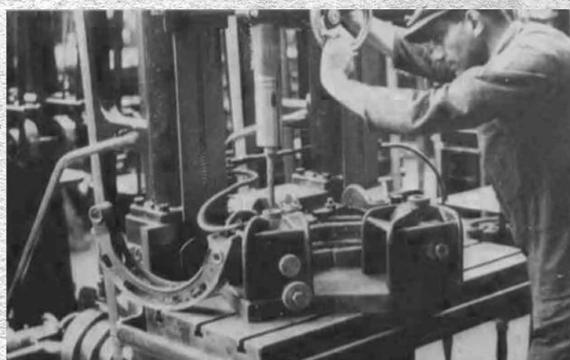
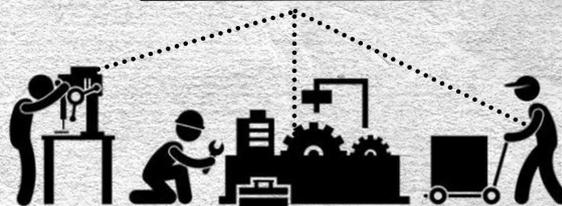
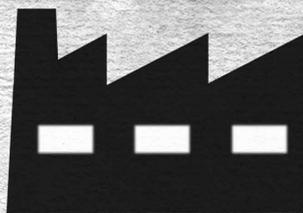
La nuova Industria diventa espressione di modernità e progresso sia in campo produttivo che architettonico.

## Il superamento tecnologico

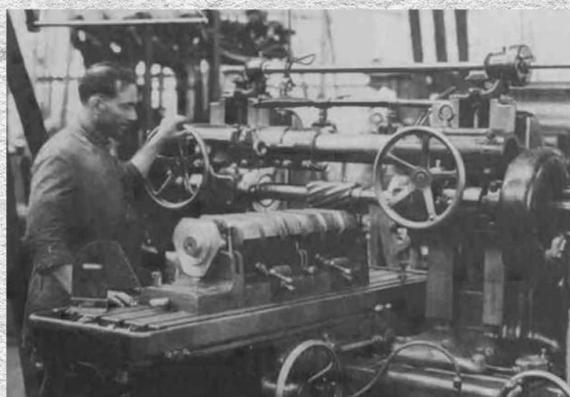
Sul finire degli anni 40 del '900 il modello di Fabbrica Verticale appare superato a livello tecnologico.

La distribuzione su più piani fuori terra risulta difficile da gestire nello spostamento dei materiali e in generale nell'organizzazione del processo produttivo.

La fabbrica orizzontale permette, infatti, il pieno sviluppo della catena di montaggio fordista basata sulla totale meccanizzazione delle linee di lavoro.



Una fase di lavorazione dei ceppi freno in alluminio, effettuata su una trapanatrice manuale, sotto maschera.  
(Dal Libro "STORIA DELLA LANCIA, Impresa Tecnologie Mercati, 1906-1969" - Pagina 211)



Fasi di lavorazione dell'albero motore dell'autocarro Omicron.  
(Dal Libro "STORIA DELLA LANCIA, Impresa Tecnologie Mercati, 1906-1969" - Pagina 219)



Operaio addetto al montaggio delle molle a balestra.  
(Dal Libro "STORIA DELLA LANCIA, Impresa Tecnologie Mercati, 1906-1969" - Pagina 209)

## IL CASO LANCIA

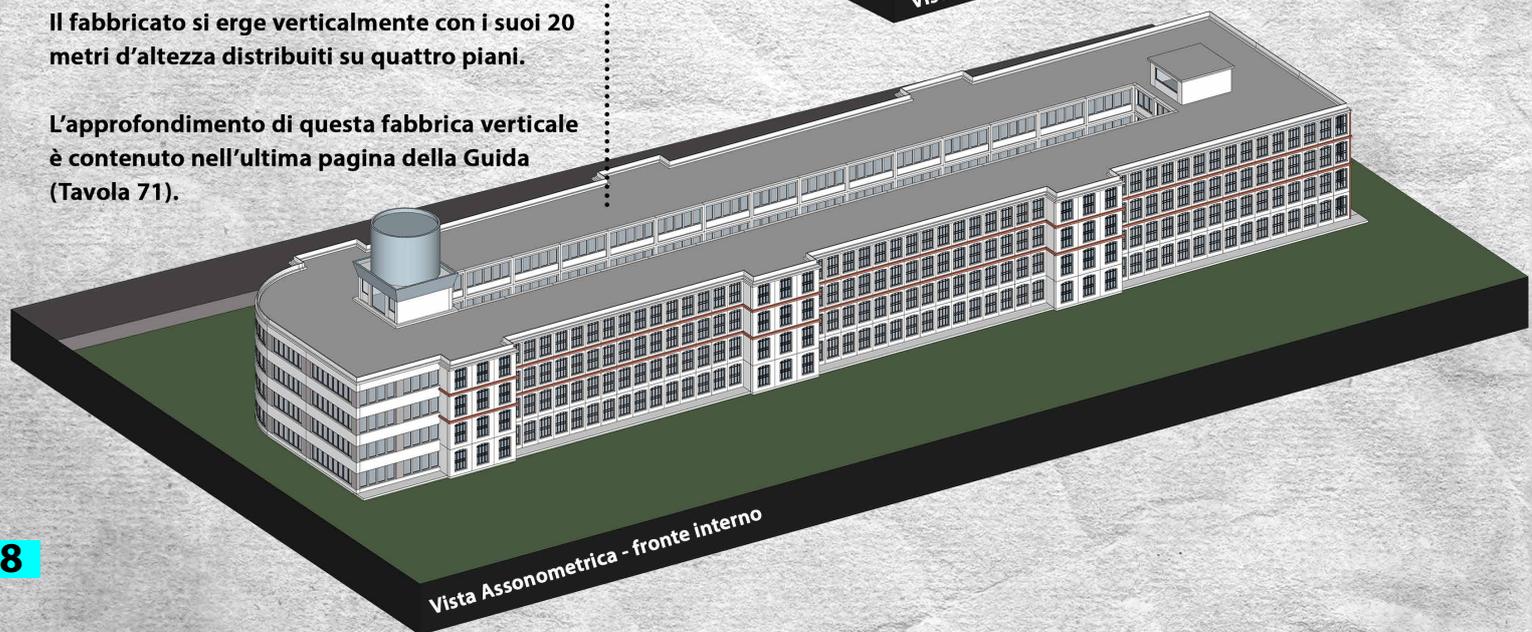
La Lancia realizza la propria Fabbrica Verticale lungo Via Issiglio, nell'area di Borgo San Paolo...

Il complesso si sviluppa attraverso due corpi longitudinali che corrono parallelamente per circa 160 metri di lunghezza e 20 metri di larghezza (per ogni corpo).

Una corte interna di 10 metri separa le due maniche.

Il fabbricato si erge verticalmente con i suoi 20 metri d'altezza distribuiti su quattro piani.

L'approfondimento di questa fabbrica verticale è contenuto nell'ultima pagina della Guida (Tavola 71).



98

## Il Lingotto di Fiat

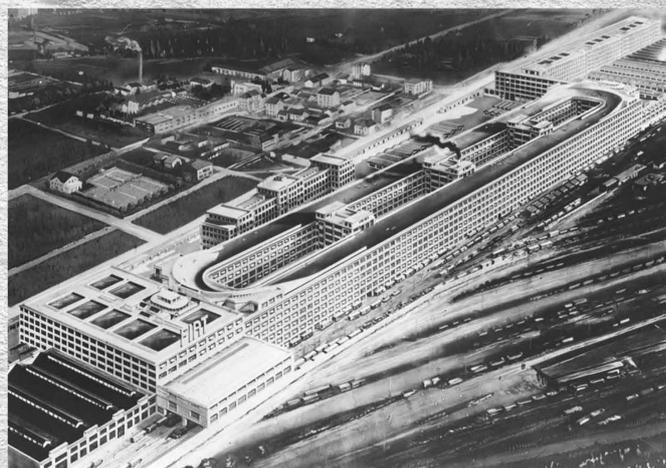
L'altra Fabbrica automobilistica con modello verticale realizzata in Torino è rappresentata dall'iconico Lingotto di Fiat.

Questo complesso supera in dimensioni l'edificato Lancia, con una lunghezza complessiva di 508 metri e una larghezza di 24 metri per ogni manica.

### Potenzialità e Riuso

Il Lingotto è testimonianza di un possibile riuso industriale, che attraverso il progetto di Renzo Piano è diventato un centro polifunzionale che ospita all'interno varie attività, fra cui sedi per l'alta formazione, poli alberghieri, un centro commerciale composto da numerosi negozi e ristoranti, un cinema, un museo, un auditorium e uno spazio espositivo.

Questi edifici di enormi dimensioni sono in grado, se riutilizzati intelligentemente, di diventare punti di forza della città e nuovi poli di attrazione per i cittadini e i turisti.



(<https://www.google.com/search?q=lingotto%20fiat&tbm=isch&tbs=isz%3Al&hl=it&sa=X&ved=0CAEQpwVqFwoTCJNsczv9OoCFQAAAAAdAAAAABAn&biw=1519&bih=706#imgcr=rUF5TIteav47LM>).

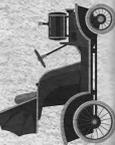
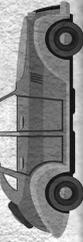


(<https://www.somewhere.it/curiosita/storie/il-lingotto-storia-di-un-luogo-unico-torinese/>).

# L'architettura industriale

Il Liberty  
come ponte  
fra città e  
industria.  
Come  
strumento al  
servizio del  
decoro  
urbano.

99

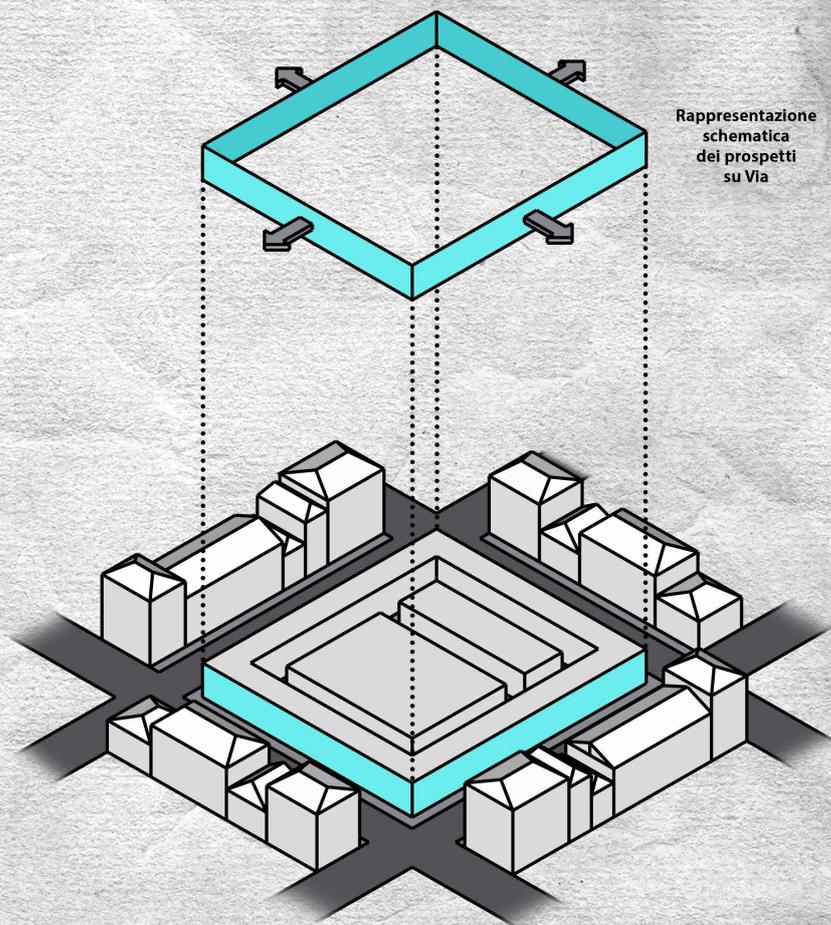


## L'IMPORTANZA DEI PROSPETTI SU VIA

Con l'avvento della fabbrica-isolato il rapporto fra la città di Torino e l'industria automobilistica si consolida e rafforza. Per le aziende diventa di fondamentale importanza la rappresentazione del marchio attraverso l'architettura della fabbrica. Le facciate esterne diventano lo strumento con il quale l'industria si presenta ai cittadini.

I materiali maggiormente utilizzati nei prospetti su via sono il laterizio e il cemento:

- Il laterizio rispetta la tradizione edilizia e si integra perfettamente con lo stile architettonico limitrofo.
- Il cemento è in grado di inserirsi con discrezione nella massa muraria e può facilmente essere utilizzato congiuntamente con il laterizio. Oltre ad essere un materiale resistente e duraturo, può essere arricchito da una serie di decori in grado di conferire maggiore dignità formale al manufatto industriale.



## INTRODUZIONE ALL'ART NOUVEAU E AL LIBERTY

L'Art Nouveau approda in Italia a fine Ottocento, inizialmente con il nome di "arte nuova" o "arte floreale".

Il momento di massima espressione si ha nei primi anni del Novecento quando questa corrente prende il nome di Liberty.

In Italia è Torino il luogo in cui questo stile riscontra maggiore successo.

Tra le varie arti figurative il Liberty trova proprio nell'architettura lo strumento della sua massima espressione.

Questo stile viene sostenuto dalla classe Borghese che vede in esso la possibilità di mostrare il proprio distacco dalla classe nobiliare (di estrazione Neoclassica e Barocca).

Il decoro Liberty delle ville e dei palazzi Torinesi è caratterizzato da ornamenti naturali e floreali che corrono lungo le masse murarie. Anche le finestre e i portoni d'ingresso sono arricchiti da questi elementi con un sapiente utilizzo del metallo e legno.

Una delle figure di maggiore rilievo nel panorama liberty torinese è rappresentata da Pietro Fenoglio che nel corso della sua carriera realizzò oltre trecento opere.

Fra le sue commesse si trova anche l'industria automobilistica. L'ex area Diatto di Via Fréjus è un esempio di edilizia industriale da lui progettata.

L'industria automobilistica di Borgo San Paolo utilizzerà il Liberty come strumento al servizio del decoro urbano.



## IL LIBERTY INDUSTRIALE

Nell'architettura industriale il Liberty perde gran parte della sua componente floreale, che viene irrigidita e sostituita attraverso un'alternanza di elementi geometrici e circolari realizzati con l'impiego di cornici in cemento.

L'area con maggiore carica decorativa è quella relativa all'ingresso principale. Questa caratteristica è ancora evidente nell'area di Borgo San Paolo.

### Ex Stabilimenti Lancia di Corso Racconigi:



101

Portale d'ingresso - Ex Stabilimenti Lancia di Corso Racconigi  
(<https://www.google.it/maps/@45.0663078,7.6447727,3a,90y,239.11h,90.74t/data=!3m6!1e1!3m4!1sAfdE3mQsCr-fQtb1h3i2oQ!2e0!7!13312!8i6656>)  
(imm. modificata rispetto all'originale)

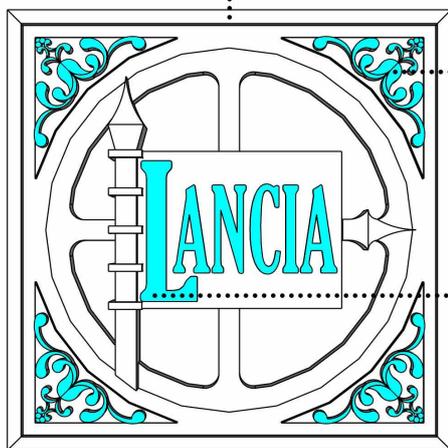
Il portale d'ingresso dell'Ex Stabilimento Lancia, all'incrocio fra Corso Racconigi e Corso Peschiera, è un esempio del sapiente utilizzo del cemento come strumento di decoro. Questo materiale conferisce monumentalità e carica espressiva al manufatto.

Sulla massa muraria si alternano tagli e cornici rettangolari e si possono notare elementi di più classica derivazione liberty che portano in facciata motivi floreali.

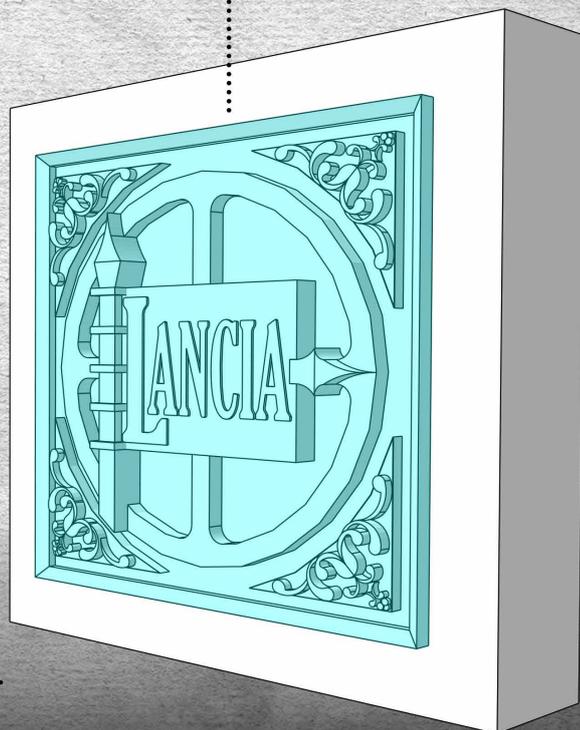
Posizionati sopra agli accessi laterali, sono ancora oggi visibili i loghi originali della Lancia, in rilievo rispetto alla massa muraria.

Il decoro floreale in stile Liberty è inserito negli angoli dell'elemento decorativo.

La scritta "Lancia" originariamente presente all'interno di questo elemento di facciata è stata rimossa.



Rappresentazione frontale del Logo Lancia



Rappresentazione prospettiva del Logo Lancia

## IL LIBERTY INDUSTRIALE

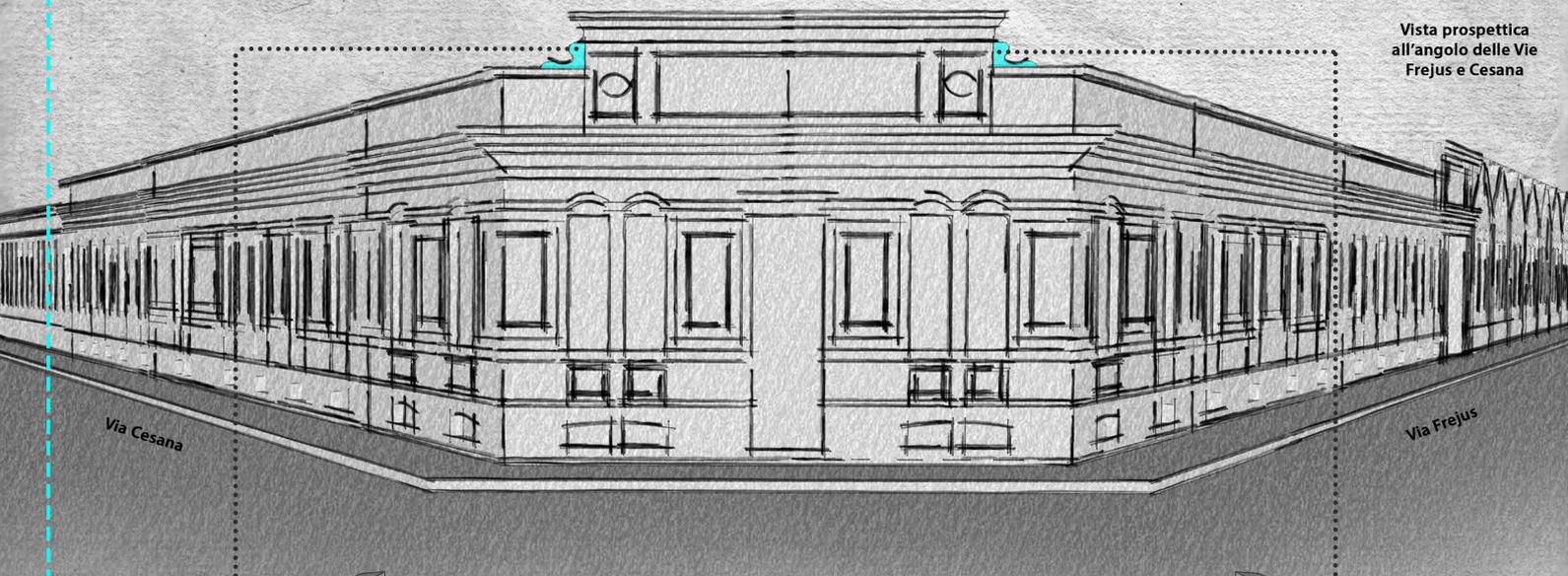
### Ex Stabilimenti Diatto di Via Frejus:

I prospetti dell'ex area Diatto che corrono lungo le vie Cesana e Frejus sono carichi di cornici geometriche e ellittiche che si estrudono dalla massa muraria creando un gioco di volumi che orna la facciata, riquadra le finestre e conferisce maggiore risalto all'edificio.

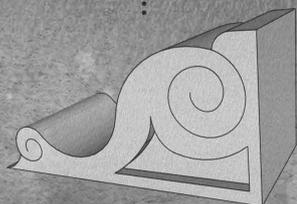


**102** Ex Stabilimenti Diatto di Via Frejus  
(<https://www.google.it/maps/@45.071023,7.650694,3a,78y,201.71h,88.84t/data=!3m6!1e1!3m4!1sW8oEC T3wuxj1g8dJ5LPQBA!2e0!7!13312!8i6656>)  
(imm. modificata rispetto all'originale)

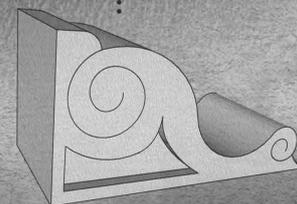
Attraverso un ridisegno di facciata emerge la moltitudine di linee e geometrie di cui essa è composta. I prospetti esterni non rappresentano così solo un elemento di chiusura del comparto industriale rispetto alla città ma uno strumento di comunicazione della qualità del prodotto, reso possibile attraverso un progetto che concilia funzionalità ed estetica.



Vista prospettica  
all'angolo delle Vie  
Frejus e Cesana



Tra i numerosi elementi presenti in facciata, i due blocchi in cemento collocati alle estremità superiori presentano geometrie di ispirazione Liberty riadattate per un edificio industriale.



## IL LIBERTY INDUSTRIALE

### Ex Stabilimenti Diatto di Via Frejus:

Il progetto per la pensilina degli ex stabilimenti Diatto rappresenta l'oggetto di più classica derivazione Liberty.

La tettoia era sorretta da una struttura in ferro battuto dove la decorazione floreale correva lungo tutto l'elemento.

Questa struttura non è più visibile ma il progetto rimane conservato nella fonti di documentazione storica.

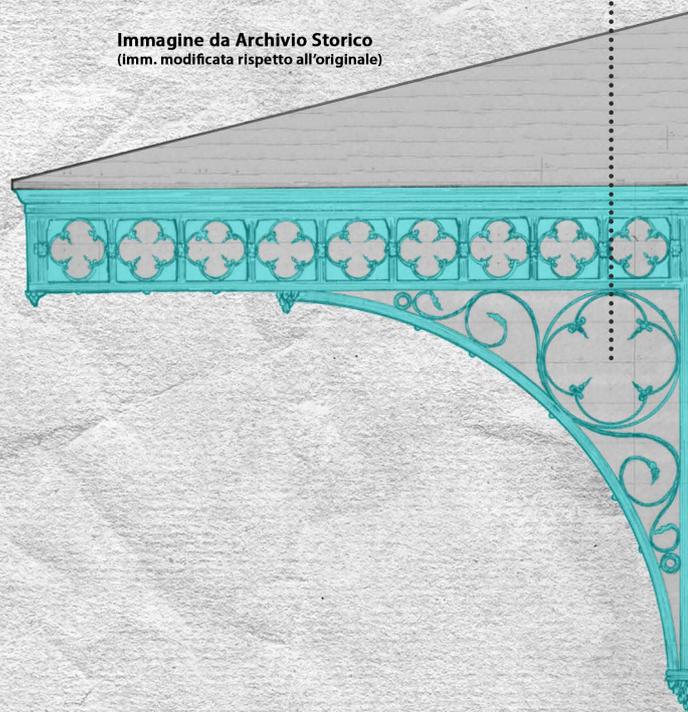
#### Curiosità sulla pensilina:

 - Collocamento: Stabilimenti Diatto, angolo Via Frejus - Via cesana

 - Data di progetto: 11 Giugno 1918

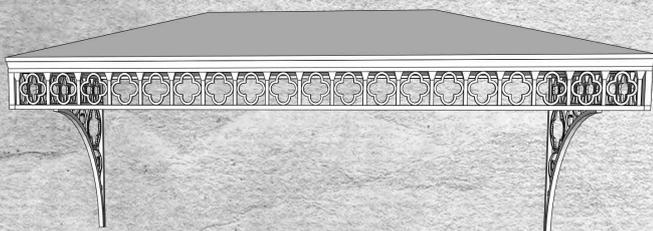
 - Progettista: Maria Bongiovanni

Immagine da Archivio Storico  
(Imm. modificata rispetto all'originale)

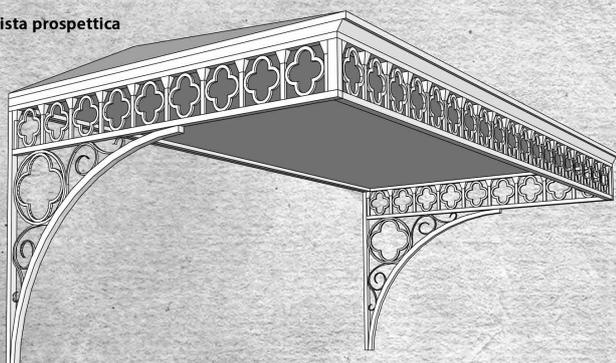


103

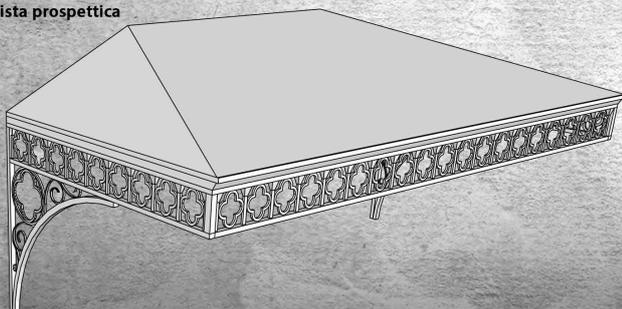
Vista prospettica



Vista prospettica



Vista prospettica



3,80 metri



## L'IMPORTANZA DEL DECORO URBANO

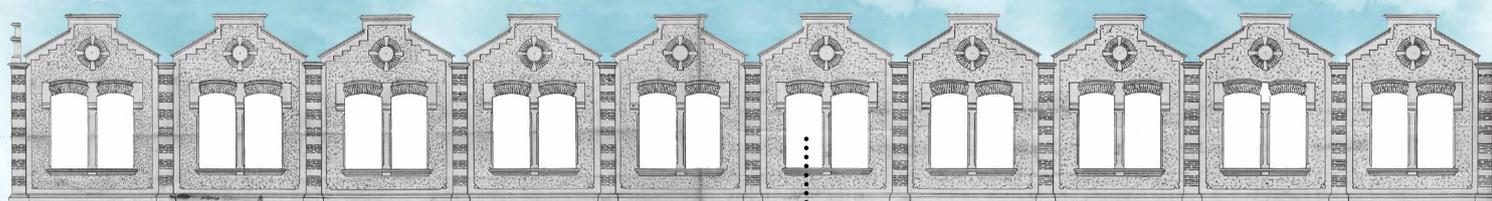
### Ex Stabilimenti Diatto di Via Frejus:

Nel caso della Diatto del 1905, per esigenze spaziali, i locali produttivi si estendono fino al fronte strada su Via Revello. Quest'area però non viene lasciata in vista a dimostrazione dell'importanza che le aziende automobilistiche hanno nei confronti dell'immagine che comunicano all'esterno.

La soluzione, in questo caso, è stata quella di realizzare una facciata di tamponamento con l'impiego congiunto di Laterizio e Cemento.

Le geometrie che articolano la facciata sono visibili nel prospetto sottostante.

Prospetto da Archivio Storico  
(imm. modificata rispetto all'originale)



Planimetria da Archivio Storico  
(imm. modificata rispetto all'originale)

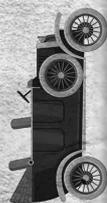
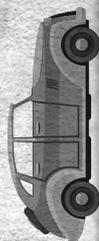


In azzurro è indicato il muro di tamponamento esterno su Via Revello.

In bianco è indicata l'area officina destina alle lavorazioni pesanti.

# Le tecniche costruttive dell'industria automobilistica

I sistemi di  
chiusura  
orizzontale e  
l'evoluzione  
della  
copertura a  
Shed.

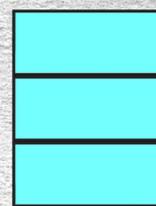


## EDIFICI PLURIPIANO

Le tecniche costruttive impiegate nella realizzazione degli edifici industriali di fine '800 risultano difficili da catalogare dal momento che non ne esiste un'unica tipologia.

Le soluzioni sono molteplici e variano da caso a caso.

Una distinzione esiste a seconda della natura dell'edificio, se esso è monopiano o pluripiano.



Edificio pluripiano

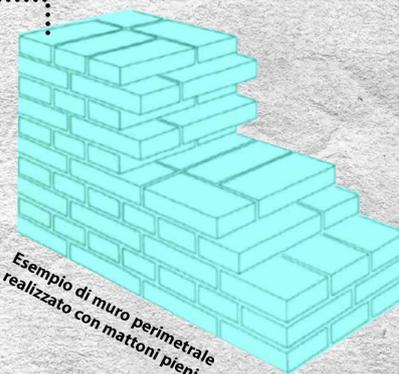


Edificio monopiano

### Le strutture verticali

Gli edifici a più piani fuori terra solitamente sono realizzati attraverso muri perimetrali portanti con l'utilizzo di mattoni pieni.

Il dimensionamento di questi elementi è superiore rispetto a quello impiegato nell'edilizia civile per sostenere spinte maggiori.



Esempio di muro perimetrale realizzato con mattoni pieni a tre teste

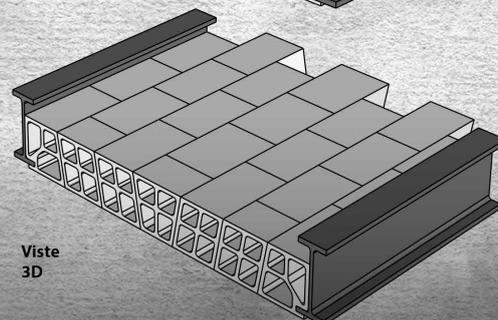
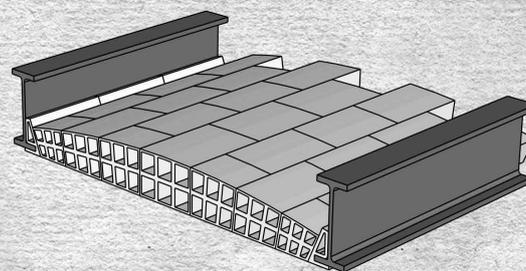
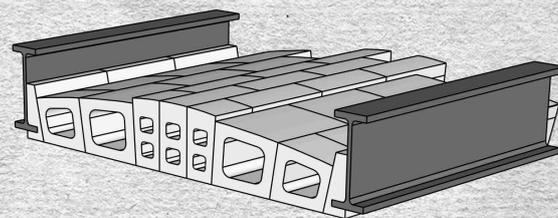
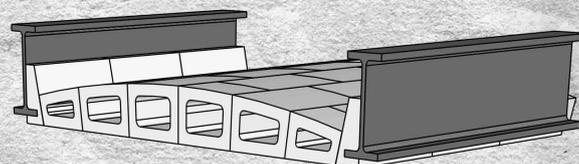
### Le strutture di orizzontamento

I solai di fine Ottocento, per edifici a più piani fuori terra, sono spesso realizzati attraverso l'impiego di travi metalliche con sezione a doppia T e mattoni forati.

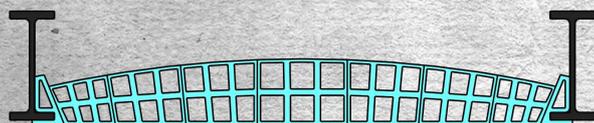
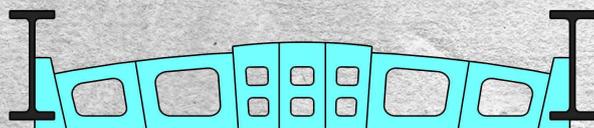
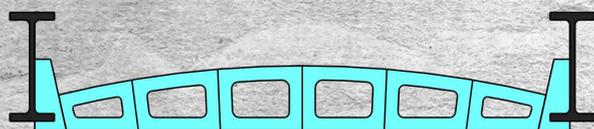
Le diverse tipologie di mattoni impiegati danno origine a molteplici geometrie, alcune a volta, altre lineari.

Queste strutture di orizzontamento poggiano su pilastri in mattoni pieni o colonne in ghisa.

Diverse tipologie di solai a putrelle e volterrane sono riportate nei manuali dell'epoca (Musso G., Copperi G., Particolari di costruzioni murali e finimenti di fabbricati, Paravia, Torino, 1885; Donghi D., Manuale dell'architetto, UTET, Torino, 1905).



Viste 3D



Esempi di solai realizzati con mattoni forati

## EDIFICI AD UN SOLO PIANO FUORITERRA

Gli edifici progettati per ospitare le lavorazioni pesanti dei reparti produttivi – come fonderia, forgia e maglio, reparto montaggio per motori e chassis di carrozzeria – sono generalmente a un solo piano e interni ai siti, con spazi minori per i reparti di tappezzerie e finiture, e la presenza di magazzini.

Questi edifici presentano sovente muri perimetrali portanti con apparecchiature murarie a due o tre ordini, e elementi puntuali di sostegno intermedio in colonne di ghisa, sormontate da travi in legno o ferro, con eventuali solai intermedi tecnici in legno.

Queste strutture monopiano presentano una struttura modulare che si ripete più volte dando origine al manufatto. L'utilizzo di un modulo ha il vantaggio di ridurre i tempi di progettazione e realizzazione oltre a favorire eventuali modifiche o ampliamenti.

### Il Legno

L'utilizzo del legno è pratico ma presenta due problemi:

- Non permette di ottenere grandi luci .....
- Non è efficace in caso di incendio .....



Edificio pluripiano



Edificio monopiano

Le industrie automobilistiche sono sempre alla ricerca di strutture che possano coprire luci maggiori dal momento che i macchinari impiegati per la produzione crescono in numero e in dimensioni.

Gli incendi erano un grosso problema all'epoca. Nel Febbraio del 1907 la Lancia di Via Ormea viene colpita da un incendio che comporta la perdita di numerosi disegni e danneggia i macchinari per la produzione automobilistica. La sorella di Vincenzo Lancia, Maria, lo ricorda "mordersi per il dolore le mani e disperato piangere come un bambino" (da "STORIA DELLA LANCIA Impresa Technologie Mercati 1906-1969", pagina 23).



### Trave in legno

([https://www.google.com/search?q=travi+in+legno&rlz=1C1EKKP\\_enIT775IT775&sxsrf=ALeKk02SCJdbUITfm3-B0o2rdQH00Nhww:159178772224&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKewjzsvatj\\_fpAhUBQEEAHYWHBX8Q\\_AUoAnoECA0QBA&biw=1536&bih=754#imgrc=uMtugqMD6w\\_s\\_aM&imgdii=yUYrftPIKRRsM](https://www.google.com/search?q=travi+in+legno&rlz=1C1EKKP_enIT775IT775&sxsrf=ALeKk02SCJdbUITfm3-B0o2rdQH00Nhww:159178772224&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKewjzsvatj_fpAhUBQEEAHYWHBX8Q_AUoAnoECA0QBA&biw=1536&bih=754#imgrc=uMtugqMD6w_s_aM&imgdii=yUYrftPIKRRsM))

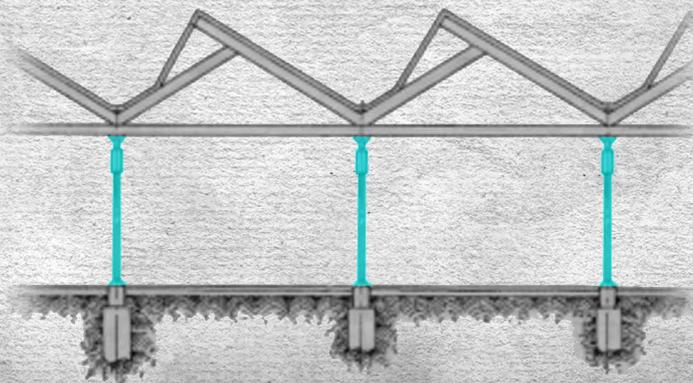
### La Ghisa

La Ghisa è una lega composta prevalentemente da Ferro e Carbonio.

Il successo dell'utilizzo di questo materiale nell'architettura industriale si deve alla sua facilità di produzione .....

Attraverso la fusione di questo materiale si può riprodurre un singolo elemento più volte, come nel caso dei pilastri, garantendo le medesime caratteristiche fisiche ed estetiche.

La semplicità di produzione si traduce anche in un costo contenuto che ne ha favorito la diffusione come materiale da costruzione.



Esempi di pilastri in Ghisa - Stabilimenti Lancia di Via Monginevro (Immagine da archivio storico)

### LE COPERTURE A SHED DEGLI EDIFICI MONOPIANO

L'edilizia industriale ha sempre ricercato soluzioni architettoniche al servizio delle esigenze produttive e lo Shed rientra in questa categoria.

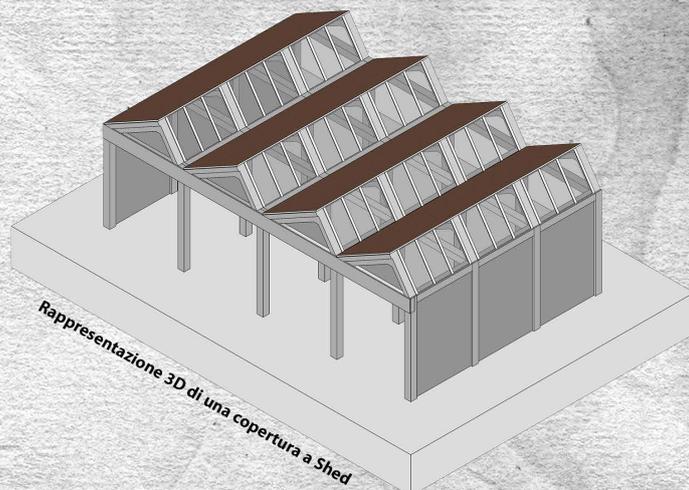
Il tetto a Shed (o Dente di Sega) rappresenta inoltre uno dei modelli che più hanno influenzato la geometria delle coperture industriali.

I grossi edifici dedicati ad ospitare i reparti necessari alla produzione automobilistica occupano superfici molto estese e risultano difficili da illuminare e da ventilare adeguatamente.

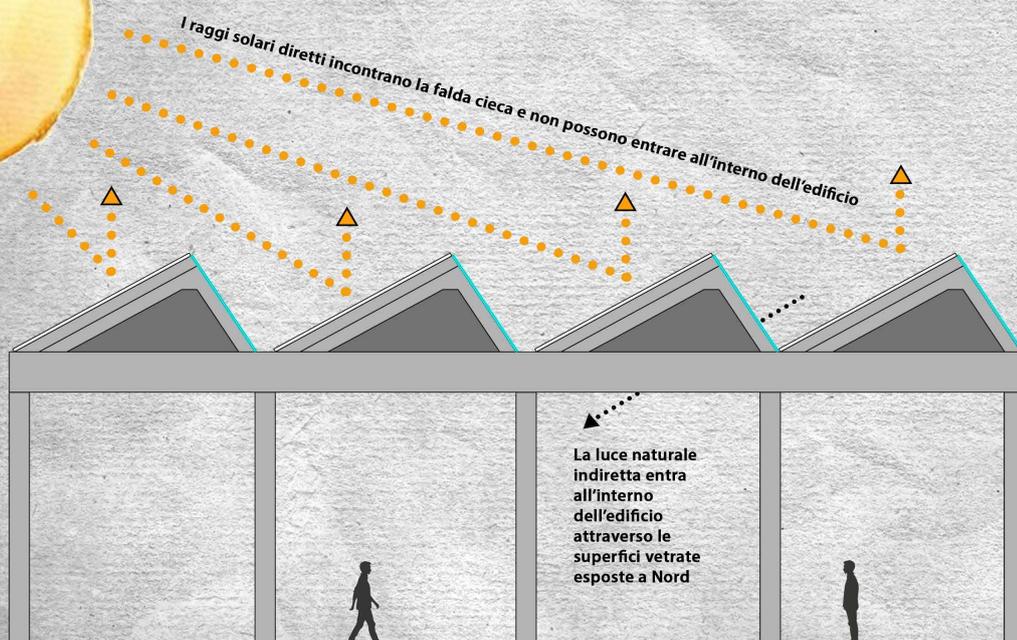
Lo Shed risolve questi problemi perchè la sua architettura consente l'ingresso della luce solare all'interno dell'edificio attraverso una superficie vetrata esposta lungo il lato meno soleggiato.

L'orientamento delle falde cieche a Sud evita l'intrusione di raggi solari diretti che possono provocare effetti di abbagliamento all'interno del fabbricato.

L'esposizione delle superfici trasparenti a Nord consente un'illuminazione diffusa che non genera effetti di riflessione fastidiosi per svolgere il lavoro.



**108** Lo shed rappresenta ancora oggi l'elemento architettonico più iconico per il riconoscimento di un edificio industriale.



