

POLITECNICO DI TORINO

Il Facoltà di Architettura



Tesi di Laurea triennale in Architettura per il progetto

LINGOTTO – MERCATI GENERALI E NIZZA – MILLEFONTI:

STORIA DI DUE QUARTIERI

Relatore: Luca Davico

Candidata: Tatiana Demelas

n. matricola: S167382

A.A. 2018/2019

Indice:

Capitolo 1: Le trasformazioni urbane di Torino nell'ultimo secolo

1 Quadro storico della città di Torino nell'ultimo secolo

- 1.1 1861 - 1915: Da capitale politica a capitale industriale
- 1.2 1915 - 1945: Le Guerre Mondiali: dalla Grande guerra alla Liberazione
- 1.3 1961: Il Centenario dell'Unità d'Italia, Italia '61
- 1.4 Dagli anni '60 alla crisi economica degli anni '70
- 1.5 Gli anni '80 e '90
- 1.6 Gli anni 2000
- 1.7 I XX Giochi Olimpici invernali come occasione di rinascita

Capitolo 2: Le trasformazioni urbane negli ultimi decenni

2 Le trasformazioni urbane negli ultimi decenni

- 2.1 Dal PRGC del 1959 di Rigotti fino agli anni '90
- 2.2 Dal PRGC del 1995 di Gregotti e Cagnardi ad oggi

Capitolo 3: I quartieri Lingotto - Mercati Generali e Nizza - Millefonti

3.1 Inquadramento

3.2 Nascita ed evoluzione storica dei quartieri

- 3.1.1 Da area periferica a carattere rurale a "quartiere operaio"
- 3.1.2 Dalla crisi successiva alle dismissioni industriali ad oggi

3.3 Gli elementi che caratterizzano il quartiere Nizza-Millefonti: fotografie a confronto ieri e oggi

- 3.3.1 Infrastrutture, aree pubbliche, edilizia residenziale
- 3.3.2 Gli ospedali (Molinette, Sant'Anna, Regina Margherita, CTO)
- 3.3.3 Area Ex Fiat Avio (Oval Lingotto, Grattacielo della Regione Piemonte)
- 3.3.4 Area Ex Carpano, attuale Eataly

3.3.5 Stabilimento Lingotto e la Palazzina degli Uffici Fiat

3.3.6 Dalla Rapid alla Riv

3.3.7 Strutture di Italia '61 (Monorotaia ALWEG, Circarama, Funivia panoramica, Palazzo a Vela, Palazzo del Lavoro, Padiglioni delle regioni, Museo dell'Automobile)

3.4 Gli elementi che caratterizzano il quartiere Lingotto-Mercati Generali:

fotografie a confronto ieri e oggi

3.4.1 Gli ex Mercati Generali (MOI)

3.4.2 L'ex Framtek e imprese minori

3.4.3 La Dogana

3.4.4 Lo Stadio Filadelfia

Capitolo 4: I quartieri oggi

4.1 Popolazione residente

4.2 Cultura (tempo libero, musei e teatri, luoghi di culto, impianti per sport ed eventi..)

4.3 Costruito

4.4 Lavoro

4.5 Servizi (commercio, servizio sanitario, sistema scolastico..)

4.6 Sicurezza (reati, incidenti stradali..)

4.7 Valutazione complessiva del cambiamento

Capitolo 1: Le trasformazioni urbane di Torino nell'ultimo secolo

1 Quadro storico della città di Torino nell'ultimo secolo

1.1 1861 - 1915: Da capitale politica a capitale industriale

Torino capitale
d'Italia

Torino, capoluogo piemontese “chiuso” in un “isolamento al quale la sua posizione geografica sembra condannarla” (Cardoza, Symcox, 2006), con la Restaurazione venne influenzata dai nuovi ideali di indipendenza e liberalismo che la resero una delle città protagoniste del processo che culminò con l'unificazione italiana, diventando infatti la prima capitale dell'Italia Unità nel 1861.

Già a metà del secolo “si era consolidata l'opinione che il Piemonte fosse l'unico Stato in cui coesistevano tutti i requisiti necessari per unificare la Penisola e creare una nazione italiana, ossia istituzioni libere, risorse economiche, potenza militare, esperienza diplomatica e volontà politica”¹. Fu così che, sotto la guida di **Vittorio Emanuele II** e dell'abile statista e politico **Camillo Benso**, conte di Cavour, l'Italia ottenne l'indipendenza e Torino divenne la capitale del regno, capitale dinastica e amministrativa. Furono anni di grandi cambiamenti per Torino, che passò da capitale del Ducato di Savoia a capitale dello stato italiano: la città si estese oltre la cinta muraria e attirò masse di immigrati dalle campagne circostanti. In questi anni nacquero due differenti classi sociali: la classe imprenditoriale e la classe operaia. Ma purtroppo la situazione non durò a lungo. Quando Cavour venne a mancare prematuramente nel giugno 1861, non avendo altre figure ugualmente competenti da proporre per la guida del paese, il casato sabaudo si trovò smarrito e Torino iniziò pian piano a perdere la sua autorità (Cardoza, Symcox, 2006), fino a quando, nel 1864, con la Convenzione di settembre, non perse il suo primato di capitale a favore di Firenze (fino al febbraio del 1871, data della definitiva proclamazione di Roma capitale). La Convenzione di settembre fu un accordo negoziato in gran segreto tra il governo italiano e quello francese, e prevedeva la rinuncia della conquista di Roma e il ritiro delle truppe italiane dal territorio pontificio, di cui

¹ Cardoza A. L., Symcox G. W. (2006), *Storia di Torino*, Einaudi editore, Torino, p. 194

quest'ultima era capitale. La notizia arrivò perciò come un fulmine a ciel sereno e fu un duro colpo per Torino, che si sentì in qualche modo tradita, sia per il ruolo che le era stato sottratto, sia perché l'accordo figurò come una rinuncia allo Stato Pontificio e come un atto di sottomissione nei confronti della Francia. Iniziò così uno dei periodi più difficili per Torino: il trasferimento della capitale aveva avuto importanti ripercussioni per la città. La partenza della corte sabauda e delle istituzioni dalla città le sottraeva la sua identità di centro politico, culturale ed intellettuale che l'avevano caratterizzata per tutti gli **anni '50** dell'800. In questo clima di tensione iniziò ad aprirsi un solco profondo fra la città e il resto d'Italia, che non sarebbe stato mai più colmato del tutto negli anni successivi². Questo periodo di **decadenza** durò per tutti gli **anni '60 e '70** e fu caratterizzato da un clima ristagnante, da una profonda crisi demografica e sociale, con circa un terzo della popolazione inattivo e con poche prospettive di crescita. Insieme alla cittadinanza, anche l'economia ebbe un forte calo: il crollo della domanda impose consistenti tagli alla produzione danneggiando molte piccole imprese, soprattutto quelle a conduzione familiare che producevano beni di lusso. A peggiorare la situazione anche la **crisi agraria**, dovuta all'insostenibile concorrenza straniera e la crisi dovuta alla "guerra doganale" con la Francia, che si era conclusa con l'interruzione dei rapporti commerciali tra i due paesi. Perfino un tentativo di rinnovamento nel settore bancario fallì miseramente: le **banche** locali, appoggiate dall'aristocrazia torinese, avevano puntato a diventare capitale finanziaria del paese, dirottando i propri investimenti dal settore agricolo al settore dell'edilizia. Purtroppo, però, il boom edilizio si esaurì e i prezzi degli immobili precipitarono, trascinando con sé anche le principali banche della città; così Torino, che per quasi trent'anni era stato il massimo centro bancario d'Italia, perse anche l'ultimo primato che le era rimasto.³

Diversa era la situazione del **settore meccanico**, che nella seconda metà dell'800 aveva subito una rilevante crescita e modernizzazione, con l'impiego di motori a vapore, l'ampliamento dei luoghi di lavoro e l'incremento dei

² Castronovo V. (a cura di) (1992-1995), *Storia illustrata di Torino*, Vol.5, Sellino, Milano

³ *Idem*

dipendenti. E con il lavoro anche la città iniziava a cambiare aspetto: alla tradizionale cultura sabauda, formale e tradizionalista, si andava accostando una più moderna cultura legata all'industria, basata su una nuova classe sociale: il proletariato industriale. Ricordiamo che Torino iniziava già a diventare una città "moderna", illuminata dall'energia elettrica e ben collegata dagli assi ferroviari.

Per tutto l'ultimo decennio degli **anni '90** permase una generale condizione di miseria. Ma allo stesso tempo questa crisi aveva portato qualcosa di buono: si diffuse nell'immaginario collettivo, dall'università al mondo degli affari, l'idea di cercare una nuova identità per Torino; si voleva reinventare la città come fulcro di un'economia moderna, basata sull'industria, la scienza e la tecnologia. Questa campagna culturale, basata sul positivismo, la scuola filosofica dominante in Italia alla fine dell'800, insieme alla ripresa dell'economia, preparò il terreno per il successivo decollo industriale del **'900**.

I primi anni del
'900: l'innovazione
tecnologica

Il '900 fu un secolo di grandi cambiamenti, lotte ideologiche e stravolgimenti politici. Fu inoltre caratterizzato da una **crescita industriale** senza precedenti. Trainata dai settori metalmeccanico (con l'invenzione del motore elettrico), chimico e della gomma, la produzione manifatturiera ebbe una forte crescita, al contrario dell'agricoltura. "Nel 1898 c'erano in città più di 80.000 operai di cui 14.000 occupati nelle imprese metallurgiche e metalmeccaniche. Sebbene nella rilevazione fossero conteggiati pure gli artigiani, (...) si può ben dire che l'industria non era più un fenomeno marginale. Eppure, ad alcuni osservatori l'atmosfera sembrava ancora stagnante (...) Molti trovavano la città troppo sabauda, legata alle sue vecchie tradizioni dinastiche e patriottiche, sostanzialmente formalista e diffidente nei confronti delle novità"⁴, ma fu proprio l'improvviso decollo dell'industria a dare alla ex capitale sabauda un nuovo volto.

Nei primi anni del '900, a livello mondiale abbiamo un importante evento che, tra tutti, ha posto le "basi di quello che sarà poi il modello (economico produttivo, ma anche socioculturale) dominante per larga parte del XX secolo: nel 1911, Frederick **Taylor** pubblica *Principles of Scientific Management*, in cui

⁴ *Ibidem*

individua un metodo ottimale (one best way) per ogni specifico tipo di produzione. (...) Tutta quanta la macchina produttiva deve funzionare, secondo Taylor, secondo criteri di massima specializzazione funzionale, con una forte gerarchizzazione delle relazioni di lavoro”⁵. Il modello taylorista trovò poi espressione pratica con Henry **Ford**, che per primo applicò nella sua società automobilistica i concetti di Taylor, introducendo la produzione “in linea”: questo tipo di produzione permetteva di ottimizzare il lavoro suddividendolo in singole operazioni ripetitive lungo la catena di montaggio, risparmiando così tempo e riducendo i costi unitari delle operazioni, dal momento che l’impresa fordista “necessita sempre meno di operai specializzati, a forte professionalità; anzi, uno dei fattori maggiormente competitivi per questa azienda diventa proprio il poter immettere manodopera neoassunta in produzione nel giro di (al massimo) qualche giorno, con una riduzione fortissima dei tempi e dei costi per la formazione del personale”⁶, cosa che permise di avere un prodotto più accessibile alle masse e di conseguenza una vendita su scala molto più ampia. Nella prima decade del nuovo secolo Torino detenne il tasso di crescita industriale più alto fra le città italiane. Fu il **censimento del 1911** a segnare gli anni del cambiamento: risultò che un terzo del settore produttivo manifatturiero torinese fosse costituito dal settore metalmeccanico, in particolare da quello automobilistico, che spiccava per le sue caratteristiche di modernità tecnologica e organizzativa. La vera rivoluzione industriale di Torino era quella dell’automobile.

All’origine si trattava di una produzione di automobili di lusso ed automobili sportive; era un processo ancora acerbo, basato sull’antica tradizione dell’artigianato, in cui tante singole figure professionali (tecnici, carrozzieri...) contribuivano con il proprio lavoro alla costruzione del prodotto finale, senza tener conto delle reali esigenze dell’organizzazione aziendale. Fu poi l’imprenditore **Giovanni Agnelli** a dare la svolta: a seguito di qualche viaggio negli Stati Uniti, sul modello fordista, nel **1913**, inaugurò la produzione in serie con il gruppo **Fiat** (Fabbrica italiana automobili Torino) di automobili di minore

Nasce la Fiat

⁵ Davico L., *Dispensa di sociologia*, Politecnico di Torino (A.A. 2018/2019), Torino, p. 58

⁶ Idem, p. 58

cilindrata. La Fiat, fondata nel 1899, fu una delle prime aziende in Italia ad utilizzare il sistema della catena di montaggio per accelerare i ritmi di produzione e di conseguenza incrementare i guadagni, e ne segnò la storia per i decenni a venire.

“I prodotti della fabbrica fordista sono, per forza di cose, estremamente standardizzati (e, tendenzialmente, “di massa”); ci si allontana sempre di più, insomma, da quei beni industriali ancora molto simili a prodotti artigianali che avevano caratterizzato il periodo precedente (...) In breve, si pongono le basi di quello che diventerà un efficiente sistema produttivo fortemente polarizzato, con al centro la grande impresa dominante (o motrice) e il relativo corredo di imprese minori: complementari a monte (fornitori) e a valle (distributori, concessionari).”⁷

Il successo della Fiat era stato anche agevolato dalla politica cittadina: vennero infatti introdotte misure volte a diminuire i costi di produzione, facilitare l'accesso alle forniture di energia elettrica, migliorare la qualificazione tecnica dei lavoratori, modernizzare le comunicazioni, i trasporti e i servizi. Come? Riducendo il carico fiscale sulle imprese e incentivando la costruzione o l'acquisizione di nuovi stabilimenti; creando un'Azienda elettrica municipale che sfruttasse il potenziale idroelettrico delle Alpi e mettesse a disposizione della città l'energia ricavata, introducendo l'illuminazione pubblica e abbattendo i gravosi costi di tali forniture⁸. Le fabbriche infatti, inizialmente sorte nei sobborghi a nord della città in prossimità dei corsi d'acqua (principalmente il Po e la Dora) per poter usufruire dell'energia idrica, sicuramente più economica del carbon fossile, con il **processo di elettrificazione** vennero trasferite in altre zone più strategiche, a sud e ad ovest; questo permise anche di collegare le fabbriche ai quartieri operai attraverso un servizio municipale di tram tra i meno costosi in Italia.

Con questa innovazione iniziarono a moltiplicarsi le industrie attorno alla città. Una trasformazione così rapida mutò il ruolo e l'immagine di Torino nel quadro nazionale. Oltre alla Fiat e ad altre aziende automobilistiche, nacquero

⁷ Davico L., *Dispensa di sociologia*, Politecnico di Torino (A.A. 2018/2019), Torino, pp. 58, 59

⁸ Cardoza A. L., Symcox G. W. (2006), *Storia di Torino*, Einaudi editore, Torino, pp. 215, 216

Il primo decennio del
'900

imprese in campo meccanico in seguito all'acquisizione di aziende comunali e all'affermazione dell'industria motoristica.

Dopo i tempi duri degli ultimi anni del secolo, la città iniziò a godersi un periodo di prosperità: con l'aumento dell'occupazione crebbe anche il reddito dei cittadini e di conseguenza migliorarono le condizioni di vita, soprattutto della classe media, che iniziò a godersi i piaceri della vita e la nuova cultura di intrattenimento urbano come il cinema, lo sport e il teatro, non più limitati alle sole classi più agiate; nacquero nuovi quartieri alla moda e si sviluppò lo stile architettonico dell'Art Déco, si estese la lettura alle classi sociali meno abbienti grazie alla diffusione di testi più economici alla portata di tutti... Il nuovo secolo iniziò così con tutti i migliori propositi. La città ebbe modo di celebrare la propria rinnovata immagine a livello nazionale con l'**Esposizione internazionale del 1911**, in occasione del cinquantenario dell'Unità d'Italia. L'Esposizione era dedicata al tema dell'industria e del lavoro, celebrava i progressi ottenuti ed anticipava le nuove frontiere scientifiche e tecnologiche. La manifestazione fu un successo e attrasse a Torino un grandissimo numero di visitatori provenienti da tutta Europa.

La **crescita demografica** che aveva caratterizzato l'**inizio del '900**, dovuta alla migrazione degli operai dalle campagne alla città, insieme allo sviluppo industriale, cambiò per sempre il volto di Torino: le campagne coltivate avevano lasciato il posto a fabbriche e capannoni e la città si sovrappollò. "Fabbriche e case guadagnarono terreno nella periferia, crescendo le une a ridosso delle altre, e un poco alla volta fagocitarono il mondo delle "cascine", i secolari poderi suburbani, con gli orti e i frutteti e i campi di grano. Il sovrappollamento diventò ovviamente un problema da risolvere al più presto perché costringeva gli operai a vivere in condizioni disumane, ammassati in piccole abitazioni per via degli affitti troppo cari o della mancanza di case disponibili. Così nel **1908** venne redatto un **nuovo piano regolatore** che prevedeva la realizzazione dei primi lotti di case popolari e servizi necessari alla vita nelle nuove "barriere" operaie. Non solo, nel **1912** la cinta daziaria venne allargata da 16 a più di 34 chilometri, e andava ad inglobare tutte quelle zone

periferiche che erano ancora costituite da terreni coltivati o piccoli cascinali⁹. Questi quartieri divennero in tutto e per tutto autosufficienti e svilupparono col passare del tempo una propria identità, basata sulla cultura della fabbrica, che si discostava da quella cittadina. Non solo, la classe operaia trovò anche una propria identità politica: aveva costituito infatti la Camera del Lavoro e successivamente diverse organizzazioni sindacali. Con il sostegno di una politica liberale capeggiata da **Giovanni Giolitti**, il più abile statista piemontese dell'anteguerra, i sindacati ottennero non solo la loro legittimazione, ma anche contributi statali alle cooperative, il diritto agli scioperi pacifici e il rispetto dei diritti del Partito socialista, in cambio di un consenso di massa all'ordinamento parlamentare liberale.¹⁰

Gli anni alla vigilia della Prima guerra mondiale si chiusero con una situazione di conflitto sociale tra industriali e movimento operaio organizzato, in posizioni contrapposte riguardo il lavoro in fabbrica. In particolare, si distinse la Fiom, Federazione italiana degli operai metallurgici, che divenne in poco tempo la più influente del Paese. Gli operai dal canto loro si lamentavano delle pessime condizioni lavorative: passavano dalle 9-10 fino alle 14-16 ore della loro giornata in fabbrica in cambio di stipendi miseri, che bastavano a malapena a pagare vitto e alloggio, e svolgevano un lavoro ripetitivo ed alienante che spesso li portava ad ammalarsi gravemente; come se non bastasse ad inasprire il malcontento c'era la vita fuori dalla fabbrica, in case che spesso erano costituite da soffitte, seminterrati o singole stanze, buie e soffocanti, in cui si ammassavano a volte intere famiglie. Le prime proteste nacquero infatti proprio per il malcontento degli operai sulle condizioni lavorative precarie, il tutto aggravato dal senso comune di aver perso la propria libertà nel momento in cui lasciavano i campi in favore del lavoro in fabbrica.

1.2 1915 - 1945: Le Guerre Mondiali: dalla Grande guerra alla Liberazione

⁹ Cardoza A. L., Symcox G. W. (2006), *Storia di Torino*, Einaudi editore, Torino

¹⁰ Castronovo V. (a cura di) (1992-1995), *Storia illustrata di Torino, Vol.6*, Sellino, Milano

Alla **vigilia della Prima Guerra Mondiale**, Torino costituiva uno dei principali centri industriali italiani, ricoprendo un ruolo emblematico di avanguardia nello scenario del nascente movimento capitalista, ma era anche la sede del più attivo movimento operaio socialista.

Dopo un periodo che era stato caratterizzato da forti tensioni internazionali, nell'estate del **1914**, dopo l'assassinio dell'Arciduca Francesco Ferdinando, erede al trono asburgico, l'impero austroungarico dichiarò guerra alla Serbia, e da quel momento, nel giro di una settimana, il conflitto locale si trasformò in una guerra europea, coinvolgendo Germania, Russia, Francia e Inghilterra. La posizione dell'Italia inizialmente rimase invece incerta.¹¹

Lo scoppio della guerra accentuò le divergenze preesistenti all'interno della società torinese: la popolazione era divisa in due schieramenti, chi era a favore e chi a sfavore dell'intervento dell'Italia in guerra: gli interventisti e i neutralisti. Il movimento socialista dei lavoratori spiccava proprio all'interno dello schieramento dei neutralisti. I **neutralisti**, capeggiati da Giolitti e costituiti appunto dai liberali giolittiani, dai cattolici e dai socialisti, erano contrari all'intervento dell'Italia in guerra. Tra le tante motivazioni della loro opposizione vi erano le conseguenze economiche della guerra: la scarsità di materie prime e il crollo degli ordini industriali stavano facendo ingrossare le fila dei disoccupati provocando un rapido incremento dei prezzi. Inoltre, ritenevano che il Paese non fosse pronto economicamente e militarmente ad affrontarla, che si sarebbero tratti maggiori profitti mantenendo una posizione neutrale e rifornendo entrambe le parti, ed infine, si sperava che l'Impero Austro-Ungarico avrebbe ceduto le terre irredenti in cambio della neutralità. Al contrario dei neutralisti, che erano costituiti dalla maggior parte della popolazione, gli **interventisti** sostenevano invece la partecipazione alla guerra ed erano costituiti dalle classi più benestanti, tra cui quella degli industriali, che vedevano nella coalizione con la Triplice intesa (Gran Bretagna, Francia e Russia) la migliore risposta ai problemi commerciali ed economici causati dalla guerra. La Fiat invece, che assunse inizialmente una posizione neutralista, poi passò a quella interventista nel momento in cui vide che la possibilità di entrare

¹¹ Cardoza A. L., Symcox G. W. (2006), *Storia di Torino*, Einaudi editore, Torino, p. 223

in guerra si faceva sempre più concreta. Durante il primo anno di guerra, al contrario di altre città italiane, come Genova e Milano, Torino riuscì a tenere a bada gli scioperi e le rivolte della classe operaia neutralista attraverso un abile lavoro di mediazione svolto dalla Fiom. Così la città si trovò a fronteggiare la minaccia di una guerra imminente divisa in due fazioni contrapposte, che erano l'emblema della nuova società moderna: il capitalismo e il movimento operaio. Fu nel 1915, con il Patto di Londra, che lo Stato italiano si impegnò ad **entrare in guerra** al fianco dell'Intesa, contro la Germania e l'Impero Austro-Ungarico. Da subito Torino corse agli armamenti diventando un gigantesco arsenale; con l'aiuto dello Stato venne incrementata la costruzione di nuove fabbriche per soddisfare la crescente richiesta di produzione bellica. Ma non solo, aumentò anche il numero di stabilimenti ausiliari di altri settori, perché l'esercito non necessitava solo di carri armati, armi e munizioni, ma anche di divise, coperte, scarponi e alimenti.¹² Con la crescente produzione e la dipartita di molti uomini per il fronte, crebbe anche la richiesta di manodopera e questo comportò per la prima volta l'assunzione di donne in settori lavorativi prettamente maschili, cosa che si protrarrà anche oltre la fine della guerra. Le donne lavoratrici acquisirono con il passare del tempo un'importante rilevanza in senso civico, furono infatti protagoniste della maggior parte degli scioperi negli ultimi anni della guerra, sostituendo in questo senso i metallurgici che fino a quel momento erano stati i protagonisti delle mobilitazioni operaie. Per la popolazione torinese l'entrata in guerra dell'Italia segnò l'inizio di un periodo di inaudite violenze, conflitti sociali e politici. Era rimasto nelle persone un sentimento di irrequietezza ed avversione, soprattutto nella classe operaia che si auspicava una rapida fine della guerra. Gli anni della Prima guerra mondiale furono caratterizzati da un vertiginoso incremento del costo delle materie prime dovuto all'inflazione, e come al solito le categorie che ne subirono le conseguenze furono le classi medio-basse. Nonostante l'alta mortalità e la bassa natalità, la popolazione urbana continuò a crescere, alimentata dal fenomeno dell'immigrazione. Gli immigrati, attirati

¹² Castronovo V. (a cura di) (1992-1995), *Storia illustrata di Torino*, Vol.6, Sellino, Milano

dalla grossa offerta prodotta dall'industria bellica, divennero parte di una metropoli sempre più eterogenea.