## LA STRUTTURA DELLA COPERTURA A SHED

Il tetto a Shed è composto da tre elementi di base, due Puntoni e una Catena.

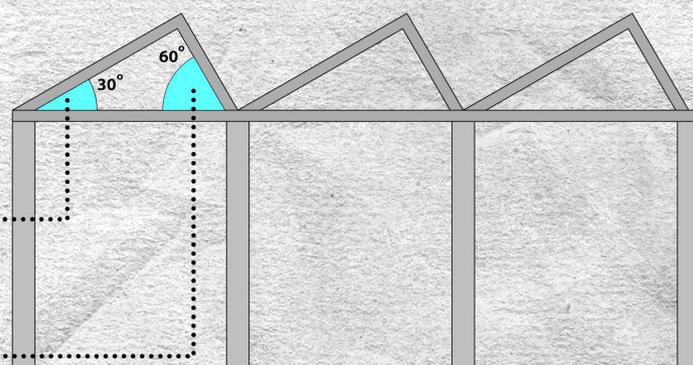
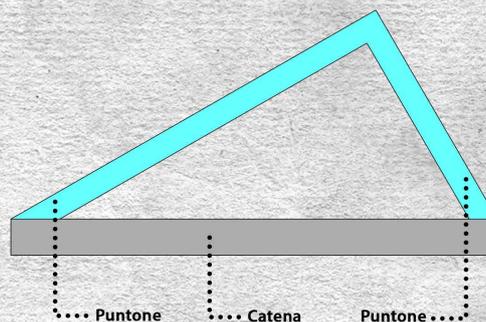
I Puntoni sono rappresentati dalle travi "inclinate" che danno la forma alla copertura.

La Catena è rappresentata dalla trave inferiore che collega i puntoni e chiude il sistema.

La copertura a shed può presentare forme differenti. Generalmente nella più utilizzata i puntoni sono ortogonali gli uni rispetto agli altri (la loro unione crea un angolo di 90 gradi). In questo caso i puntoni risultano inclinati rispettivamente di 30 e 60 gradi rispetto alla catena.

Il lato del puntone più esteso (quello inclinato di 30 gradi) è orientato verso il lato più soleggiato.

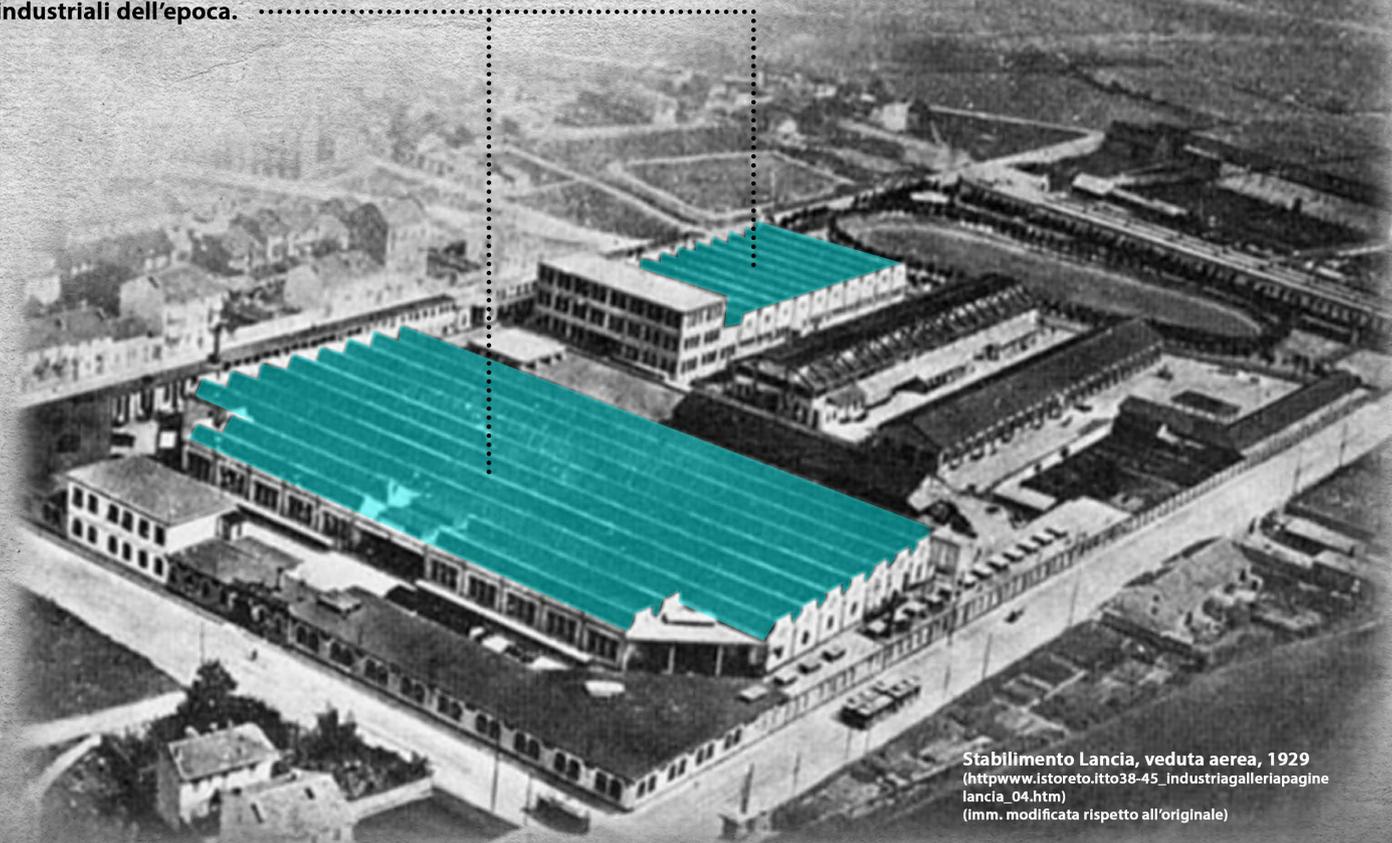
Il lato del puntone più corto (quello inclinato di 60 gradi) è orientato verso il lato meno soleggiato ed è occupato da superfici vetrate.



### 109 Stabilimenti Lancia

L'immagine sotto riportata rappresenta gli stabilimenti Lancia di Via Monginevro nel 1929.

La foto aerea è testimonianza del successo della tipologia a shed, che viene impiegata nella gran parte degli edifici industriali dell'epoca.



Stabilimento Lancia, veduta aerea, 1929  
([http://www.istoreto.it/to38-45\\_industriagalleriapagine/lancia\\_04.htm](http://www.istoreto.it/to38-45_industriagalleriapagine/lancia_04.htm))  
(Imm. modificata rispetto all'originale)

## LA COPERTURA A SHED IN LEGNO

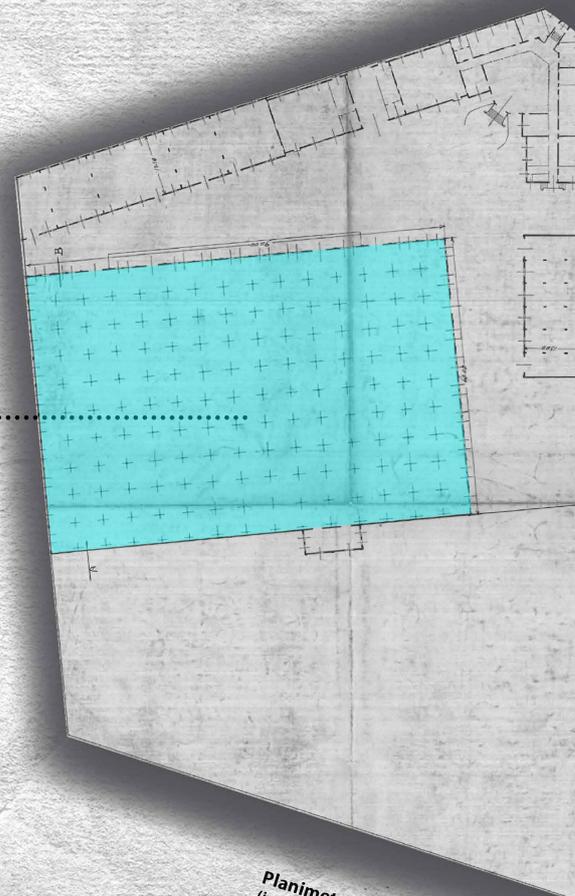
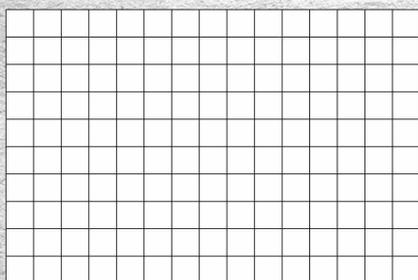
Le prime applicazioni del tetto a shed nell'edilizia industriale vengono realizzate con un sistema di capriate in legno rette da colonne in ghisa (come anticipato nelle Tavole precedenti).

Questa tipologia architettonica viene ampiamente utilizzata in Borgo San Paolo.

### Il caso della Diatto

La Diatto di Borgo San Paolo utilizza questa tecnica costruttiva per l'area dedicata al reparto produttivo, su progetto di Pietro Fenoglio. Questo reparto occupa originariamente una superficie di 5400 metri quadrati e la copertura a dente di sega permette quindi di illuminare e arieggiare opportunamente l'edificio.

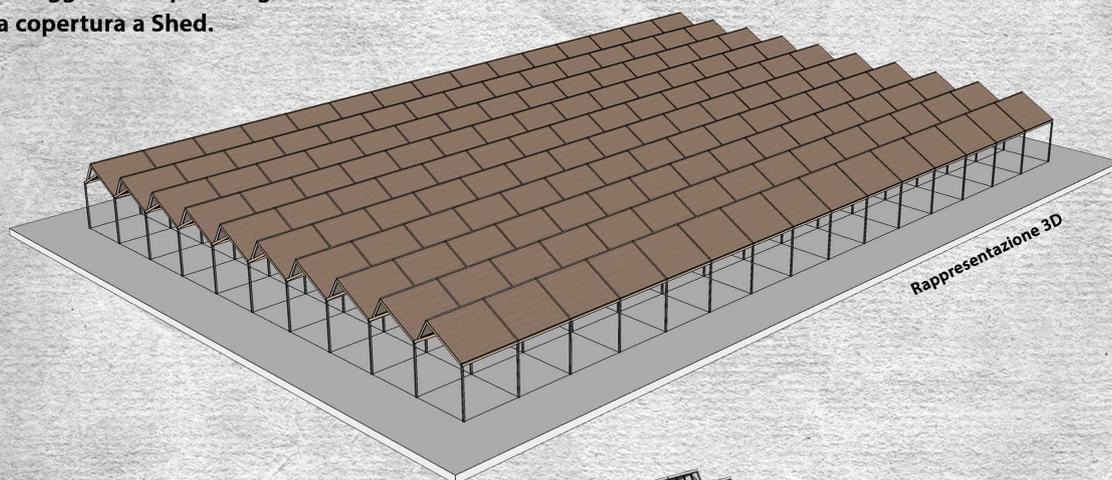
La maglia strutturale di base segue un modulo quadrato di 6 metri per 6 metri che si ripete per un totale di 150 volte.



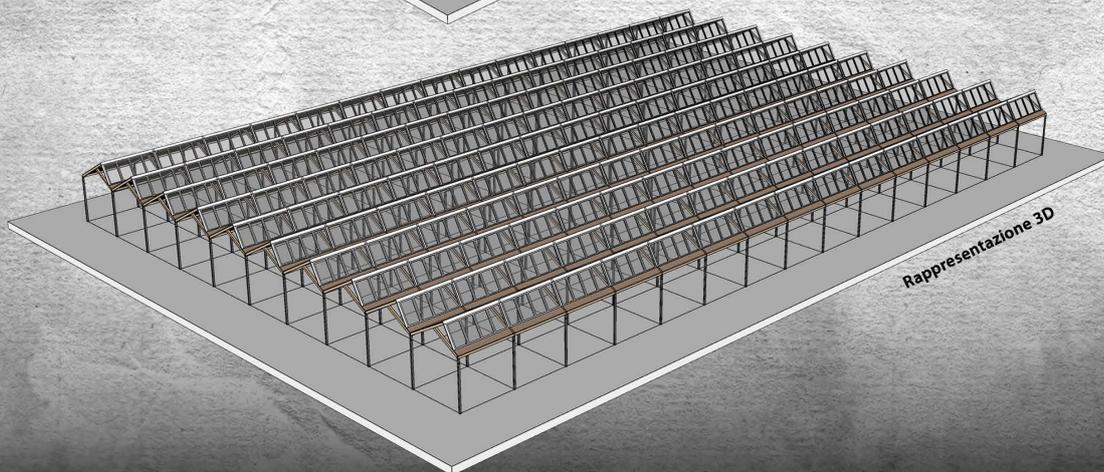
Planimetria da Archivio Storico  
(imm. modificata rispetto all'originale)

All'interno di questo edificio vengono utilizzate 140 colonne di ghisa per sorreggere le capriate lignee dalle quali si origina la copertura a Shed.

Le due viste 3D riproducono la forma di questo edificio come da progetto originale. I volumi originari non sono più presenti, demoliti a seguito dei gravi danni bellici per spezzoni incendiari.



Rappresentazione 3D



Rappresentazione 3D

110

## LA COPERTURA A SHED IN CEMENTO ARMATO

L'applicazione della tipologia a shed si adatta alle innovazioni tecnologiche che interessano l'architettura industriale.

I primi esempi di questa copertura vedono il legno come protagonista, sostituito poi da coperture in ferro-legno e successivamente da coperture metalliche e più spesso in conglomerato cementizio armato.

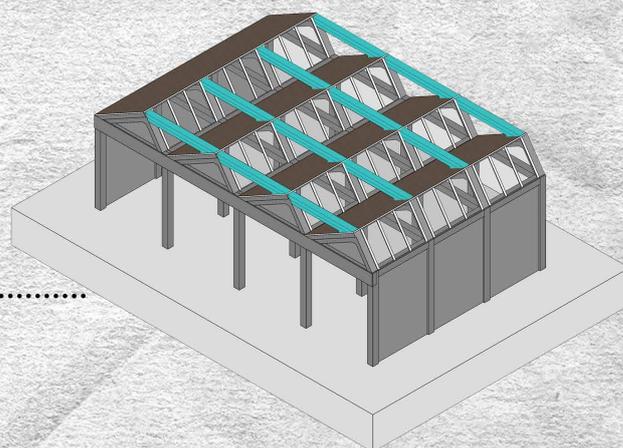
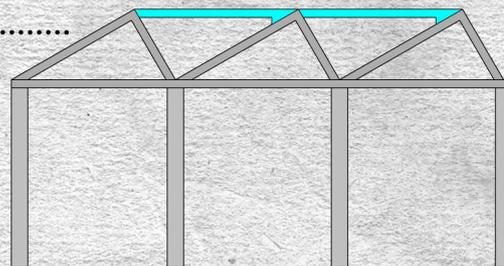
### I vantaggi strutturali

L'impiego di coperture a Shed in metallo e in c.c.a. porta ad un'ulteriore innovazione strutturale.

L'architettura di queste coperture le rende idonee a comportarsi come una trave reticolare.

Per ottenere questo risultato è necessario inserire un Puntone esterno che collega fra loro le sommità degli Shed.

In questo modo i Puntoni superiori e le Catene inferiori diventano i correnti della trave reticolare, così come i puntoni a 30 e 60 gradi diventano le diagonali interne.



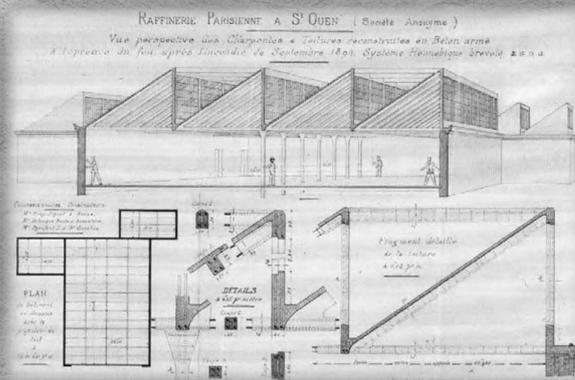
### Da Parigi a Borgo San Paolo

**111** La probabile prima applicazione della copertura a Shed con l'impiego del conglomerato cementizio armato risale al 1894.

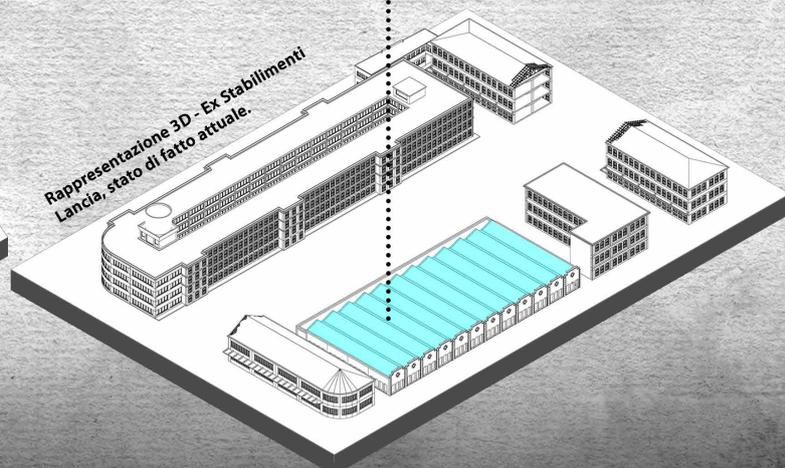
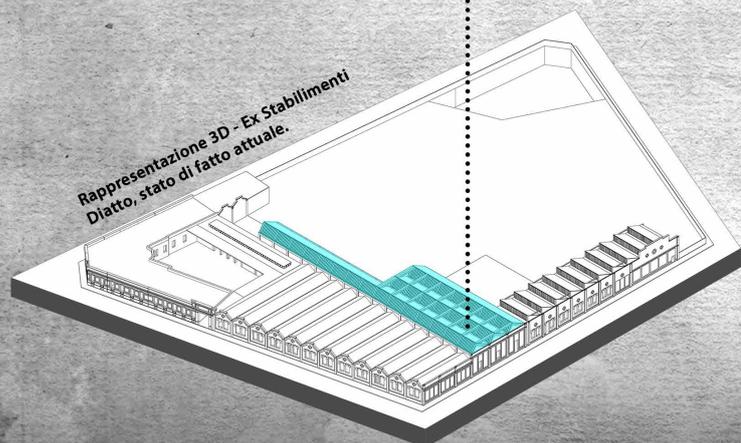
Questa tecnica viene impiegata nell'edificio delle Raffinerie Parisienne di Saint Ouen di Parigi che rappresenta inoltre una delle prime applicazioni del brevetto Hennebique.

Questo modello si diffonde rapidamente in tutta Europa e approda anche in Borgo San Paolo.

Nei siti analizzati all'interno di questa guida è tutt'ora possibile osservare questa tipologia architettonica (Shed realizzato in cemento armato) in una porzione delle Ex Officine Diatto di Via Frejus e in uno degli edifici degli Ex Stabilimenti Lancia che affaccia su Via Caraglio.

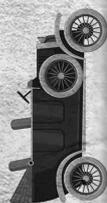


Raffinerie Parisienne di Saint-Ouen, Parigi, 1894-95. Sezione prospettica, pianta e dettagli degli shed.  
(<http://giuseppedonnarumma.weebly.com/uploads/1/6/7/7/16773338/ottocento.pdf>)



# Le tecniche costruttive dell'industria automobilistica

l'avvento del  
conglomerato  
cementizio  
armato e il  
brevetto  
Hennebique.



## INTRODUZIONE AL SISTEMA HENNEBIQUE

Fra le varie soluzioni costruttive impiegate, sicuramente una fra quella che più ha influenzato l'architettura industriale è rappresentata dal brevetto del sistema Hennebique.  
 Questo metodo ha favorito la diffusione del conglomerato cementizio armato in tutta Europa.

Per la sua importanza verrà brevemente approfondito nelle tavole che seguono.

Tra i siti in cui è stato impiegato il sistema Hennebique, nell'area di Borgo San Paolo, vanno ricordati alcuni interventi sia negli Ex Stabilimenti Lancia di Via Monginevro e sia nelle Ex Officine Diatto di Via Frejus.

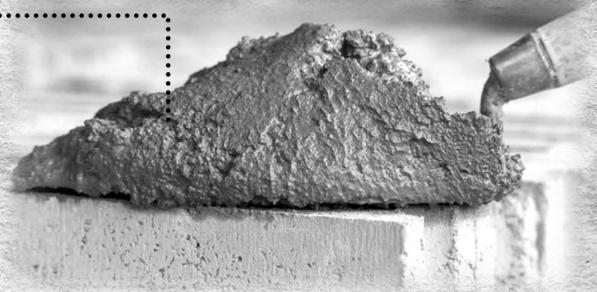


**Mappa Europa**  
 (https://www.google.com/search?q=europa&tbn=isch&ved=2ahUKEwig8oCNOIPqAhXP0oUKHW97BHcQ2-cCegQIABAA&oeq=europa&gs\_lcp=CgNpbWcQA1AAWABguhdoAHAeACAAQCIACQSAQCYAQcQAQtd3Mtd2l6LWltZw&scient=img&ei=Sk\_nXqClFc-llwTv9pG4Bw&bih=706&biw=1536&rlz=1C1EKKP\_enIT775IT775#imgrc=Kyit-p-RydvRmM)

## Nomenclatura e composizione

Il nome più adatto ad indicare questa tipologia di materiale è quello di conglomerato cementizio armato, c.c.a. abbreviato.

La dicitura "conglomerato cementizio" sta ad indicare la miscela di cemento, acqua e inerti. ....  
 Gli inerti variano a seconda della dimensione delle singole particelle, se essa è inferiore ai quattro - cinque millimetri si parla di sabbia, se invece i granuli che compongono l'inerte sono superiori a questa dimensione si parla di ghiaia o pietrisco.

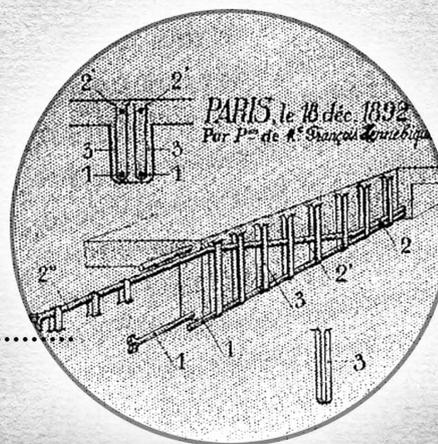


**Conglomerato Cementizio**  
 (https://www.google.com/search?q=cemento+&tbn=isch&ved=2ahUKEwik1rbNyYPqAhXOOuwKHRuOC7UQ2-cCegQIABAA&oeq=cemento+&gs\_lcp=CgNpbWcQAzIECCMQJzIFCAAQsQMyAggAMgIIADICCAyBAGAEEMyBAGAEEMyBAGAEEMyAggAMgIIADoHCAAQsQMqQ1CE5QRY2e0EYN73BGgAcAB4AIABaYgB7AWSAQM2LjKYAQcGAAQgQAQtd3Mtd2l6LWltZw&scient=img&ei=eKjnXqSxGM71sAebnK6oCw&bih=706&biw=1536&rlz=1C1EKKP\_enIT775IT775#imgrc=yV8OX4aLshvykM)

La combinazione di cemento, acqua e inerti da origine ad un composto, che una volta indurito, risulta solido e compatto.

La dicitura "armato" sta ad indicare la presenza di barre di ferro che vengono annegate nel conglomerato cementizio.

A destra è illustrato un esempio di trave in c.c.a. realizzata con il brevetto Hennebique. All'interno si vede la disposizione dei ferri piegati. ....



Prima trave in c.c.a. con staffe e ferri piegati, brevetto Sistema Hennebique, 1882 (da: AA.VV. Cent ans de béton armé) (Dal Libro "AVVENTO ED EVOLUZIONE DEL CALCESTRUZZO ARMATO IN ITALIA: IL SISTEMA HENNEBIQUE" - Pagina 12.)

## LA FIGURA DI FRANCOIS HENNEBIQUE

Francois Hennebique nasce in Francia nel 1842. Le umili origini familiari lo portano a lavorare come muratore e in giovane età è già in grado di dirigere un cantiere. Nel 1867, all'esposizione di Parigi, osserva il lavoro di uno dei pionieri che sperimentano l'utilizzo del conglomerato cementizio armato, Joseph Monier. Monier era un giardiniere che aveva realizzato dei vasi per fiori in cemento rinforzato.

Il primo utilizzo di questo materiale da parte di Hennebique avviene nel 1879 quando realizza una villa per un suo conoscente. Vicino al cantiere un'altra villa era stata distrutta a causa di un incendio. Proprio questo evento portò Hennebique a voler realizzare solai resistenti al fuoco con l'impiego di travature in conglomerato cementizio armato.

Dopo 13 anni passati a migliorare l'applicazione del proprio sistema e a sperimentare metodologie per la realizzazione di queste strutture, nel 1892, ottiene il brevetto per l'utilizzo della sua invenzione in Francia e in Belgio.

La società Hennebique poté così diffondere il proprio sistema in tutta Europa ma anche in alcune aree dell'Africa, dell'America e dell'Asia attraverso una fitta rete di agenti e concessionari.

Il merito di questo successo è soprattutto dovuto all'abile figura di Hennebique che seppe pubblicizzare al meglio il suo metodo sfruttando i giornali, i volantini e inventando lo slogan "Plus d'incendies désastreux" ovvero "Basta incendi disastrosi".

### Il successo del Brevetto

Il successo del sistema Hennebique è evidente se si osserva crescita esponenziale di lavori svolti dall'organizzazione a partire dal rilascio del brevetto:

- Nel 1892 -> 6 progetti
- Nel 1893 -> 11 progetti
- Nel 1894 -> 62 progetti
- Nel 1895 -> 127 progetti
- Nel 1896 -> 290 progetti
- Nel 1897 -> 473 progetti
- Nel 1898 -> 827 progetti
- Nel 1899 -> 1129 progetti
- Nel 1900 -> 1229 progetti

Complessivamente tra il 1892 e il 1902 sono stati sviluppati 7025 progetti.



Francois Hennebique  
 (https://www.google.com/search?q=francois%20hennebique&tbm=isch&hl=it&hl=&it&tbs=isz%3Am&rlz=1C1EKKP\_enlT775IT775&ved=0CAIQpwVqFwoTCJCuILvUg-oCFQAAAAAdAAAAABAC&biw=1519&bih=706#imgcr=ym5F29KIIBUDM)



Timbri riportati sui disegni Hennebique, uffici di Bruxelles e di Parigi, che richiamano il motto "Plus d'incendies désastreux".  
 (Dal Libro "AVVENTO ED EVOLUZIONE DEL CALCESTRUZZO ARMATO IN ITALIA: IL SISTEMA HENNEBIQUE" - Pagina 13.)

## LE TECNICHE COSTRUTTIVE

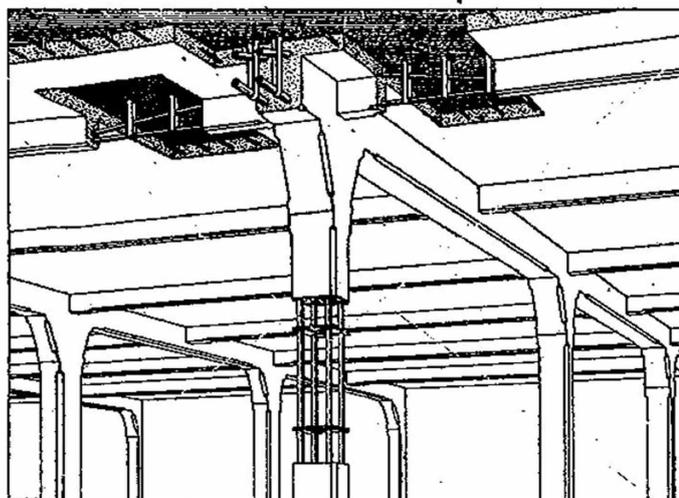
Gli elementi di base necessari alla realizzazione di una struttura in conglomerato cementizio armato sono cinque:

- Plinti di fondazione
- Pilastrini
- Travi principali
- Travi secondarie
- Solette

Il sistema trave principale, trave secondaria e soletta compone un elemento monolitico, in cui, dall'unione di quest'ultima con le travi si origina una sezione a "T" in entrambi i sensi ortogonali dell'elemento.

Le due sezioni a T creano una "nervatura" che irrigidisce tutto il sistema rendendolo solido e in grado di trasferire le sollecitazioni ai pilastrini.

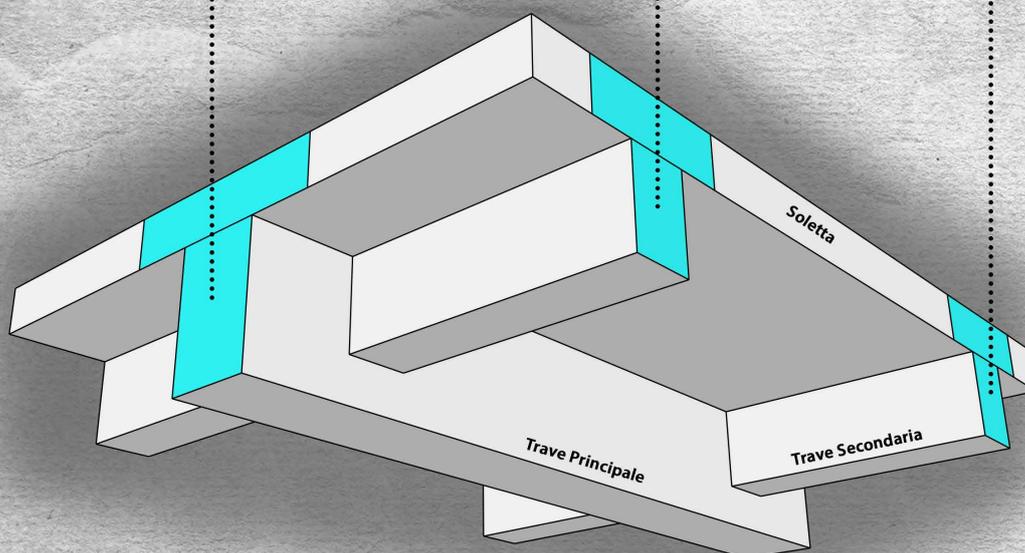
## COSTRUZIONI IN CALCESTRUZZO ARMATO



### SISTEMA "HENNEBIQUE", BREVETTATO IN TUTTI I PAESI

DURATA INDEFINITA - SICUREZZA ASSOLUTA CONTRO GL'INCENDII - ELASTICITÀ PERFETTA  
ALTA RESISTENZA AL CARICO, ALL'URTO, ALLE SCOSSE - GRANDE PORTATA - ECONOMIA RILEVANTE

Disegno esemplificativo delle caratteristiche delle strutture "Sistema Hennebique", riportato quale intestazione nelle buste di corrispondenza (A.P.) (Dal Libro "AVVENTO ED EVOLUZIONE DEL CALCESTRUZZO ARMATO IN ITALIA: IL SISTEMA HENNEBIQUE" - Pagina 11.)



All'interno di questo sistema l'armatura segue uno schema ben preciso per rispondere alle forze di trazione che si originano nell'elemento quando esso viene sottoposto ad un carico.

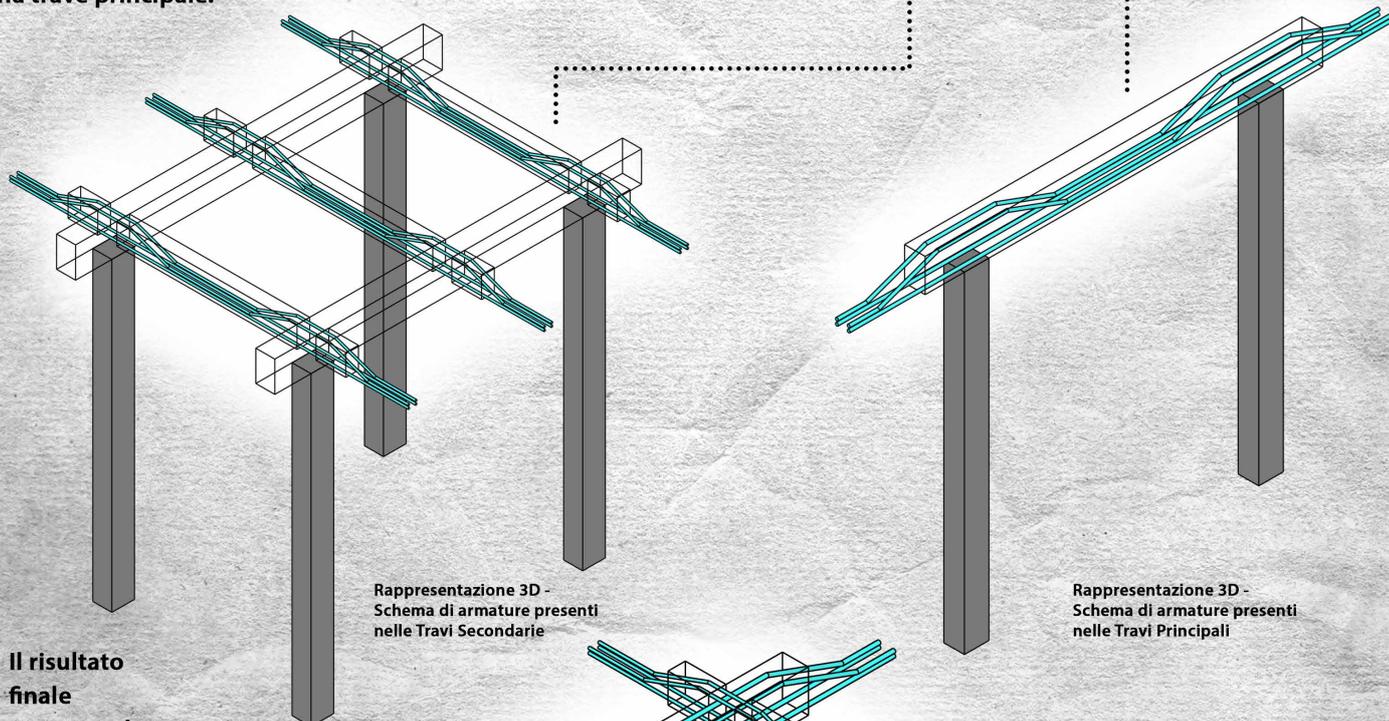
La disposizione delle armature all'interno delle strutture realizzate con il metodo Hennebique è approfondita nelle Tavole che seguono.

## LE TECNICHE COSTRUTTIVE

Nelle travi (sia principali che secondarie) le barre metalliche a sezione circolare corrono per tutta la lunghezza dell'elemento. Alcune di esse sono lineari e vengono collocate nella parte inferiore della trave, altre invece, si piegano verso l'alto in prossimità degli "incastrati" con altri elementi, per assicurare la presenza dell'armatura sia nella parte inferiore che in quella superiore.

- Nella trave principale questo modello si ripete ogni volta che essa si unisce con un pilastro.

- Nella trave secondaria questo modello si ripete ogni volta che essa incontra una trave principale.

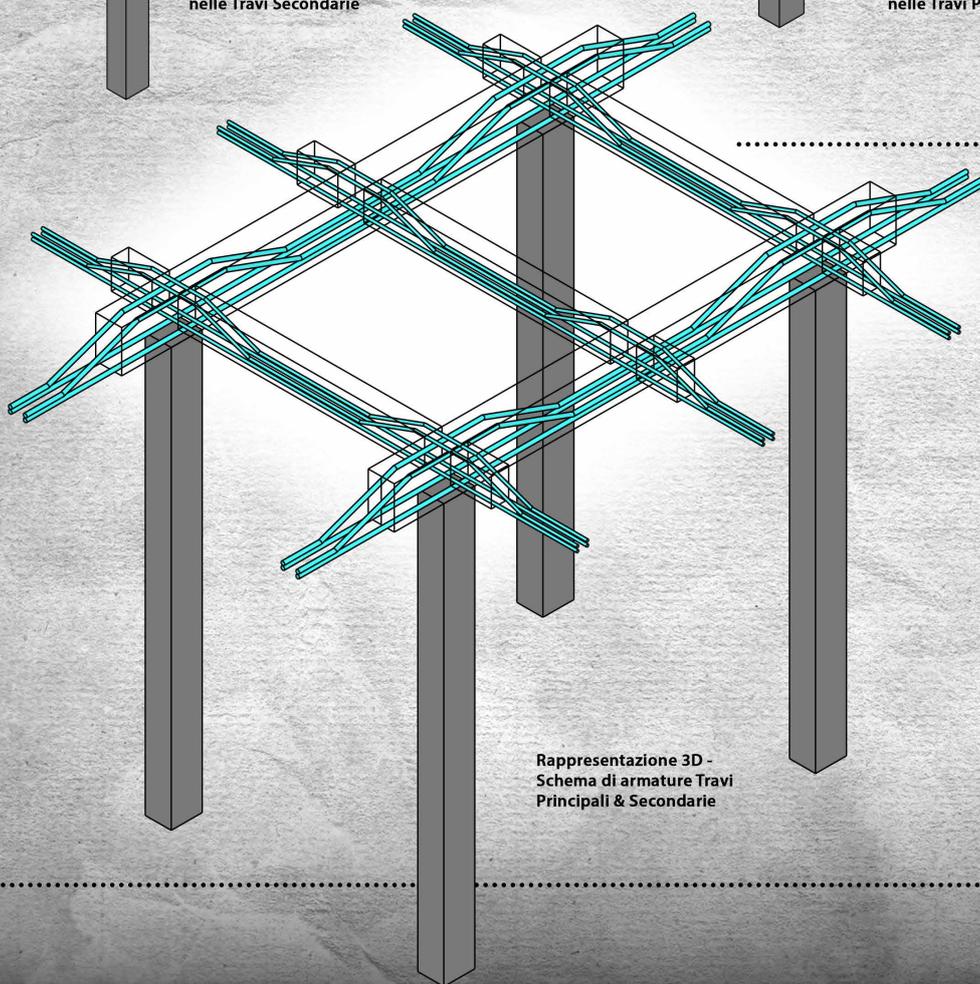


Rappresentazione 3D -  
Schema di armature presenti  
nelle Travi Secondarie

Rappresentazione 3D -  
Schema di armature presenti  
nelle Travi Principali

Il risultato finale comporta la realizzazione di un elemento nel quale convergono una moltitudine di armature che si incrociano le une rispetto alle altre.

Dal modello rappresentato a fianco è possibile osservare in modo schematico il risultato di questo modello costruttivo.



Rappresentazione 3D -  
Schema di armature Travi  
Principali & Secondarie

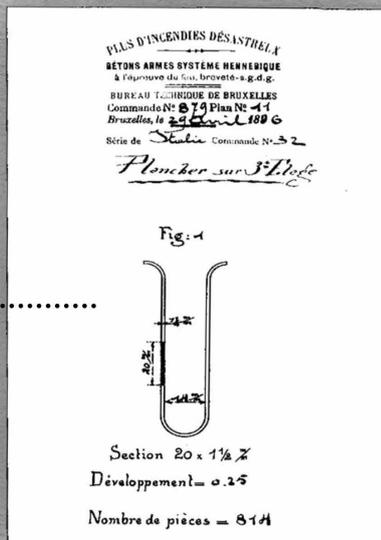
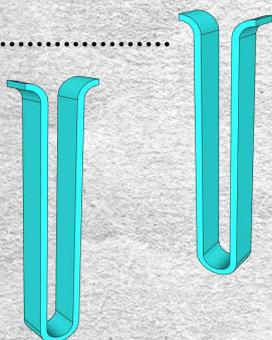
## LE TECNICHE COSTRUTTIVE

Per irrigidire ulteriormente il solaio, il sistema Hennebique, prevede l'utilizzo di particolari elementi metallici a forma di "U" allungata e ripiegata alle estremità. ....