Come abbiamo visto, **la guerra aveva consacrato Torino a città industriale.**

Tanti settori si erano consolidati, primo tra tutti quello metallurgico-meccanico.

Tra le aziende metalmeccaniche, quella che ne trasse maggiori vantaggi fu ovviamente la Fiat, che divenne un vero e proprio colosso nel settore

dell'autoveicolo e non solo, attorno al quale orbitavano tutte le altre aziende

ausiliarie. "Fra il **1915** e il **1918** la Fiat avanzò (...) fra le imprese italiane, (...) quadruplicando la produzione di veicoli a motore e ampliando la forza lavoro

(...) a un quarto di tutti i lavoratori torinesi (...) Alla fine della guerra, Agnelli

presiedeva un impero industriale che controllava tre quinti del settore

metalmeccanico piemontese e copriva il 92 per cento della produzione

nazionale di camion, oltre che l'80 per cento dei motori aeronautici"¹³. La Fiat

passò dalla produzione di autovetture dei primi anni alla produzione di

autocarri e aeroplani per gli eserciti durante gli anni della guerra.

Durante tutto il periodo della guerra il costo della vita in città triplicò. Non

bastarono neanche gli aumenti salariali alla classe operaia per sopperire a

questo divario tra stipendi e costo dei beni di prima necessità; per non parlare

del fatto che ad un aumento del salario corrispondeva anche un ingente

accelerazione di ritmi lavorativi imposti dalla catena di montaggio. In questo

clima di malcontento e di povertà, nell'estate del **1917**, la città conobbe la più

grande insurrezione del periodo bellico, che aprì la strada a numerosi

movimenti rivoluzionari. Un'insurrezione nata per la chiusura delle panetterie,

dovuta alla carenza di grano, si trasformò in qualche giorno in una marcia

contro la guerra che portò alla chiusura delle fabbriche e al blocco dei

trasporti pubblici. Nonostante gli sforzi per placare l'insurrezione, la folla

saccheggiò i negozi, assaltò le stazioni di polizia, si barricò nei quartieri operai

e tentò di occupare il centro; il governo dovette ricorrere all'esercito, munito

di carri armati e mitragliatrici, per riportare l'ordine in città.

¹³ Cardoza A. L., Symcox G. W. (2006), *Storia di Torino*, Einaudi editore, Torino, p. 226

Finalmente, nel **1918**, terminò la guerra. Torino uscì dalla guerra come città vincente ma soprattutto con un importante tornaconto: era diventata a tutti gli effetti una città monoculturale e monoindustriale.

Ma con l'arrivo della pace purtroppo non terminò anche il conflitto politico a Torino. Emblematico fu l'incontro di migliaia di lavoratori che marciarono verso il centro per festeggiare la fine della guerra, esattamente il giorno dopo una celebrazione per la vittoria da parte della fazione degli interventisti, che promuovevano ideali come il nazionalismo e la forza militare del Paese.¹⁴

La crisi successiva
alla Prima Guerra
Mondiale

Gli anni all'indomani della guerra furono caratterizzati da una profonda crisi economica e sociale. La disoccupazione arrivò a quadruplicarsi e a coinvolgere circa il 25% dei lavoratori; le file dei sindacati si ingrossarono, soprattutto perché i tesserati avevano la precedenza nelle liste di collocamento e l'assistenza legale nei contenziosi in campo lavorativo.¹⁵

In realtà, né la fazione mussoliniana né la fazione sindacalista operaia riuscirono ad accaparrarsi il favore del popolo, sempre più convinto che le due parti si stessero approfittando della disoccupazione e della miseria per acquisire più potere politico.

In questo clima di malcontento generale le lotte operaie raggiunsero il loro culmine nel **1920** con **l'occupazione delle fabbriche**. Questo avvenimento segnò la fine del "biennio rosso" (il periodo compreso tra il 1919 e il 1920 caratterizzato appunto da una serie di rivendicazioni della classe operaia) e preparò il terreno per l'affermazione del fascismo.

L'ascesa del
fascismo

Tra il **1921** e il **1925** la città assistette infatti all'**ascesa del fascismo**. Utilizzo la parola "assistere" perché Torino fu una di quelle città che in qualche modo "rimase a guardare" questa ascesa, senza mai assumere una netta posizione di sostegno al Partito fascista; il consenso che fornì al regime fu tra i più tiepidi di tutta la penisola. Da non dimenticare che si sta parlando di una città sabauda di stampo liberale, dal lato dei ceti dominanti, e socialista, dal lato dei lavoratori dell'industria.

¹⁴ Cardoza A. L., Symcox G. W. (2006), *Storia di Torino*, Einaudi editore, Torino, pp. 229, 230

¹⁵ Castronovo V. (a cura di) (1992-1995), *Storia illustrata di Torino, Vol.7*, Sellino, Milano

Mussolini, fondatore prima del Movimento dei Fasci Italiani, poi evolutosi nel PNF (Partito Nazionale Fascista), si presentò così come “salvatore del popolo” e con il suo partito iniziò ad acquisire potere, in un momento in cui i provvedimenti estremi e violenti sembravano l’unica strada percorribile per combattere il socialismo estremista della “tirannia rossa”. “Il fascismo si configurò a Torino soprattutto come una risposta alla crisi del dopoguerra in termini di ristabilimento dell’ordine e della gerarchia sociale e di negazione della legittimità della lotta di classe”¹⁶.

Anche per questo motivo il partito non ottenne mai il favore della classe operaia. Il già delicato equilibrio tra le parti venne inoltre aggravato dalle trasformazioni che il settore industriale metallurgico stava attraversando: a partire dal primo decennio del ‘900 infatti, la produzione automobilistica europea si era adattata al **modello taylorista**, introducendo la **lavorazione a catena ad avanzamento automatico** che aveva dequalificato il lavoro, rendendo superflua la presenza della figura dell’operaio qualificato. Nonostante la promozione di ideali quali l’ordine, l’etica del lavoro e la devozione alla famiglia, il fascismo venne vissuto come un periodo di sottomissione e privazione della propria identità culturale.

Popolazione e
sviluppo urbano

Durante le due guerre il regime adottò in tempo di crisi dei provvedimenti per limitare l’urbanesimo e le migrazioni interne, ma la crescita demografica continuò in modo continuo.

In questo periodo iniziò un processo di **sviluppo urbano** che investì anche le periferie: centri limitrofi come Rivoli, Collegno, Grugliasco, Settimo, Orbassano e Venaria, che fino a quel momento erano costituiti da minuscoli centri storici circondati da campagne e terreni agricoli, iniziarono a diventare aree industriali e ad ospitare gli operai che vi lavoravano o che faticavano a trovare alloggio in città. Questo processo causò appunto la nascita di una cintura industriale attorno alla città, fino alla saldatura in un’unica conurbazione, ma anche la diversificazione della popolazione, non più costituita dai soli nativi piemontesi, ma anche dagli immigrati provenienti dalle altre regioni d’Italia. Oltre alle

¹⁶ Idem, p. 1810

periferie, cambiò anche il volto urbano della città: il centro venne rinnovato (via Roma è di particolare interesse), accrescendo il valore degli immobili, e crebbero gli affitti.¹⁷

Il fascismo a Torino

Il Partito fascista iniziò a prendere potere attraverso il controllo delle cariche pubbliche e dei principali organi di stampa. Il fascismo torinese invece

La Seconda Guerra
Mondiale

rispecchiò subito la spaccatura sociale e politica della città: da una parte **De Vecchi**, che rappresentava la fazione più conservatrice e militarista, si fece propagatore degli ideali nazional-sabaudisti-fascisti, e dall'altra **Gioda**, che rappresentava la fazione più populista. A Torino, a differenza di altre città italiane, fu peculiare il fatto che mancassero dirigenti fascisti a ricoprire grandi ruoli all'interno del quadro politico cittadino. Ovviamente anche a Torino il fascismo si basava sul sostegno delle classi dirigenti, ma questo era decisamente limitato, al punto da precludere una totale supremazia dell'ideologia fascista. In questa situazione svolgevano un ruolo importante il nazionalismo e il lealismo sabaudo a cui la popolazione era devota. Più numerosi tra i sostenitori erano invece quegli impiegati, commercianti e artigiani che avevano vissuto sulla propria pelle le violenze del "biennio rosso" e, per questo, erano stati attratti dagli ideali mussoliniani. Dopo gli anni del glorioso "biennio rosso", il movimento operaio visse un periodo di sconfitte, ma riuscì comunque a rimanere solido nel tempo, fin quando non venne sostituito, dopo il 1925, dal sindacato fascista, che detenne per un lungo periodo il monopolio della rappresentanza dei lavoratori.¹⁸

Nel ventennio che va **dagli anni '20 agli anni '40** maturarono in Europa i presupposti che avrebbero poi portato allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale, il **1° settembre del 1939**. Un conflitto che, per la prima volta, interessò direttamente anche la popolazione civile. Per la prima volta i cittadini conobbero da vicino i bombardamenti, che durarono dal 1940 alla fine della guerra, nel 1945. I quartieri più colpiti dai primi bombardamenti furono quelli operai, sorti in prossimità delle industrie alla periferia della città, e le classi meno abbienti furono quelle maggiormente colpite dalla fame e dalla guerra.

¹⁷ Ibidem

¹⁸ Ibidem

Fu un duro colpo per il capoluogo piemontese, che si vide costretto a cambiare i propri ritmi di vita e perse numerosi cittadini che avevano deciso di rifugiarsi nelle valli circostanti. Ma, oltre agli operai più fortunati che erano riusciti a far sfollare le proprie famiglie, c'erano quelli che dovettero rimanere in città e convivere con il rischio quotidiano della morte perché spostarsi richiedeva talvolta rinunciare al proprio lavoro. Nato come movimento spontaneo di reazione al fascismo, che veniva percepito come sinonimo di guerra e di asservimento ai tedeschi, il movimento operaio venne solo successivamente, con l'intervento di comunisti e socialisti, organizzato e dotato di un'impostazione politica, e solo con l'intervento della Resistenza armata riuscì ad ottenere risultati concreti.¹⁹

Nel **1943**, con il consenso di Mussolini, le truppe tedesche invasero la città. Mentre i tedeschi occupavano piazza Castello e via Roma, i gruppi antifascisti si riunivano nelle vallate circostanti per dare il via alla guerra partigiana. Iniziava così il regime occupazionale. Venne imposta la consegna delle armi in possesso dei civili con la minaccia di fucilazione a chiunque avesse trasgredito l'ordine. La situazione era chiara: o si aderiva al movimento o si veniva classificati traditori della patria. Iniziava così la Resistenza. Da una parte gli operai che costituivano la resistenza cittadina e rendevano difficile la vita degli occupanti, dall'altra i partigiani che costituivano la resistenza fuori dalla città e una minaccia che premeva continuamente sui confini. Come quello operaio, anche il movimento partigiano era nato in modo del tutto spontaneo, un po' per le circostanze, un po' per necessità. Per questo motivo si dovette appoggiare ad un organismo regionale, il Cln (Comitato di Liberazione Nazionale regionale del Piemonte, Clnrp), che lo coordinasse e traducesse il fenomeno ribellistico locale in una vera e propria forza armata pronta alla guerra. Nello stesso anno, la Resistenza iniziò a muovere i primi passi concreti, con il primo grande sciopero che il Paese vedeva dopo due decenni. Questo evento segnò l'inizio della fine di Mussolini e della dittatura fascista e diede il via ad una serie di scioperi nelle fabbriche. Arrivavano così i primi successi: gli operai, insieme ai partigiani, riuscirono a rallentare e talvolta bloccare la produzione (eclatante fu il caso del

¹⁹ Ibidem

marzo del '44 in cui numerose aziende del nord Italia rimasero ferme per una settimana). Le agitazioni, le mobilitazioni e la resistenza si protrassero e ricevettero una dura risposta dal fronte nazifascista: la repressione fu violenta; moltissimi operai, ritenuti traditori, vennero deportati, torturati o uccisi e le loro famiglie sterminate. Emblematico fu il caso dei “Martiri del Martinetto”: i dirigenti del movimento antifascista, tra cui comparivano ufficiali monarchici, professori azionisti ed operai, vennero sorpresi ed arrestati durante una riunione clandestina dalle milizie tedesche. Nonostante le misure precauzionali infatti, il rischio di imbattersi nel sistema spionistico fascista era elevato. Quale migliore occasione per i tedeschi per poter infliggere una condanna esemplare? Il processo fu una farsa e si concluse con la condanna alla pena capitale per la maggior parte degli imputati. L'orgoglio e la dignità con cui questi avevano rivendicato la propria appartenenza al movimento antifascista lasciò sconcertati i giudici, che affrettarono la conclusione del processo e diedero il via alle esecuzioni. Le fucilazioni avvennero al Poligono di tiro del Martinetto e questo evento rappresenta ancora oggi l'espressione più simbolica del capitolo della Resistenza torinese.²⁰

La caduta del
regime fascista

Ci volle quasi un anno, a partire da quel primo grande sciopero del '44, per arrivare ad una vera e propria insurrezione organizzata, maturata tra marzo e **aprile del '45**. Il banco di prova fu il **18 aprile**. Il fronte antifascista doveva capire su quante forze poteva contare e quanto queste fossero preparate per uno scontro armato. Quel giorno la città si fermò: i tram erano fermi, le scuole e i negozi erano chiusi e, come di consueto durante i bombardamenti, le luci delle case erano spente. Le fabbriche vennero occupate dagli operai il **25 aprile**, solo il giorno dopo intervennero anche i partigiani, che impiegavano più tempo perché dovevano arrivare dalle campagne circostanti in cui si erano rifugiati. Furono giorni terribili, sanguinosi ed estenuanti, ma il movimento antifascista, guidato da ideali morali e politici così grandi ed affiancati dal Clnrp, che con determinazione respinse le trattative avanzate dagli invasori, riuscirono a prendere il potere in città insediando le cariche cittadine. Fu così che, nel giro

²⁰ Ibidem

di un paio di giorni Torino venne liberata dall'assedio delle truppe nazifasciste. La capitale piemontese era stata liberata dalle forze partigiane e popolari e aveva istituito organi di autogoverno, senza attendere l'arrivo delle armate angloamericane. Ma il 25 e 26 aprile erano state giornate decisive non solo in Piemonte, ma anche nel resto d'Italia. Un'insurrezione a livello nazionale che si protrasse per qualche giorno culminò finalmente con la Liberazione della penisola e la fuga di Mussolini, giustiziato qualche giorno dopo dai partigiani. Dopo anni di buio, per sfuggire ai bombardamenti, finalmente nell'aprile del **1945** Torino tornò alla luce.²¹

La guerra era finita e Torino passò dall'essere la punta di diamante della corte sabauda, simbolo del potere della casata regnante, ad essere un cumulo di macerie da cui ripartire. Pian piano la città si riappropriò dei suoi consueti ritmi di vita, scanditi non più dalle bombe ma dalle giornate e dalla vita dei suoi cittadini. Il comune si impegnò in un duro lavoro di ricostruzione del tessuto urbano, cogliendo l'occasione della fine della guerra per ridisegnare la città e i territori su scala regionale. Le premesse erano delle migliori: la priorità era quella di alleggerire un tessuto urbano già troppo sovraffollato ed eterogeneo. Purtroppo, però, il **Piano regolatore generale comunale** verrà elaborato definitivamente soltanto nel **1959**; nel frattempo il bisogno impellente di abitazioni per gli sfollati aveva portato ad una ricostruzione caotica e disordinata dettata dagli interessi di grandi gruppi finanziari e immobiliari e degli schieramenti sociali o politici che colsero l'occasione per arricchirsi, indipendentemente da ogni tipo di regolamentazione o pianificazione.²²

Come abbiamo visto, già precedentemente lo scoppio della Prima Guerra Mondiale, la città si era identificata come emblema dello sviluppo industriale ed economico che la porterà in seguito al vertice dell'economia industriale italiana, prima fra tutti l'industria automobilistica.

Tra le tante aziende che costituivano questo settore si era distinta la FIAT. Fondata nel **1899**, il suo grande sviluppo iniziò quando il suo fondatore, Giovanni Agnelli, decise di modernizzarla emulando il modello americano Ford

La Fiat diventa il
centro pulsante
della città

²¹ Ibidem

²² Ibidem

basato sulla standardizzazione, nel 1912, e successivamente con la costruzione dello stabilimento del **Lingotto**, nel 1923, assunse il ruolo di indiscusso colosso industriale del settore e di centro pulsante della vita della città, attorno al quale orbitava ogni politica economica cittadina, tanto da arrivare a detenere quasi il monopolio dell'auto nella penisola negli anni del dopoguerra.

Oltre al Lingotto si era contemporaneamente industrializzata anche un'area nella periferia sud di Torino, grazie ad una variante urbanistica del 1931: **Mirafiori**. Lo stabilimento di Mirafiori, fortemente voluto dal Senatore Agnelli, divenne sempre più grande e riuscì ad inglobare pian piano le piccole aziende concorrenti.

Ma, come le altre imprese della città, anche la Fiat con la guerra subì pesanti danni, perdendo un terzo dei suoi impianti con i bombardamenti. Nonostante ciò non fu la ricostruzione in senso stretto degli edifici il principale problema per le aziende, bensì la riconversione della produzione, da bellica a civile, l'approvvigionamento delle materie prime e l'eccesso di manodopera. La sovrabbondanza di manodopera portò a pesanti licenziamenti e di conseguenza a scioperi e malcontento sia tra i lavoratori che tra gli industriali. Questa crisi annientò la maggior parte delle industrie medio-piccole; la Fiat fu una di quelle grandi industrie che riuscirono a sopravvivere perché potevano contare sulla liquidità, grazie a crediti esteri agevolati e al mercato obbligazionario. Già nel **1947** l'azienda automobilistica italiana aveva rimesso in piedi la produzione e ricominciato le esportazioni.²³

L'instabilità politica
del dopoguerra

Il dopoguerra fu anche caratterizzato da una profonda instabilità politica. Si consolidò lo schieramento di forze antifasciste che unì operai di sinistra e classi medie democratiche e industriali. Acquisirono sempre più potere i partiti di sinistra, lo dimostra il fatto che alle prime elezioni comunali dopo l'instaurazione della Repubblica furono i due principali partiti marxisti ad ottenere la maggioranza. Si rafforzarono anche i movimenti sindacali, che continuarono a battersi per gli aumenti salariali e il miglioramento delle condizioni lavorative nelle fabbriche. Questi riuscirono anche ad influenzare le politiche interne della FIAT, allora detentrica del potere cittadino, che nel

²³ Ibidem

frattempo era passata dalla direzione di Giovanni Agnelli, mancato nel 1945, a quella di Vittorio Valletta.

La collaborazione antifascista durò fino al **1947** quando, con l'inizio della Guerra Fredda, gli americani pretesero l'allontanamento di qualsiasi partito di sinistra nelle posizioni di governo in cambio del sostegno economico al paese. Salì al governo Alcide **De Gasperi** che formò una coalizione di centro-destra, escludendo qualsiasi elemento di sinistra. Le elezioni del 1948 furono schiaccianti: la netta vittoria dei democristiani, a scapito dei partiti di sinistra e di estrema destra, determinerà la situazione politica italiana dei successivi quarant'anni.

Nello stesso anno, con Valletta alla direzione della FIAT, si arrivò alla rottura definitiva tra capitalisti e lavoratori. Valletta, figlio di una cultura capitalistica anteguerra, aveva una visione della fabbrica che gli operai non condividevano: egli desiderava una fabbrica organizzata gerarchicamente, in cui ogni operaio avesse un ruolo determinato dalla direzione; i sindacalisti di sinistra, dal canto loro, volevano esercitare direttamente il loro potere sulle politiche interne delle fabbriche e sulla forza lavoro. Fu così che ebbe inizio un periodo di ridefinizione del lavoro, basato su ritmi di produzione più serrati e sulla disciplina. Si può dire che le strategie sindacali di Valletta ebbero il successo che egli ricercava, soprattutto perché a condizioni lavorative severe corrispondevano altrettanti benefici dei lavoratori in campo economico e sociale; così ognuno aveva il proprio tornaconto: i suoi dipendenti potevano permettersi una vita dignitosa e Valletta ottenne quella forza lavoro disciplinata di cui aveva bisogno per accedere ai vantaggi economici derivanti dal rapporto con gli Stati Uniti.²⁴

1.3 1961: Il Centenario dell'Unità d'Italia, Italia '61

Torino e i grandi
eventi

Nella storia delle città hanno sempre svolto un ruolo fondamentale le grandi manifestazioni. Investire in un grande evento è una strategia per attrarre

²⁴ Cardoza A. L., Symcox G. W. (2006), *Storia di Torino*, Einaudi editore, Torino

l'attenzione mediatica, di conseguenza turisti e investimenti, ma è anche un'occasione per rinnovare il volto della città.

Tra la seconda metà dell'800 e il primo '900 Torino era già stata sede di varie celebrazioni ed eventi: nel 1871 per l'inaugurazione del traforo del Frejus, nel 1884 per l'esposizione internazionale, in occasione della quale vennero costruite il Borgo medievale e la cremagliera di Superga, nel 1898, 1902 e nel 1911 per altre tre grandi esposizioni internazionali, di cui l'ultima sull'industria. Da lì ai successivi cinquant'anni, Torino non ospitò più eventi di quella portata, fino al 1961, anno in cui si tennero le celebrazioni per il centenario dell'Unità nazionale.²⁵

Torino come città
protagonista

Già nei primi anni '50 la fame e la miseria del primo dopoguerra erano per molti italiani solo un ricordo, tanto che vennero ricordati come l'età dell'oro. Fra gli anni '50 e '60, sull'onda del boom economico, Torino aveva continuato incessantemente il suo sviluppo: la popolazione era raddoppiata (arrivando a superare il milione di abitanti e consacrandola a nuova metropoli italiana), l'attività edilizia era incrementata, erano stati perfezionati i servizi pubblici e i servizi sanitari. C'erano tutte le premesse per diventare la protagonista delle vicinissime celebrazioni per il **centenario dell'Unità d'Italia**, avvenuta il 17 marzo 1861. E così fu, Torino venne scelta come città in cui avrebbero avuto luogo i festeggiamenti nazionali e nessun'altra città italiana si oppose, riconoscendole questo diritto. La celebrazione, ufficialmente "Esposizione Internazionale del Lavoro – Torino 1961", viene ricordata con il nome di "Italia 61", da cui il quartiere maggiormente interessato, sulle rive del Po, prenderà il nome.

Il programma
dell'evento e
l'organizzazione

Già dalla presentazione delle prime bozze di progetto risultarono chiare le tematiche che avrebbero dovuto essere al centro del grande evento:

- Il percorso che aveva portato alla proclamazione dello Stato italiano.
- L'esibizione, agli occhi del mondo intero, del progresso tecnologico e lavorativo raggiunti in pochi anni dal capoluogo piemontese.

²⁵ Crivello S. (2007), cap. 1 *Grandi eventi, Senza rete*, Ottavo rapporto Rota su Torino

Solo in seguito alla costituzione di un Comitato Ordinatore, presieduto dal prof. Dogliotti, venne redatto il programma di Italia 61, articolato su tre principali eventi:

- **Mostra Storica dell'Unità Nazionale**, che doveva essere un'evocazione degli avvenimenti risorgimentali più importanti che avevano caratterizzato il processo di unificazione.
- **Mostra delle Regioni d'Italia**, che doveva testimoniare lo sviluppo delle singole regioni del nostro Paese negli ultimi cento anni, così diverse tra loro per cultura e storia ma accomunate da un sentimento patriottico comune.
- **Mostra Internazionale del Lavoro**, a cui era stata dato un ruolo centrale nelle celebrazioni, che rappresentava l'emblema della modernità con il suo progresso sociale e tecnologico degli ultimi decenni.