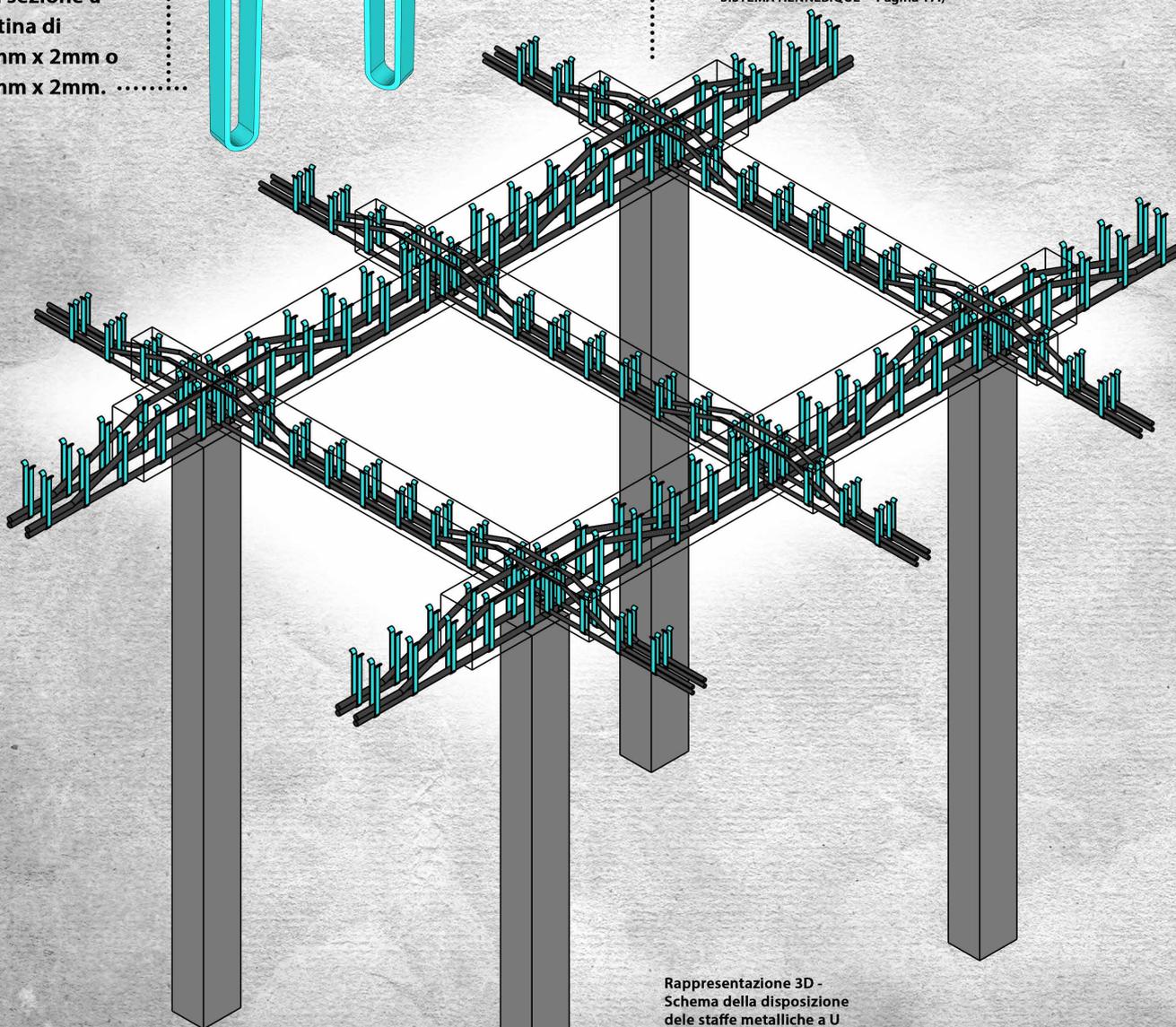
Questi elementi vengono collocati attorno alle barre armate che corrono all'interno della trave e si estendono per quasi tutta l'altezza di quest'ultima. ....

Le staffe metalliche a U permettono al sistema delle travi di rispondere meglio agli sforzi di taglio.

Queste staffe presentano solitamente una sezione a pattina di 20mm x 2mm o 30mm x 2mm. ....



Foglio prestampato con indicate le dimensioni delle staffe delle travi, proveniente dal Bureau Technique de Bruxelles (A.P., doso Genova 1896, prato 879)  
 (Dal Libro "AVVENTO ED EVOLUZIONE DEL CALCESTRUZZO ARMATO IN ITALIA: IL SISTEMA HENNEBIQUE" - Pagina 17.)



Rappresentazione 3D - Schema della disposizione delle staffe metalliche a U

## LE TECNICHE COSTRUTTIVE

### I Pilastri

I pilastri si collegano con il sistema del solaio attraverso le travi principali.

Il loro compito è quello di trasmettere le sollecitazioni a terra.

Solitamente presentano una sezione quadrata o rettangolare e al loro interno (così come le travi) sono irrigiditi da armature metalliche a sezione circolare che corrono per tutta la lunghezza dell'elemento.

Le armature sono a loro volta legate fra loro grazie a fili di ferro e a fasce metalliche poste trasversalmente rispetto alla direzione dell'armatura.

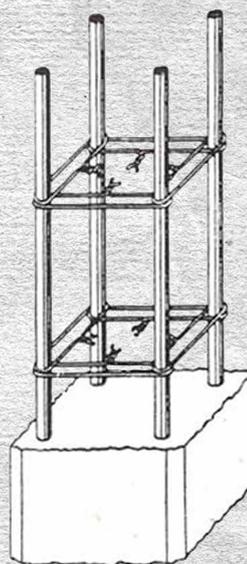
### Le Solette

La soletta è l'elemento che poggia sulla griglia di travi principali e secondarie.

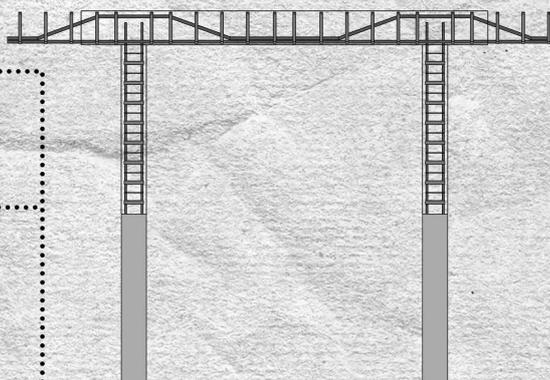
Questa struttura di chiusura orizzontale a forma di lastra piana è realizzata in conglomerato cementizio armato.

Lo spessore è la quantità di armatura presente al suo interno dipendono dai carichi che essa deve sostenere.

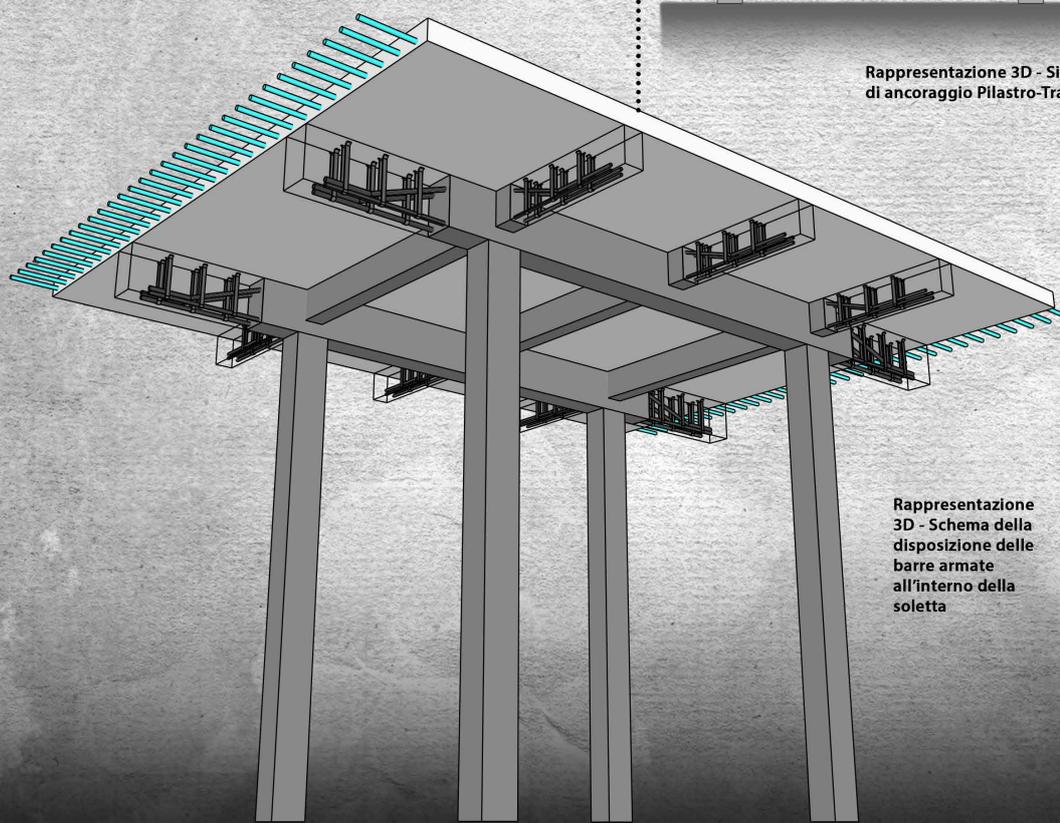
Nel solai Hennebique spesso risulta un elemento snello e sottile saldamente ancorato al sistema delle travi mediante vincoli ad incastro.



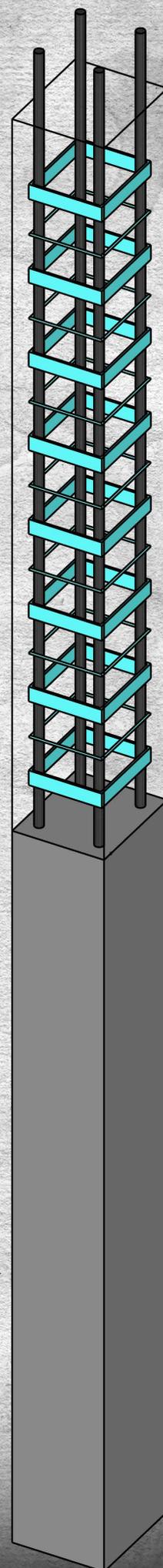
Fili di ferro presenti all'interno di un Pilastro in C.C.a.  
 (https://www.ingenio-web.it/2562-5-giunzioni-meccaniche-per-le-sta-ffe-nellincamiciatura-in-ca-del-pilastri-e-del-nodi-trave-pilastro)



Rappresentazione 3D - Sistema di ancoraggio Pilastro-Trave



Rappresentazione 3D - Schema della disposizione delle barre armate all'interno della soletta



## LE TECNICHE COSTRUTTIVE

### Il binomio Ferro - Cemento

Il successo del sistema Hennebique, da un punto di vista strutturale, si deve al successo dell'impiego congiunto del ferro e del conglomerato cementizio.

Questi due elementi riescono a sopperire l'uno alle mancanze dell'altro.

Il conglomerato cementizio risponde bene alle sollecitazioni di compressione mentre l'armatura metallica annegata in esso reagisce bene agli sforzi di trazione.

Il punto di forza che assicura il "matrimonio" fra questi due materiali è dato dal loro coefficiente di dilatazione termica che è molto simile.

### I Modelli di Calcolo

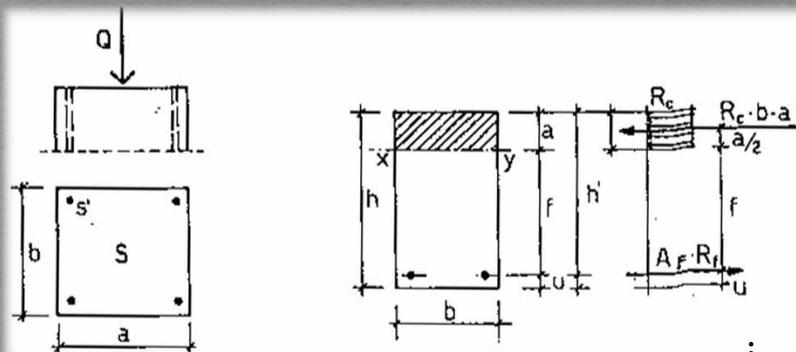
Il dimensionamento degli elementi utilizzati nelle strutture con sistema Hennebique, così come la quantità di armature impiegate, derivava principalmente da formule empiriche sviluppate da Francois Hennebique nel corso degli anni.

Questi calcoli si basavano principalmente su dati derivanti dell'esperienza e della pratica piuttosto che su rigorose formule matematiche (un esempio di formula utilizzata da Hennebique è riportata a fianco).

Con il passare degli anni la comprensione delle strutture in conglomerato cementizio armato aumenta.

Verranno studiate le caratteristiche fisiche e chimiche dei materiali impiegati e, sulla base di queste scoperte, saranno elaborate precise formule scientifiche per il calcolo strutturale.

Queste scoperte segneranno il superamento del metodo Hennebique che, nonostante il suo approccio prevalentemente empirico, ha contribuito a realizzare strutture in c.c.a. robuste e durature.



Caratteristiche geometriche di pilastri e travi inflesse utilizzate nei calcoli di dimensionamento del Sistema Hennebique  
 (Dal Libro "AVVENTO ED EVOLUZIONE DEL CALCESTRUZZO ARMATO IN ITALIA: IL SISTEMA HENNEBIQUE" - Pagina 17.)

#### Dove:

Q = Portata del Pilastro

a = Lato della sezione

b = Lato della sezione

S = a x b = Area della sezione

s' = Area dell'armatura in ferro

Rc = Resistenza unitaria di calcolo del calcestruzzo

Rf = Resistenza unitaria di calcolo del ferro

La formula per il calcolo della portata (Q) del pilastro si ottiene con la formula:

$$Q = R_c \times S + R_f \times s'$$

In generale era posto:  $R_c = 25 \text{ kgf/cm}^2$

$R_f = 1000 \text{ kgf/cm}^2$

I dati sopra riportati sono stati estrapolati dal Libro "AVVENTO ED EVOLUZIONE DEL CALCESTRUZZO ARMATO IN ITALIA: IL SISTEMA HENNEBIQUE" - Pagina 18.)

### IL SISTEMA HENNEBIQUE E LA SUA DIFFUSIONE IN BORGIO SAN PAOLO

Il crescente sviluppo industriale torinese dei primi del '900 e la diffusione del sistema Hennebique avvengono quasi in contemporanea.

Questo aspetto determina l'architettura di gran parte dei siti industriali presenti nell'area di Borgo San Paolo.

Per comprendere meglio questo fenomeno è importante considerare che lo sviluppo industriale torinese dei primi del '900 compie un enorme balzo in avanti grazie a tre fattori:

- L'affermarsi a livello nazionale dell'invenzione dell'automobile che determina una spinta produttiva senza precedenti. ....

- L'ingresso sul mercato italiano di due banche che si occupano principalmente di sostenere gli investimenti industriali. Queste banche sono: il Credito Italiano e la Banca Commerciale Italiana. ....

- La presenza a Torino di una borghesia desiderosa di investire nel settore automobilistico, favorita anche dalla presenza di spazi urbanizzabili presenti nell'area di Borgo San Paolo. ....

Proprio in questo contesto il sistema Hennebique trova tutte le caratteristiche favorevoli per la sua diffusione.

#### I vantaggi alla base del successo

Il processo di diffusione di questo sistema è reso più facile dalla necessità di risolvere i problemi delle tecniche costruttive impiegate precedentemente nell'edilizia industriale e in particolare la pericolosità che gli incendi rappresentavano per le coperture lignee.

Il c.c.a., proprio per la sua composizione fisica, è resistente al fuoco ma i vantaggi di questo sistema non sono rappresentati unicamente da questo aspetto:

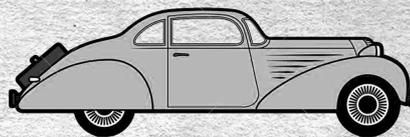
- In primo luogo l'edificio realizzato in c.c.a risulta molto robusto a livello statico, permettendo elevati carichi di esercizio.

- Presenta una buona resistenza all'umidità (utile soprattutto per i plinti di fondazione) e permette la realizzazione di una moltitudine di soluzioni formali in grado di adattarsi bene alle esigenze dell'industria.

- Permette un'elevata organizzazione del cantiere. Tutte le figure impiegate nella realizzazione di strutture in c.c.a. possono lavorare in contemporanea assicurando una rapida costruzione del manufatto.

I manovali si occupano di impastare il conglomerato cementizio, i carpentieri si occupano di realizzare i casseri mentre altri addetti si occupano della gestione dei ferri necessari per l'armatura.

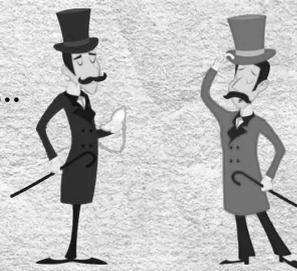
Un ulteriore aspetto a favore della diffusione di questo sistema era dato dalla scarsa presenza di ferro in Italia. La realizzazione di strutture metalliche risultava quindi più costosa rispetto all'utilizzo del conglomerato cementizio armato.



([https://it.123rf.com/photo\\_62900441\\_retro-collezione-di-auto-d-epoca-classic-o-segno-garage-illustrazione-vettoriale-pu%C3%B2-essere-utilizzat.html](https://it.123rf.com/photo_62900441_retro-collezione-di-auto-d-epoca-classic-o-segno-garage-illustrazione-vettoriale-pu%C3%B2-essere-utilizzat.html))



([https://www.termometropolitico.it/1525922\\_come-cambiar-e-banca-e-trasferire-i-rid-le-domiciliazioni-e-i-bonifici.html](https://www.termometropolitico.it/1525922_come-cambiar-e-banca-e-trasferire-i-rid-le-domiciliazioni-e-i-bonifici.html))



([https://www.lageggetutti.it/173143\\_perche-in-italia-la-borghesia-non-esiste-piu](https://www.lageggetutti.it/173143_perche-in-italia-la-borghesia-non-esiste-piu))

## LA SOCIETÀ PORCHEDDU E GLI INTERVENTI IN BORG SAN PAOLO

Il sistema Hennebique si diffuse velocemente in tutta Europa grazie ad una fitta rete di agenti e concessionari distribuiti nei vari paesi.

A queste figure era permesso l'utilizzo del sistema Hennebique.

I concessionari potevano quindi progettare e realizzare strutture in c.c.a. eseguendo per conto loro i calcoli strutturali previsti dal brevetto.

Nel Nord Italia l'impresa concessionaria del sistema Hennebique è rappresentata dalla "Società G. A. Porcheddu" con sede a Torino.

Giovanni Antonio Porcheddu, laureato in ingegneria civile ed elettrotecnica, aveva intuito il potenziale del sistema Hennebique diventandone concessionario già nel 1895 e utilizzandolo fino al 1933.

La Società operò prevalentemente in Piemonte, Veneto, Lombardia e Liguria ma aprì filiali in molte altre regioni.

### Torino prima fra tutti

La società G. A. Porcheddu fu protagonista di moltissime realizzazioni in c.c.a. sul territorio italiano.

Dal 1895 al 1933 saranno realizzati all'incirca 2600 opere, tutte elencate dalla società in 385 dossier divisi per diverse aree.

In Italia è Torino è il luogo di maggiore diffusione di questo sistema, che conta una raccolta di 102 dossier e dove verranno realizzati 654 lavori.

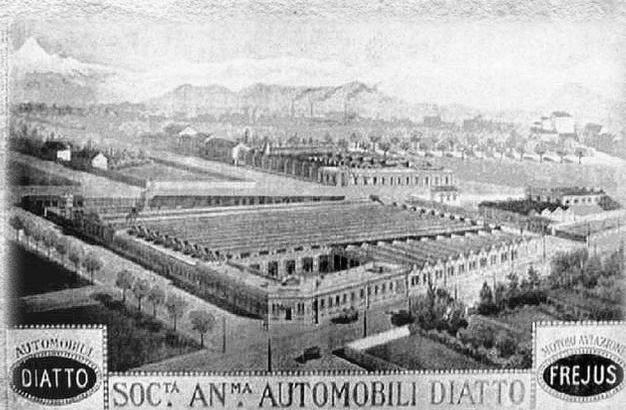
In Borgo San Paolo, per il notevole interesse da un punto di vista strutturale, è importate ricordare gli interventi di edilizia industriale:

- Delle Officine Diatto di Via Frejus avvenuti nel 1907.
- Degli Stabilimenti Lancia di Via Monginevro avvenuti nel 1911.

Il maggiore intervento realizzato per l'industria automobilistica in Torino è però rappresentato dal Lingotto di Fiat (1916-1922).



Giovanni Antonio Porcheddu  
(<https://www.cronachenuoresi.it/2018/08/22/giovanni-antonio-porcheddu-lingegnere-sardo-autore-del-plu-grande-ponte-al-mondo-in-cemento-armato/>)



(<https://www.thelightcanvas.com/diatto-la-fabbrica-di-auto-di-lusso-di-borgo-san-paolo/>)



Un autocarro della serie Jota esce dall'ingresso principale delle officine di via Caraglio 120. (dal Libro "STORIA DELLA LANCIA Impresa Tecnologie Mercati 1906-1969" pag. 39).



([https://it.wikipedia.org/wiki/Giovanni\\_Antonio\\_Porcheddu#/media/File:Fiat\\_Lingotto\\_veduta-1928.jpg](https://it.wikipedia.org/wiki/Giovanni_Antonio_Porcheddu#/media/File:Fiat_Lingotto_veduta-1928.jpg))

## LA SOCIETÀ PORCHEDDU E L'INNOVAZIONE

Porcheddu brevettò alcune soluzioni per migliorare il sistema Hennebique.

Nel 1900 la Società possedeva uno stabilimento per la produzione delle barre necessarie per l'armatura. Queste barre non presentavano la tipica sezione circolare ma una particolare forma ad "U" schiacciata.

Questa conformazione permetteva all'armatura di aderire meglio al conglomerato cementizio assicurando un risultato finale migliore.

In un manifesto pubblicitario pubblicato sulla rivista "Il Cemento" (nel 1912), vengono esaltate le caratteristiche di queste barre metalliche descritte come "Profilati con nervature per costruzioni in cemento armato: massima aderenza dell'armatura metallica al getto".

## I COSTI DI REALIZZAZIONE

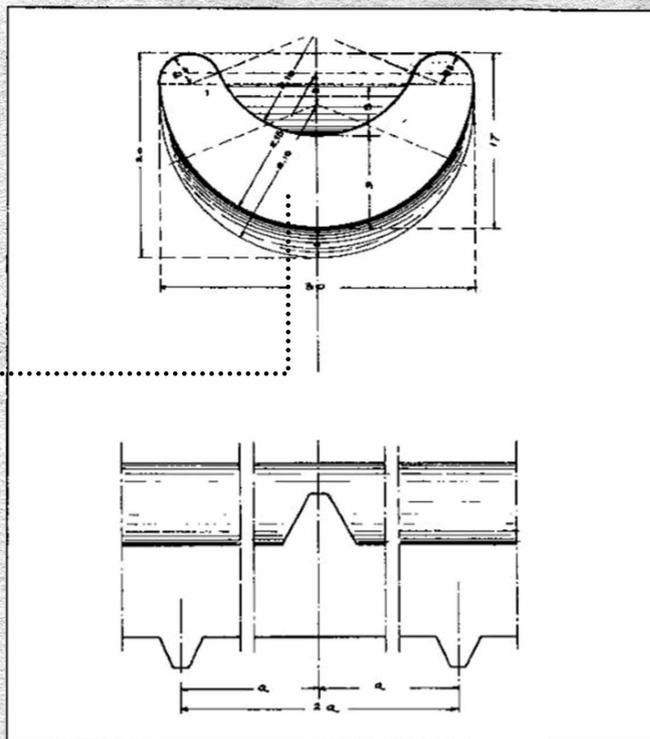
Inizialmente uno degli elementi d'attrito alla diffusione del sistema Hennebique a Torino, rispetto ai sistemi in muratura tradizionali, era rappresentato da costi di esercizio più elevati.

Intorno al 1900 la realizzazione di un metro quadro di solaio "tradizionale" costava all'incirca 9 Lire.

Un metro quadro di solaio Hennebique costava all'incirca 12-13 Lire. A questa cifra doveva poi essere aggiunta la parcella dell'impresa appaltatrice dei lavori che era di circa 2 Lire, portando così il costo complessivo a 15 Lire al metro quadro.

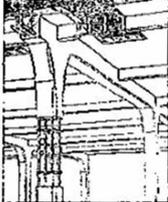
La Società Porcheddu, consapevole di questo aspetto, contrattò con la società Hennbique una diminuzione dei costi, che furono portati da 13 a 9 Lire, riducendo così la spesa complessiva a circa 11 Lire al metro quadro.

Lo svantaggio di un costo di poco superiore rispetto ai metodi tradizionali corrispondeva così a tutti i vantaggi derivanti del sistema Hennbique, che proprio per questa ragione divenne la tecnica edilizia più utilizzata nell'architettura industriale dei primi del '900.



Caratteristiche delle barre metalliche di armatura ad aderenza migliorata utilizzate in diverse realizzazioni ed oggetto di brevetto da parte di Porcheddu (A.P., dolo Torino-Fiat 1916, prat. 5634)  
 (Dal Libro "AVVENTO ED EVOLUZIONE DEL CALCESTRUZZO ARMATO IN ITALIA: IL SISTEMA HENNEBIQUE" - Pagina 21.)

# Società Porcheddu Ing. G. A.



**Costruzioni in Calcestruzzo armato sistema HENNEBIQUE ed altre**

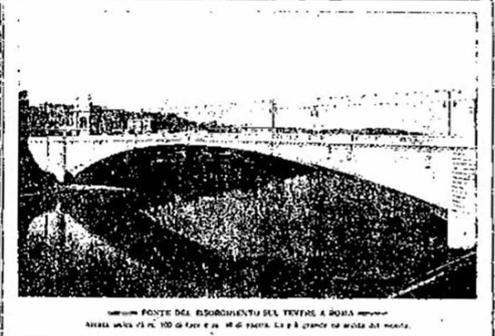
Anonima per Azioni - Capitale L. 4.000.000  
 Sede in TORINO, Corso Valentino, 20  
 625374 - Via Mecenate, 4 - MILANO, Via M. D'Adda, 85 - ROMA, P. Cavour, 355

I più moderni - pratici - economici procedimenti all'arte della costruzione

**Sistema HENNEBIQUE.** Il primo ed unico sistema che ha reso pratica l'applicazione alla grande costruzione del calcestruzzo armato. Il più economico, il più rapido e il più facile sotto ogni rapporto per la soluzione di qualunque problema di costruzione: ponti, fabbricati, strade, ferrovie.

**GRANDS PRIX** conseguiti dal sistema HENNEBIQUE:

- Parigi 1900
- Bruxel 1907
- Liegi 1905
- Milano 1906
- Londra 1903
- Torino 1911



IL PONTE DEL RISORGIMENTO SUL TEVERE A ROMA  
 ANCHE UNO DEI 100 DI PAVI E DI 14 DI SPINA. LA PIÙ GRANDE OPERA DEL MONDO.

**Ferri speciali brevetto Porcheddu**  
 Profili con nervature per costruzioni in cemento armato: massima aderenza dell'armatura metallica al getto.

**Fondazioni brevetto Compresso**  
 Fondazioni in terreni siltificati mediante piloni di calcestruzzo grezzo meccanicamente formati e battuti nel suolo.

**Pavimentazioni brevetto Porcheddu**  
 Piastrine compresse di cemento ed asfaltesite (ovale ed aniano) per carreggiate e marciapiedi stradali, per terrazze e pavimentazioni interne.

**ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI TORINO 1911**

GRAN PREMIO per le costruzioni Hennebique.  
 GRAN PREMIO per le pavimentazioni Porcheddu.  
 GRAN PREMIO per i profilati speciali Porcheddu.

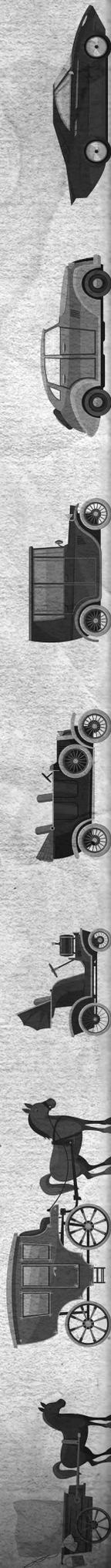
Informazioni, Progetti, Preventivi a richiesta

Pubblicità della Soc. G.A. Porcheddu, apparsa sulla rivista "Il Cemento" a IX, 1912, n.1  
 (Dal Libro "AVVENTO ED EVOLUZIONE DEL CALCESTRUZZO ARMATO IN ITALIA: IL SISTEMA HENNEBIQUE" - Pagina 21.)

# Lo sviluppo architettonico Lancia

Nuovi  
fabbricati,  
espansioni,  
modifiche e  
varianti  
nell'isolato  
Lancia.

123



### EVOLUZIONE DELLE ARCHITETTURE LANCIA STUDIO E ANALISI DAL 1911 AL 1924

#### Introduzione

La Lancia di Borgo san Paolo è soggetta a un'espansione architettonica particolarmente sostenuta durante la prima metà del secolo.

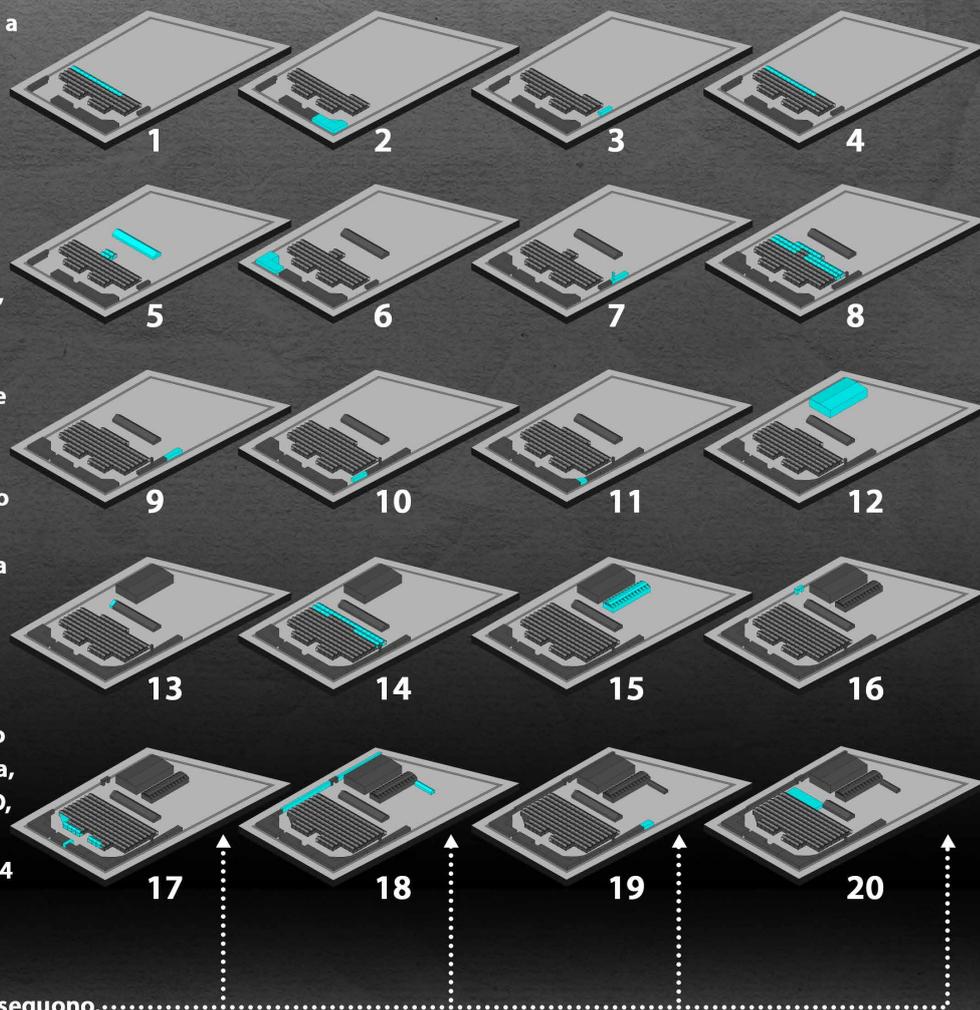
Nelle Tavole che seguono viene analizzata l'espansione architettonica della Lancia all'interno dell'isolato delimitato dalle Vie: Issilio, Monginevro, Caraglio e Vincenzo Lancia.

Questo studio nasce dalla consultazione delle fonti dell'archivio storico edilizio Lancia.

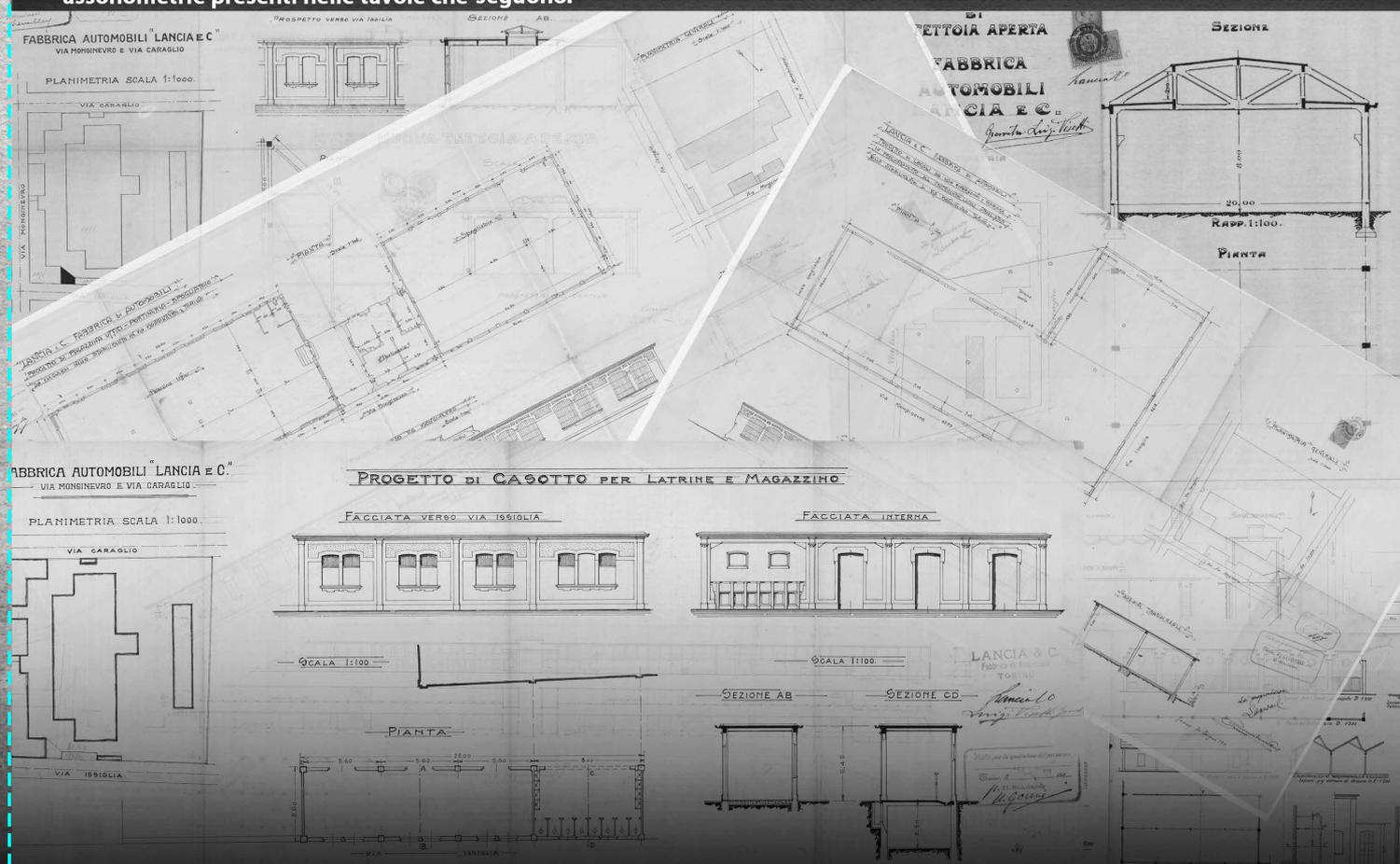
Tutti i documenti originali mostrati sono stati modificati a livello di cromia e migliorati nella nitidezza a favore di una migliore comprensione visiva.

All'interno di ogni tavola viene evidenziato in colorazione Azzurro l'edificio o gli edifici analizzati attraverso una vista assonometrica. L'assonometria, realizzata attraverso la modellazione 3D, permette di visualizzare la continua variazione delle architetture Lancia in 14 annidi storia, dal 1911 al 1924.

A destra sono illustrate le 20 assonometrie presenti nelle tavole che seguono.....



124

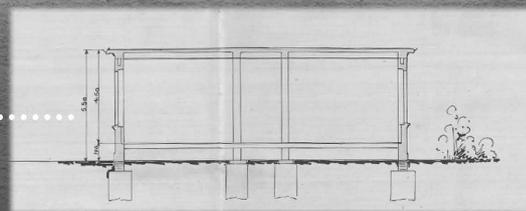


### EVOLUZIONE DELLE ARCHITETTURE LANCIA STUDIO E ANALISI DAL 1911 AL 1924

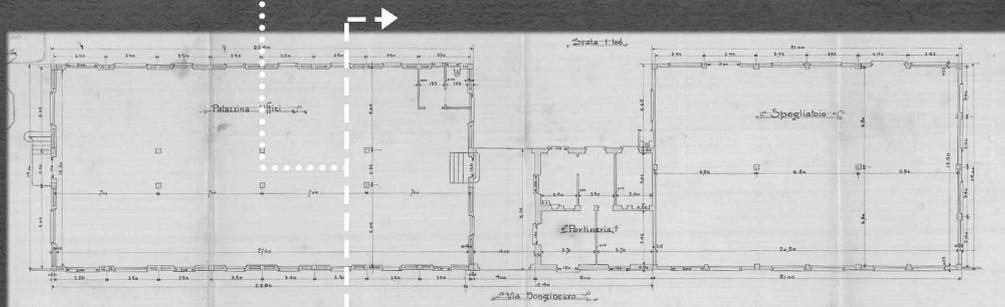
Il primo intervento edilizio della Lancia risale al 1911 (data di acquisizione degli Ex stabilimenti Fides-Basier).

Vengono realizzati nuovi spazi necessari a contenere gli uffici e gli spogliatoi per il personale amministrativo.

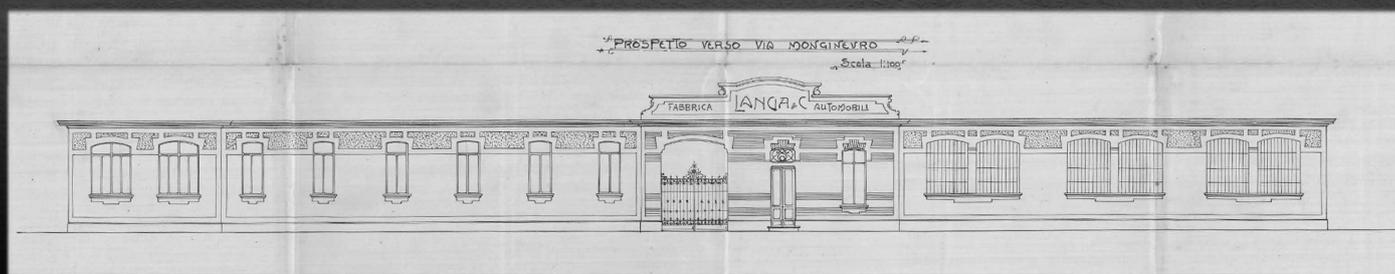
Queste due nuove aree sono collegate dallo spazio della portineria, dove si accede alla fabbrica.



Sezione Palazzina Uffici (da Archivio Storico)

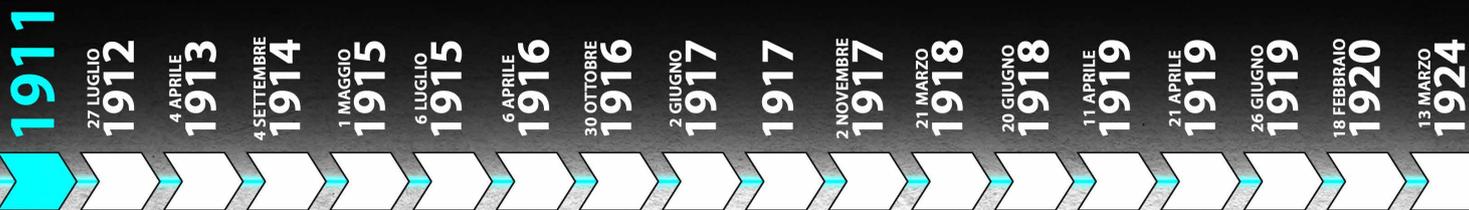


Pianta (da Archivio Storico)

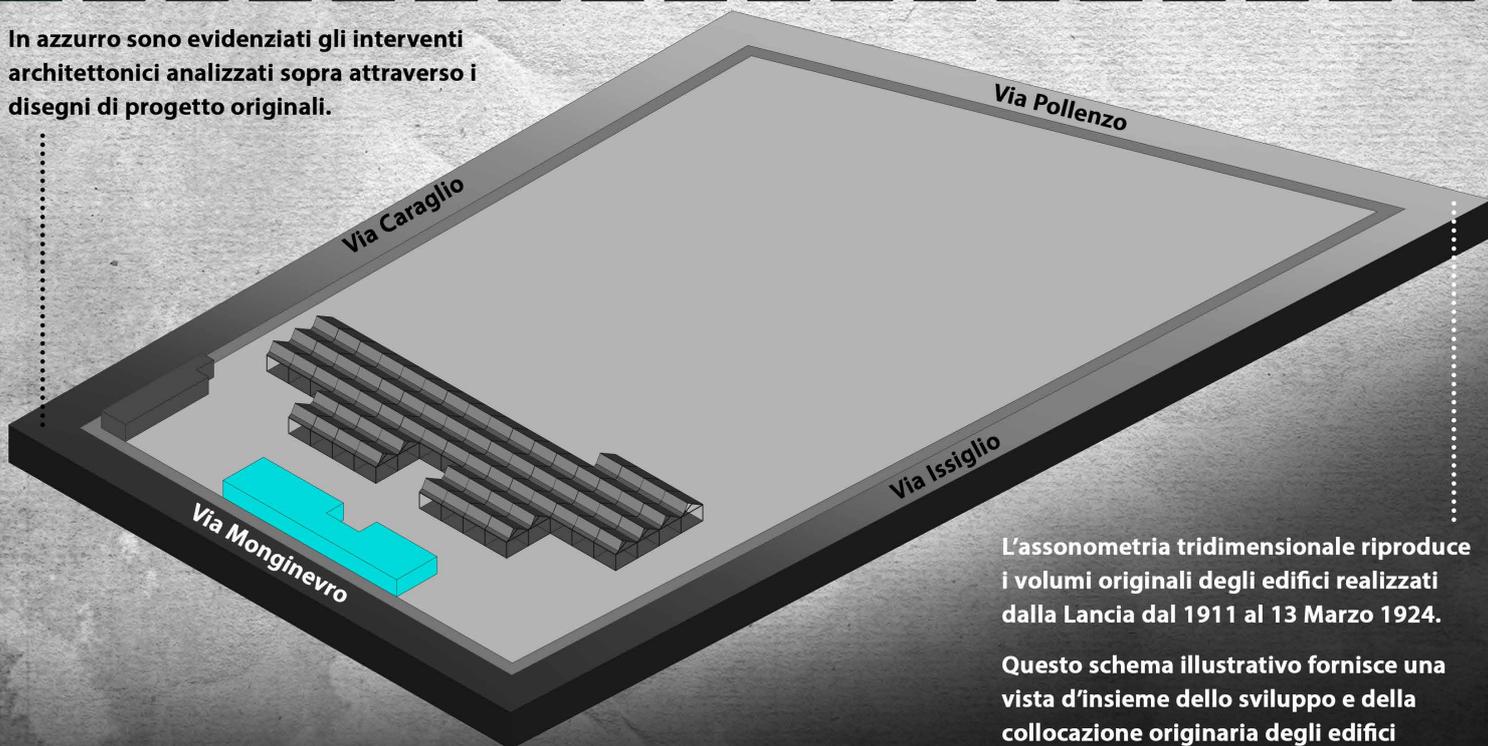


Prospetto prospiciente Via Monginevro (da Archivio Storico)

125



In azzurro sono evidenziati gli interventi architettonici analizzati sopra attraverso i disegni di progetto originali.



L'assonometria tridimensionale riproduce i volumi originali degli edifici realizzati dalla Lancia dal 1911 al 13 Marzo 1924.

Questo schema illustrativo fornisce una vista d'insieme dello sviluppo e della collocazione originaria degli edifici amministrativi e produttivi Lancia.

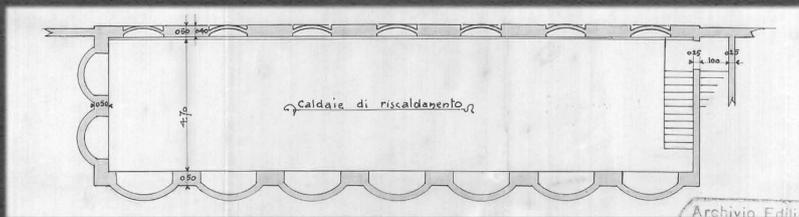


### EVOLUZIONE DELLE ARCHITETTURE LANCIA STUDIO E ANALISI DAL 1911 AL 1924

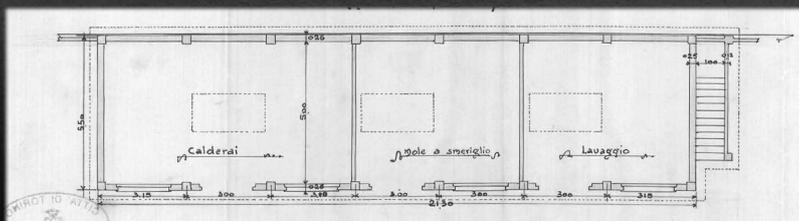
Sempre nel 1911 viene realizzato un locale tecnico distribuito su due livelli e collocato lungo Via Issiglio.

Al piano -1 troviamo il locale ad uso caldaie.

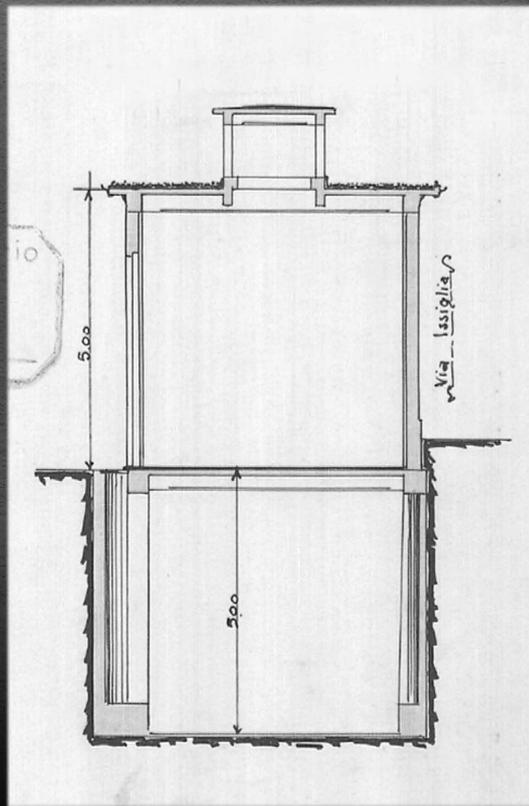
Al piano terra la superficie viene suddivisa in tre parti che ospitano rispettivamente: lavaggio, mole a smeriglio e calderai.



Pianta piano interrato (da Archivio Storico)

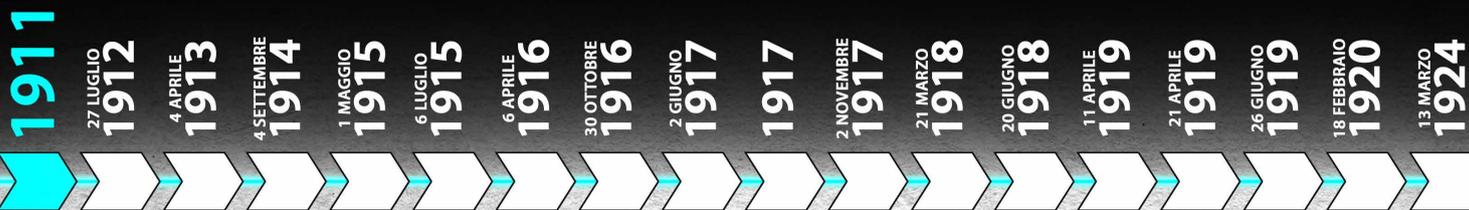


Pianta piano terra (da Archivio Storico)

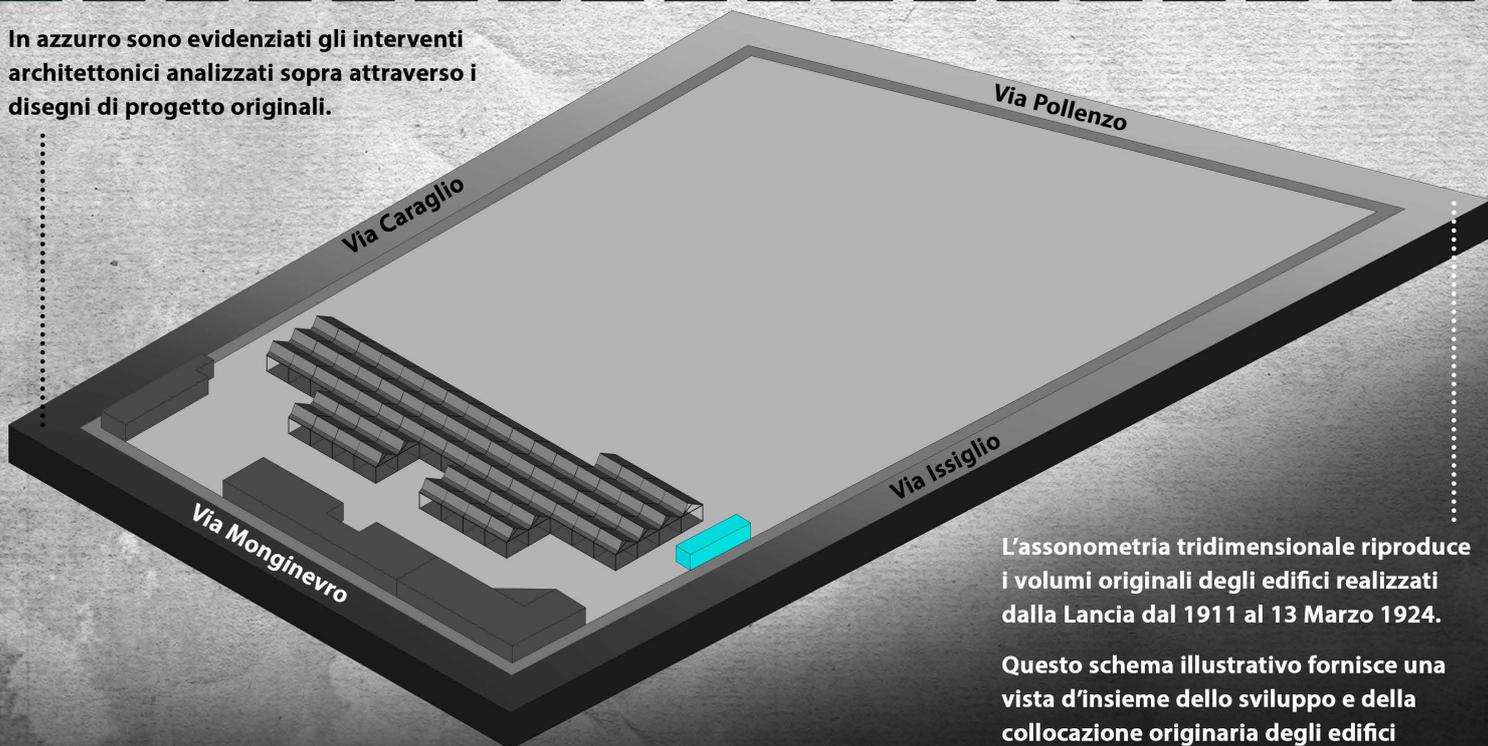


Sezione trasversale (da Archivio Storico)

127



In azzurro sono evidenziati gli interventi architettonici analizzati sopra attraverso i disegni di progetto originali.



L'assonometria tridimensionale riproduce i volumi originali degli edifici realizzati dalla Lancia dal 1911 al 13 Marzo 1924.

Questo schema illustrativo fornisce una vista d'insieme dello sviluppo e della collocazione originaria degli edifici amministrativi e produttivi Lancia.

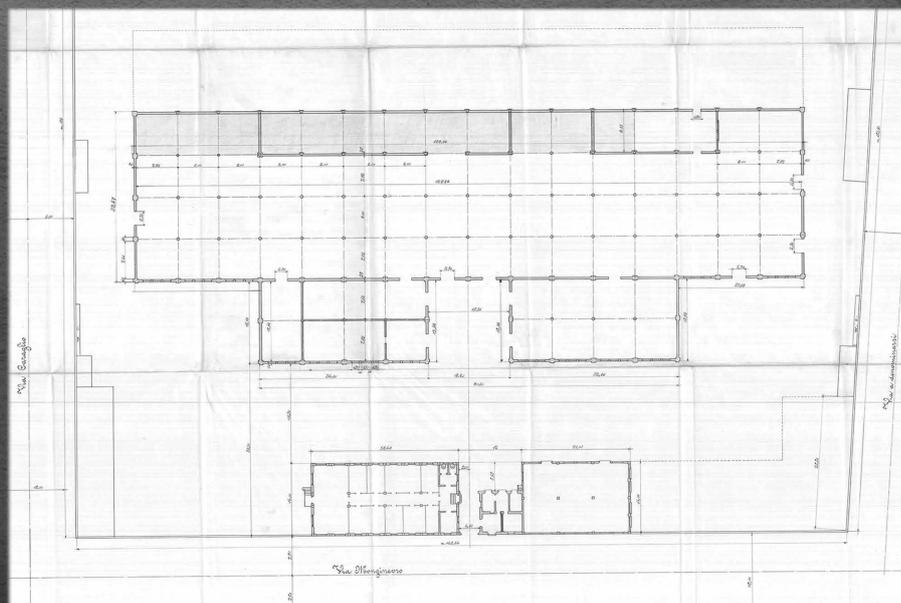
EVOLUZIONE DELLE ARCHITETTURE LANCIA  
 STUDIO E ANALISI DAL 1911 AL 1924

Il 27 Luglio 1912 viene presentato il primo progetto di ampliamento dei locali produttivi.

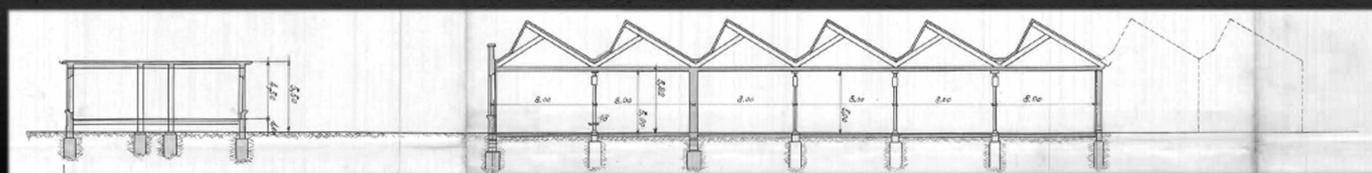
Vengono realizzati ulteriori 192 mq di superficie in continuità con il fabbricato preesistente.

Il modulo di base impiegato è quello di 8 x 8 metri su un totale di 12 nuovi moduli.

La copertura impiegata è ancora lignea mentre i pilastri sono in ghisa.



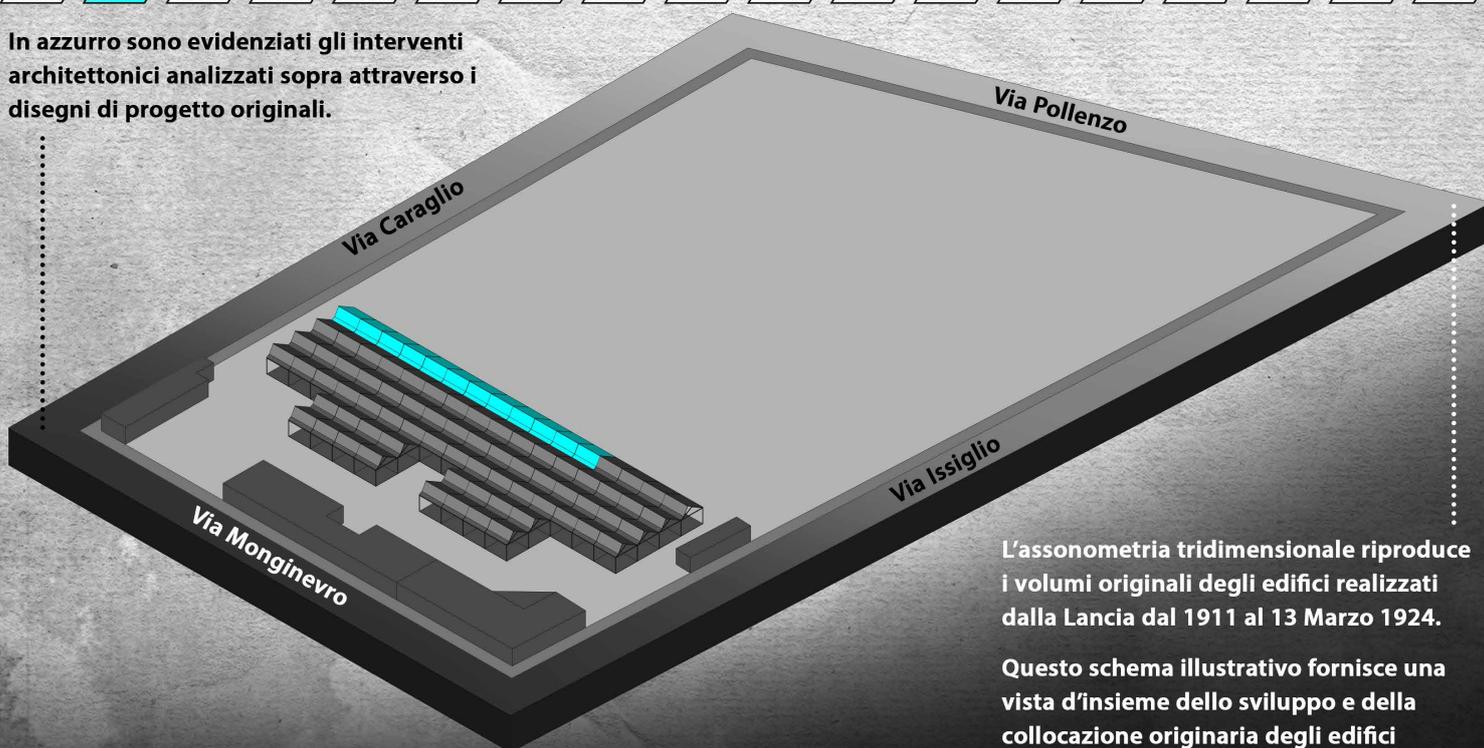
Pianta (da Archivio Storico)



Sezione trasversale vista dal lato di Via Issiglio (da Archivio Storico)



In azzurro sono evidenziati gli interventi architettonici analizzati sopra attraverso i disegni di progetto originali.



L'assonometria tridimensionale riproduce i volumi originali degli edifici realizzati dalla Lancia dal 1911 al 13 Marzo 1924.

Questo schema illustrativo fornisce una vista d'insieme dello sviluppo e della collocazione originaria degli edifici amministrativi e produttivi Lancia.

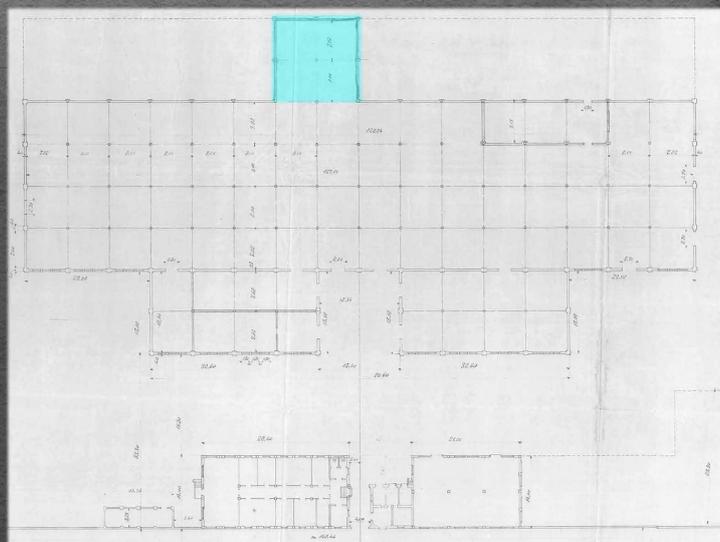
### EVOLUZIONE DELLE ARCHITETTURE LANCIA STUDIO E ANALISI DAL 1911 AL 1924

Il 4 Aprile 1913 viene presentato un secondo ampliamento dei locali produttivi.

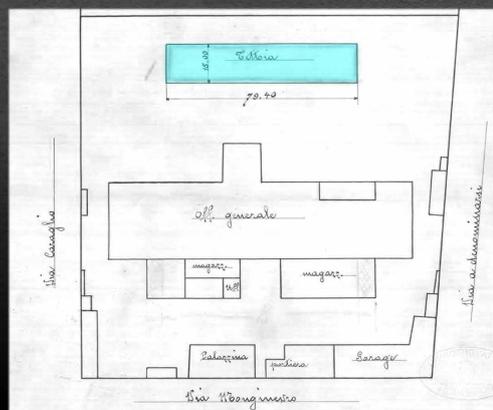
Vengono realizzati 64 mq in prolungamento all'intervento illustrato nella Tavola precedente, sempre con l'impiego del modulo 8 x 8 m su un totale di 4 nuovi moduli.

Nello stesso anno, il 14 Settembre 1913, viene realizzato un grosso edificio ad uso magazzino con pianta rettangolare di 15 x 79,4 metri.

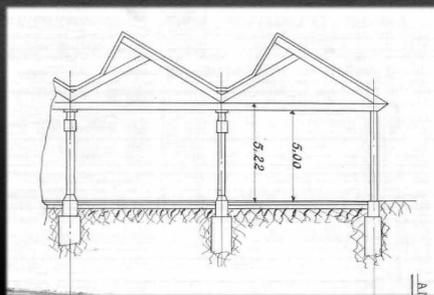
Questo spazio di 1200 mq viene collocato all'interno dell'isolato.



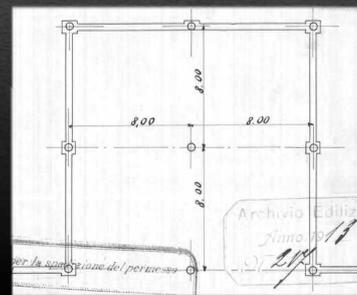
Pianta (da Archivio Storico)



Pianta (da Archivio Storico)



Sezione trasversale (da Archivio Storico)

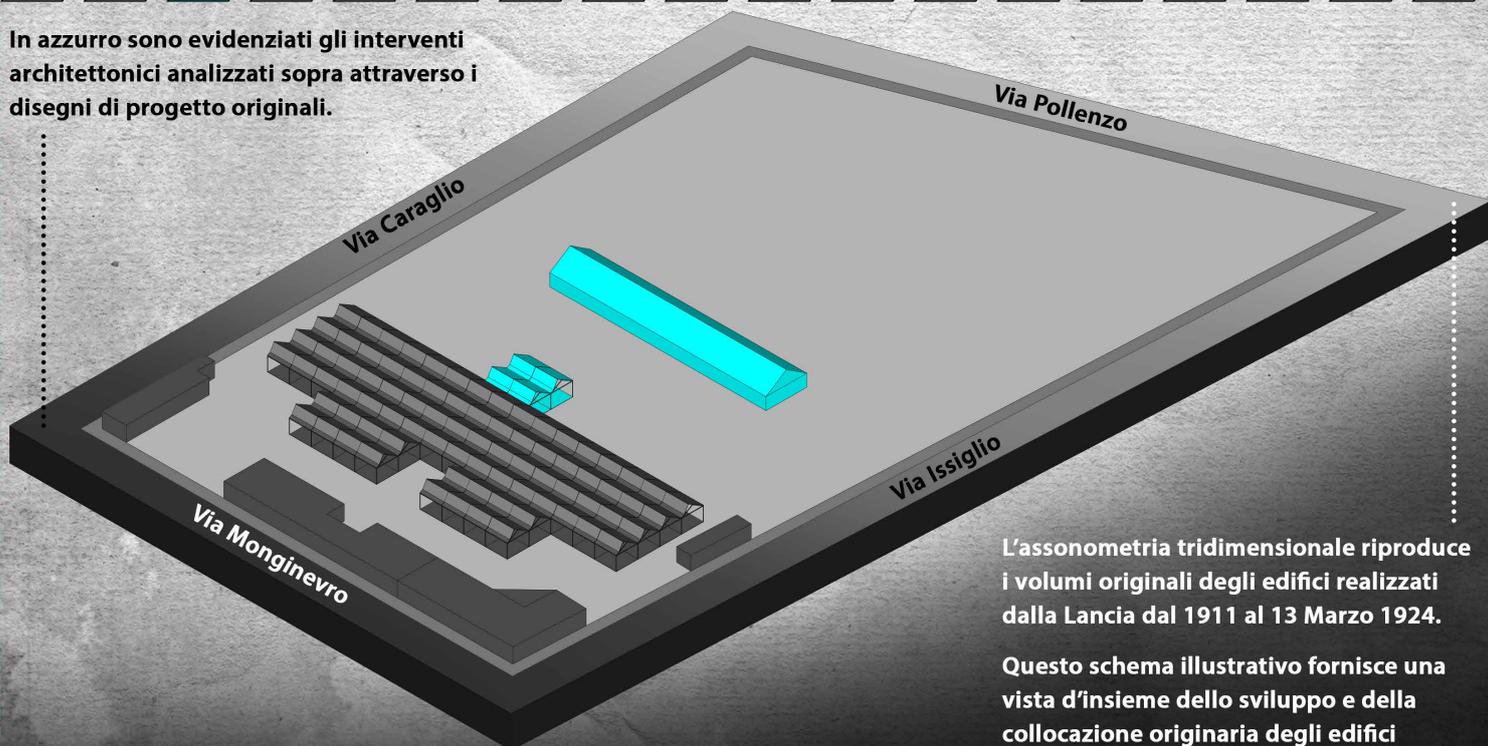


Pianta (da Archivio Storico)

129



In azzurro sono evidenziati gli interventi architettonici analizzati sopra attraverso i disegni di progetto originali.



L'assonometria tridimensionale riproduce i volumi originali degli edifici realizzati dalla Lancia dal 1911 al 13 Marzo 1924.

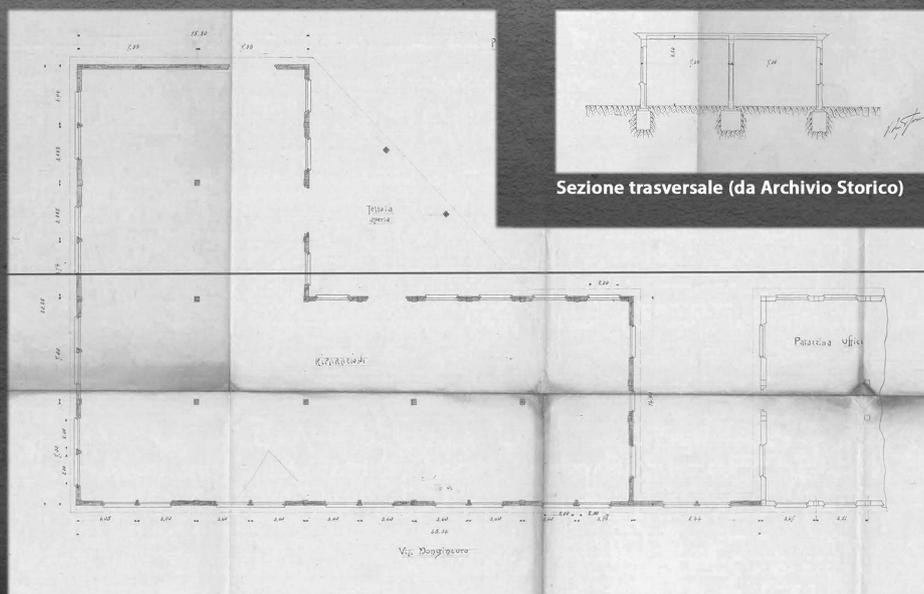
Questo schema illustrativo fornisce una vista d'insieme dello sviluppo e della collocazione originaria degli edifici amministrativi e produttivi Lancia.

### EVOLUZIONE DELLE ARCHITETTURE LANCIA STUDIO E ANALISI DAL 1911 AL 1924

Nel 1916 viene realizzato un volume molto simile al precedente intervento del 1911 analizzato a tavola 50.

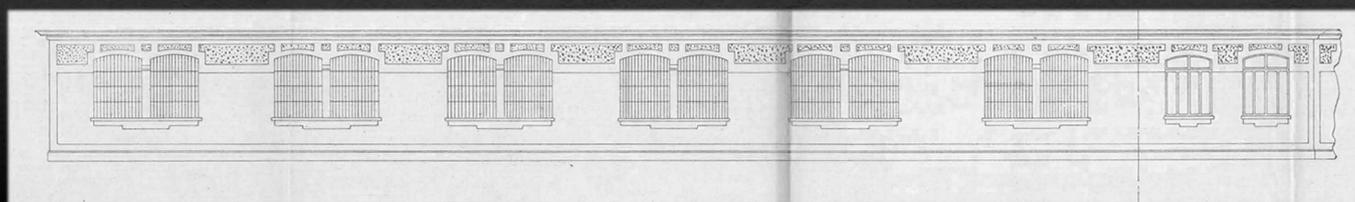
Viene realizzato un edificio d'angolo prospiciente Via Monginevro e Via Caraglio che completa il prolungamento della palazzina uffici realizzata nel 1911.

Questo spazio viene impiegato come locale ad uso riparazioni.



Sezione trasversale (da Archivio Storico)

Pianta (da Archivio Storico)

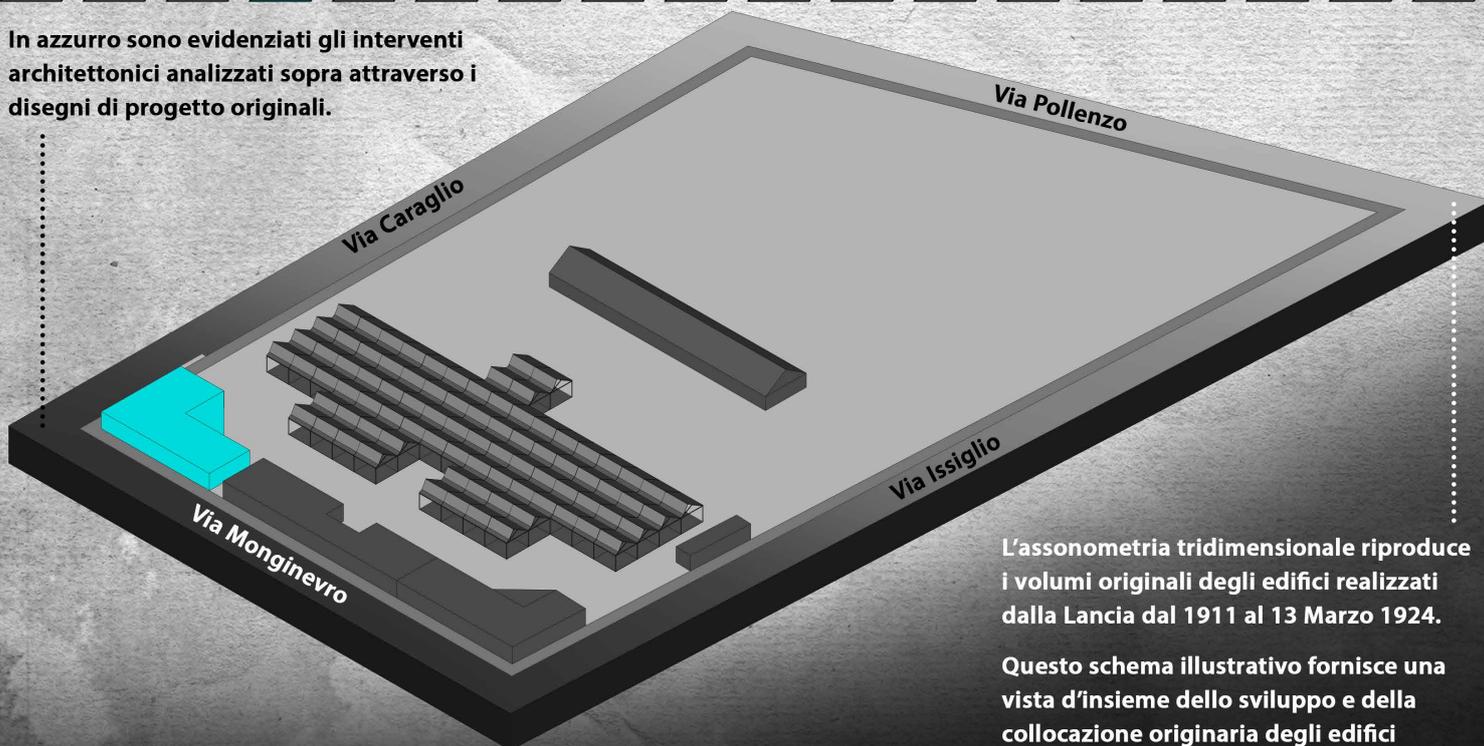


Prospetto prospiciente Via Monginevro (da Archivio Storico)

130

- 1911
- 27 LUGLIO 1912
- 4 APRILE 1913
- 4 SETTEMBRE 1914
- 1 MAGGIO 1915
- 6 LUGLIO 1915
- 6 APRILE 1916
- 30 OTTOBRE 1916
- 2 GIUGNO 1917
- 1917
- 2 NOVEMBRE 1917
- 21 MARZO 1918
- 20 GIUGNO 1918
- 11 APRILE 1919
- 21 APRILE 1919
- 26 GIUGNO 1919
- 18 FEBBRAIO 1920
- 13 MARZO 1924

In azzurro sono evidenziati gli interventi architettonici analizzati sopra attraverso i disegni di progetto originali.



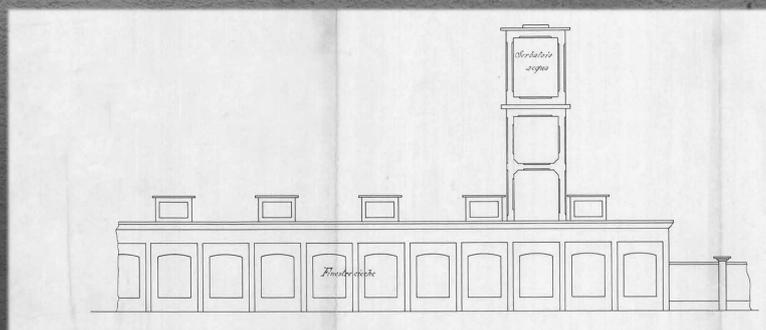
L'assonometria tridimensionale riproduce i volumi originali degli edifici realizzati dalla Lancia dal 1911 al 13 Marzo 1924.

Questo schema illustrativo fornisce una vista d'insieme dello sviluppo e della collocazione originaria degli edifici amministrativi e produttivi Lancia.

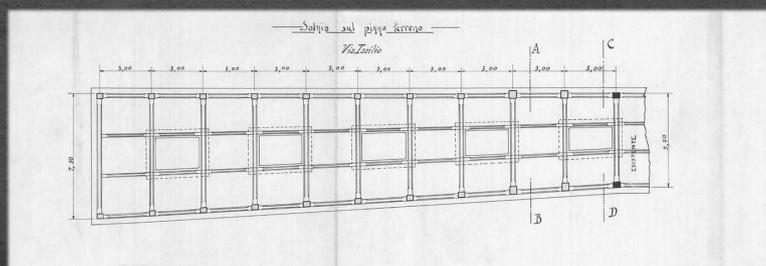
EVOLUZIONE DELLE ARCHITETTURE LANCIA  
 STUDIO E ANALISI DAL 1911 AL 1924

Nel 1916 viene realizzato un nuovo volume che continua il prolungamento del locale tecnico distribuito su due livelli che ospita le caldaie.

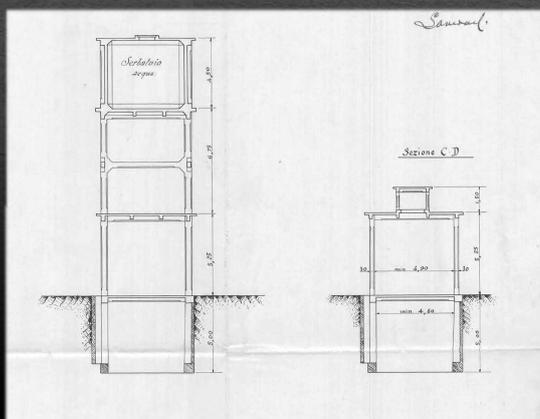
Questo intervento viene impiegato ad uso officina, oltre ad essere dotato di un serbatoio d'acqua collocato su una "torretta" di 3 piani fuori terra che supera l'altezza di 16 metri.



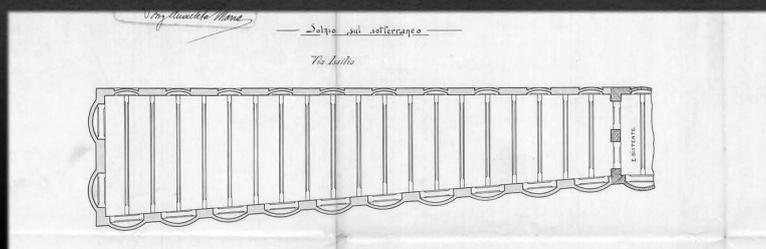
Prospetto verso Via Caraglio (da Archivio Storico)



Pianta del solaio sul piano terreno (da Archivio Storico)

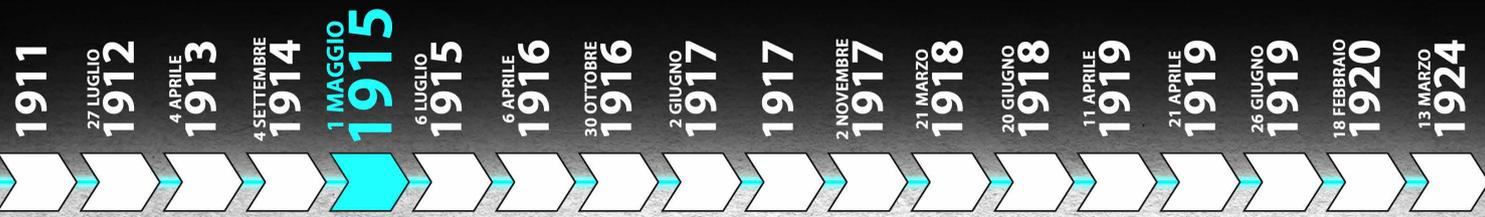


Sezione trasversale (da Archivio Storico)

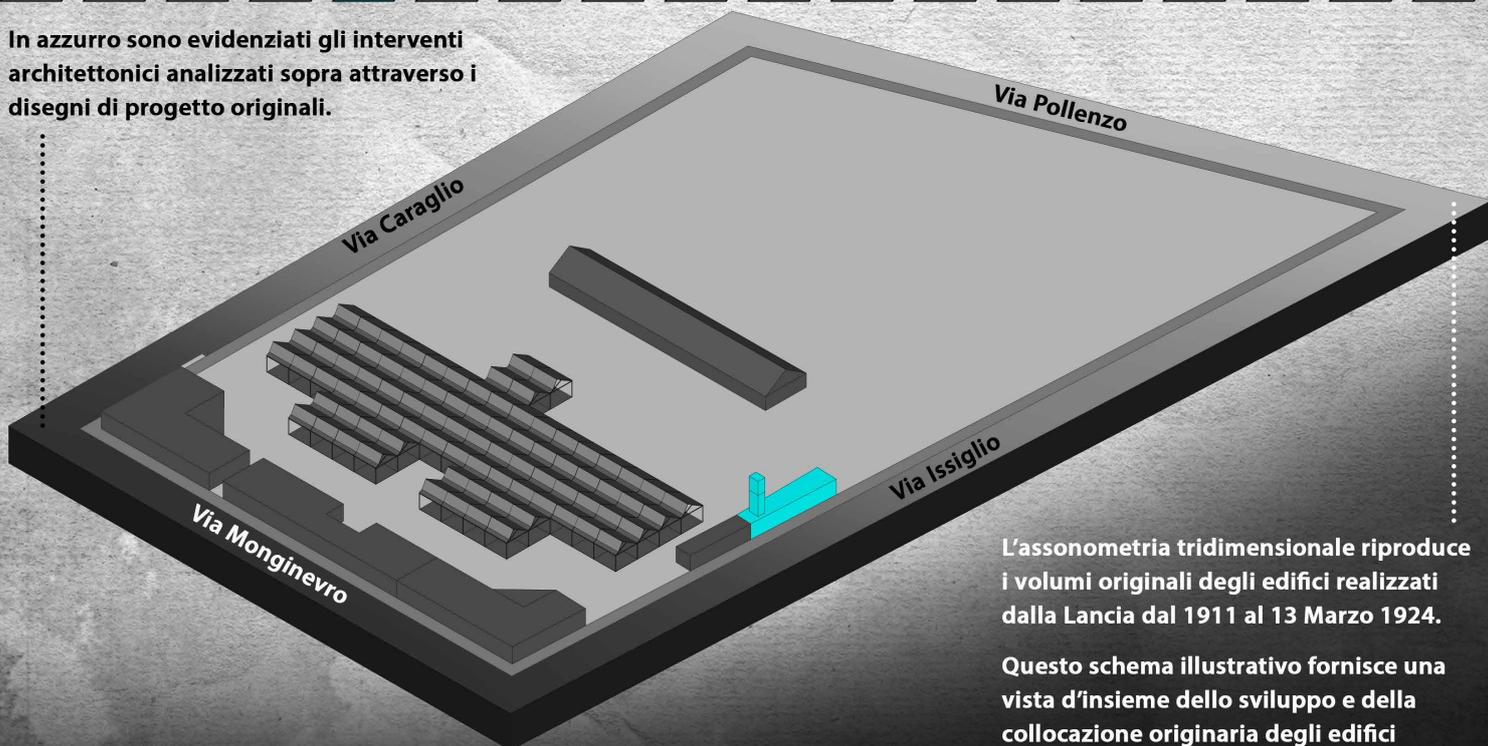


Pianta del solaio sotterraneo (da Archivio Storico)

131



In azzurro sono evidenziati gli interventi architettonici analizzati sopra attraverso i disegni di progetto originali.



L'assonometria tridimensionale riproduce i volumi originali degli edifici realizzati dalla Lancia dal 1911 al 13 Marzo 1924.

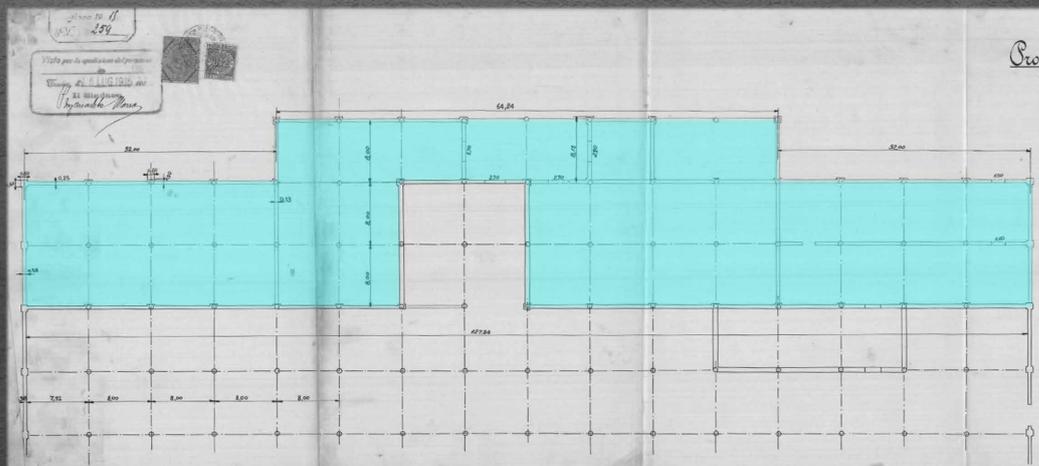
Questo schema illustrativo fornisce una vista d'insieme dello sviluppo e della collocazione originaria degli edifici amministrativi e produttivi Lancia.