Intorno a questi tre, si spiegarono poi 18 eventi minori dalla durata più breve, come per esempio la mostra sulla moda e lo stile o le mostre di matrice storica.²⁶

Dovendosi presentare al mondo intero, nel giro di due anni Torino sfoderò tutta la bellezza di cui era capace, ripulendo le proprie strade e i propri palazzi ed esibendo il suo lato migliore. Essendo inevitabilmente collegata alla grande Esposizione Internazionale delle Industrie e del Lavoro del 1911, Italia 61 doveva in qualche modo richiamare i principali simboli dell'evento. Così vennero riproposti: la funivia che scavalcava il Po e portava a Cavoretto e al Parco Europa, i vaporetti che partivano dai Murazzi e costeggiavano le rive del Po e la monorotaia che percorreva tutto lo spazio espositivo, al posto della vecchia funicolare di Superga.²⁷

Dal punto di vista organizzativo invece, Italia 61 venne dato in mano a due comitati:

²⁶ Marengo P. (2011), *Italia 61, Schegge di memoria*, Iniziative editoriali Moncalieri, Torino

²⁷ Bassignana P. L. (2011), *Torino 1861-2011, Storia di una città attraverso le esposizioni*, Edizioni del Capricorno, Torino

- **Comitato Italia 61**, di valenza nazionale, che si occupò delle tre principali mostre (quella Storica, quella sulle Regioni e quella sul Lavoro).
- **Comitato Nazionale**, di valenza cittadina, che si occupò delle mostre minori, della ricettività cittadina, della programmazione di spettacoli e festeggiamenti, dei finanziamenti a congressi, enti cittadini per attività correlate all'evento e alle spese generali.

Le strutture

Oltre che per la **Mostra Storica**, ospitata a Palazzo Carignano, per tutte le altre esposizioni vennero costruiti edifici appositi:

- Per la **Mostra delle Regioni** venne costruita una serie di padiglioni tra l'attuale corso Unità d'Italia e il Po. Questo intervento permise non solo di ospitare l'evento ma anche di rispondere al problema dell'emergenza abitativa riqualificando l'attuale corso Unità d'Italia, che all'epoca, come la maggior parte delle sponde del fiume, era sommerso da costruzioni fatiscenti che venivano utilizzate come dimora da quegli immigrati che all'indomani della guerra ancora non avevano trovato una casa. Su una superficie di 150.000 metri quadrati vennero costruiti i 19 padiglioni in ferro e vetro, corrispondenti alle regioni italiane, più un Padiglione Unitario che spiegava i principali avvenimenti che avevano portato all'unificazione della penisola. La disposizione dei padiglioni doveva in qualche modo suggerire la disposizione geografica delle regioni stesse.
- Per la **Mostra Internazionale del Lavoro** venne costruito, su progetto di Pier Luigi Nervi, un edificio di pianta quadrata di grandi dimensioni che faceva un moderno uso della colonna, reinterpretando le antiche colonne greche, romane ed egizie.
- Per le **mostre temporanee** invece venne costruito un terzo edificio, il Palazzo a Vela, che risultò il più rivoluzionario di tutti: era un edificio a pianta esagonale inscritto in un cerchio di 150 metri di diametro, sormontato da una immensa volta di cemento armato precompresso

alta 29 metri, delimitata da grandi vetrate sui lati dei tre archi; ispirato al CNIT (Centre National Industries et des Techniques) di Parigi.

- Vennero poi costruite per le celebrazioni il Museo dell'Automobile e il Palazzetto dello Sport a Parco Ruffini, insieme a costruzioni minori come le stazioni della monorotaia, la stazione della funivia per Cavoretto, l'edificio per il self-service, il Padiglione del Ministero del Lavoro e il Circarama.²⁸

Mentre le strutture che avevano ospitato gli eventi riscossero un grande successo tra i visitatori per la loro innovazione tecnologica, così non fu per i loro contenuti. La Mostra delle Regioni risultò forse un po' scontata, dal momento che si mostrava come una sorta di inventario dei simboli e dei caratteri peculiari delle singole regioni d'Italia; l'esposizione dedicata al lavoro invece era stata forse troppo ambiziosa ed era risultata confusionaria, asettica e di difficile comprensione.

Le mostre che invece ottennero più successo furono quella sulla Moda, stile e costume, forse la più stravagante e anticonformista, e quella Storica, che aveva già avuto modo di consolidarsi durante le precedenti esposizioni ed era riuscita perfettamente nell'intento di rappresentare il processo di unificazione del nostro Paese (in 32 sale) ripercorrendo i principali avvenimenti, a partire dall'Illuminismo per arrivare alla Resistenza.

Un nuovo volto per la città

Abbiamo già accennato come Italia 61 abbia interessato un quartiere in particolare e di come lo abbia addirittura ribattezzato con il suo nome. Si trattò infatti di un radicale intervento urbanistico di un'area degradata della periferia cittadina, dal nome Nizza Millefonti, che percorreva il fiume Po e si spingeva fino a Moncalieri.

Durante tutto il periodo delle celebrazioni, durate sei mesi e frequentate da più di quattro milioni di visitatori da tutto il mondo, da grigia città-fabbrica Torino si trasformò nella vetrina della moda, del progresso e della bella vita: ogni

²⁸ Bassignana P. L. (2011), *Torino 1861-2011, Storia di una città attraverso le esposizioni*, Edizioni del Capricorno, Torino

giorno si susseguivano rappresentazioni teatrali, avvenimenti sportivi, spettacoli pirotecnici, congressi e serate di gala con i personaggi più illustri dell'epoca, a partire dalla regina Elisabetta fino agli attori italiani più famosi del grande schermo. Altri simboli della modernità furono sicuramente la grandissima propaganda che ne venne fatta, le 150 "hostess poliglote" contrattate per accogliere e guidare i turisti nell'esperienza di Italia 61, ma da un punto di vista più tecnologico il grande protagonista fu sicuramente il Padiglione Circarama, un cinematografo commissionato dalla FIAT a Walt Disney, che era già presente tra le attrazioni del suo famoso parco Disneyland a Parigi e proiettava la storia dell'evento. Ebbe talmente tanto successo che lo stesso Walt Disney volle assistere al proprio spettacolo in prima persona richiedendo una proiezione in lingua inglese.

"Con la celebrazione del centenario, Torino poteva ben dire di aver chiuso i conti con il passato, riuscendo a far convivere la tradizione risorgimentale con la vocazione tecnologica"²⁹. Così, per la prima volta dopo tanto tempo, la città recuperava l'antico orgoglio di prima capitale d'Italia. Non solo, questo evento di così grossa portata ha anche contribuito a sprovvincializzare la città, ad avvicinarla a quello stile di vita moderno che si era già pienamente affermato nel resto d'Europa.

Anche se meno evidente, il grande successo di Italia 61 fu in gran parte dato dalla partecipazione nel "dietro le quinte": ci fu un reale ed omogeneo coinvolgimento di tutta la popolazione, per non parlare dei singoli operatori che davano il proprio contributo concreto alla realizzazione dell'evento; questi si sentivano parte di qualcosa di grande, a loro spettava il compito di tramandare la memoria di quegli uomini che con una baionetta in spalla avevano fatto l'Italia, era non solo un obbligo morale ma anche un onore.

Gli aspetti negativi
dell'evento

Ad oggi possiamo fare delle valutazioni oggettive sulle conseguenze e sugli errori commessi nell'organizzazione dell'evento. L'aspetto negativo più rilevante riguarda sicuramente la progettazione degli edifici e delle strutture che ospitarono i vari eventi. Gli organizzatori erano talmente preoccupati di

²⁹ Idem, p. 238

fare spettacolo ed esibire un'immagine trionfale della città che tennero conto solo della destinazione d'uso delle strutture nell'immediato, senza considerare quello che sarebbe stato il loro ruolo una volta concluso l'evento. Per molti decenni a venire la città si ritrovò a fare i conti con queste strutture che, una volta spente le luci della ribalta, erano diventate "scheletri vuoti" senza alcuna utilità.

Inoltre, Torino venne colta impreparata sotto diversi aspetti, soprattutto logistici, come per esempio la carenza di sistemazioni alberghiere per gli ospiti che arrivavano in città per l'evento. Per risolvere il problema si dovette optare per soluzioni improvvisate, facendo ricorso a strutture destinate ad altri scopi. "Dopo Italia '61, quando Torino riceve il maggior numero di visitatori della sua storia, la città non ha più avuto occasione di ospitare eventi di prima grandezza"³⁰ fino alle Olimpiadi invernali del 2006.

1.4 Dagli anni '60 alla crisi economica degli anni '70

I flussi migratori

Tutti gli **anni '50** erano stati caratterizzati da una nuova fase di sviluppo industriale e demografico, ricordata con il nome di "**miracolo economico**" italiano. Ricordiamo che, già alla fine degli anni '50, l'espansione industriale aveva originato diecimila nuovi posti di lavoro all'anno e aveva abbassato la disoccupazione ai minimi storici. Prima della seconda guerra mondiale il capoluogo piemontese era già stato un polo attrattivo per gli immigrati, ma fu fra gli anni '50 e i primi anni '70 che si assistette al più grande fenomeno migratorio della popolazione italiana all'interno della penisola: più di nove milioni di persone si trasferirono da una parte all'altra del paese e dalle campagne alla città, in cerca di un lavoro più stabile e di retribuzioni più alte.³¹ Città industriale e capitale dell'auto che viveva una fase di forte sviluppo, Torino aveva attirato un grande flusso migratorio proveniente dal Veneto e soprattutto dal Sud Italia, realtà che attraversavano invece un periodo di fame

³⁰ Crivello S. (2007), cap. 1 *Grandi eventi, Senza rete*, Ottavo rapporto Rota su Torino, p. 55

³¹ Cardoza A. L., Symcox G. W. (2006), *Storia di Torino*, Einaudi editore, Torino

e miseria, tanto che il capoluogo piemontese divenne la terza città meridionale d'Italia dopo Napoli e Palermo³²: “Tra il 1958 e il 1963 più di 1.300.000 meridionali abbandonano le proprie case per trasferirsi nel Centro e nel Nord Italia; tra essi sono più di 800.000 coloro che si dirigono verso le grandi città del triangolo industriale, prima tra tutte Torino. Ogni giorno, sulle banchine della stazione di Porta Nuova, si riversa un numero sempre più consistente di persone arrivate a bordo del “Treno del Sole”, un convoglio che in ventitré ore attraversa l'Italia, dalla Sicilia al Piemonte. Un flusso migratorio che si traduce in una crescita immediata della popolazione torinese, passata dai 753.000 abitanti del 1953 a 1.114.000 del 1963.”³³.

Fig. 1.
(FOTO DA SOSTITUIRE)



La società fordista

La crescita industriale ha influenzato fortemente il processo di sviluppo della società metropolitana torinese: a partire dagli anni '60 si iniziò così a delineare una nuova immagine della società torinese, con una particolare centralità del settore industriale: secondo un censimento della popolazione risultò infatti che, nel 1961, la maggioranza della popolazione attiva (il 61%) era addetta al settore industriale. Questo significa che gli anni '60 possono essere dunque

³² Cardoza A. L., Symcox G. W. (2006), *Storia di Torino*, Einaudi editore, Torino

³³ Musso Stefano, *Lo sviluppo e le sue immagini. Un'analisi quantitativa. Torino 1945-1970* (2002), in Levi Fabio, Maida Bruno (a cura di), *La città e lo sviluppo. Crescita e disordine a Torino, 1945-1970*, Franco Angeli, Milano, pp. 39-70

considerati il momento massimo di organizzazione fordista dell'industria, perciò, presumibilmente, il periodo di massimo impatto della formazione sociale. La società metropolitana si è andata via via strutturando in base alla capacità di inclusione di risorse umane e materiali che la grande industria poteva offrire.³⁴

I sociologi hanno studiato nel dettaglio i processi che si sono innescati in occasione di questo fenomeno, individuando tre processi fondamentali che lo hanno caratterizzato:

- Processo di inclusione: prendendo in considerazione la struttura socio-professionale della popolazione si è notato che, se inizialmente ci fu una netta polarizzazione tra una fascia molto ristretta di borghesia imprenditoriale (impiegati e dirigenti) e una grande massa operaia (proletariato), il divario diminuì con il tempo: gli adattamenti all'economia in via di sviluppo e la nascita di nuovi ceti medi portò ad avere una società più diversificata. Viene sottolineata inoltre la persistenza di un "vecchio" ceto medio a sé stante, nel settore terziario, rappresentato dalle professioni, dal commercio e dall'artigianato, che è stato toccato molto poco dalla razionalizzazione organizzativa della grande impresa.
- Processo di adattamento: studiando i processi comportamentali messi in atto dai singoli o da interi gruppi di individui, si sono individuate le dinamiche che si sono innescate nella società. La mobilità sociale, che ha diviso in due la popolazione: da una parte gli immigrati provenienti dal meridione, costretti da una mobilità ristretta ad occupare le fila della classe operaia; dall'altra i piemontesi di nascita che hanno invece subito un processo di mobilità ascendente, occupando la maggior parte dei posti impiegatizi e dirigenziali. Lo stesso Bagnasco (1986) sottolinea una "netta discriminazione nelle opportunità di carriera fra torinesi e immigrati" (p.47). Questa tendenza è tipica di casi di immigrazione da aree meno sviluppate a contesti di sviluppo industriale. Infine si è

³⁴ Bagnasco A. (1986), *Torino: un profilo sociologico*, Einaudi, Torino

analizzata l'organizzazione del tempo nella vita quotidiana della società fordista, ed è emerso che la società torinese, in tutte le sue categorie, appare domestico-centrica, ovvero, la socialità nel tempo libero gravita attorno al nucleo domestico.

- Processo di esclusione: sono state individuate forme di devianze e di esclusione, tipiche delle realtà metropolitane, che si verificano quando i singoli non trovano una collocazione socialmente riconosciuta. Queste difficoltà di adattamento sociale sono sembrate derivare anche dagli sbandamenti ciclici (cicli espansivi e recessivi, studiati dalla Camera di Commercio su una serie di indicatori) a cui la società torinese, maggiormente rispetto al resto d'Italia, era sottoposta.

La città non era pronta per un boom demografico così rapido, non aveva dei servizi adeguati e la convivenza tra persone così diverse sfociava spesso nella violenza e nel razzismo.³⁵

L'immigrazione non poteva inoltre comportare un'improvvisa estensione territoriale: le aree periferiche della città crebbero ancora più velocemente, registrando un aumento di più dell'80 per cento nei primi **anni '60**. Purtroppo, come abbiamo visto, fino alla fine degli anni '50 mancò un piano che regolamentasse lo sviluppo urbano della città. Sviluppo che, negli anni successivi, venne determinato dagli interessi privati di speculatori edilizi che tappezzarono la città di aree cementate, prive di spazi verdi e di qualsiasi tipo di servizio.³⁶ Iniziò a verificarsi il cosiddetto "fenomeno del gigantismo metropolitano, con l'espansione delle periferie operaie ad alta densità e, spesso, a bassa qualità edilizia e urbanistica"³⁷ (Davico, 2018, p. 59): inizialmente non era neanche prevista un'edilizia popolare a basso costo per gli operai che venivano in città a cercare lavoro, così sorsero le prime sistemazioni di fortuna, come le bidonville. Oltre alle già precarie condizioni di vita, per via delle differenze sociali e dei processi di esclusione, gli immigrati divennero poi

³⁵ Marengo P. (2011), *Italia 61, Schegge di memoria*, Iniziative editoriali Moncalieri, Torino

³⁶ Cardoza A. L., Symcox G. W. (2006), *Storia di Torino*, Einaudi editore, Torino

³⁷ Davico L., *Dispensa di sociologia*, Politecnico di Torino (A.A. 2018/2019), Torino, p. 59

anche capro espiatorio per le problematiche di ordine sociale, riconducibili piuttosto al velocissimo processo di industrializzazione e ai servizi pubblici inadeguati.³⁸

Oltre alle periferie si espansero rapidamente anche le cinture industriali, costituite da sobborghi e quartieri satellite abitati per lo più da operai e che, di conseguenza, si svuotavano e si ripopolavano in base agli orari di lavoro, per questo motivo chiamate “quartieri dormitorio” (Davico, 2018). È una società i cui ritmi e tempi vengono scanditi da quelli della fabbrica: “Non solo il tessuto economico locale, ma più in generale tutta quanta la vita del capoluogo piemontese, per certi versi, ruota attorno a ritmi ed esigenze della sua maggiore azienda” (Davico, 2018, p.60).

Nonostante le prime difficoltà, all’indomani della guerra Torino si presentava come una città eterogenea e multiforme, caratterizzata dalle complessità tipiche delle realtà metropolitane, una città moderna in via di sviluppo.

Gli anni '60: l'inizio della crisi

L’inizio degli anni '60 fu un crescendo, l’Italia era uno dei primi paesi al mondo per crescita edilizia, industriale ed economica: “Nei vent’anni compresi tra il **1950** e il **1970**, l’Italia emerse come uno dei maggiori protagonisti della crescita esplosiva dell’economia mondiale, quando la produzione globale quadruplicò e il mercato internazionale aumentò di dieci volte”.³⁹

La popolazione torinese era progressivamente aumentata. A questa crescita demografica corrispondeva una crescita dell’edilizia residenziale ma non dell’edilizia pubblica, soprattutto per quanto riguardava scuole e ospedali, e neanche delle opere infrastrutturali di base come fognature, acquedotti, gas, linee elettriche e trasporti. Per quanto riguarda l’edilizia residenziale privata, Torino fu una tra le prime città a prevedere alloggi popolari a buon mercato, con una legge del 1962. L’insediamento dei nuovi abitanti in prossimità delle industrie, nei comuni della “cintura”, consolidò quel processo di metropolizzazione che era nato anni prima.

³⁸ Cardoza A. L., Symcox G. W. (2006), *Storia di Torino*, Einaudi editore, Torino

³⁹ Cardoza A. L., Symcox G. W. (2006), *Storia di Torino*, Einaudi editore, Torino, p. 251

La crisi dei servizi primari, le **tensioni sociali** dovute alla forte polarizzazione all'interno delle fabbriche, sfociate spesso in lotte operaie, e successivamente la **crisi economica**, interruppero il ciclo espansivo e l'economia italiana entrò in recessione trascinando con sé i livelli di occupazione in tutta l'area torinese che sfociarono poi nel cosiddetto "**autunno caldo**".

In questo clima di tensione nelle grandi economie, anche il **modello fordista venne messo in discussione**: tutto era partito da uno sviluppo economico disordinato che aveva colpito il settore industriale, con il decollo dell'industria automobilistica e non quello di altri settori (come per esempio il settore terziario), portando alla cosiddetta "monocoltura dell'automobile". Il potere si era fortemente concentrato nelle mani di poche grosse aziende, prima fra tutte la FIAT, tanto che quest'ultima arrivò a controllare anche le comunicazioni di massa quando, nel 1926, comprò il quotidiano cittadino della "Stampa". La FIAT era diventata a tutti gli effetti un'istituzione.

"La produttività industriale, inoltre, viene minata dalle lotte che, a partire dal biennio **1968-69** rianimano il movimento operaio: non si sciopera più solo per il salario, ma anche per rivendicare condizioni di lavoro e di vita più "umane", mettendo duramente in discussione il lavoro "a catena", denunciato come disumanizzante e alienante."⁴⁰. Oltre alle condizioni lavorative, gli operai vivevano un diffuso malcontento dovuto al processo di dequalificazione e dunque di intercambiabilità, che richiedeva una sempre maggiore riduzione della manodopera.

Su queste premesse, Torino andava incontro, dopo tanto tempo, alla deindustrializzazione e alla crisi demografica.

A partire dagli anni '70 il sistema fordista visse appieno la crisi: venne meno la spinta economica e riesplosero con violenza i conflitti sociali, mentre lo stesso sistema di welfare cominciò a mostrare i primi seri cedimenti, che riguardavano per lo più problemi gestionali e di bilancio.⁴¹

⁴⁰ Davico L., *Dispensa di sociologia*, Politecnico di Torino (A.A. 2018/2019), Torino, p. 60, 61

⁴¹ Idem

Se le tensioni sociali di matrice etnica iniziarono a smorzarsi, con il progressivo adattamento degli immigrati al nuovo stile di vita cittadino, così non fu per le tensioni di matrice politica. Gli anni '70 infatti si distinsero per la loro violenza, passando alla storia con il nome di “anni di piombo”, in cui gruppi terroristi e gruppi politici estremisti di destra e sinistra si contrapposero, con stragi e attentati, all'istituzione repubblicana e agli uomini che sedevano al governo del paese.⁴²

I servizi inadeguati che offriva la città e la, seppur in calo, pressione sociale, si sommarono all'insofferenza dei lavoratori per i ritmi severi imposti dalla catena di montaggio. Gli operai si lamentavano infatti per l'accelerazione dei ritmi lavorativi, l'automazione che sostituiva il lavoro umano e la sempre crescente disciplina imposta dai vertici dell'azienda. Iniziò così questa nuova stagione di tensioni sociali. A differenza degli episodi precedenti però, la militanza operaia questa volta era capeggiata non più dalle organizzazioni sindacali, ma da delegati eletti e da assemblee di massa.

Come abbiamo visto, uno dei principali problemi che caratterizzò gli anni '70-'80 fu rappresentato dalla “rivoluzione informatica”, che, attraverso un processo di automazione, andò a sostituire il lavoro umano nelle fabbriche con robot e computer. Questo processo “finirà per assestare il colpo finale al modello ideato all'inizio del XX secolo da Taylor: un sistema flessibile come quello informatico mal si adatta alla rigida organizzazione del lavoro di stampo fordista.”⁴³. Il circolo virtuoso che era stato rappresentato finora da aumento della produzione, crescita dell'occupazione e conseguentemente del benessere sociale, subì così una radicale inversione di marcia: la crescita della produzione non comportava necessariamente la crescita dell'occupazione, anzi, spesso avvenne proprio il fenomeno inverso, perché le nuove tecnologie avevano automatizzato i processi produttivi permettendo di fare a meno della manodopera.⁴⁴

⁴² Cardoza A. L., Symcox G. W. (2006), *Storia di Torino*, Einaudi editore, Torino

⁴³ Davico L., *Dispensa di sociologia*, Politecnico di Torino (A.A. 2018/2019), Torino, p. 61

⁴⁴ Idem

Ma la classe operaia non era l'unica che versava in una situazione di scontento: gli studenti universitari degli anni '60, ben diversi dai loro padri, iniziarono a vivere un periodo di emancipazione e modernizzazione culturale che li distanziò dall'autorità tradizionale delle facoltà. Il numero di iscritti all'università pubblica crebbe a dismisura e il sovraffollamento causò un generale malcontento, che si concretizzò poi nella cosiddetta "guerriglia culturale" contro le istituzioni e le autorità accademiche. Nel **1968** il movimento studentesco dell'Università di Torino si fuse con quello dei lavoratori e nacque così "**la nuova sinistra**". Gli episodi di violenza durante gli scioperi e le manifestazioni si fecero ancora più frequenti e violenti l'anno successivo, che venne ricordato come "autunno caldo" e fu solo il preludio per quelli che vengono ricordati come "anni di piombo".

La crescita economica che si era avviata a partire dagli anni '50 ebbe un brusco arresto all'inizio degli **anni '70**. In particolare, tra il 1973 e il 1975, una grave crisi provocò l'improvviso calo della produzione industriale e del commercio internazionale segnando la fine del periodo del "miracolo economico". Questo non significa che crollò l'economia, ma che semplicemente rallentò i suoi ritmi di crescita. Con l'aumento del costo del petrolio e la crisi del settore industriale che aveva visto dileguarsi i suoi maggiori investitori all'estero, l'Italia registrò un'inevitabile riduzione della produzione, un'inflazione senza eguali nel mondo occidentale e un'impennata del debito pubblico.⁴⁵

In questa situazione, dopo più di vent'anni, i torinesi elessero la prima amministrazione di sinistra. Per tutto il decennio si susseguirono omicidi e attentati da parte di gruppi neofascisti e di estrema sinistra, come le Brigate Rosse, che si opponevano alle istituzioni. Parallelamente alla guerra tra lo Stato e i gruppi terroristici, continuavano gli scontri nelle fabbriche tra direzione e forza lavoro.

1.5 Gli anni '80 e '90

⁴⁵ Cardoza A. L., Symcox G. W. (2006), Storia di Torino, Einaudi editore, Torino

Gli anni '70 si erano conclusi con una simbolica sconfitta per i lavoratori e i sindacati da parte della classe dirigente industriale, e questo non fu altro che il preludio per quella che sarebbe stata la crisi del settore durante tutti gli anni '80.

Il 1980 era iniziato con la famosa “marcia dei 40.000”, in cui impiegati e dirigenti erano scesi nelle strade per chiedere il ritorno al lavoro dopo 35 giorni di scioperi. Una manifestazione significativa, se pensiamo che nel decennio precedente impiegati e dirigenti occupavano posizioni nettamente contrapposte. Solo due anni dopo, nel 1982, la FIAT stabilì la chiusura del Lingotto, emblema della fabbrica fordista, e anche se non era stato il primo complesso industriale ad essere dismesso, questo evento rappresentò simbolicamente il culmine dello sviluppo industriale automobilistico della città, dando il via allo smantellamento di molti altri stabilimenti.⁴⁶

Il trasferimento improvviso delle industrie all'estero, dove il lavoro costava meno, causò una drammatica riduzione dei posti di lavoro. Nel decennio '80-'90 Torino perse circa 90.000 posti di lavoro nel settore industriale (con una brusca inversione di tendenza, considerando che negli anni del boom economico la FIAT aveva dato lavoro a circa 140.000 persone).