### EVOLUZIONE DELLE ARCHITETTURE LANCIA STUDIO E ANALISI DAL 1911 AL 1924

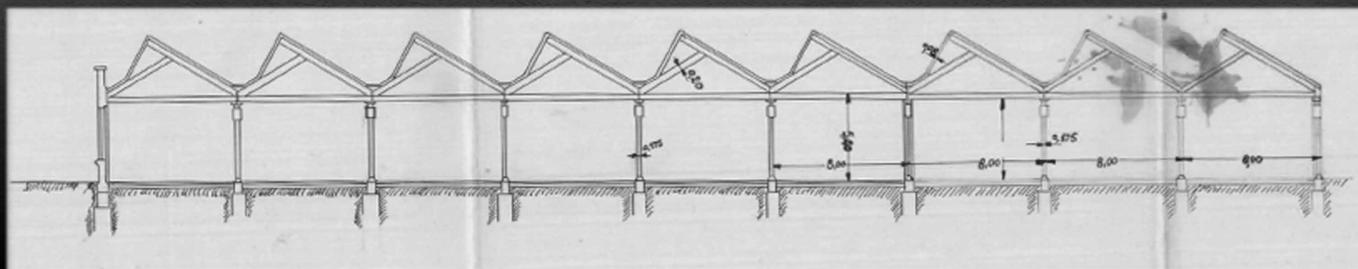
Il 6 Luglio 1915 viene realizzato uno dei più grossi interventi di ampliamento dei locali produttivi Lancia.

Questo fabbricato, in continuità con le espansioni preesistenti, riproduce nuovamente il modulo 8 x 8 metri su un totale di 36 nuovi moduli.

La superficie totale realizzata conta quasi i 600 mq.



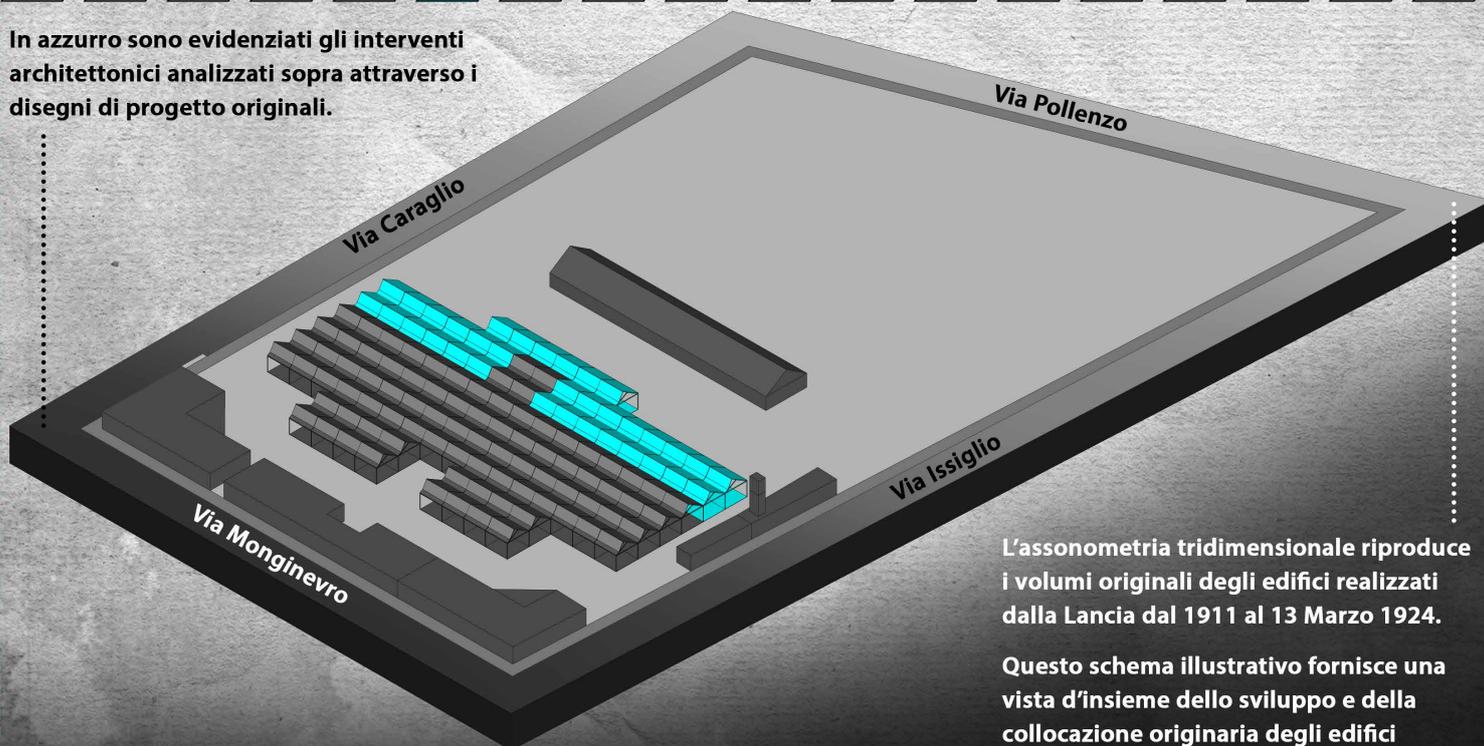
Pianta (da Archivio Storico)



Sezione trasversale (da Archivio Storico)



In azzurro sono evidenziati gli interventi architettonici analizzati sopra attraverso i disegni di progetto originali.



L'assonometria tridimensionale riproduce i volumi originali degli edifici realizzati dalla Lancia dal 1911 al 13 Marzo 1924.

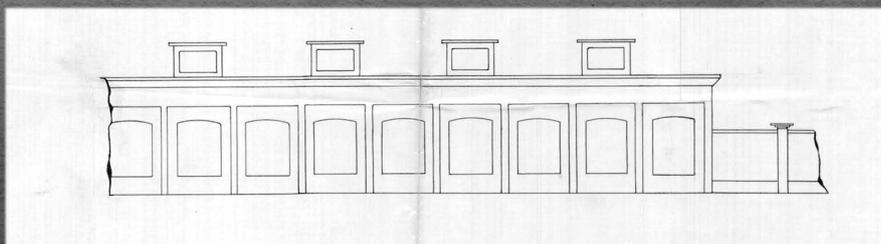
Questo schema illustrativo fornisce una vista d'insieme dello sviluppo e della collocazione originaria degli edifici amministrativi e produttivi Lancia.

### EVOLUZIONE DELLE ARCHITETTURE LANCIA STUDIO E ANALISI DAL 1911 AL 1924

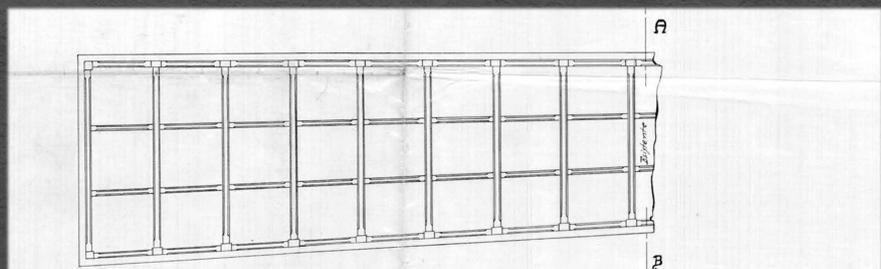
Il 6 Aprile del 1916 viene realizzato un terzo volume che continua il prolungamento degli edifici Lancia lungo via Issiglio.

Il nuovo intervento di circa 220 mq viene impiegato come locale ad uso officina.

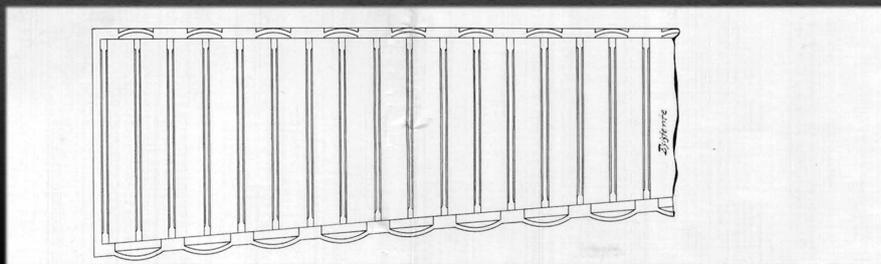
I disegni d'archivio storico mostrano l'intelaiatura in cemento armato (delle travi principali e secondarie) presente all'interno dei due solai.



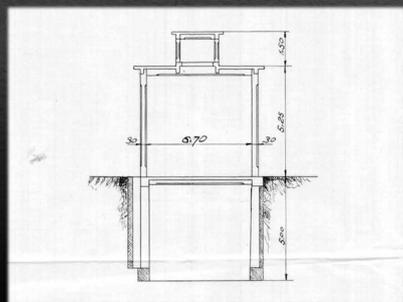
Prospetto prospiciente Via Issiglio (da Archivio Storico)



Pianta dei solai, piano terreno (da Archivio Storico)



Pianta dei solai, piano interrato (da Archivio Storico)

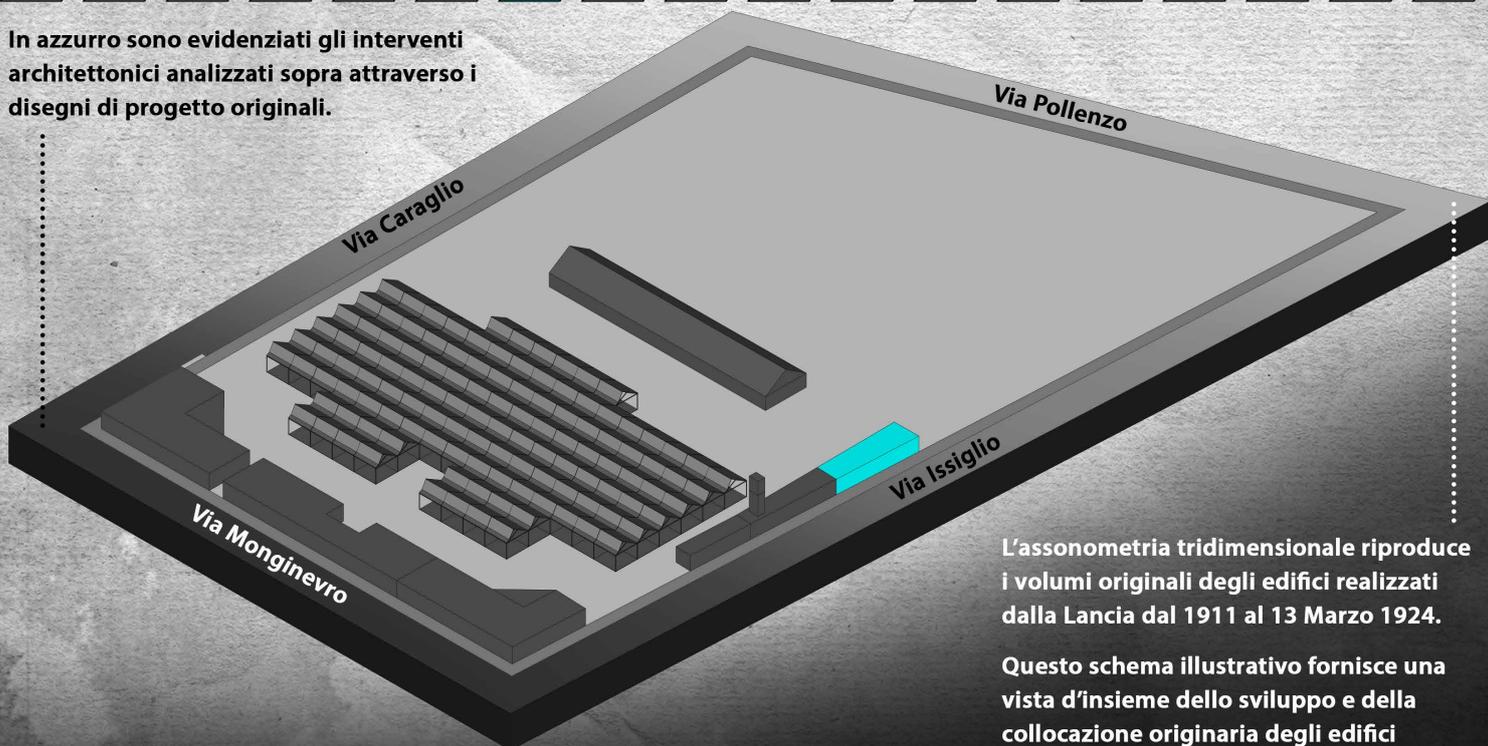


Sezione trasversale (da Archivio Storico)

133



In azzurro sono evidenziati gli interventi architettonici analizzati sopra attraverso i disegni di progetto originali.



L'assonometria tridimensionale riproduce i volumi originali degli edifici realizzati dalla Lancia dal 1911 al 13 Marzo 1924.

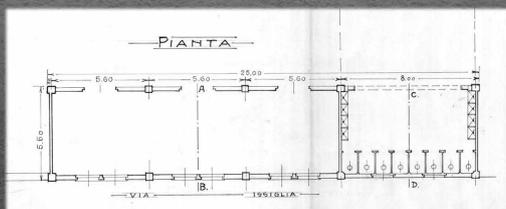
Questo schema illustrativo fornisce una vista d'insieme dello sviluppo e della collocazione originaria degli edifici amministrativi e produttivi Lancia.

### EVOLUZIONE DELLE ARCHITETTURE LANCIA STUDIO E ANALISI DAL 1911 AL 1924

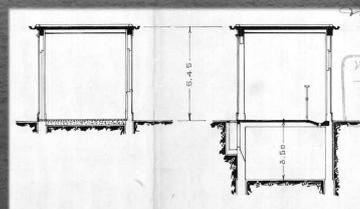
Il 30 Ottobre 1916 viene realizzato un quarto volume che amplia il prolungamento degli edifici Lancia lungo via Issiglio.

In questo caso l'intervento, diversamente da quelli precedenti, si colloca verso Via Monginevro.

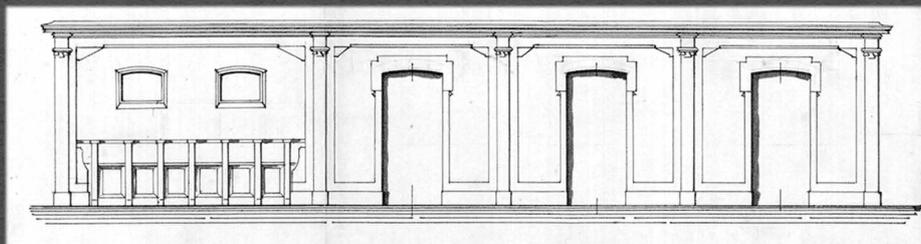
Il progetto di questo edificio nasce dalla necessità di realizzare nuove latrine per gli operai oltre ad uno spazio impiegato ad uso magazzino.



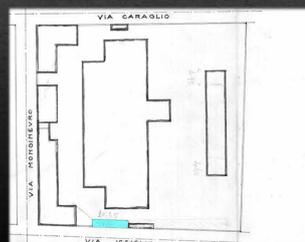
Pianta (da Archivio Storico)



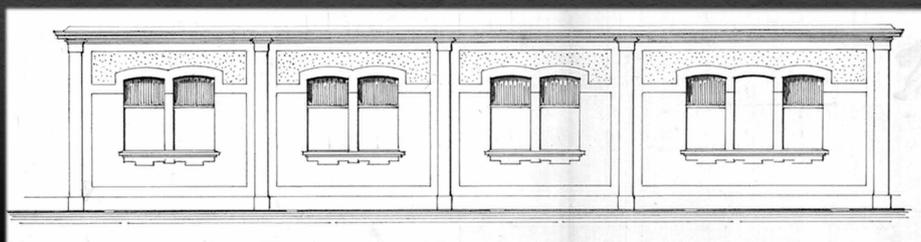
Sezione trasversale (da Archivio Storico)



Prospetto facciata interna (da Archivio Storico)



Planimetria (da Archivio Storico)

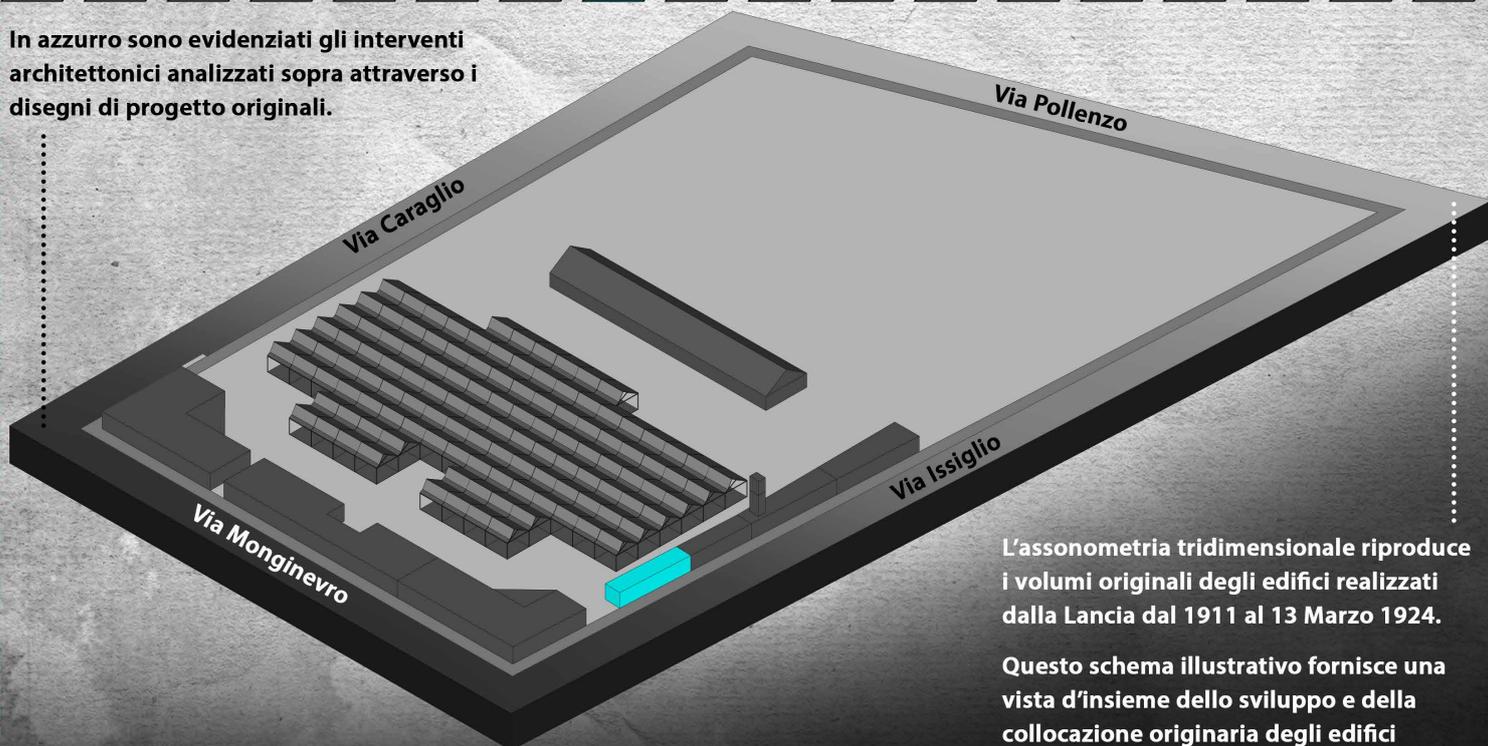


Prospetto verso Via Issiglio (da Archivio Storico)

134



In azzurro sono evidenziati gli interventi architettonici analizzati sopra attraverso i disegni di progetto originali.



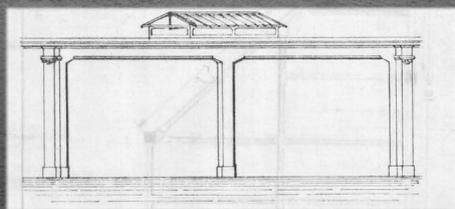
L'assonometria tridimensionale riproduce i volumi originali degli edifici realizzati dalla Lancia dal 1911 al 13 Marzo 1924.

Questo schema illustrativo fornisce una vista d'insieme dello sviluppo e della collocazione originaria degli edifici amministrativi e produttivi Lancia.

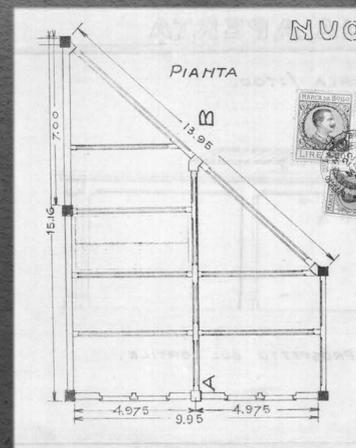
### EVOLUZIONE DELLE ARCHITETTURE LANCIA STUDIO E ANALISI DAL 1911 AL 1924

Il 2 Giugno 1917 viene realizzato un quinto volume che completa e chiude il prolungamento degli edifici Lancia lungo Via Issiglio e Via Monginevro.

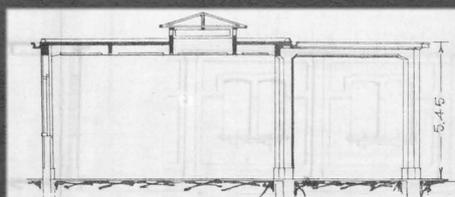
Questo intervento ad uso tettoia presenta un sistema costruttivo in cemento armato sormontato da una piccola struttura ad uso lucernaio utile nel far filtrare la luce naturale all'interno della tettoia.



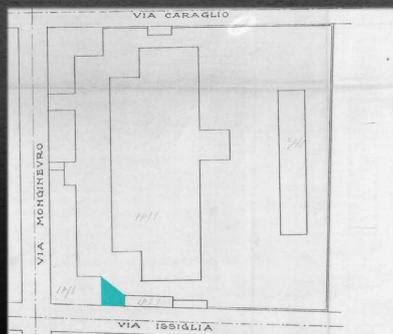
Prospetto interno (da Archivio Storico)



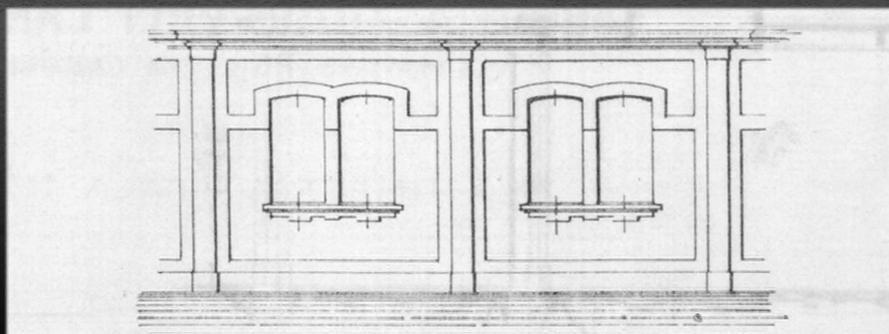
Pianta (da Archivio Storico)



Sezione trasversale (da Archivio Storico)



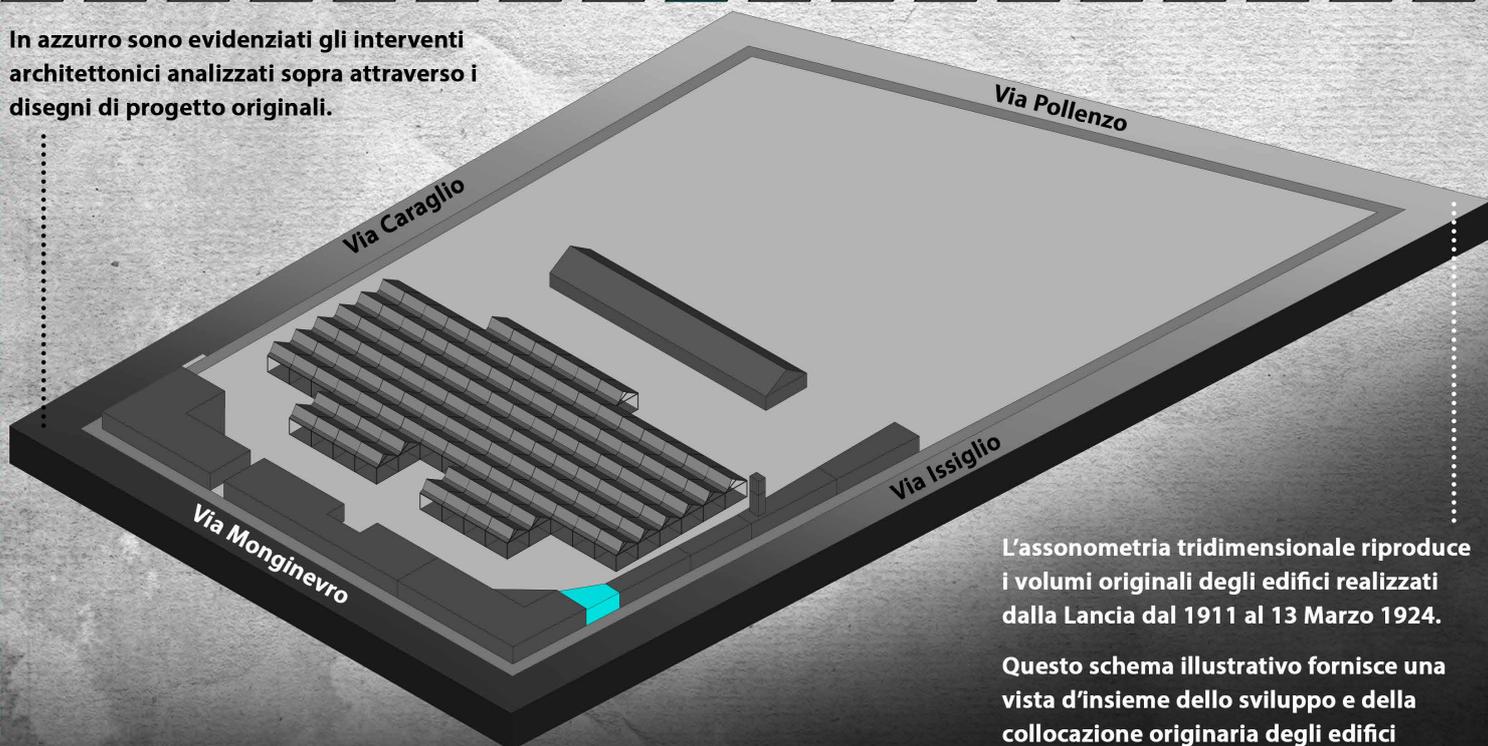
Planimetria (da Archivio Storico)



Prospetto prospiciente Via Issiglio (da Archivio Storico)

- 1911
- 27 LUGLIO 1912
- 4 APRILE 1913
- 4 SETTEMBRE 1914
- 1 MAGGIO 1915
- 6 LUGLIO 1915
- 6 APRILE 1916
- 30 OTTOBRE 1916
- 2 GIUGNO 1917
- 1917
- 2 NOVEMBRE 1917
- 21 MARZO 1918
- 20 GIUGNO 1918
- 11 APRILE 1919
- 21 APRILE 1919
- 26 GIUGNO 1919
- 18 FEBBRAIO 1920
- 13 MARZO 1924

In azzurro sono evidenziati gli interventi architettonici analizzati sopra attraverso i disegni di progetto originali.



L'assonometria tridimensionale riproduce i volumi originali degli edifici realizzati dalla Lancia dal 1911 al 13 Marzo 1924.

Questo schema illustrativo fornisce una vista d'insieme dello sviluppo e della collocazione originaria degli edifici amministrativi e produttivi Lancia.

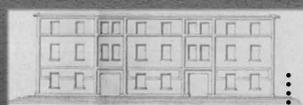
### EVOLUZIONE DELLE ARCHITETTURE LANCIA STUDIO E ANALISI DAL 1911 AL 1924

Il 17 Ottobre 1917 viene realizzato un altro dei più grossi interventi di ampliamento dei locali produttivi Lancia.

Questo edificio costruito per ospitare la nuova fonderia presenta una pianta rettangolare di 72 x 40 metri.

La nuova superficie ottenuta, distribuita su 4 livelli, conta più di 11.500 mq.

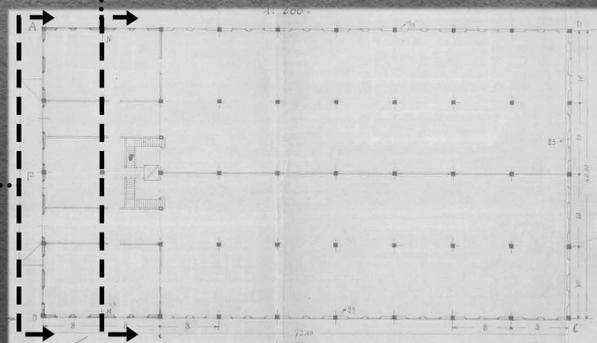
L'edificio presenta tre piani fuori terra e uno interrato.



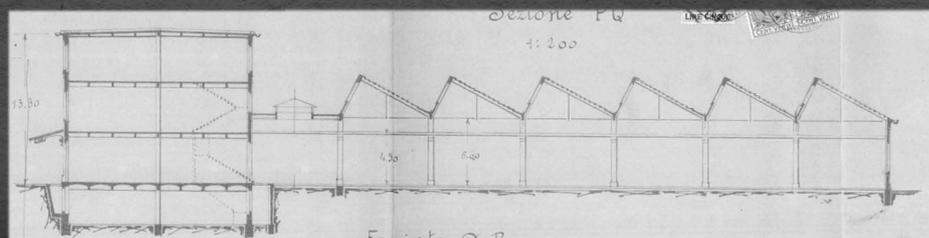
Prospetto



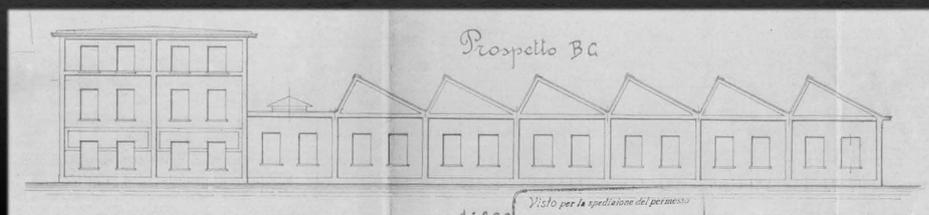
Sezione trasversale



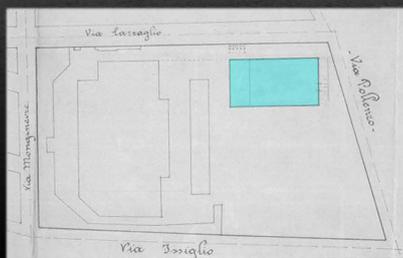
Pianta (da Archivio Storico)



Sezione trasversale (da Archivio Storico)



Prospetto (da Archivio Storico)

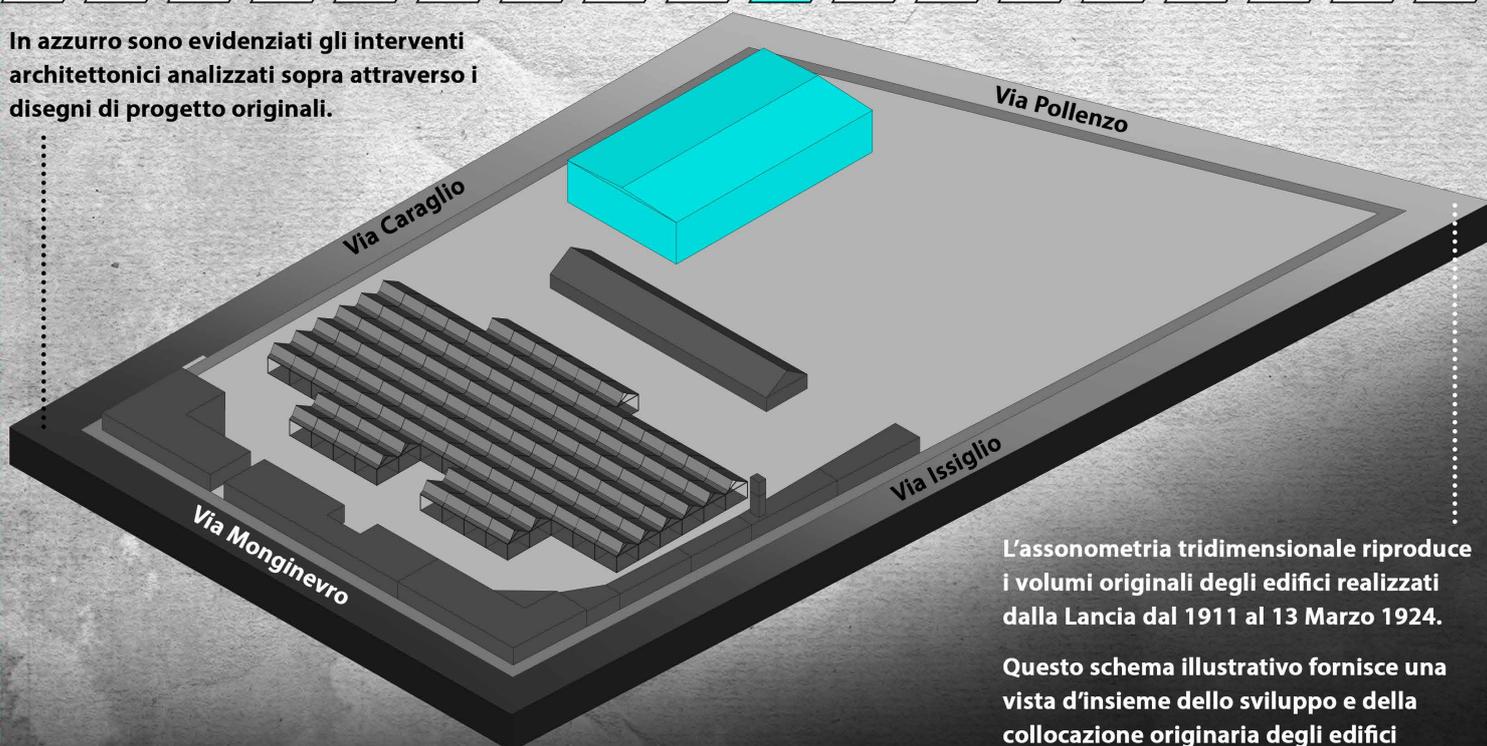


Planimetria (da Archivio Storico)

136



In azzurro sono evidenziati gli interventi architettonici analizzati sopra attraverso i disegni di progetto originali.



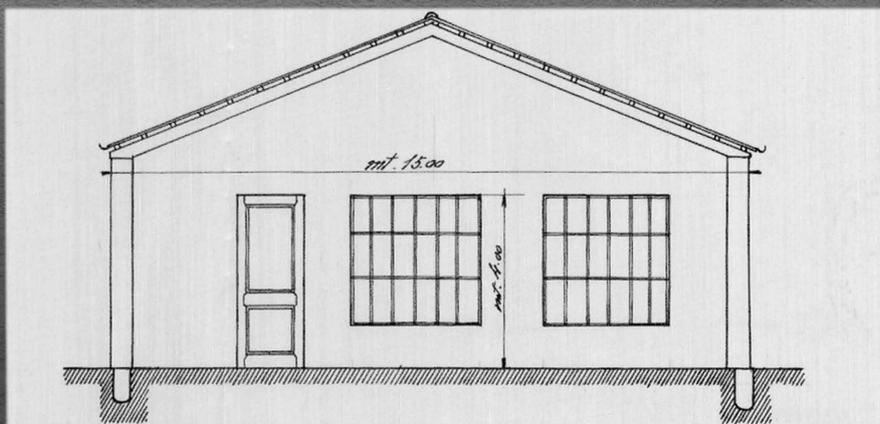
L'assonometria tridimensionale riproduce i volumi originali degli edifici realizzati dalla Lancia dal 1911 al 13 Marzo 1924.

Questo schema illustrativo fornisce una vista d'insieme dello sviluppo e della collocazione originaria degli edifici amministrativi e produttivi Lancia.

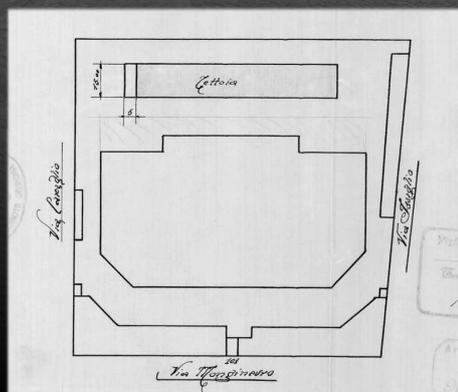
EVOLUZIONE DELLE ARCHITETTURE LANCIA  
 STUDIO E ANALISI DAL 1911 AL 1924

Il 2 Novembre del 1917 viene realizzato un ampliamento dell'edificio ad uso magazzino realizzato 4 anni prima (il 14 Settembre del 1913).

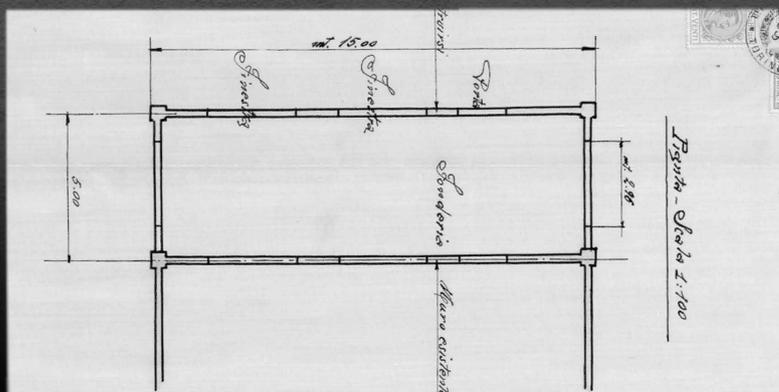
Il volume annesso è di dimensioni contenute, con una superficie di 75 mq che va a sommarsi ai precedenti 1200 mq.



Prospetto frontale verso Via Caraglio (da Archivio Storico)



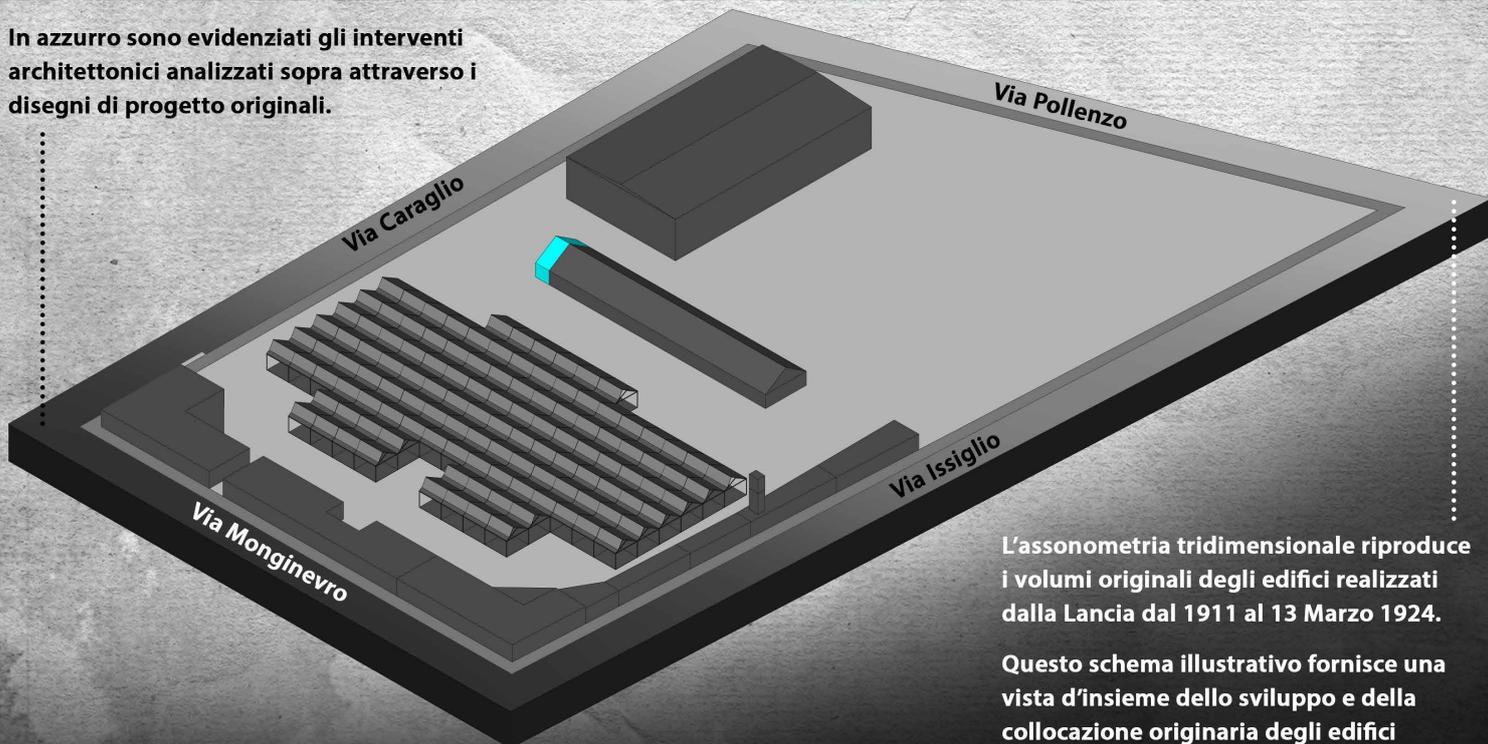
Planimetria (da Archivio Storico)



Pianta (da Archivio Storico)

- 1911
- 27 LUGLIO 1912
- 4 APRILE 1913
- 4 SETTEMBRE 1914
- 1 MAGGIO 1915
- 6 LUGLIO 1915
- 6 APRILE 1916
- 30 OTTOBRE 1916
- 2 GIUGNO 1917
- 1917
- 2 NOVEMBRE 1917
- 21 MARZO 1918
- 20 GIUGNO 1918
- 11 APRILE 1919
- 21 APRILE 1919
- 26 GIUGNO 1919
- 18 FEBBRAIO 1920
- 13 MARZO 1924

In azzurro sono evidenziati gli interventi architettonici analizzati sopra attraverso i disegni di progetto originali.