Come abbiamo visto, già a partire dagli anni '70, e per tutti gli anni '80 e '90, le industrie subirono un processo di robotizzazione che andò a sostituire tutti quei lavoratori a cui erano affidate mansioni manuali esecutive, segnando così la fine della fabbrica fordista basata sulla massa di operai.⁴⁷ La FIAT fu una delle prime aziende ad intraprendere questo processo di modernizzazione, investendo nella robotica a scapito del lavoro umano e trasferendo la propria produzione all'estero in cerca di prestigio. Questo periodo di prosperità consolidò il ruolo dell'azienda come primo gruppo industriale italiano e la spinse ad allargare i propri interessi dal solo settore produttivo al settore finanziario. Ma, se per l'azienda torinese gli anni '80 furono un periodo prospero, così non fu per Torino e per l'Italia in generale. Con la riduzione dei posti di lavoro nelle fabbriche infatti, il capoluogo iniziò a perdere anche i suoi abitanti: “Da un picco

⁴⁶ Bassignana P. L. (2011), *Torino 1861-2011, Storia di una città attraverso le esposizioni*, Edizioni del Capricorno, Torino

⁴⁷ Davico L., *Dispensa di sociologia*, Politecnico di Torino (A.A. 2018/2019), Torino

di quasi 1.400.000 residenti negli anni '70, scese a 900.000 alla fine degli anni '90"⁴⁸.

La fuga all'estero dell'azienda automobilistica però non bastò a contrastare lo stallo economico, e, per tutta una serie di motivazioni, ben presto arrivò la crisi: l'improvviso interesse per le attività finanziarie aveva distolto l'attenzione all'innovazione tecnologica, l'entrata dell'Italia nel mercato mondiale negli **anni '90** aveva privato l'azienda della sua competitività, le esportazioni in Europa erano diminuite, era mancata un'alleanza internazionale con altre grandi case automobilistiche e infine, la classe dirigente aveva allentato le difese a seguito della sconfitta dei sindacati nel decennio precedente.

La crisi del gigante automobilistico non aveva leso solo i propri interessi, determinando la fine della monocultura FIAT, ma anche l'economia dell'intera città. Questa segnò infatti la fine dell'industria basata sul modello fordista, sulla produzione di massa, e sul potere di poche grandi famiglie imprenditoriali. Se fino ad allora la vita della città era stata strettamente legata alla fabbrica, iniziò da quel momento un processo di ridefinizione dei propri spazi, tempi e assetti economico-sociali sempre più indipendenti.

La dismissione
industriale

Non c'è alcun dubbio che il più grande protagonista dell'industria torinese fu la FIAT. Ma non si può pensare all'industria torinese riferendosi solo alla FIAT.

Indubbiamente, il settore più forte è stato negli ultimi decenni quello dell'industria automobilistica, degli studi dimostrano infatti che: nel 1981 il 63% dell'industria era costituito dal settore metalmeccanico, e di questo il 42% era composto dagli addetti al settore delle automobili. Inoltre, in provincia di Torino il settore pesava 6 volte di più nell'industria di quanto non pesasse nel resto della penisola.⁴⁹

Con il processo di informatizzazione dei processi produttivi, tutte le aziende dovettero riorganizzare la propria produzione e ridurre al minimo gli spazi e i costi di produzione. Questo significò, per Torino come per la maggior parte delle grandi città industriali degli ultimi decenni del '900, fare i conti con i lasciti delle industrie dismesse. Nonostante il processo di dismissione industriale

⁴⁸ Cardoza A. L., Symcox G. W. (2006), *Storia di Torino*, Einaudi editore, Torino, p. 266

⁴⁹ Bagnasco A. (1986), *Torino: un profilo sociologico*, Einaudi, Torino

fosse iniziato già a fine degli anni '70, il grande protagonista fu come sempre la FIAT, con la chiusura del Lingotto, nel 1982, seguito poi da Michelin, Teskid, Venchi Unica e tante altre aziende più piccole concentrate per lo più nelle aree periferiche della città. All'inizio degli anni '90 si calcola che siano quasi un milione i metri quadri un tempo occupati da industrie.

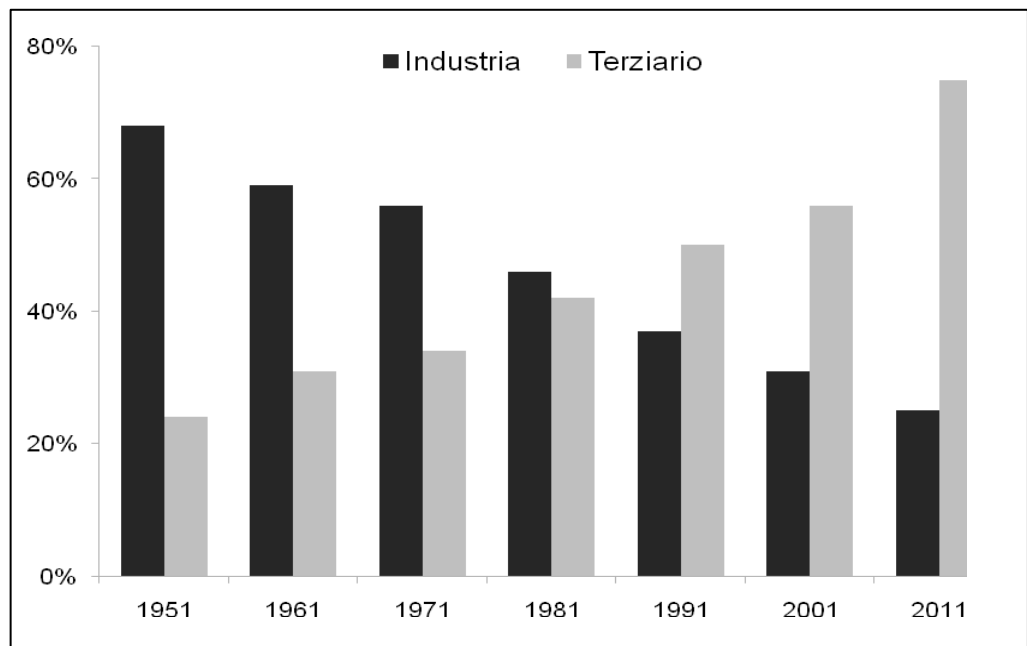
Questo fenomeno aveva lasciato un vero e proprio “vuoto” da colmare, vuoto che diventò il principale problema dell'epoca post-fordista. Nonostante l'evolversi del sistema economico, anche il processo di terziarizzazione, sviluppatosi in aree per lo più produttive, confermò l'immagine di Torino come metropoli industriale, ancorato alla propria matrice di origine: quella della meccanica e dell'industria. Nonostante ciò, “Torino resta una metropoli fortemente centrata sull'industria, e più precisamente sulla produzione industriale”⁵⁰.

“Il progressivo ridimensionamento dell'industria, almeno a Torino città, è un fenomeno di lungo periodo e – sul piano occupazionale – senza evidenti soluzioni di continuità: dal 68% di occupati nel settore industriale del 1951 si è passati al 46% del 1981, quindi al 38% del 1991 e al 25% del 2011.”⁵¹ (Fig. 1).

Fig. 2. Peso degli addetti di industria e terziario, a Torino città.
Valori percentuali sul totale degli addetti.
Fonte: ISTAT

⁵⁰ Idem, p. 34

⁵¹ Ciaffi D., Crivello S., Davico L., Mela A. (2019) *Torino. Economia, governo e spazi urbani in una città in trasformazione in Sociologia delle città italiane*, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli, pp. 39, 40



1.6 Gli anni 2000

Il nuovo millennio

L'inizio del nuovo millennio fu segnato dalla recessione e dalla disoccupazione. La FIAT, che aveva rappresentato per decenni il pilastro dell'economia torinese e le aveva attribuito il ruolo di capitale industriale d'Italia, stava vivendo una profonda crisi e aveva trascinato con lei tutte quelle piccole aziende di fornitori locali che le orbitavano attorno. Con la disoccupazione arrivò ben presto anche il calo demografico.

La già tesa situazione sociale torinese dovuta alla disoccupazione è stata poi aggravata da una nuova ondata di immigrati clandestini provenienti da Balcani e Nord Africa, che si sono concentrati in determinati quartieri della città costituendo delle vere e proprie piccole comunità che si distanziano dall'originaria società torinese per etnia e cultura. Percepiti forse come "intrusi", questi sono stati poi considerati dall'opinione pubblica i responsabili dell'aumento di criminalità, spaccio di droga e prostituzione.

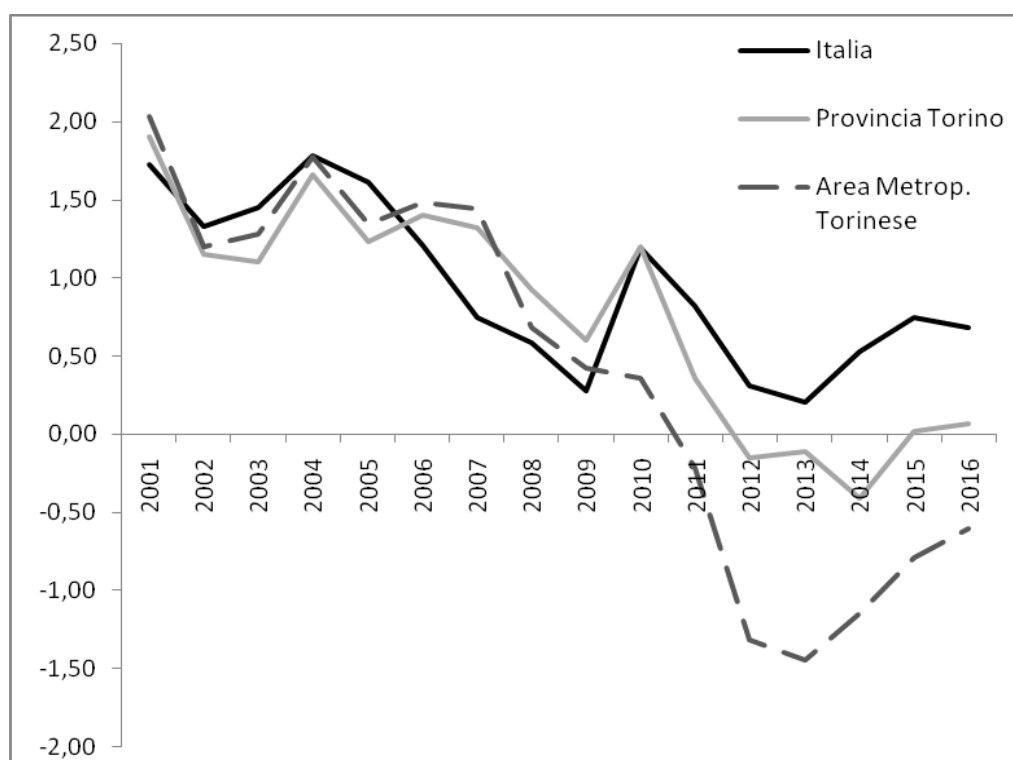
L'evoluzione
economica nel XXI
secolo

Il primo decennio del XXI secolo fu caratterizzato da una profonda crisi economica globale (esplosa nel 2008), che investì anche l'Italia. Tra le metropoli italiane, Torino fu una delle più colpite.

Essendosi distinta come capitale industriale, il capoluogo piemontese venne colpito maggiormente in quel settore: “nel XXI secolo, l’area metropolitana torinese ha visto progressivamente depauperare il proprio tessuto imprenditoriale. Fino ai primi anni Duemila, infatti, la nati-mortalità delle imprese era simile a quella registrata nel resto della provincia (e d’Italia), dopo la crisi le traiettorie di sviluppo risultano divaricate in modo evidente: l’area torinese registra trend costantemente peggiori rispetto al resto del territorio provinciale e, tanto più, rispetto alla media nazionale.”⁵² (Fig. 2). Questo è probabilmente dovuto al fatto che, già a partire dagli anni ’70, nell’area torinese iniziarono a riacquistare importanza le piccole imprese.