L'assonometria tridimensionale riproduce i volumi originali degli edifici realizzati dalla Lancia dal 1911 al 13 Marzo 1924.

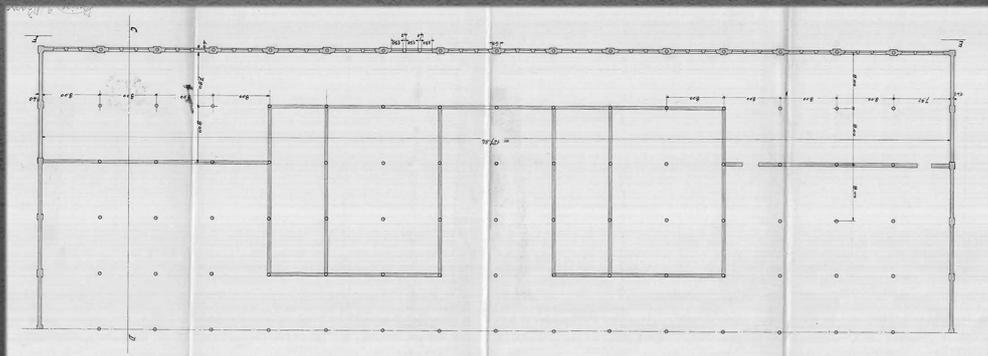
Questo schema illustrativo fornisce una vista d'insieme dello sviluppo e della collocazione originaria degli edifici amministrativi e produttivi Lancia.

### EVOLUZIONE DELLE ARCHITETTURE LANCIA STUDIO E ANALISI DAL 1911 AL 1924

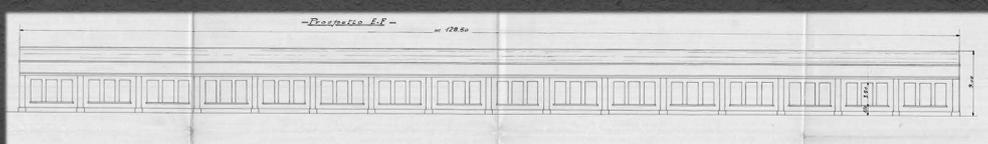
Il 21 Marzo 1918 viene realizzato il quarto intervento di ampliamento dei locali produttivi Lancia.

Questo nuovo fabbricato, in continuità con le espansioni preesistenti, conta una superficie di 384 mq.

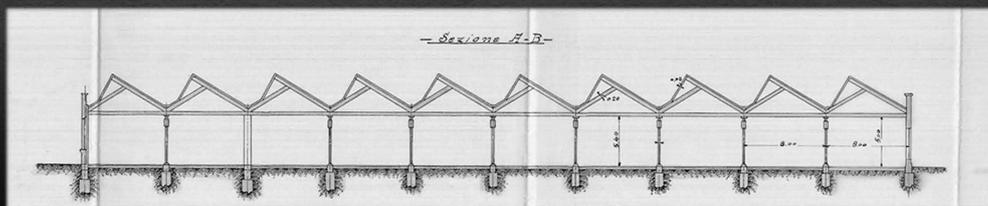
Il modulo di base impiegato è sempre quello di 8 x 8 metri su un totale di 24 nuovi moduli.



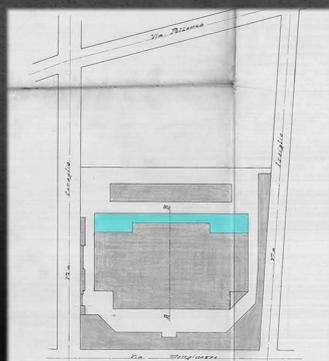
Pianta (da Archivio Storico)



Prospetto interno verso Via Lancia (da Archivio Storico)



Sezione trasversale (da Archivio Storico)

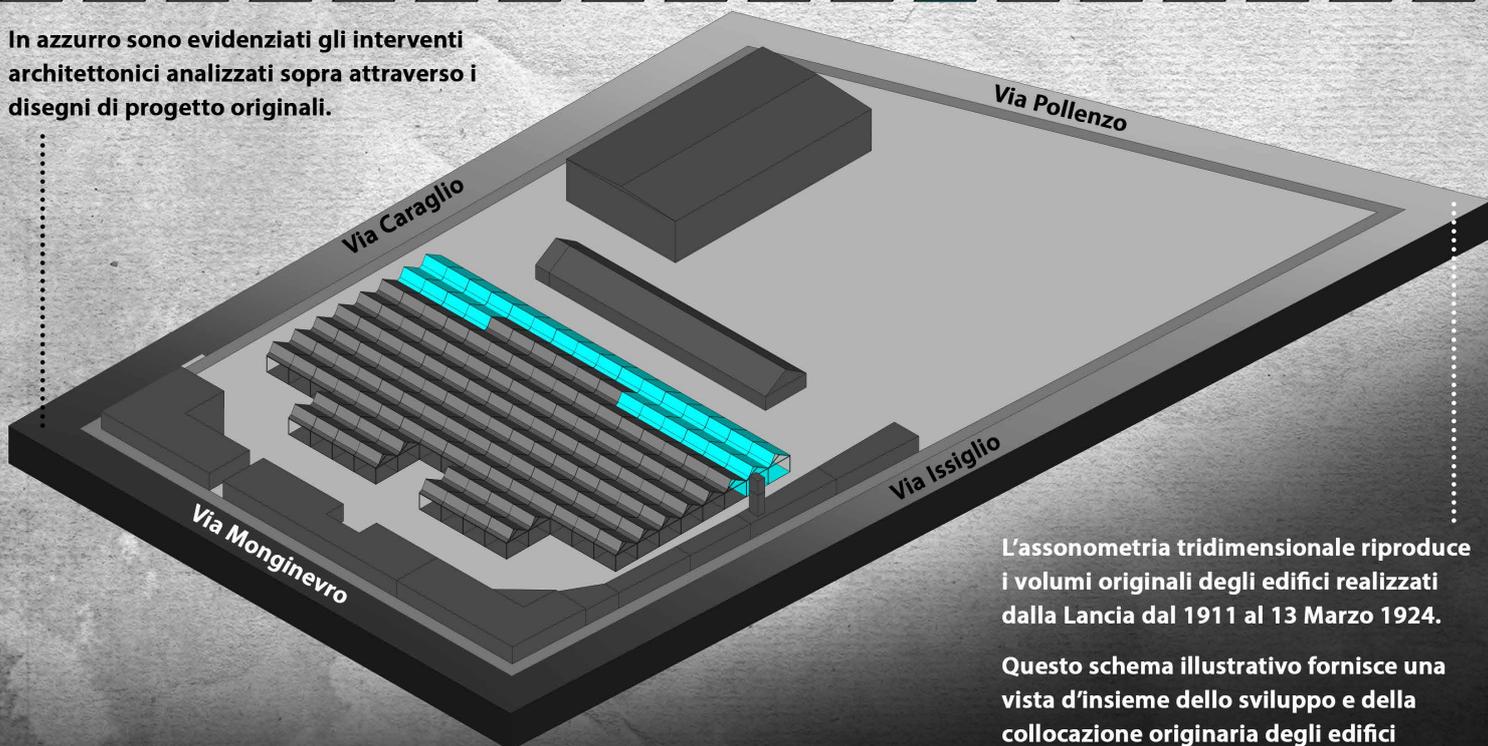


Planimetria (da Archivio Storico)

138



In azzurro sono evidenziati gli interventi architettonici analizzati sopra attraverso i disegni di progetto originali.



L'assonometria tridimensionale riproduce i volumi originali degli edifici realizzati dalla Lancia dal 1911 al 13 Marzo 1924.

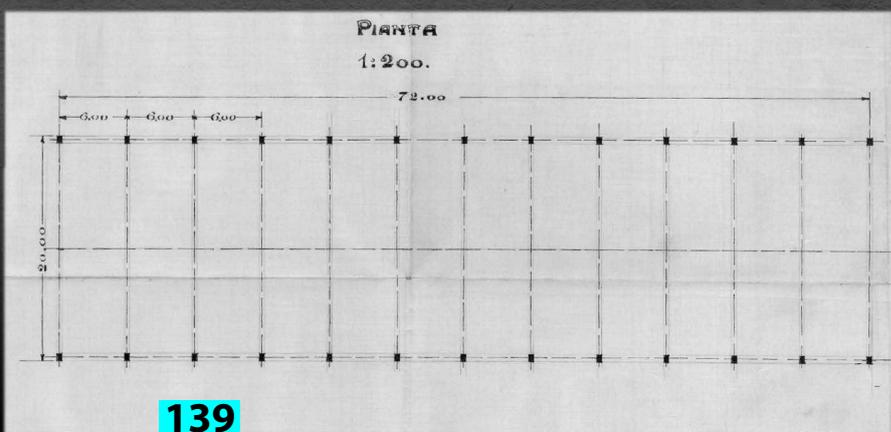
Questo schema illustrativo fornisce una vista d'insieme dello sviluppo e della collocazione originaria degli edifici amministrativi e produttivi Lancia.

EVOLUZIONE DELLE ARCHITETTURE LANCIA  
 STUDIO E ANALISI DAL 1911 AL 1924

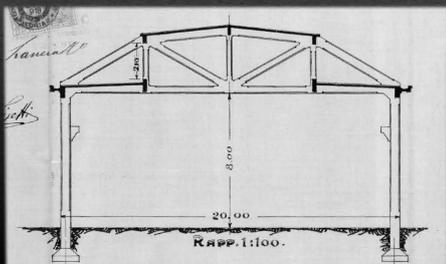
Il 20 giugno 1918 viene autorizzato un nuovo padiglione di quasi 1500 mq, con una pianta rettangolare di 72 x 20 m, che risponde a esigenze di grandi superfici per la nuova fonderia, attraverso un sistema a grande campate che innovano lo schema dello shed con capriate a travata reticolare con lo schema cosiddetto a "M", che permette l'illuminazione da due lati.



Prospetto laterale (da Archivio Storico)



Pianta (da Archivio Storico)



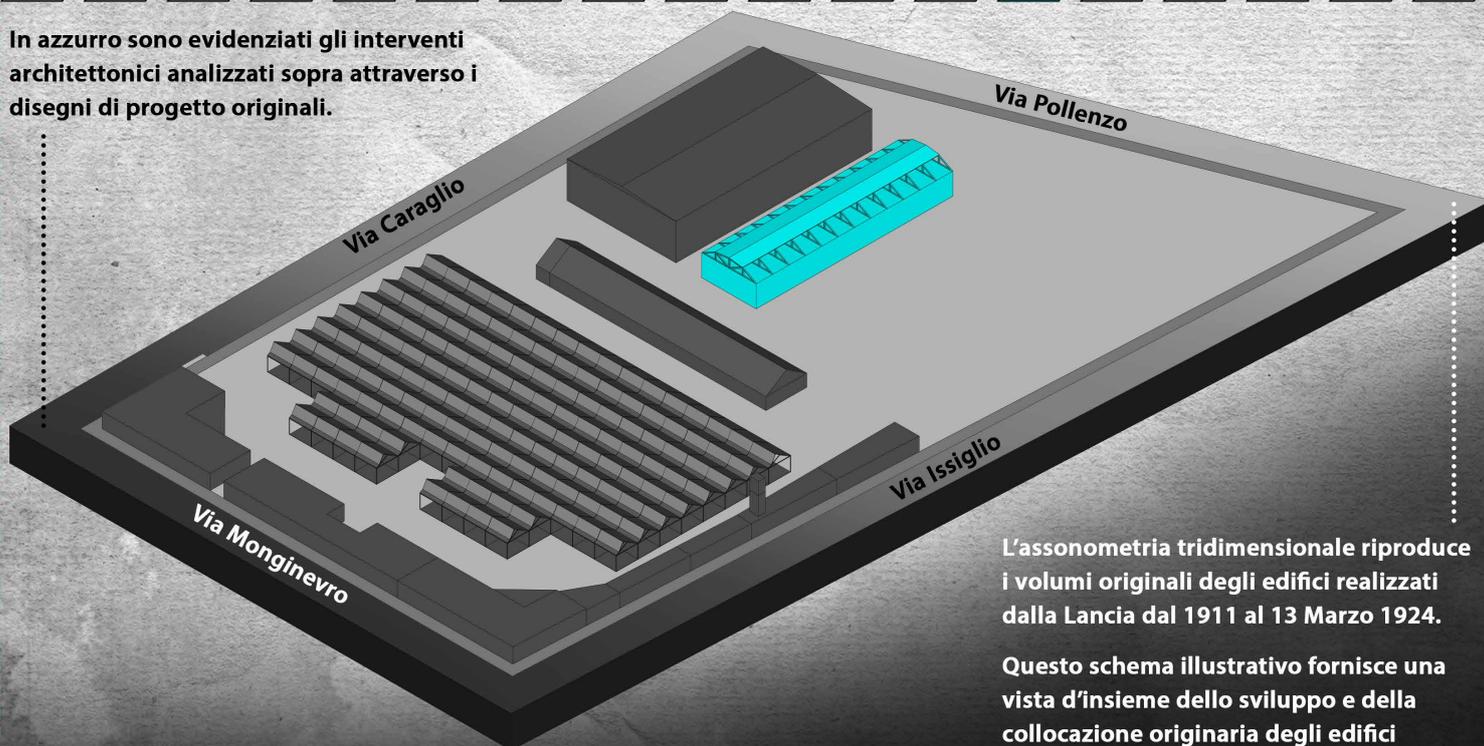
Sezione trasversale (da Archivio Storico)

139

139

- 1911
- 27 LUGLIO 1912
- 4 APRILE 1913
- 4 SETTEMBRE 1914
- 1 MAGGIO 1915
- 6 LUGLIO 1915
- 6 APRILE 1916
- 30 OTTOBRE 1916
- 2 GIUGNO 1917
- 1917
- 2 NOVEMBRE 1917
- 21 MARZO 1918
- 20 GIUGNO 1918
- 11 APRILE 1919
- 21 APRILE 1919
- 26 GIUGNO 1919
- 18 FEBBRAIO 1920
- 13 MARZO 1924

In azzurro sono evidenziati gli interventi architettonici analizzati sopra attraverso i disegni di progetto originali.



L'assonometria tridimensionale riproduce i volumi originali degli edifici realizzati dalla Lancia dal 1911 al 13 Marzo 1924.

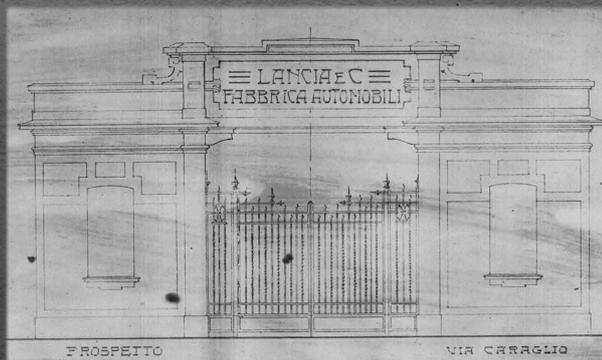
Questo schema illustrativo fornisce una vista d'insieme dello sviluppo e della collocazione originaria degli edifici amministrativi e produttivi Lancia.

### EVOLUZIONE DELLE ARCHITETTURE LANCIA STUDIO E ANALISI DAL 1911 AL 1924

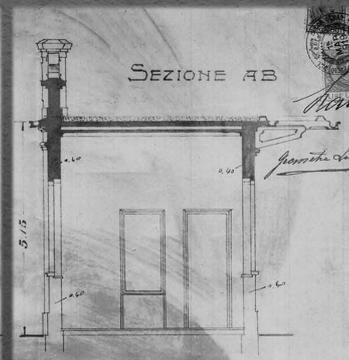
L'11 Aprile 1919 viene realizzato il portale di ingresso alla Lancia lungo Via Caraglio.

Il passaggio centrale presenta una larghezza totale di 5,25 metri, che esclusi i marciapiedi risulta essere di 3,50 metri (necessari al transito dei veicoli).

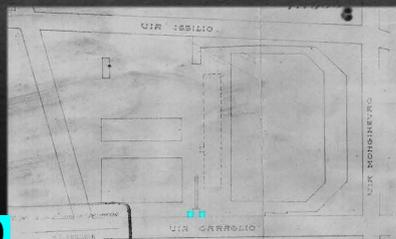
Dal prospetto è ben visibile come tutta la struttura sia arricchita di elementi decorativi in cemento armato con lo scopo di conferire all'esterno la qualità dell'azienda e dei suoi prodotti.



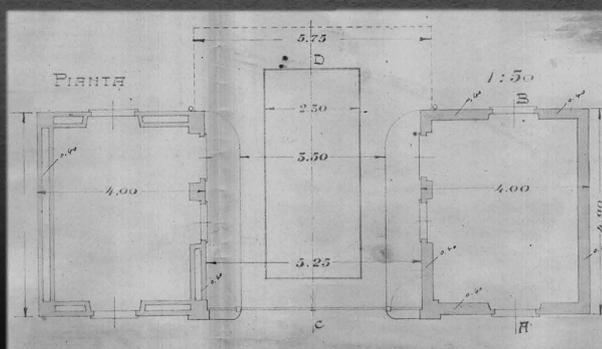
Prospetto prospiciente Via Caraglio (da Archivio Storico)



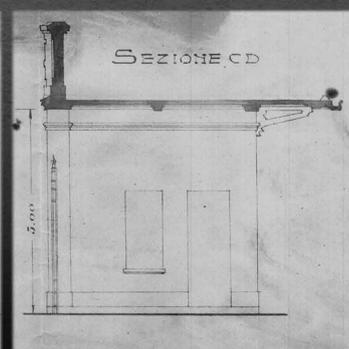
Sezione trasversale (da Archivio Storico)



Planimetria (da Archivio Storico)



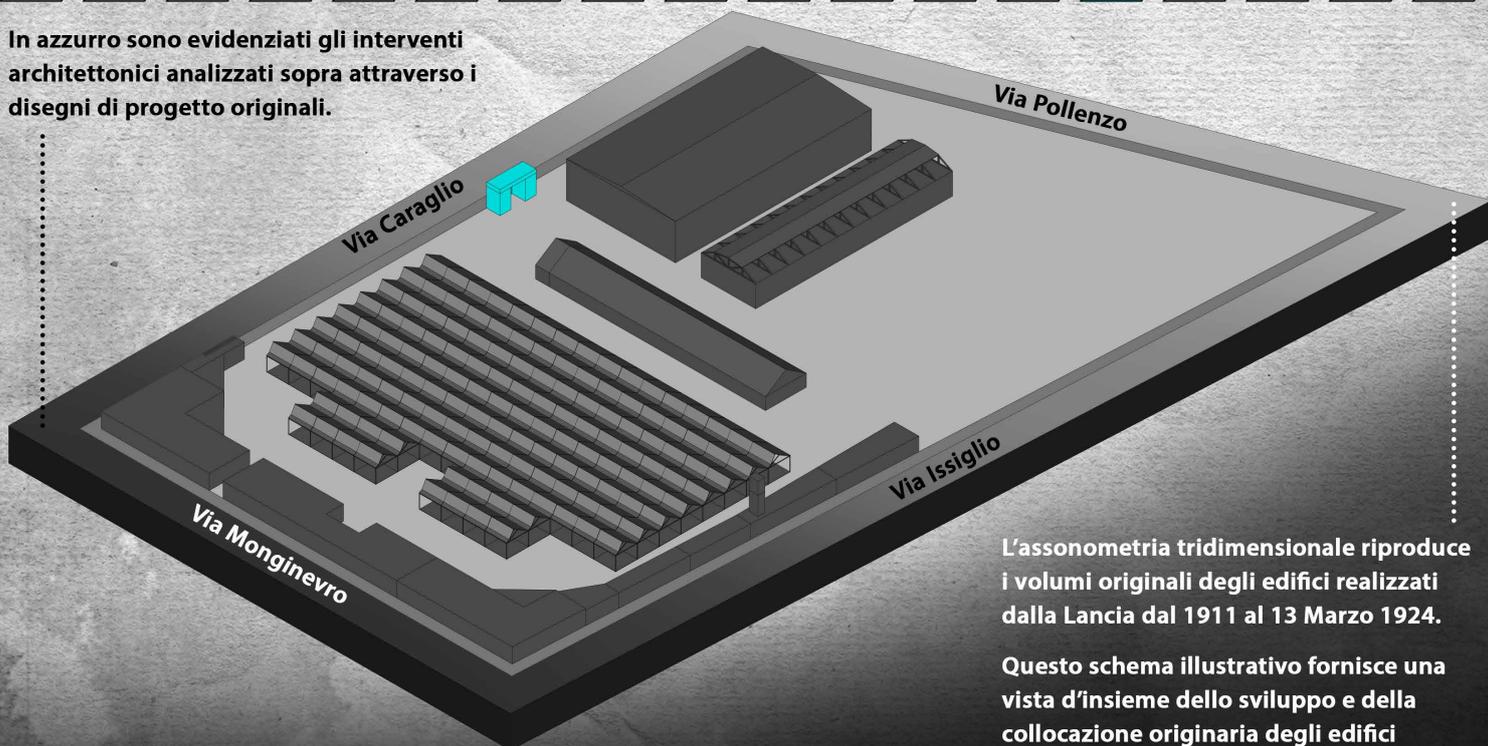
Pianta (da Archivio Storico)



Sezione trasversale (da Archivio Storico)

- 1911
- 27 LUGLIO 1912
- 4 APRILE 1913
- 4 SETTEMBRE 1914
- 1 MAGGIO 1915
- 6 LUGLIO 1915
- 6 APRILE 1916
- 30 OTTOBRE 1916
- 2 GIUGNO 1917
- 1917
- 2 NOVEMBRE 1917
- 21 MARZO 1918
- 20 GIUGNO 1918
- 11 APRILE 1919
- 21 APRILE 1919
- 26 GIUGNO 1919
- 18 FEBBRAIO 1920
- 13 MARZO 1924

In azzurro sono evidenziati gli interventi architettonici analizzati sopra attraverso i disegni di progetto originali.



L'assonometria tridimensionale riproduce i volumi originali degli edifici realizzati dalla Lancia dal 1911 al 13 Marzo 1924.

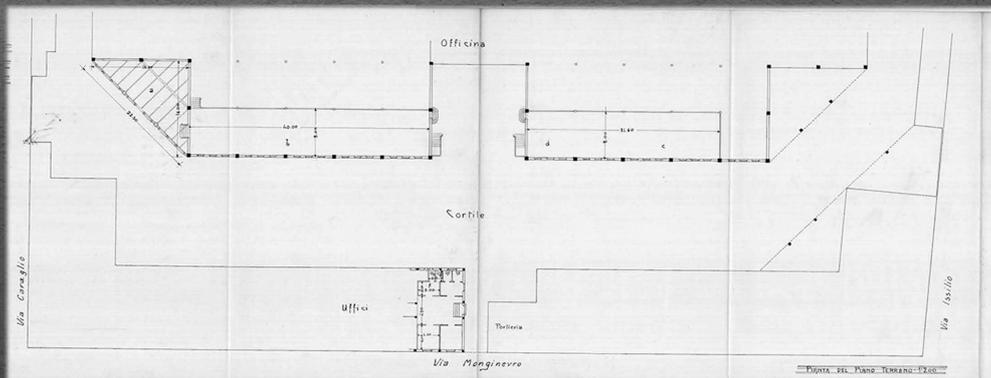
Questo schema illustrativo fornisce una vista d'insieme dello sviluppo e della collocazione originaria degli edifici amministrativi e produttivi Lancia.

### EVOLUZIONE DELLE ARCHITETTURE LANCIA STUDIO E ANALISI DAL 1911 AL 1924

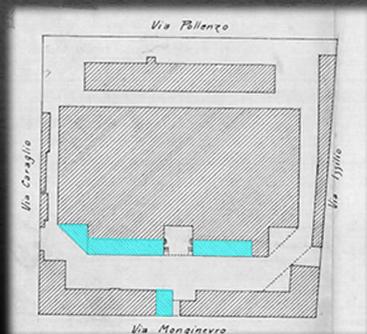
Il 21 Aprile 1919 vengono apportate alcune modifiche a strutture già esistenti all'interno dell'isolato Lancia.

Il progetto prevede la realizzazione di nuovi sotterranei e di una nuova tettoia, annessa ai locali destinati alla produzione, verso Via Caraglio.

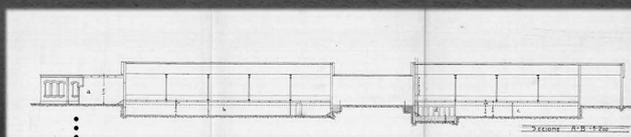
Anche la palazzina uffici realizzata nel 1911 è soggetta a varianti nella partizioni interne.



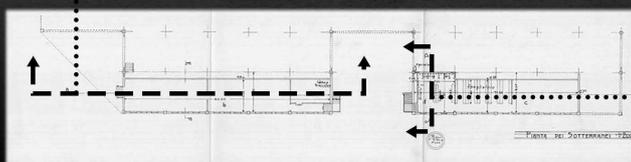
Pianta (da Archivio Storico)



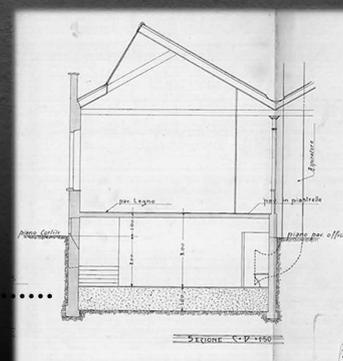
Planimetria (da Archivio Storico)



Sezione trasversale (da Archivio Storico)



Pianta (da Archivio Storico)

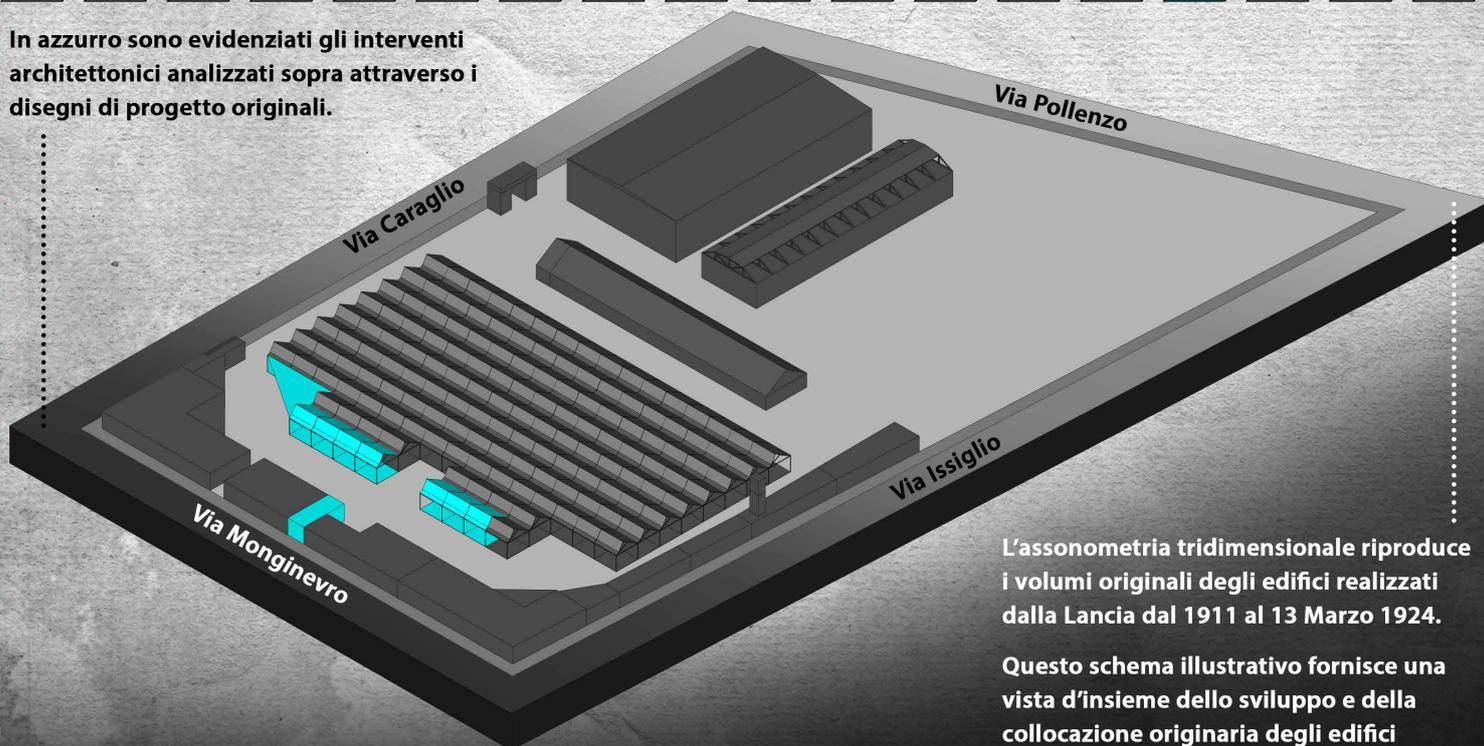


Sezione trasversale (da Archivio Storico)

141



In azzurro sono evidenziati gli interventi architettonici analizzati sopra attraverso i disegni di progetto originali.



L'assonometria tridimensionale riproduce i volumi originali degli edifici realizzati dalla Lancia dal 1911 al 13 Marzo 1924.

Questo schema illustrativo fornisce una vista d'insieme dello sviluppo e della collocazione originaria degli edifici amministrativi e produttivi Lancia.

EVOLUZIONE DELLE ARCHITETTURE LANCIA  
 STUDIO E ANALISI DAL 1911 AL 1924

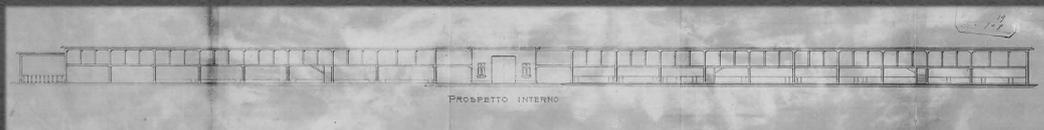
Il 26 Giugno 1919 vengono realizzati gli elementi di chiusura del perimetro aziendale verso Est.

Tutto il fronte prospiciente Via Caraglio viene così completamente chiuso verso l'esterno.

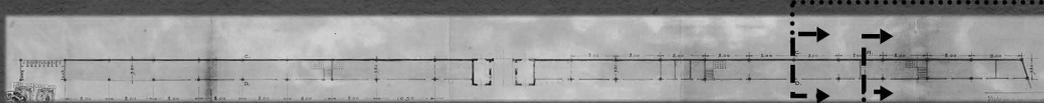
Questo lungo "edificio" di due piani fuori terra presenta una larghezza di 3,80 metri e un'altezza di 7,05 metri. Sempre nella stessa data viene realizzata una tettoia aperta collocata all'interno dell'isolato, fabbricato provvisorio e minore che presenta una capriata tradizionale in legno.



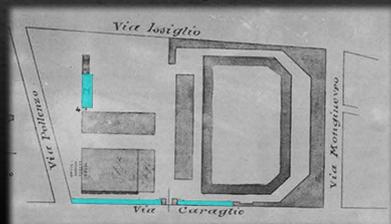
Prospetto su Via Caraglio (da Archivio Storico)



Prospetto interno (da Archivio Storico)



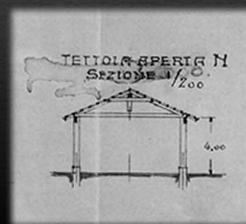
Pianta (da Archivio Storico)



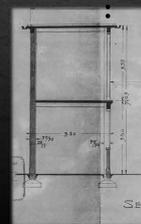
Planimetria (da Archivio Storico)



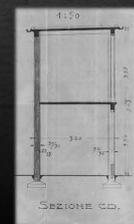
Pianta tettoia (da Archivio Storico)



Prospetto tettoia

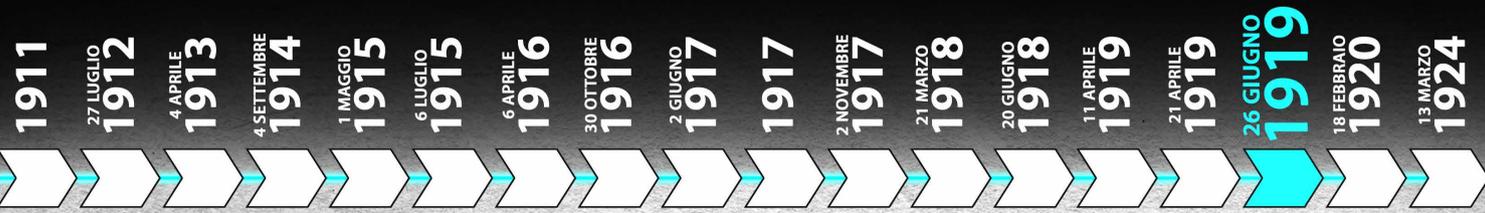


Sezione trasversale

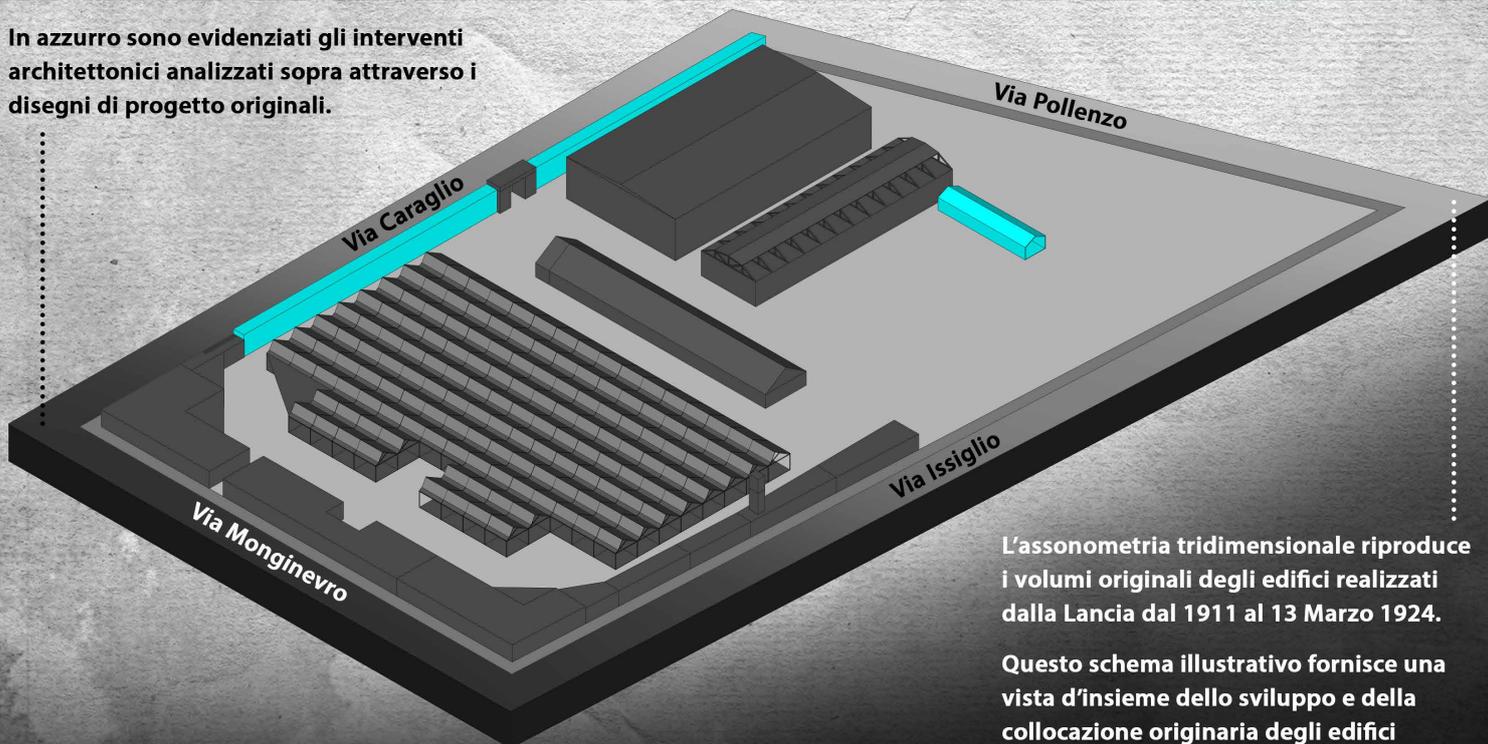


Sezione trasversale

142



In azzurro sono evidenziati gli interventi architettonici analizzati sopra attraverso i disegni di progetto originali.



L'assonometria tridimensionale riproduce i volumi originali degli edifici realizzati dalla Lancia dal 1911 al 13 Marzo 1924.

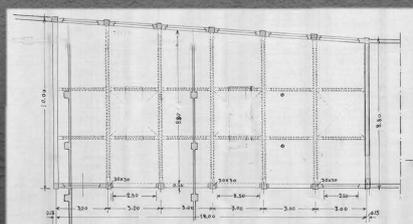
Questo schema illustrativo fornisce una vista d'insieme dello sviluppo e della collocazione originaria degli edifici amministrativi e produttivi Lancia.

EVOLUZIONE DELLE ARCHITETTURE LANCIA  
 STUDIO E ANALISI DAL 1911 AL 1924

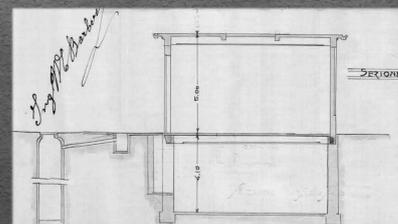
Il 18 Febbraio del 1920 si ha l'autorizzazione edilizia per un sesto volume che continua il prolungamento degli edifici Lancia lungo via Issiglio.

Il nuovo intervento di circa 160 mq viene impiegato come garage per camion di servizio.

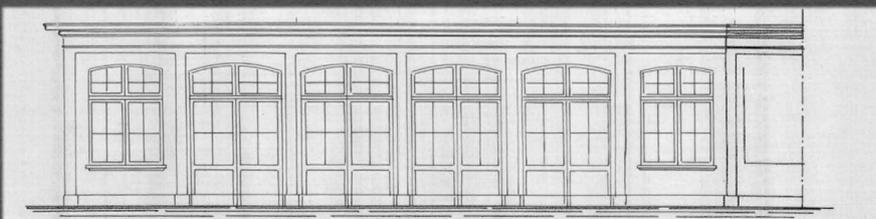
Il disegno d'archivio storico mostra l'intelaiatura in cemento armato (delle travi principali e secondarie) presente all'interno dei solai.



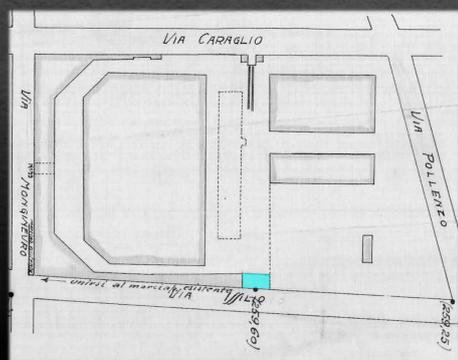
Pianta (da Archivio Storico)



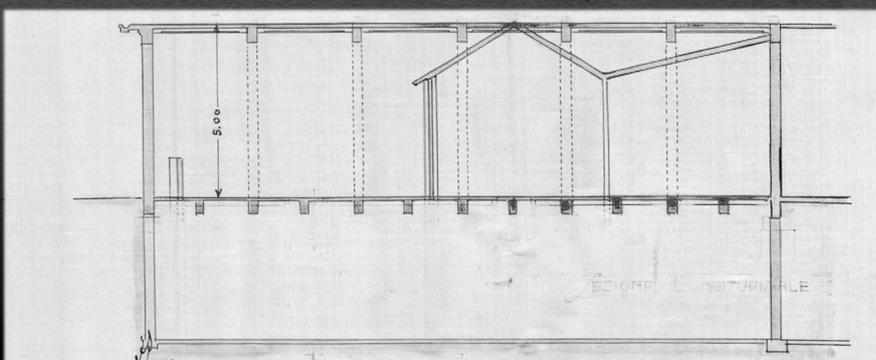
Sezione trasversale (da Archivio Storico)



Prospetto prospiciente Via Issiglio (da Archivio Storico)



Planimetria (da Archivio Storico)

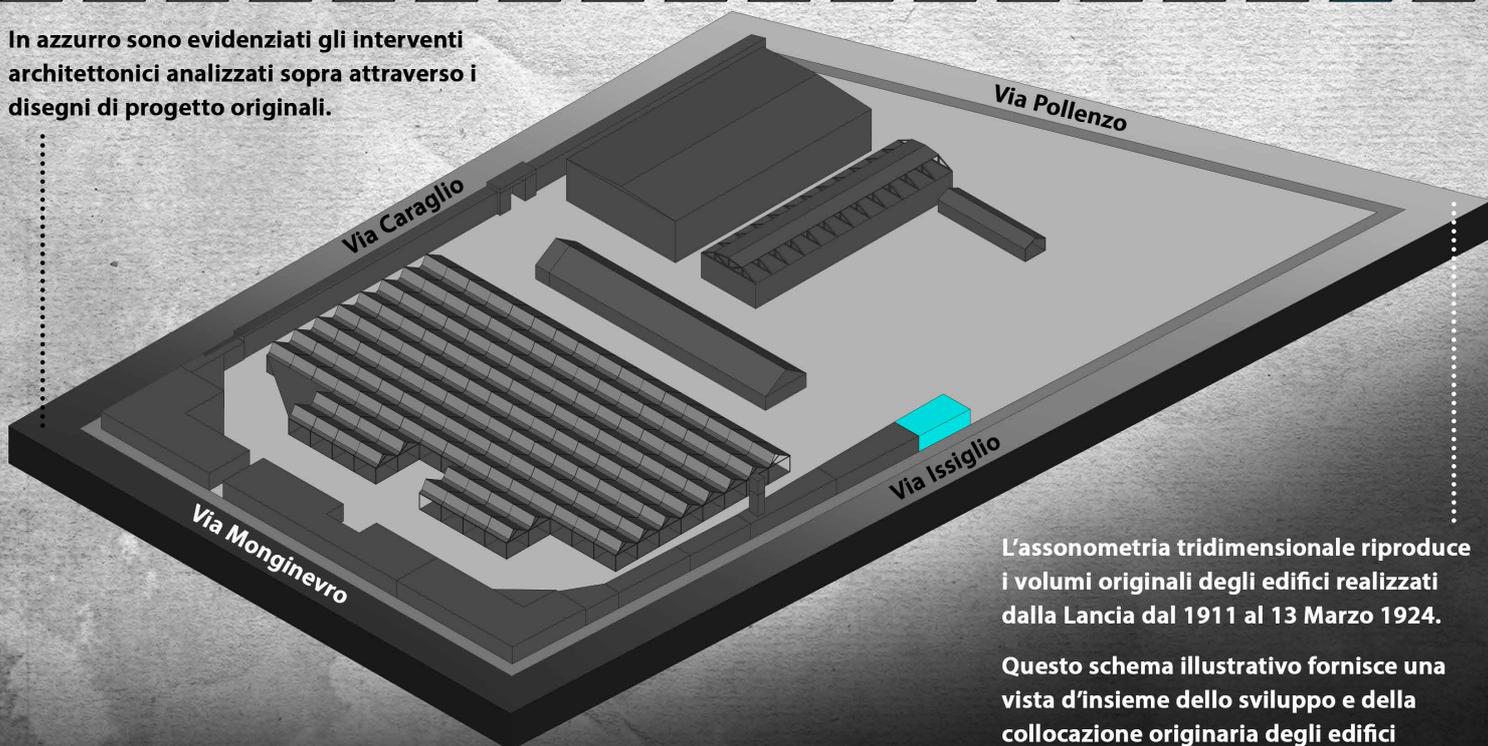


Sezione longitudinale (da Archivio Storico)

143

- 1911
- 27 LUGLIO 1912
- 4 APRILE 1913
- 4 SETTEMBRE 1914
- 1 MAGGIO 1915
- 6 LUGLIO 1915
- 6 APRILE 1916
- 30 OTTOBRE 1916
- 2 GIUGNO 1917
- 1917
- 2 NOVEMBRE 1917
- 21 MARZO 1918
- 20 GIUGNO 1918
- 11 APRILE 1919
- 21 APRILE 1919
- 26 GIUGNO 1919
- 18 FEBBRAIO 1920
- 13 MARZO 1924

In azzurro sono evidenziati gli interventi architettonici analizzati sopra attraverso i disegni di progetto originali.



L'assonometria tridimensionale riproduce i volumi originali degli edifici realizzati dalla Lancia dal 1911 al 13 Marzo 1924.

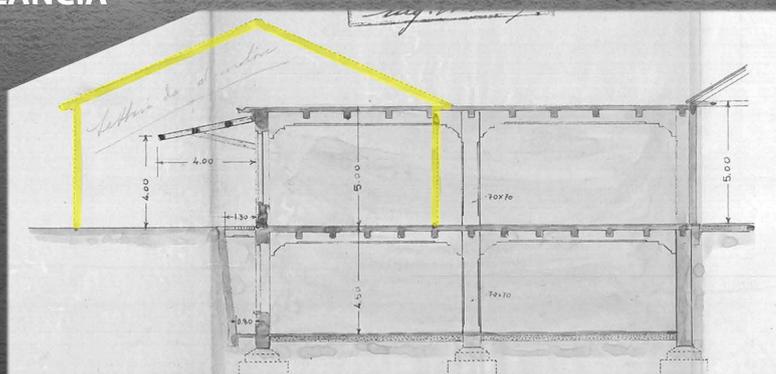
Questo schema illustrativo fornisce una vista d'insieme dello sviluppo e della collocazione originaria degli edifici amministrativi e produttivi Lancia.

### EVOLUZIONE DELLE ARCHITETTURE LANCIA STUDIO E ANALISI DAL 1911 AL 1924

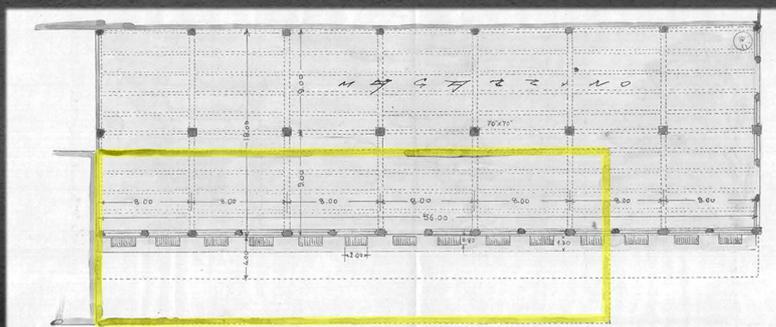
Il 13 Marzo 1924 viene autorizzato un intervento che prevede parte della demolizione del fabbricato costruito precedentemente (il 2 Novembre 1917).

La superficie dell'edificio preesistente è illustrata in giallo.

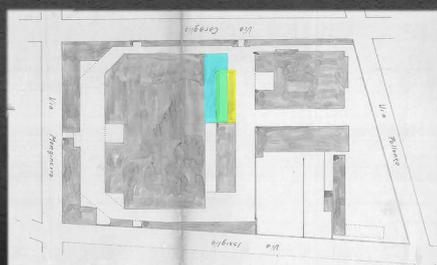
Il nuovo fabbricato viene utilizzato come magazzino. Presenta un regolare disegno moderno nella facciata.



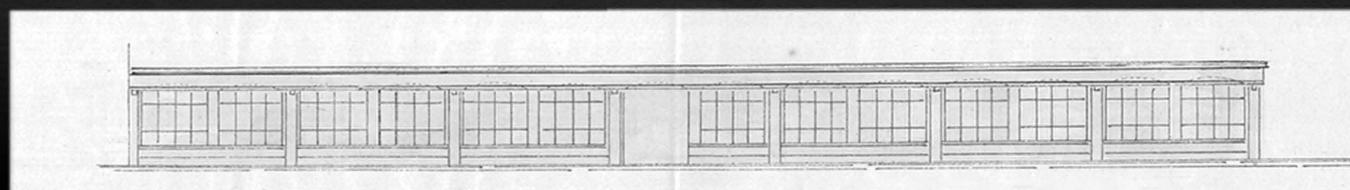
Sezione trasversale (da Archivio Storico)



Pianta (da Archivio Storico)



Planimetria (da Archivio Storico)

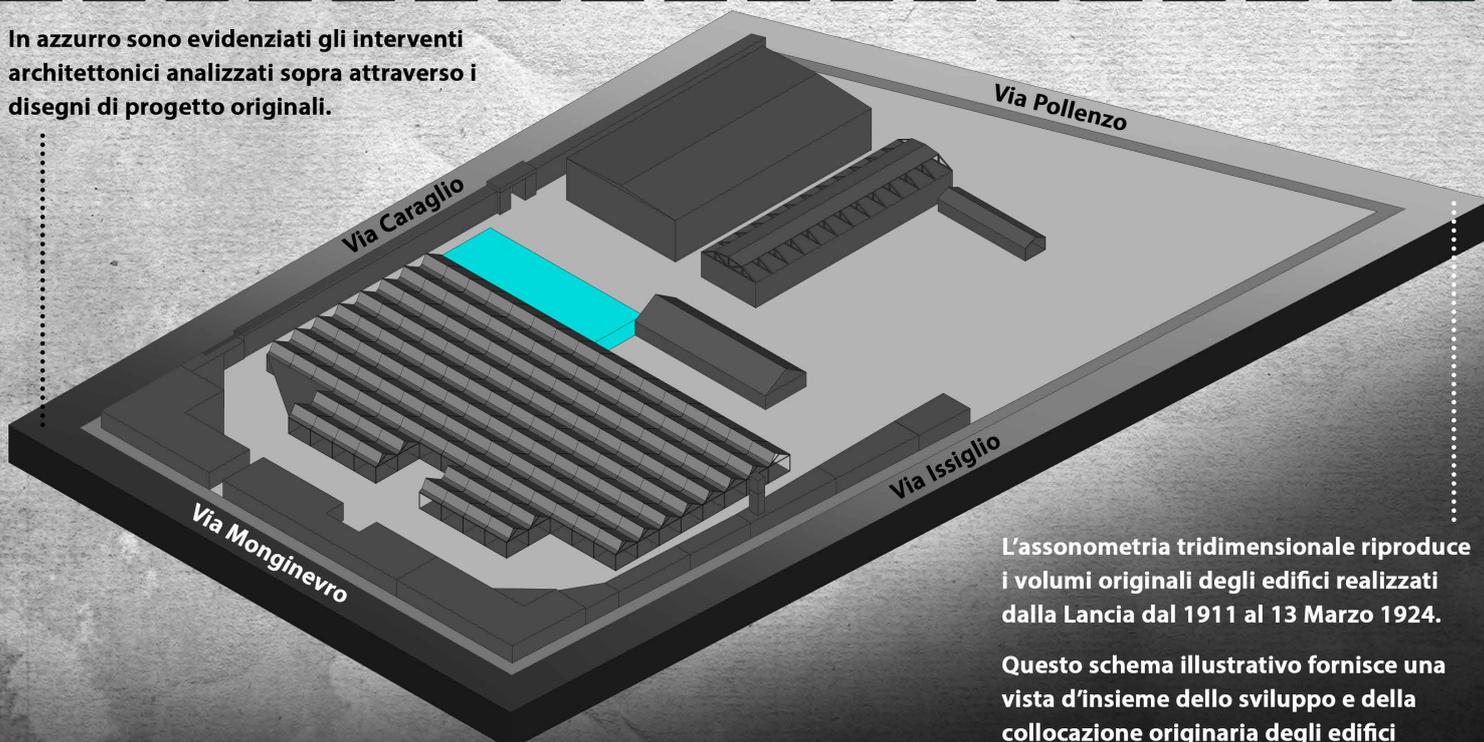


Prospetto (da Archivio Storico)

144

- 1911
- 27 LUGLIO 1912
- 4 APRILE 1913
- 4 SETTEMBRE 1914
- 1 MAGGIO 1915
- 6 LUGLIO 1915
- 6 APRILE 1916
- 30 OTTOBRE 1916
- 2 GIUGNO 1917
- 1917
- 2 NOVEMBRE 1917
- 21 MARZO 1918
- 20 GIUGNO 1918
- 11 APRILE 1919
- 21 APRILE 1919
- 26 GIUGNO 1919
- 18 FEBBRAIO 1920
- 13 MARZO 1924

In azzurro sono evidenziati gli interventi architettonici analizzati sopra attraverso i disegni di progetto originali.



L'assonometria tridimensionale riproduce i volumi originali degli edifici realizzati dalla Lancia dal 1911 al 13 Marzo 1924.

Questo schema illustrativo fornisce una vista d'insieme dello sviluppo e della collocazione originaria degli edifici amministrativi e produttivi Lancia.

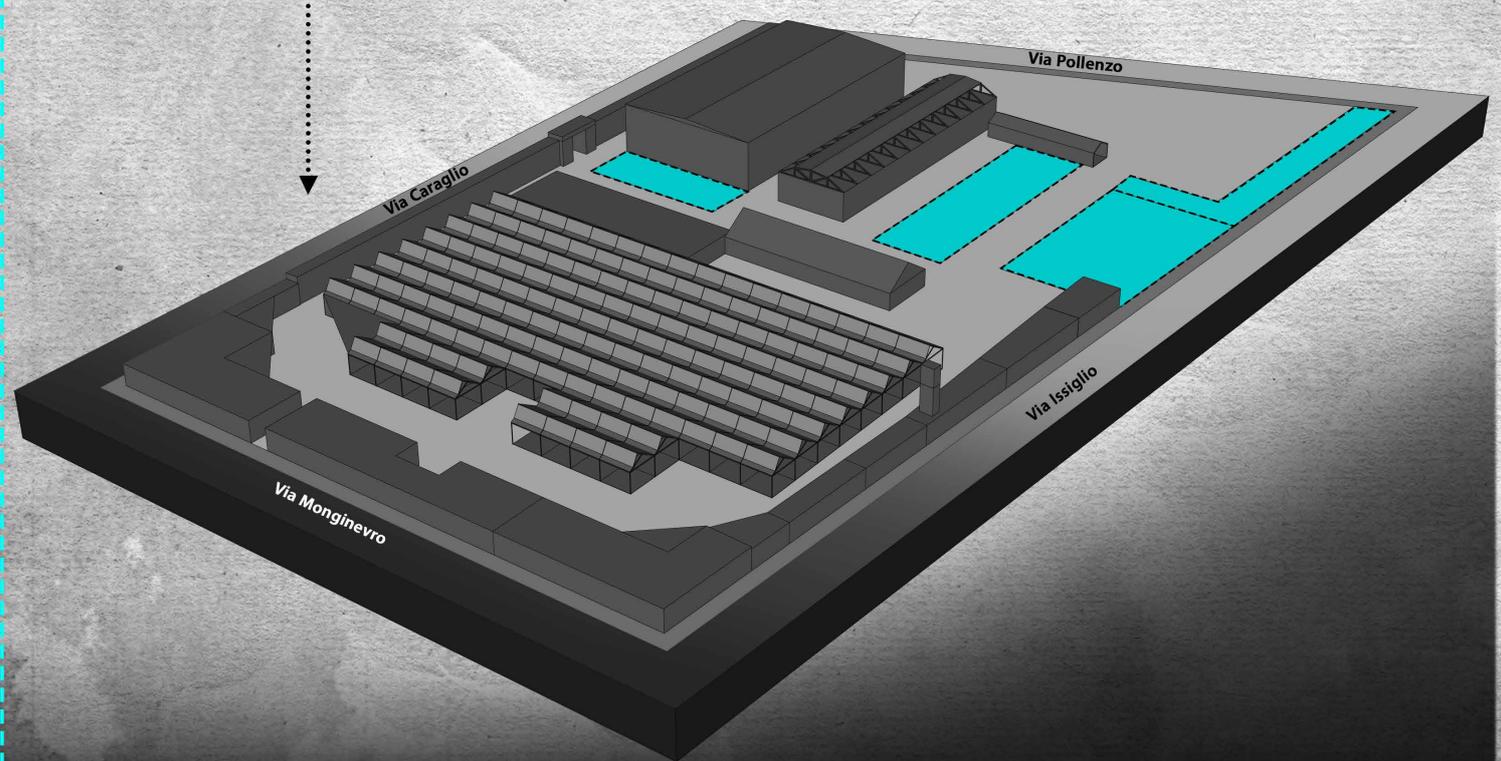
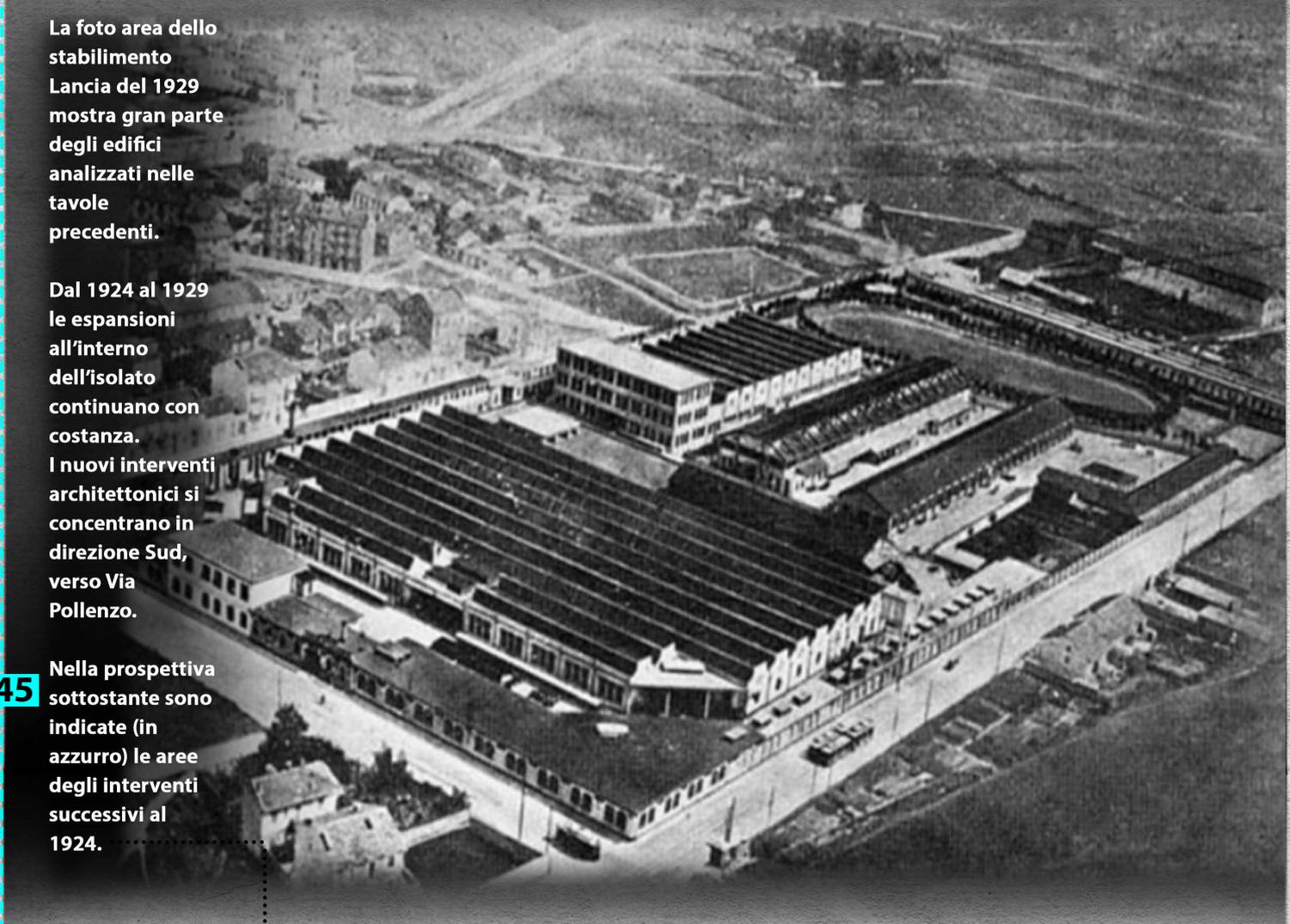
### EVOLUZIONE DELLE ARCHITETTURE LANCIA DAL 1924 AL 1929

La foto area dello stabilimento Lancia del 1929 mostra gran parte degli edifici analizzati nelle tavole precedenti.

Dal 1924 al 1929 le espansioni all'interno dell'isolato continuano con costanza. I nuovi interventi architettonici si concentrano in direzione Sud, verso Via Pollenzo.

Nella prospettiva sottostante sono indicate (in azzurro) le aree degli interventi successivi al 1924.

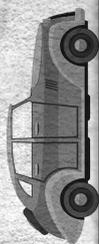
**145**



# La politica espansionistica Lancia

Le  
acquisizioni  
all'interno  
di Borgo  
San Paolo.

146





### IL CASO LANCIA

La politica espansionistica Lancia non è solo territoriale ma accresce anche l'organico delle aree produttive. L'azienda abbraccia il modello della fabbrica verticale per rispondere alla crescente domanda di veicoli.

### LA FABBRICA VERTICALE

La grande fabbrica verticale, la nuova Carrozzeria, poi denominata per analogia anche il "Lingottino", è costruita nel 1934.

L'autorizzazione per l'intervento è motivata dalla previsione di aumento della produzione di vetture carrozzate e dalla necessità di avvicinamento da via Cumiana allo stabilimento principale nell'area di via Monginevro, vicino alla Fonderia, ampliata nel 1932, e alle Lastrerie.

Nel 1936 è richiesta l'autorizzazione per la sopraelevazione e in seguito per la testata di raccordo tra le due maniche del fabbricato, per sviluppare un anello continuo per la nuova linea di montaggio (400 m circa) e la galleria sotterranea di collegamento con il magazzino.

Secondo il nuovo regime autorizzativo vigente per accrescere il controllo sul sistema produttivo, la domanda è inviata sia al Ministero delle Corporazioni di Roma che all'Ispettorato Corporativo di Torino.

Il periodo 1934 e il 1935 è caratterizzato, inoltre, anche da ampliamenti dei fabbricati stampaggio e tempera, da ricostruzione di un capannone dell'officina centrale; nel 1938 l'ampliamento riguarda il fabbricato della fonderia per nuovi servizi. Dopo il completamento delle Nuove Carrozzerie è sostanzialmente concluso il processo costruttivo dell'area produttiva, con poche modificazioni negli anni '40.<sup>[1]</sup>

Le Nuove Carrozzerie organizzate su 4 piani fuori terra ed uno sotterraneo comprendono dalla fine degli anni '30 lavorazioni di stampaggio a freddo, montaggio scocche, verniciatura, selleria, costruzione molle e finiture.

La struttura portante in cemento armato è a travi secondarie ravvicinate con una soletta sottile, le pareti perimetrali in laterizio scandiscono le ampie aperture verticali.

[1] - Baptiste F., De Palma M.T., La fabbrica e il territorio urbano, in F. Amatori, della "LANCIA Impresa Tecnologie Mercati 1906-1969", Fabbri Editori, 1992.

- A.S.L., Serie dei permessi edilizi, n. 452 del 28-8-1934 per la costruzione della nuova Carrozzeria, n. 20 del 27-1-1937 per la sopraelevazione.

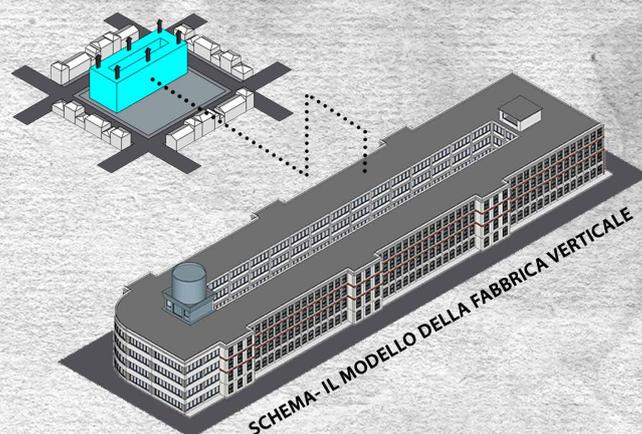


Immagine degli stabilimenti Lancia di Torino al termine della loro evoluzione, 1968 (F. Amatori, F. Baptiste, G. Berta, D. Bigazzi, M. T. De Palma, G. Rosani, G. Subbrero "STORIA DELLA LANCIA Impresa Tecnologie Mercati 1906-1969", Fabbri Editori, 1992, p. 185)



Stato in corso di intervento, 2020.



Progetto di recupero (<https://www.carron.it/ita/opere/restauro-e-ristrutturazione/rsa-lingottino>)



**UNA MOSTRA ALLA SCOPERTA  
DEL RICCO PATRIMONIO INDUSTRIALE  
DEL LINGOTTO  
L'AUTOMOTIVE HERITAGE DI TORINO**

## 5.1 INTRODUZIONE ALLA MOSTRA

La storicizzazione in corso del passato dell'industria automobilistica moderna può avere espressione nel ripercorrere luoghi simboli diversamente conosciuti e riconosciuti.

L'accrescimento del tema automotive heritage, come accennato, fa riferimento a diversi target di frequentatori, quali giovani e famiglie a scala territoriale, ma anche turiste e turisti della cultura industriale e dell'auto storica a scala nazionale e internazionale.

La divulgazione della memoria del passato industriale diviene essenziale per la valorizzazione e la comunicazione nel tempo anche di architetture che hanno assunto, per la loro eccezionalità, elevato valore simbolico.

In coerenza al progetto di ricerca Tahn Torino Automotive Heritage Network, la mostra realizzata all'interno degli spazi del Lingotto è il terzo lavoro compiuto in un'ottica di divulgazione del ricco patrimonio industriale trasportistico torinese in relazione ai territori storici di San Salvario – Nizza e Borgo San Paolo.

Nel caso del Lingotto, la connotazione ex-industriale rappresenta un fattore di elevatissimo valore simbolico, questo può essere rafforzato attraverso la riscoperta del sito a partire dai caratteri costruttivi dell'architettura, dell'organizzazione della produzione automobilistica e del lavoro.



1923 CURVA PARABOLICA DELLA PISTA DI COLLAUDO SOPRAELEVATA  
(su concessione Centro Storico FIAT)

Il Lingotto, proprio in funzione della notorietà locale e internazionale può divenire il fatto primario per il lancio del turismo dell'automotive heritage della città, del territorio e della regione.

Se la conoscenza della presenza del luogo è elevatissima – dalla città al livello internazionale – la conoscenza specifica del sistema fabbrica e delle tracce del passato emerge come invece molto scarsa, in particolare per i giovani.

Il tema "industrial reloaded" del progetto "Lingotto evolution" 2019 di ristrutturazione e annessione del Padiglione V al Centro Commerciale, appare potenzialmente coerente con un'attenzione all'architettura post-industriale del Lingotto e alla sua unicità, alla valorizzazione di elementi originali dell'edificio.

La mostra va a collocarsi in un locale di circa 400 m<sup>2</sup> all'interno della nuova ala commerciale del Lingotto.

Questa zona prevede l'apertura di nuove attività commerciali su due livelli. L'area espositiva è collocata al piano terreno (al lato Sud del complesso industriale).

Le tavole sono state realizzate con il contributo:

- scientifico-organizzativo di Politecnico di Torino, Rossella Maspoli e le collaborazioni di Sergio Pace e Cinzia Gavello (per il supporto nei testi) e il mio (per quanto riguarda la grafica e l'allestimento).
- Giovanni Ferrero, Diego Robotti di ISMEL (Istituto per la Memoria e la Cultura del lavoro dell'Impresa e dei Diritti Sociali).
- Il Centro Storico Fiat per la concessione di numerose immagini storiche del Lingotto e tutti gli ulteriori attori coinvolti in questo processo: la direzione del Lingotto, il Mauto (Museo Nazionale dell'Automobile di Torino), l'archivio storico della città di Torino e l'AIPAI (Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale).

La durata prevista della mostra era di circa due mesi e mezzo, dal 20 ottobre 2020 a fine anno.

L'inaugurazione è stata sospesa a causa delle disposizioni previste dal D.P.C.M. (il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri), ma l'apertura al pubblico è avvenuta il giorno seguente, il 22 ottobre 2020.

A seguito delle ulteriori misure attuate per il contenimento del COVID – 19 la mostra è temporaneamente chiusa al pubblico dai primi di novembre 2020.

## MOSTRA REALIZZATA DA



Torino Automotive  
Heritage network



Politecnico  
di Torino



Istituto per la  
Memoria e la Cultura  
del lavoro  
dell'Impresa e dei  
Diritti Sociali

## Coordinamento e supporto tecnico



8 GALLERY - Lingotto

LINGOTTO

## Si ringraziano per i materiali e la collaborazione



Centro Storico FIAT  
- FCAGroup



Archivio Storico  
della Città di Torino



Museo Nazionale  
dell'Automobile di  
Torino

## Con il patrocinio di



Associazione Italiana  
per il Patrimonio  
Archeologico Industriale



Manifestazione  
nell'ambito di Torino  
Design of the city 2020

## 5.2 I NUMERI DELL'ELABORAZIONE

In questa pagina sono riportati alcuni dati e curiosità riguardanti la mostra del Lingotto

**5000**

--- il numero stimato dei visitatori fra il 22.10.20 e il 5.11.20.

**400**

--- I metri quadri dedicati alla mostra.

**72**

--- Il numero delle foto storiche illustrate e impaginate fornite del Centro Storico Fiat.

**50**

--- Il numero di metri quadri stampati.

**39**

--- Il numero di tavole realizzate e esposte all'interno della mostra.

**10**

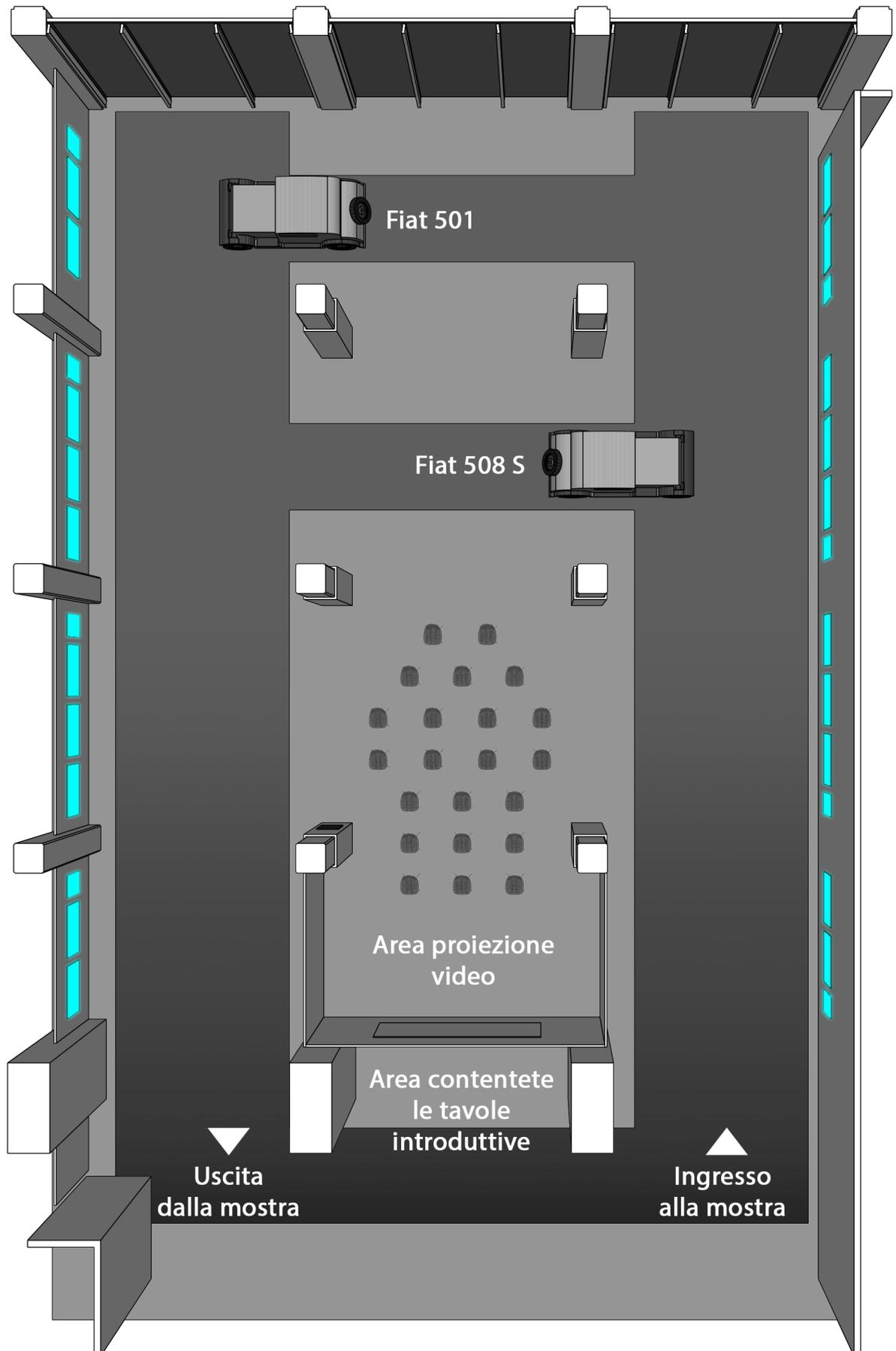
--- Gli argomenti principali trattati riguardanti i momenti più significativi della storia del Lingotto

**2**

--- Le automobili fornite dal "MAUTO" ed esposte all'interno della mostra.

## 5.3 PLANIMETRIA

La prospettiva illustrata di sotto mostra lo spazio dedicato dalla direzione del Lingotto alla mostra. Nella planimetria sono evidenziate le tavole realizzate (in azzurro), la collocazione delle due vetture Fiat fornite dal MAUTO, l'area di ingresso e di uscita e lo spazio dedicato alla visione del video realizzato da ISMEL.



## 5.4 ARGOMENTI TRATTATI

All'interno della mostra le tavole sono disposte dalla numero 1 alla numero 10 e in ciascun "blocco" viene illustrato un momento significativo della storia del Lingotto.

### 0 – LINGOTTO VIVE & RIVIVE

All'ingresso della mostra sono illustrate 4 tavole:

Nel centro, due grosse immagini (di dimensioni 210x130 cm) illustrano due differenti viste aeree del Lingotto, una risalente al 1923 e l'altra del 1928.

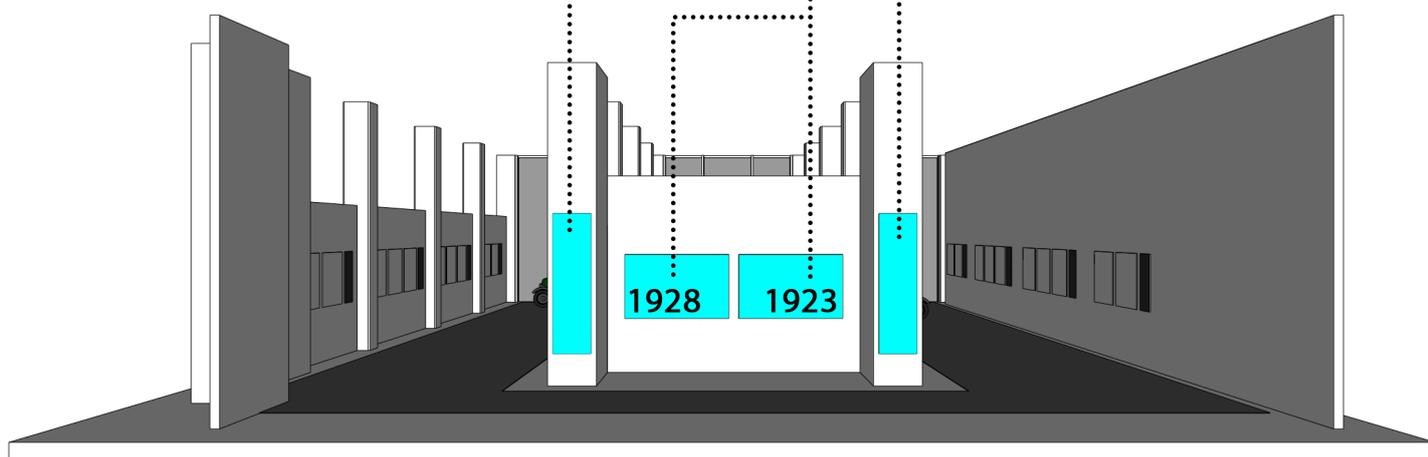
Esternamente, due lunghe tavole (di dimensioni 70x260 cm) introducono i temi principali della mostra:

- La tavola di sinistra apre il discorso sull'importanza della conservazione della memoria del Lingotto e fornisce due mappe:

La prima illustra la localizzazione delle principali sedi museali di Torino dedicate alla divulgazione della cultura automobilistica.

La seconda segnala i principali opifici industriali (legati all'Automotive Heritage) della città di Torino. Questi siti industriali hanno subito sorti differenti, alcuni sono stati recuperati e conservati mentre altri sono stati demoliti e non sono più visibili:

- La tavola di destra descrive le origini del Lingotto e sottolinea l'importanza culturale di cui esso è portatore. Il grande complesso industriale rappresenta un importante capitolo della storia industriale e operaia di Torino e del successo ottenuto in campo architettonico grazie all'applicazione dei brevetti del cemento armato.



# 0 – LINGOTTO VIVE & RIVIVE

In questa pagina sono riportate le due tavole verticali presenti all'ingresso della mostra.

## LINGOTTO VIVE & RIVIVE

### TERRITORIO DELL'AUTOMOBILE

#### Patrimonio industriale con siti a Torino, gli scopi della ricerca

Gli aspetti tangibili e intangibili della mobilità dei veicoli hanno modellato le società moderne, la città nel '900 diviene luogo di produzione di uso e di esibizione dei veicoli.

I valori e ruoli della "città dell'automobile" hanno caratterizzato Torino e il suo territorio per più di 120 anni, in un processo complesso e continuo: dalla tradizione dei carrozzieri allo sviluppo dell'artigianato dell'auto nell'ultimo decennio dell'800, all'emergere vertiginoso del nuovo settore a inizio '900, ai fordisimo e ai grandi stabilimenti, all'epoca delle carrozzerie fuori serie negli anni '40, ai mutamenti del mercato e delle innovazioni tecnologiche, all'automobile come mezzo complesso e prodotto di larga produzione, al più rilevante sviluppo dei grandi stabilimenti negli anni '50 e '60, alla centralità dell'attività del design e al ruolo dei settori della componentistica.....

La crisi produttiva, economica e sociale, indice alla dismissione industriale, dagli anni '80, inizialmente vuoti di abbandono, i siti diventano nei quarant'anni successivi risorsa essenziale per il mutamento sostenibile della ex Detroit italiana.

Parallelamente, la tradizione automobilistica si riconfigura attraverso processi di internazionalizzazione e innovazione, di ricerca dell'automobile e dei servizi per la mobilità, di alta formazione.

Conclusa la stagione della fabbrica meccanica, con il mutamento dei ruoli del lavoro e della città, c'è una distanza dal passato industriale come quello del Lingotto, le età precedenti dell'automobile sono diventate storia.

La mostra propone la riscoperta di una fabbrica e vuole lanciare il progetto Torino Automotive Heritage, la memoria industriale di un territorio e la sua valorizzazione turistico-culturale.

#### Torino Automotive Heritage, mappa

Industria automobilistica a Torino. Sedì principali dal 1899 al 1924. Stato attuale

● Principali sedi museali e collezioni attuali

Mappa Generale di Torino con riquadri ingrandimenti



Tavola sinistra

## LINGOTTO VIVE & RIVIVE

### QUAND'ERA UNA FABBRICA

#### All'inizio del Lingotto. Verso un nuovo sviluppo urbano

Nei primi anni del '900 il territorio del Lingotto, compreso oggi tra l'attuale via Nizza e il passante ferroviario, si presenta come un insieme di piccoli centri abitati e vasti spazi agricoli costituiti da cascine, edifici rurali, stalle, magazzini, fienili, poderi e case di caccia, compresa la signorile Villa Robilant, costruita nel XVIII secolo.

Collocato nell'area sud della città, il comprensorio del Lingotto, inserito prima nel Piano di Ampliamento e poi nel Piano Regolatore del 1906, è in corso di urbanizzazione, caratterizzato da attività di produzione agricola, ma anche proto-industriale e commerciale. In posizione strategica non lontano dalle Officine FIAT di Corso Dante, dopo complesse acquisizioni di terreni e immobili è destinato a diventare, a partire dal 1915, il sito per accogliere uno dei più importanti simboli della produzione automobilistica italiana e a segnare il passaggio a quartiere operaio e industriale.

#### Una storia da condividere

Il Lingotto è un luogo simbolo della Città e della rigenerazione urbana noto a livello internazionale, ma non sempre riconosciuto nel suo passato di fabbrica automobilistica.

La mostra apre alla riscoperta delle memorie del sito per tutte le generazioni, illustrando dall'architettura all'organizzazione della produzione automobilistica e del lavoro, nell'ambito delle manifestazioni previste in occasione dell'ampliamento del Centro Commerciale.

Il racconto della grande fabbrica automobilistica verticale ripercorre il periodo dagli anni dieci del '900 agli anni ottanta attraverso disegni, fotografie, filmati, veicoli.



Tavola destra

## 1 – PROGETTI PER COSTRUIRE LA GRANDE FABBRICA

In quest'area vengono illustrati alcuni dei disegni di progetto originali dello stabilimento del Lingotto, progettato dall'architetto Giacomo Mattè Trucco.

I disegni presenti nelle tavole si dividono fra prospetti di facciata, planimetrie, sezioni e alcuni fogli della licenza (rilasciati dal Comune di Torino) per procedere ai lavori edilizi del complesso.

## 2 – PROGETTI PER COMPLETARE LA GRANDE FABBRICA

In quest'aera vengono illustrati nuovamente dei disegni di progetto risalenti a interventi di ampliamento e completamento del complesso industriale.

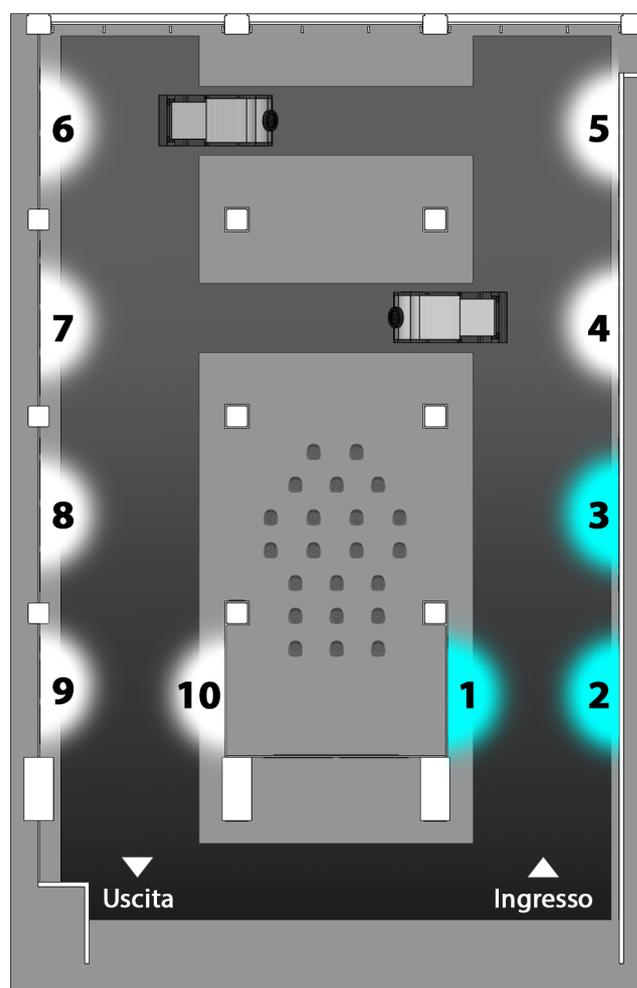
Nelle due Tavole illustrative sono presenti quattro prospetti e una planimetria.

## 3 – I SIMBOLI DELL'AUTO: LA PUBBLICITÀ E L'ARTE

In quest'aera vengono illustrati alcuni dei manifesti pubblicitari sviluppati dalla Fiat per favorire la vendita del prodotto automobile.

Il mito dell'auto e della grande fabbrica diventa anche oggetto d'arte, mediante il quale è possibile esprimere l'idea di modernità e velocità.

Un disegno a pastelli di Carlo Carrà, inserito all'interno delle tavole, esprime sapientemente la maestosità del Lingotto e la velocità delle vetture Fiat immortalate sulla pista sopraelevata.



## 4 - LA SECONDA GUERRA MONDIALE E I BOMBARDAMENTI

La Seconda Guerra Mondiale causa ingenti danni a molti siti industriali presenti a Torino e il Lingotto non fa eccezione. Molte aree della grande fabbrica saranno gravemente danneggiate dai bombardamenti bellici.

Le sette immagini illustrate mostrano i danni strutturali riportati dal Lingotto durante il secondo conflitto mondiale.

## 5 - DISMISSIONE E RIGENERAZIONE, LA FINE DI UN'ERA

Il superamento del modello della fabbrica verticale coincide con un lento declino della produzione industriale del Lingotto. Dagli anni '40 del Novecento si assiste ad un graduale passaggio della produzione automobilistica alle officine di Mirafiori.

Nel 1983 si studiano scenari per un possibile riutilizzo degli spazi del Lingotto e 20 architetti di fama internazionale sono chiamati a tale scopo.

Nel 1985 Renzo Piano è incaricato del progetto di rigenerazione del complesso industriale.

All'interno delle tavole vengo illustrate alcuni momenti antecedenti alla chiusura della grande fabbrica (avvenuta nel 1982) e alcune immagini di cantiere degli interventi di Renzo Piano.

## 6 - LE AUTOMOBILI DEL LINGOTTO

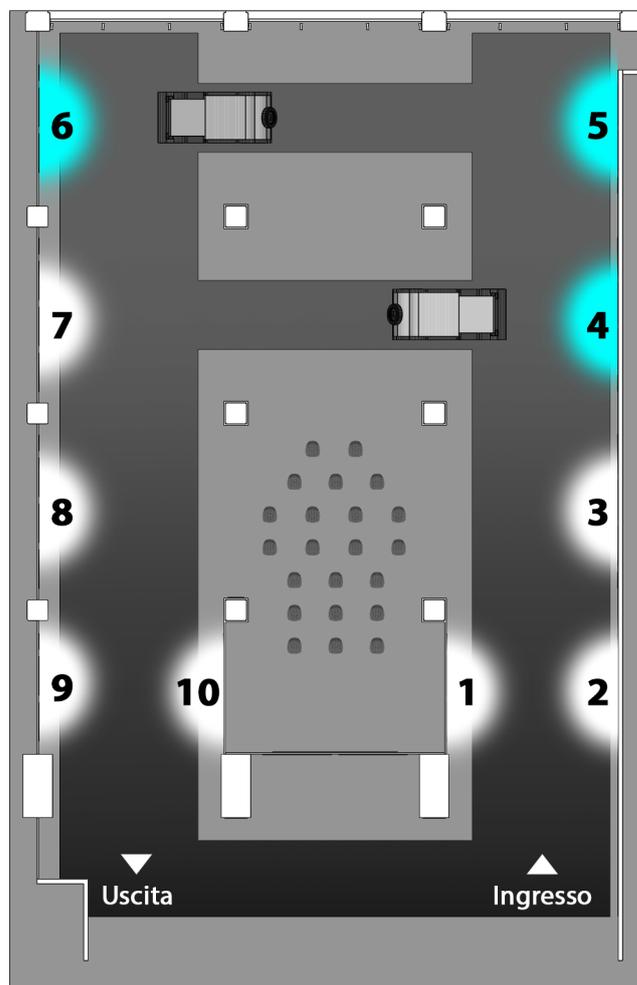
In questa sezione vengono descritti alcuni dei modelli di auto più celebri prodotti all'interno del Lingotto.

Un'analisi più dettagliata è riservata ai modelli:

- Fiat 501 del 1923
- Fiat 508 S del 1934

Questi due veicoli sono presenti all'interno della mostra su concessione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino.

Sempre in quest'area è riportata la bibliografia necessaria alla realizzazione dei testi.



## 7 – IL LAVORO E I CAMBIAMENTI POST GUERRA

Il dopoguerra vede la sostituzione del modello di fabbrica verticale con un ritorno ad un modello orizzontale (su vasta scala) di produzione in linea.

Dagli anni '40 del Novecento la produzione di veicoli viene sostituita con la produzione di sole componenti automobilistiche. Sempre in questo periodo, all'interno del Lingotto, si assiste alla produzione di elettrodomestici tra cui i celebri frigoriferi Fiat.

## 8 – IL LAVORO INTEGRATO E IL MODELLO FORDISTA

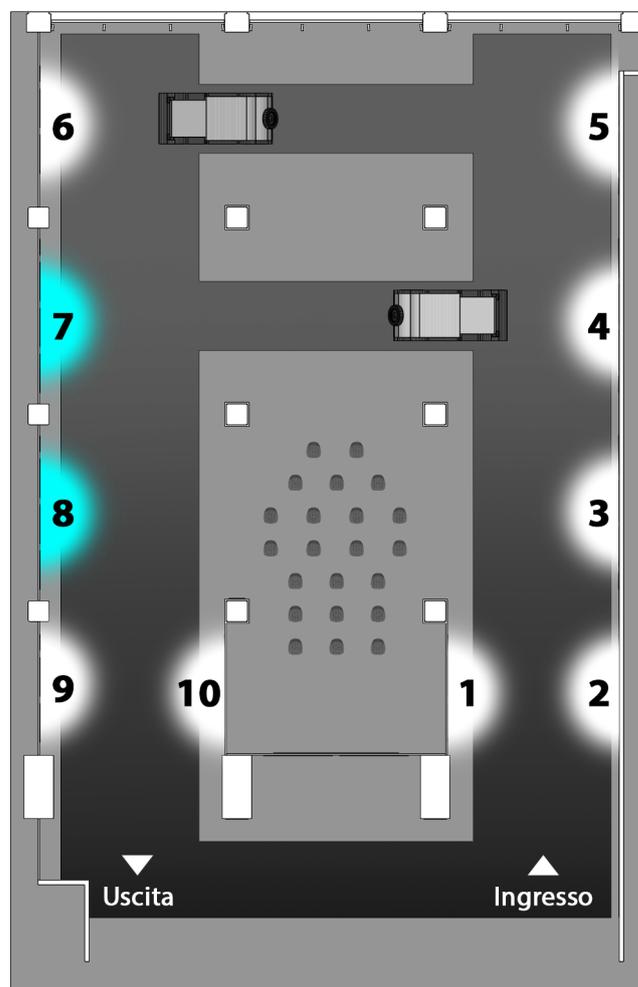
Le tavole presenti in quest'aera della mostra illustrano il modello Fordista della fabbrica verticale.

Alla base della fabbrica verticale risiede un'organizzazione scientifica del lavoro derivata dal modello taylorista. L'obiettivo è quello di ridurre i tempi di costruzione limitando i movimenti dell'operaio.

Nello stabilimento del Lingotto la vettura viene via via completata a partire dal basso verso l'alto. Raggiunta la pista parabolica sopraelevata l'automobile può essere testata e collaudata prima della vendita.

Uno schema tridimensionale è stato realizzato per illustrare la distribuzione per piani delle diverse aree lavorative inserite nel ciclo produttivo del Lingotto.

Alcune immagini, collegate con lo schema, mostrano i differenti ambienti di lavoro piano per piano.



## 9 – INNOVAZIONE DELLA COSTRUZIONE 10 – CEMENTO ARMATO

Nella parte finale della mostra (aree 9 e 10) viene analizzata la componente strutturale della grande fabbrica.

La realizzazione del Lingotto è stata possibile grazie agli studi e alle innovazioni condotte nell'impiego dell'utilizzo del cemento armato.

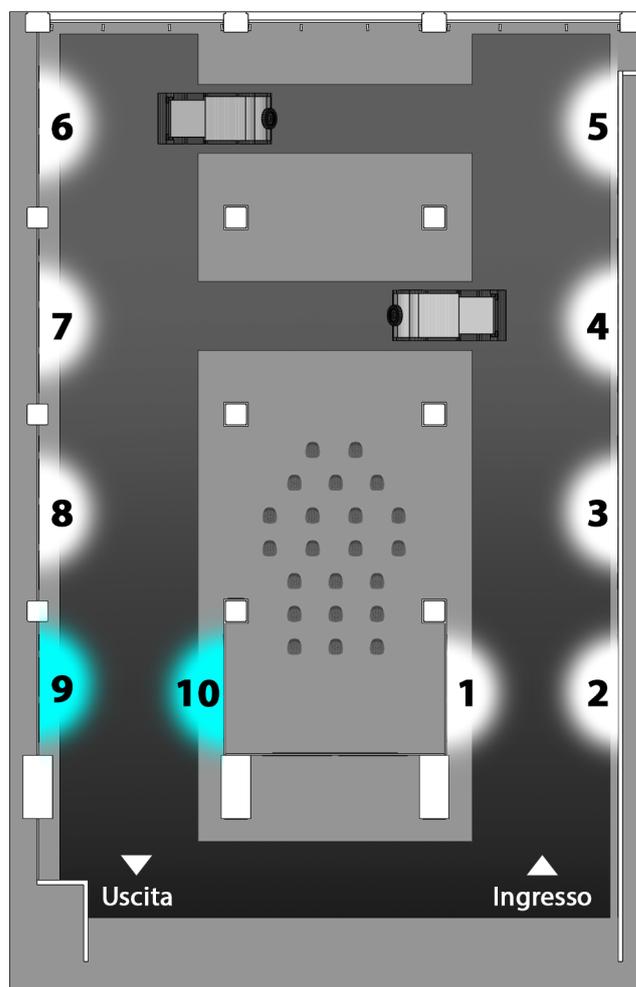
Primo fra tutti il brevetto del sistema Hennebique, impiegato nella fabbrica del Lingotto dalla società Porcheddu, concessionaria in Italia di questo sistema.

La struttura monumentale e innovativa del Lingotto ne fanno tutt'ora uno degli esempi di fabbrica verticale più celebri d'Europa.

Le immagini illustrano particolari costruttivi del complesso come ad esempio: le foto di cantiere delle rampe elicoidali e le fasi di costruzione della



1925 AMPLIAMENTO LATO NORD. IN POSA LE MAESTRANZE EDILI, LE STRUTTURE IN CEMENTO ARMATO SONO DISPOSTE, I CASSERI E GLI ELEMENTI DI TENUTA SONO GIÀ RIMOSI AL PIANO TERRENO.  
(su concessione Centro Storico FIAT)



# 5.5 ALCUNE TAVOLE REALIZZATE

Il concept della prima mostra divulgativa sul Lingotto, si delinea attraverso tavole illustrative accompagnate, per ciascun tema, da una tavola di dati informativi e conoscitivi.

La tavola più scura, posta a una delle due estremità a seconda dei casi, contiene il titolo, i testi e i contributi delle persone e degli enti coinvolti nella realizzazione della mostra. Le tavole "quadrate" contengono le immagini. Nella fascia "arancio" sono inseriti i riferimenti per ogni foto.

## I SIMBOLI DELL'AUTO: LA PUBBLICITÀ E L'ARTE



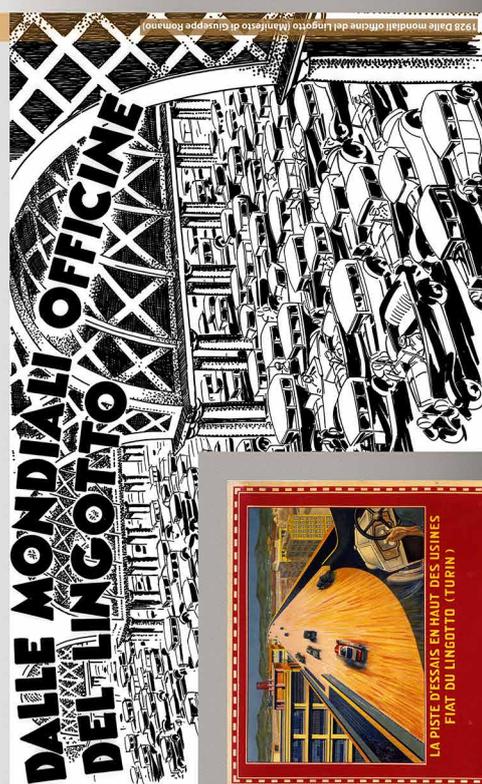
Anni 20. Deposito vetture. Officina Sme/Intasimento Lingotto



1925 Montaggio Fiat 501



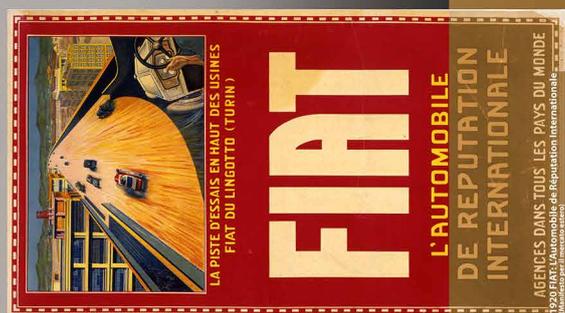
1925. Confronto con Fiat 509 che sovrasta lo stabilimento Lingotto. (Manifesto di Pinino Cozzignato)



1928 Dalle mondiali officine del Lingotto (Manifesto di Giuseppe Romano)



1930 Montaggio Fiat 1100



Le strategie di produzione messe in atto dalla Fiat negli anni 20 furono quelle di unire la comunicazione e il promozione del prodotto. A partire dagli anni 20 numerosi sono i disegni, i manifesti, le pubblicità, le avanguardie artistiche pubblicate con il fine di comunicare lo sviluppo tecnologico e produttivo avviato all'interno dello stabilimento del Lingotto. Oltre al prodotto, i 1270 esemplari dei bozzetti mettono in luce numerosi temi legati alla fabbrica: la cultura operaia, la politica, i rischi lavorativi, la politica salariale e la cultura operaia. Le rappresentazioni prodotte, a partire dai primi anni del 900, ripercuotono il linguaggio avvincente italiano come il monumentalismo fascista. Pinino Cozzignato, Giuseppe Romano, Giuseppe Riccobaldi, Marcello Dudovich, sono i nomi che hanno dato vita a una grafica indelebile della storia e della cultura della grande fabbrica torinese e della sua produzione. Anziani, Carlo Carrà dà forma, all'allegoria, della fabbrica moderna e della velocità.



# 5.5 ALCUNE TAVOLE REALIZZATE

Il concept della prima mostra divulgativa sul Lingotto, si delinea attraverso tavole illustrative accompagnate, per ciascun tema, da una tavola di dati informativi e conoscitivi.

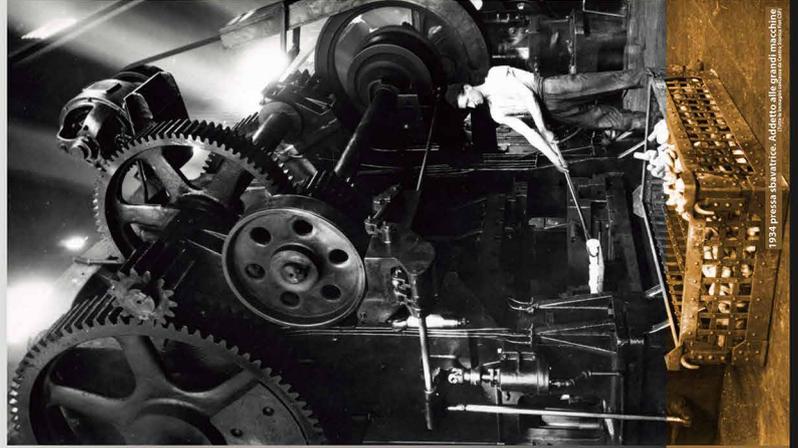
La tavola più scura, posta a una delle due estremità a seconda dei casi, contiene il titolo, i testi e i contributi delle persone e degli enti coinvolti nella realizzazione della mostra. Le tavole "quadrate" contengono le immagini. Nella fascia "arancio" sono inseriti i riferimenti per ogni foto.

## IL LAVORO E I CAMBIAMENTI POST GUERRA

**LAVORATORI**  
Negli anni '20 e '30 le professioni erano ancora richieste, come artigiani e tecnici. L'organizzazione in linee e l'aumento delle macchine progressivamente soppiantano il lavoro manuale, con l'avanzata dell'automazione operaia. Il motto della diligenza è "studio, ordine, metodo".  
Lavoratori, la nascita della cella del 1939 dopo la casa del malcontento dei lavoratori. La FIAT Lingotto si soprannominava dagli operai del cottimo "Pia Drogione", come il famoso arcere.

**LA PRODUZIONE DIFFERENZIATA DI SERIE SPECIALE**  
Nel dopoguerra, negli anni '50 e '60, dopo il vertice e il trasferimento a Mirafiori delle grandi produzioni in linea, alla FIAT Lingotto si esegue la produzione di serie speciale. La FIAT produceva autoveicoli di serie, ma anche prototipi di autoveicoli domestici. La FIAT assembla, ripartire la licenza Westinghouse, affidando all'industria la fabbricazione e l'assemblaggio in campo automobilistico.

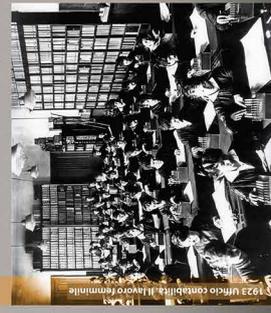
**L'ULTIMA STAGIONE DELLA FABBRICA**  
Dopo la crisi dello stabilimento avviene nel 1982 la chiusura della fabbrica. La fabbrica del fordismo è simbolo di un modo di produrre che ha segnato il passaggio di insieme la fabbrica, i rapporti e le espressioni in rigore, alla capacità tecnica ed elevata conflittualità sociale nel secondo dopoguerra. Dagli anni '60, sino all'instaurarsi della cooperazione, alla nascita dei quarantamila quadri FIAT nel 1980.



1934 pressa avanzatrice. Addeito alle grandi macchine



1955 Riparto Testatori. Labilità operaia



1923 Ufficio contabilità. Il lavoro femminile



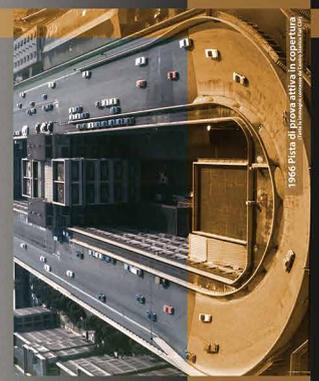
1927 Laboratorio di prova. Nuovo i coll. fratelli



1952 FIAT 106 8V 2000 preparazione scocca, primo sperimento in fibreglass.



1962 Montaggio frigoriferi Fiat.



1966 Pila di prova attiva in copertura

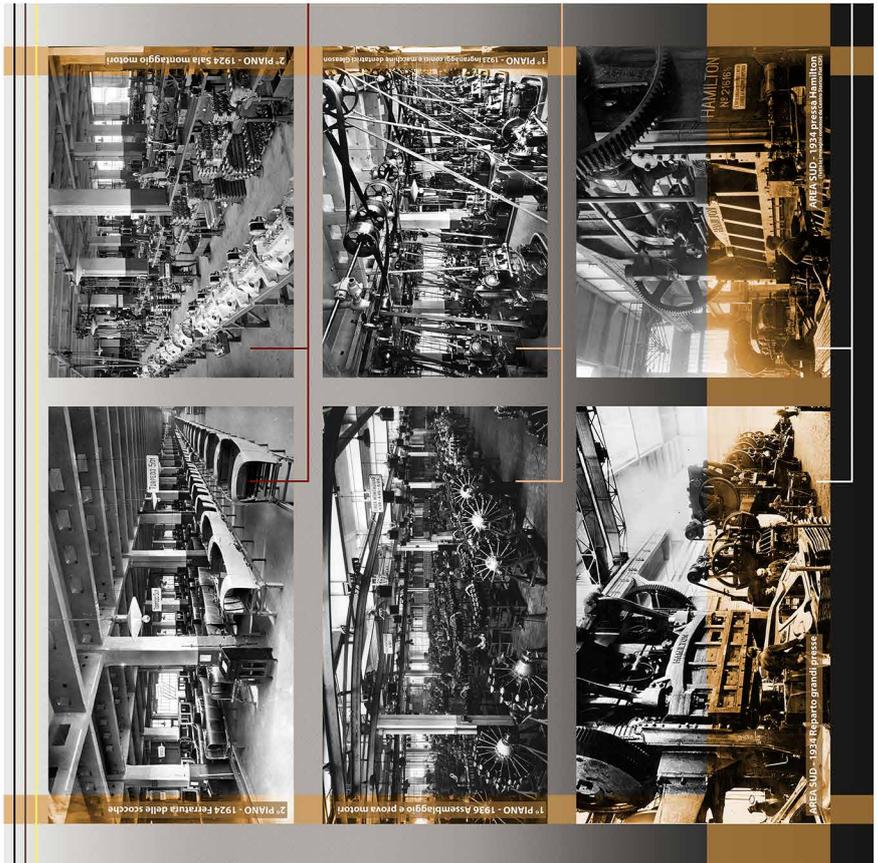


1993 Fiat 11000 Berlina e Familiare

# 5.5 ALCUNE TAVOLE REALIZZATE

Il concept della prima mostra divulgativa sul Lingotto, si delinea attraverso tavole illustrative accompagnate, per ciascun tema, da una tavola di dati informativi e conoscitivi.

La tavola più scura, posta a una delle due estremità a seconda dei casi, contiene il titolo, i testi e i contributi delle persone e degli enti coinvolti nella realizzazione della mostra. Le tavole "quadrate" contengono le immagini. Nella fascia "arancio" sono inseriti i riferimenti per ogni foto.



## 5.6 IMMAGINI DI CANTIERE



164



## 5.6 IMMAGINI DI CANTIERE



## 5.7 IMMAGINI DELL'APERTURA



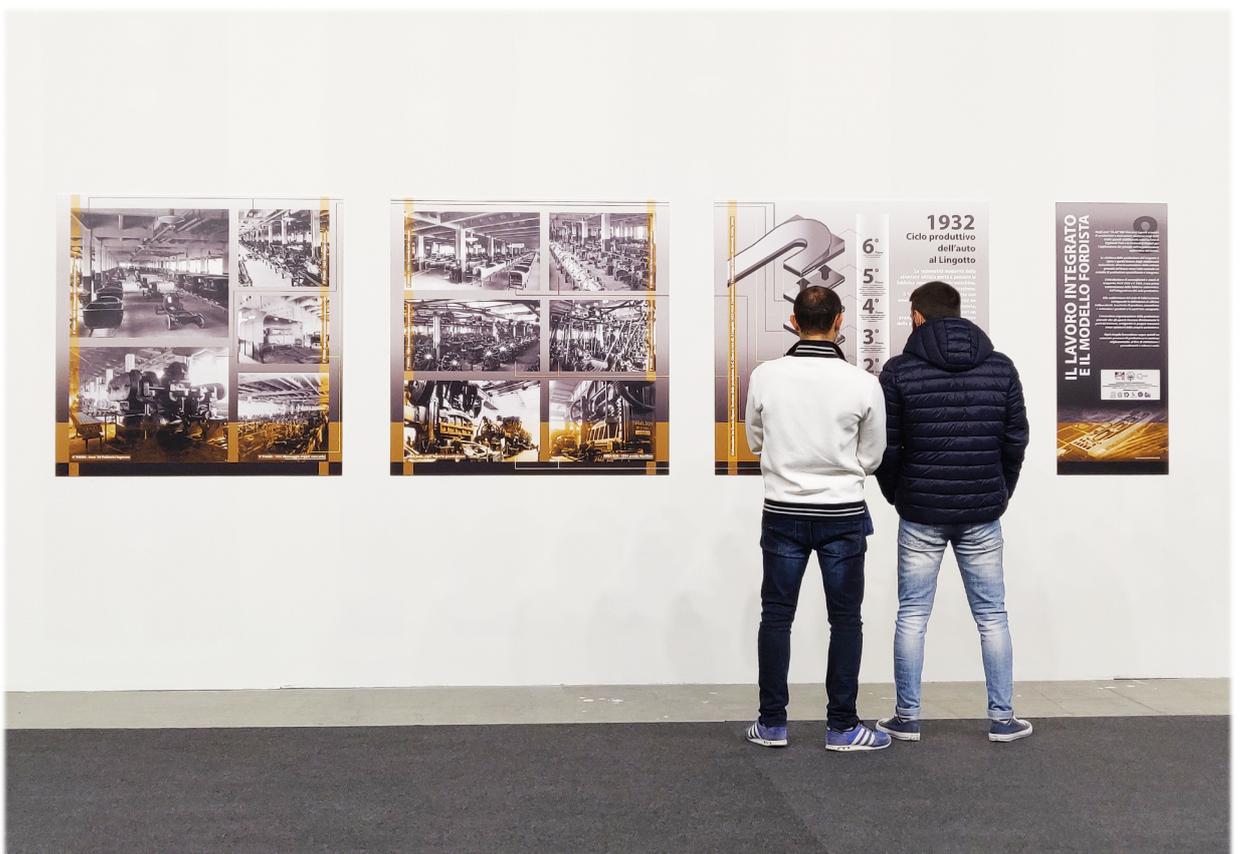
166



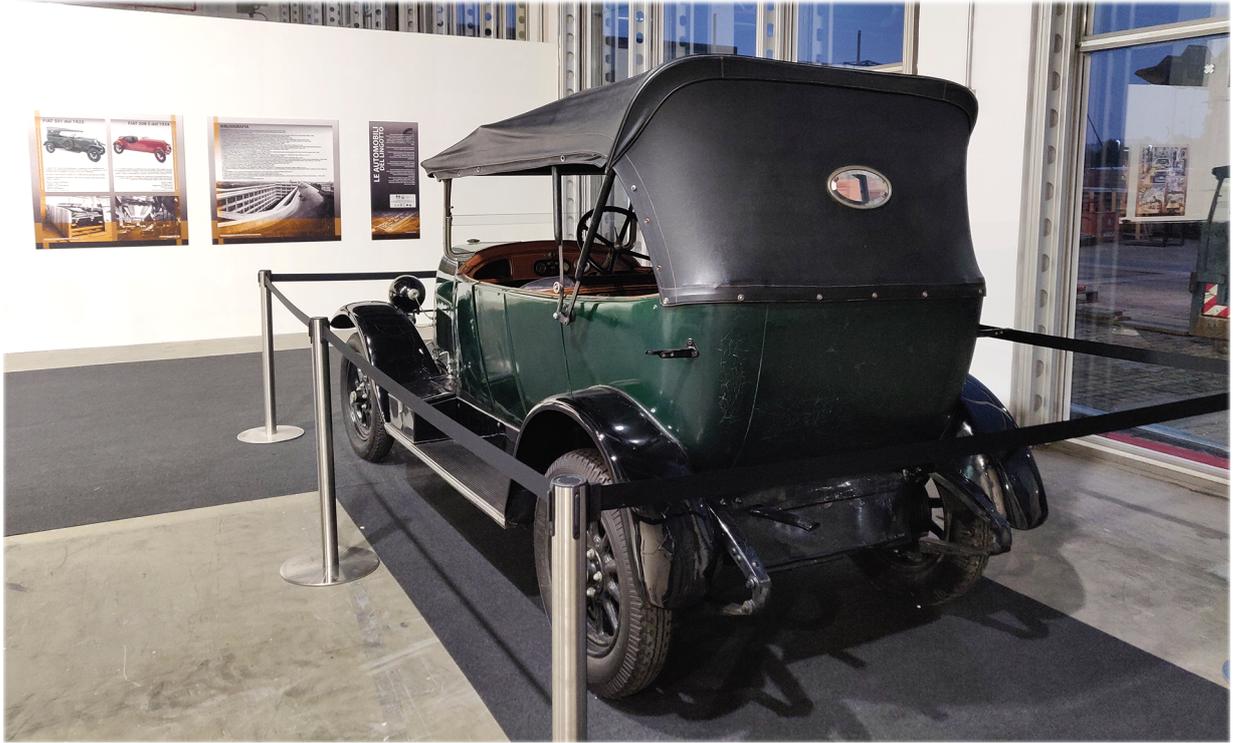
## 5.7 IMMAGINI DELL'APERTURA



167



# 5.7 IMMAGINI DELL'APERTURA



# CONCLUSIONI

Tra fine '800 e inizio '900 il settore automobilistico approda a Torino e trova in quest'area il terreno fertile nel quale espandersi ed evolversi in un processo variegato e continuo.

Nei primi anni del Novecento l'emergere di questo fenomeno si traduce in un susseguirsi di aziende automobilistiche, carrozzieri e maestranze artigiane sempre più esperti e capaci.

Il felice rapporto auto-città-industria diventa il fulcro della crescita economica e condiziona direttamente l'architettura, la cultura, la società e la morfologia urbana del capoluogo piemontese.

Al giorno d'oggi il 54% del patrimonio industriale-produttivo è ancora presente sul suolo torinese nonostante la crisi finanziaria del 1906, quella economica del 1929, le riconversioni post belliche (a seguito del primo conflitto mondiale) e le speculazioni edilizie dagli anni '60 agli anni '80 del Novecento.

La presenza di queste aree post-industriali è diventato uno dei principali temi di dibattito dagli anni '90 del Novecento, in un'ottica di conservazione del patrimonio architettonico e delle memorie produttive.

Il crescente interesse verso queste cattedrali del lavoro è il segnale di un forte cambiamento di tendenza a favore di una trasformazione e di una valorizzazione degli opifici industriali, protagonisti nella produzione automobilistica Italiana dei primi del '900.

L'Automotive Heritage di Torino, da vuoto industriale, può trasformarsi in una risorsa capace di spostare l'attenzione verso le aree periferiche della città. San Salvario, ma ancor più Borgo San Paolo, sono quartieri ricchi di memorie automobilistiche che possono aprire a nuovi scenari di fruibilità e sostenibilità.

La riscoperta attraverso momenti espositivi e di divulgazione per il pubblico permette di valorizzare il patrimonio dell'automobilismo torinese sia nella sua forma tangibile che in quella intangibile.

Il valore di questa legacy automobilistica risiede nella conservazione della memoria industriale, che può fare da tramite tra passato e futuro in una prospettiva di crescita della cultura locale e del turismo industriale.

Percorsi di visita, mappe interattive e guide informative diventano mezzi utili per lo sviluppo e l'integrazione delle conoscenze della storia del territorio.

Il recupero di siti e architetture dell'heritage automobilistico gioca un ruolo essenziale nella comprensione del paesaggio urbano torinese, trasformato e influenzato dall'automobile.

Questi interventi aprono a potenzialità ancora non sfruttate, in grado di attrarre un turismo di successo da un punto di vista culturale, ma anche economico (attualmente in Italia il turismo del veicolo conta un giro d'affari di 1,5 miliardi annui).

Torino è fra le poche città europee e mondiali a vantare un market appeal così forte verso questo settore.

La riconversione degli opifici industriali può attirare attenzione dall'estero e rilanciare la memoria automobilistica ai cittadini e alle nuove generazioni.

L'automotive tourism permette di coinvolgere nuove aree e nuovi siti all'interno dei percorsi di visita cittadini coerenti con gli interventi di recupero post-industriale.

La riscoperta degli archivi storici della città attraverso esposizioni e mostre, la realizzazione di siti web facilmente consultabili come base di studio e scoperta, la partecipazione degli enti museali e municipali, la progettazione di percorsi fisici nel tessuto urbano e la realizzazione di un museo diffuso che sposta l'attenzione alle periferie industriali sono solo alcuni degli strumenti al servizio della città di Torino.

# BIBLIOGRAFIA

## LIBRI DI TESTO

- R. Maspoli, A. Spaziante, "Fabbriche, borghi e memorie. Processi di dismissione e riuso post-industriale a Torino Nord", Alinea Editrice, Firenze 2012.
- R. Maspoli (a cura di), "PATRIMONIO INDUSTRIALE rivista AIPAI 19.20", Edizioni Scientifiche Italiane, 2018.
- E. Miletto, D. Sasso, "Torino '900 la città delle fabbriche", Edizioni del Capricorno, Torino 2015.
- R. Nelva – B. Signorelli "Avvento ed evoluzione del calcestruzzo armato in Italia: il sistema Hennebique", Edizioni di Scienza e Tecnica, Milano 1990.
- F. Amatori, F. Baptiste, G. Berta, D. Bigazzi, M. T. De Palma, G. Rosani, G. Subbrero "STORIA DELLA LANCIA Impresa Tecnologie Mercati 1906-1969", Fabbri Editori, 1992.
- "Città e Storia", Università Roma Tre-CROMA, 2018, R. Tamborrino, F. Rinaudo "Ritratto di Città con Fabbriche. Censimento dei luoghi di lavoro a Torino prima della Grande Guerra e Mappatura Digitale", Politecnico di Torino.
- A. Campioli, M. Lavagna "Tecniche e Architettura", Città Studi Edizioni, 2013.

- Musso G., Copperi G., "Particolari di costruzioni murali e finimenti di fabbricati", Paravia, Torino, 1885.
- Donghi D., "Manuale dell'architetto", UTET, Torino, 1905.
- Berta G., (a cura di), "Torino industria - persone, lavoro, imprese, Città di Torino", Torino, 2008.
- Castronovo V., "Fiat 1899-1999: un secolo di storia italiana", Rizzoli, Milano 1999.
- AA.VV., "Michelin 1907-1957", Pizzi, Milano 1957.
- AA.VV., "Il sogno della città industriale: Torino tra '800 e '900", Fabbri, Torino 1994.
- AA.VV., "100 luoghi dell'industria a Torino e in Piemonte", Associazione Torino Città Capitale Europea, Torino 1999.
- Abrate M., "L'industria piemontese 1870-1970, un secolo di sviluppo", Stamperia Artistica Nazionale, Torino 1978.
- Giannetti A. FEDERTURISMO, "Turismo e cultura d'impresa", in Salone del Turismo, Bologna, 2020.
- Abriani A., "Torino fra le due guerre", Torino 1978.
- Davico P., Devoti C., Lupo G.M., Viglino M., "LA STORIA DELLA CITTÀ PER CAPIRE IL RILIEVO URBANO PER CONOSCERE. BORGHI E BORGATE DI TORINO", Politecnico di Torino, 2014.

## DOCUMENTI D'ARCHIVIO

### - Documenti edilizi dell'Archivio Storico della Città di Torino

#### Lancia - Borgo San Paolo:

- |                             |                             |
|-----------------------------|-----------------------------|
| - ASCT 1911, pratica n. 339 | - ASCT 1917, pratica n. 173 |
| - ASCT 1911, pratica n. 557 | - ASCT 1917, pratica n. 178 |
| - ASCT 1911, pratica n. 750 | - ASCT 1918, pratica n. 40  |
| - ASCT 1912, pratica n. 703 | - ASCT 1918, pratica n. 83  |
| - ASCT 1913, pratica n. 217 | - ASCT 1918, pratica n. 84  |
| - ASCT 1913, pratica n. 704 | - ASCT 1919, pratica n. 34  |
| - ASCT 1914, pratica n. 669 | - ASCT 1919, pratica n. 35  |
| - ASCT 1915, pratica n. 154 | - ASCT 1919, pratica n. 36  |
| - ASCT 1915, pratica n. 259 | - ASCT 1919, pratica n. 108 |
| - ASCT 1916, pratica n. 117 | - ASCT 1919, pratica n. 208 |
| - ASCT 1916, pratica n. 261 | - ASCT 1920, pratica n. 72  |
| - ASCT 1917, pratica n. 91  | - ASCT 1924, pratica n. 188 |

#### Diatto – Borgo San Paolo:

- |                             |                             |
|-----------------------------|-----------------------------|
| - ASCT 1905, pratica n. 291 | - ASCT 1918, pratica n. 076 |
| - ASCT 1915, pratica n. 113 | - ASCT 1918, pratica n. 101 |
| - ASCT 1915, pratica n. 151 | - ASCT 1918, pratica n. 104 |
| - ASCT 1915, pratica n. 306 | - ASCT 1919, pratica n. 238 |

### - Archivio del C.S.F. - Centro Storico FIAT

- A.S.L., Serie dei permessi edilizi, n. 452 del 28-8-1934 per la costruzione della nuova Carrozzeria, n. 20 del 27-1-1937 per la sopraelevazione.

## SITOGRAFIA

- <http://www.museotorino.it/view/s/6b2b527a2abb4c81ba1112384ee24c83>
- <http://www.museotorino.it/view/s/1370c559af314dce922fca4ab2a45885>
- <http://www.museotorino.it/view/s/721589c720864fa19a33edda518755f4>
- <http://www.museotorino.it/view/s/c0d49c40d3de4ae49858f29930fdfae8>
- <http://www.museotorino.it/view/s/7b275e097961488fbee519af17573cf1>
- <http://www.museotorino.it/view/s/62bb543949824188b38738d00b72d469>
- <http://www.museotorino.it/view/s/69128a1ba50c4677a921c213ab86a771>
- <http://www.museotorino.it/view/s/3f0aedeb5e414ba1a9fb52f3433836da>
- <http://www.museotorino.it/view/s/a412e5db53f64e81a88e2d8daf041756>
- <http://www.museotorino.it/view/s/1370c559af314dce922fca4ab2a45885>
- <http://www.museotorino.it/view/s/2da9c2e6c07446ed89d7480f08820cae>
- <http://www.museotorino.it/view/s/ca8c5f20088c419f836758a2c856616d>
- <http://www.museotorino.it/view/s/9886e08fad214fc691d09bc7b873394c>
- [http://www.corsi.storiaindustria.it/settoriindustriali/autoveicoli/010/storia\\_lancia/index.shtml](http://www.corsi.storiaindustria.it/settoriindustriali/autoveicoli/010/storia_lancia/index.shtml)
- [http://www.istoreto.it/to38-45\\_industria/schede\\_idx.htm](http://www.istoreto.it/to38-45_industria/schede_idx.htm)
- [http://www.istoreto.it/to38-45\\_industria/galleria/pagine/lancia\\_04.htm](http://www.istoreto.it/to38-45_industria/galleria/pagine/lancia_04.htm)
- [http://www.istoreto.it/to38-45\\_industria/schede/flat\\_lingotto.htm](http://www.istoreto.it/to38-45_industria/schede/flat_lingotto.htm)
- [https://www.treccani.it/enciclopedia/francois-hennebique\\_%28Enciclopedia-Italiana%29/](https://www.treccani.it/enciclopedia/francois-hennebique_%28Enciclopedia-Italiana%29/)
- [https://www.treccani.it/enciclopedia/taylorismo\\_\(Enciclopedia-dei-ragazzi\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/taylorismo_(Enciclopedia-dei-ragazzi)/)

- <https://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2011/04/20/il-miracolo-del-muratore-francois-il-suo.html>
- <https://lab24.ilsole24ore.com/storia-fiat/>
- <https://www.fiat.it/storia>
- <https://www.museodelmarchioitaliano.it/marchi/fiat.php>
- <http://www.diatto.it/IT/pagine/azienda2.html>
- <http://www.targaflorio-1906-1977.it/paginesommario/Paginecostruttori/La%20storia%20della%20Itala.htm>
- <http://www.piemonteis.org/?p=3811>
- <https://www.carron.it/ita/opere/restauro-e-ristrutturazione/rsa-lingottino>

## TESI CONSULTATE

- L. Naymo, "Recupero e valorizzazione dell'Automotive Heritage torinese, analisi e schedatura dei fabbricati automobilistici per l'ideazione di un museo diffuso", Politecnico di Torino (Tesi di laurea magistrale in Architettura per il restauro e valorizzazione del patrimonio), relatore R. Maspoli.
- F. Caranzano, "L'architettura industriale dell'auto a Torino", Politecnico di Torino (Tesi di laurea magistrale in Architettura Costruzione e Città), Relatore R. Maspoli, Co-relatore A. Carella, 2014-2015.

# RINGRAZIAMENTI

Un sentito ringraziamento va alla Dottoressa Rossella Maspoli, che mi ha sostenuto nello svolgimento della tesi e mi ha permesso di lavorare alla mappa di Borgo San Paolo e di partecipare alla progettazione della mostra del Lingotto, due esperienze al tempo stesso preziose e istruttive.

Ringrazio tutta la mia famiglia, nonni, zii, cugini ma in particolar modo ringrazio i miei genitori, mamma e papà, che mi hanno sempre aiutato durante gli studi e che continuano a sostenermi nei miei progetti presenti e futuri.

Ringrazio mio fratello per la sua capacità di saper superare i momenti difficili con serenità e ironia.

Ringrazio Ilaria, una ragazza speciale, per essere stata al mio fianco in questi ultimi anni e per aver sempre creduto in me.



**ORDINE  
LORENZO**

**S243728**