Fig. 3. Andamento del numero di imprese. Variazione percentuale sull’anno precedente, elaborazioni Rapporto Rota su dati Cciao Torino – Infocamere. Fonte: Ciaffi D., Crivello S., Davico L., Mela A. (2019) Torino. Economia, governo e spazi urbani in una città in trasformazione in *Sociologia delle città italiane*, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli.

(Area Metropolitana Torinese: comprensiva del capoluogo e di 38 comuni delle cinture)



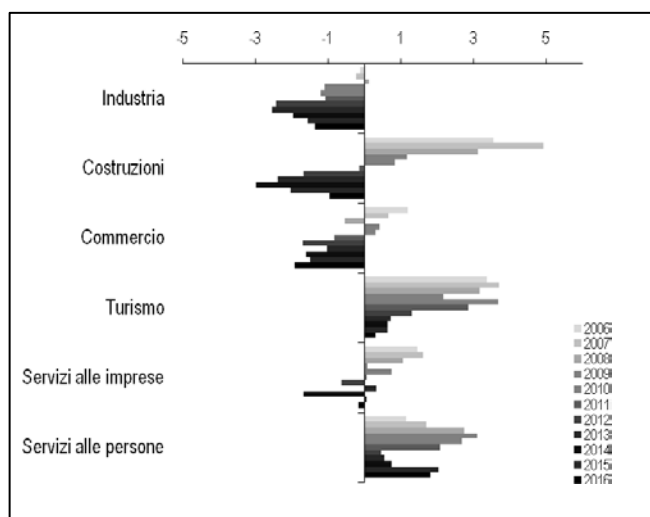
Avviatasi negli anni ’80, la dismissione industriale continua a rappresentare un problema: non tutte le ex grandi aree industriali sono state trasformate o abbattute, molte sono rimaste semplicemente dismesse e abbandonate.

⁵² Ciaffi D., Crivello S., Davico L., Mela A. (2019) *Torino. Economia, governo e spazi urbani in una città in trasformazione in Sociologia delle città italiane*, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli, pp. 6, 7

Allo stesso modo hanno registrato saldi negativi i settori del commercio e delle costruzioni, probabilmente perché maggiormente colpiti dalla crisi globale, al contrario dei settori del turismo e dei servizi alla persona che hanno subito una crescita.⁵³ (Fig.3).

Fig. 4. I principali settori in provincia di Torino. Variazioni percentuali del numero di imprese, rispetto all'anno precedente, elaborazioni Rapporto Rota su dati Cciaa Torino.

Fonte: Ciaffi D., Crivello S., Davico L., Mela A. (2019) *Torino. Economia, governo e spazi urbani in una città in trasformazione in Sociologia delle città italiane*, pp. 142, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli



Altri indicatori del fatto che il sistema produttivo torinese abbia sofferto la crisi più di altri sono: il fatto che l'area torinese abbia un valore che riguarda la produzione di ricchezza più basso rispetto alla media nazionale (considerando il solo indicatore del Pil) e il fatto che la provincia di Torino sia scesa dal quinto al settimo posto tra le metropoli italiane per quanto riguarda la produttività (rapporto tra valore aggiunto e numero di occupati). Inoltre ricordiamo un importante fattore di criticità: il settore terziario resta molto debole, con gli indici di produttività più bassi del Centronord, mentre quelli dell'industria sono rimasti in linea con gli andamenti medi nazionali (Staricco, 2009).⁵⁴

“Anche sul fronte del lavoro la situazione italiana è peggiorata nell'ultimo decennio: se nel 2006 il nostro Paese era quintultimo nell'Unione Europea per tasso di occupazione, nel 2016 è sceso al terzultimo posto, superando solo Croazia e Grecia (fonte: Eurostat). In un quadro in cui, di nuovo, il Mezzogiorno

⁵³ Ciaffi D., Crivello S., Davico L., Mela A. (2019) *Torino. Economia, governo e spazi urbani in una città in trasformazione in Sociologia delle città italiane*, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli

⁵⁴ Ciaffi D., Crivello S., Davico L., Mela A. (2019) *Torino. Economia, governo e spazi urbani in una città in trasformazione in Sociologia delle città italiane*, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli

è in maggiore difficoltà, l'area torinese registra i peggiori valori del Centronord, per i tassi sia di occupazione sia di disoccupazione, con le maggiori criticità nel capoluogo (più terziarizzato e, dunque, più in crisi) e, in particolare, tra i giovani (Davico, 2017 b): a Torino la disoccupazione nella fascia 15-24 anni ha superato il 60%, valore simile a quello delle metropoli meridionali e più che doppio rispetto a Milano (28,6%).”⁵⁵.

1.7 I XX Giochi Olimpici invernali come occasione di rinascita

I XX Giochi Olimpici come occasione di svecchiamento della città

Svuotato del ruolo di capitale automobilistica e presentandosi come un centro urbano ormai deindustrializzato, Torino doveva subire un processo di svecchiamento e rinnovamento per acquisire una nuova identità. In questa visione postindustriale la città venne indirizzata verso il potenziamento di due settori nello specifico: quello turistico e quello di nicchia. Il settore di nicchia comprendeva le imprese aeronautiche e il design, ed era diretto esclusivamente ad un mercato del lusso. Per quanto riguarda il primo settore invece, Torino puntò in alto: consapevole del ruolo strategico svolto dai grandi eventi nello sviluppo territoriale e avvantaggiata dalle bellezze della sua architettura e dal buon cibo, nel febbraio del **2006** si aggiudicò il posto di città ospitante dei **XX Giochi Olimpici invernali**.

Per la città era un'occasione unica. Per la terza volta nella sua storia, dopo la proclamazione a capitale d'Italia e a sede della commemorazione del Centenario dell'Unità d'Italia, Torino si dovette “rifare il trucco” per presentarsi al mondo intero. “Nel 2005 (anno “di punta” preolimpico) hanno operato complessivamente nel capoluogo 6.086 cantieri, con un picco nei mesi centrali dell'anno, interessando 660 strade cittadine.”⁵⁶.

Nonostante alcuni paesi, come gli Stati Uniti, abbiano contribuito in modo rilevante a comporre il bacino di utenza dell'evento, comprando una quantità

⁵⁵ Ciaffi D., Crivello S., Davico L., Mela A. (2019) *Torino. Economia, governo e spazi urbani in una città in trasformazione in Sociologia delle città italiane*, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli, p. 11

⁵⁶ Davico L. (2007), cap. 4 *Il nuovo volto della città, Senza rete*, Ottavo rapporto Rota su Torino, p. 200

di biglietti superiore a quella dell'intero Piemonte, la grande maggioranza fu però rappresentata dalla popolazione locale. A livello locale, la massima propensione all'acquisto di biglietti olimpici si riscontrò, ovviamente, nella provincia di Torino e nelle province limitrofe (Aosta, Cuneo, Asti, Vercelli), mentre diminuì fortemente nelle province del Piemonte orientale.⁵⁷

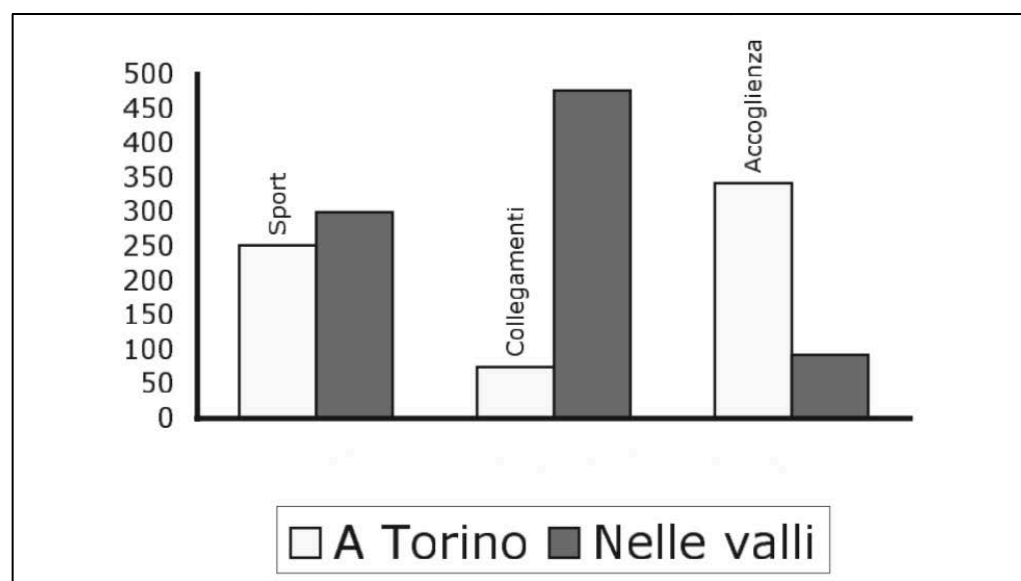
L'investimento economico

Il capoluogo piemontese fece un grosso investimento per la prima linea della metropolitana e venne rinnovata la stazione ferroviaria già esistente. Queste migliorie non solo resero la città più facilmente raggiungibile, ma diedero anche impiego alle tante persone che contribuirono ai lavori di ristrutturazione.

I dati ufficiali relativi all'intera operazione Torino 2006 evidenziano una spesa complessiva pari a 3.435 milioni di euro, di cui 1.535 milioni per infrastrutture e impianti (di cui il 57% delle risorse nelle valli e il 43% nel capoluogo). La parte pubblica del denaro fu gestita dall'Agenzia Torino 2006, quella privata dal Toroc (il Comitato olimpico torinese). È curioso notare come le maggiori spese, pur essendo un evento sportivo, non abbiano riguardato gli impianti di gara, bensì le infrastrutture e le strutture ricettive: oltre 500 milioni sono stati investiti per le infrastrutture di trasporto e oltre 300 milioni per l'accoglienza (il solo villaggio olimpico è costato 140 milioni). (Fig. 4).

Fig. 5. Distribuzione degli investimenti dell'Agenzia Torino 2006.
Fonte: Ottavo rapporto Rota su Torino

(Milioni di euro)



⁵⁷ Crivello S. (2007), cap. 1 *Grandi eventi, Senza rete*, Ottavo rapporto Rota su Torino

Le strutture che
hanno ospitato i
giochi

Al contrario di quel che era stato per Italia 61, in quest'occasione si cercò di stabilire subito con precisione quale sarebbe stata la destinazione d'uso degli edifici che avrebbero dovuto ospitare gli eventi una volta terminate le celebrazioni, sia che fossero edifici preesistenti sia che fossero costruiti ex-novo. Tante delle strutture che dovevano ospitare le gare e gli eventi dovevano essere infatti costruite da zero perché in molte occasioni quelle esistenti non si adattavano alle nuove esigenze: "La scelta strategica, sin dalla candidatura, è stata di utilizzare i Giochi come opportunità per costruire nuove strutture, riutilizzando solo in parte quelle già esistenti (il palavela, i padiglioni di Torino Esposizioni, lo stadio comunale"⁵⁸), tra queste: l'Oval che ospitava le gare di pattinaggio, il Palasport Olimpico (o Palalozaki, poi PalaAlpitour) e il Palazzo del Ghiaccio di corso Tazzoli per l'hockey su ghiaccio. Gli edifici che vennero invece ristrutturati per l'occasione furono: lo stadio Comunale, Torino Esposizioni, ma primo fra tutti il Palazzo a Vela, l'unica delle strutture costruite per Italia 61 che venne recuperata, per mano degli architetti Gae Aulenti e Arnaldo De Bernardi. Interventi altrettanto rilevanti vennero fatti per tutta quella équipe di atleti, accompagnatori, giornalisti e tecnici che avrebbero invaso Torino durante tutta la durata dell'evento: per quanto riguarda le preesistenze, vennero ristrutturati il vecchio ospedale militare Alessandro Riberi, cinque dei diciannove padiglioni che avevano ospitato la Mostra delle Regioni e il MOI (Mercato Ortofrutticolo all'Ingrosso); vennero invece costruiti ex novo il Villaggio Olimpico, il complesso di maggiori dimensioni sorto accanto al MOI, i "villaggi media" di via Borsellino e il Villaggio Italgas.⁵⁹

Come abbiamo detto, le strutture costruite per l'occasione trovarono quasi tutte un nuovo ruolo all'indomani dell'evento, anche se così non fu per l'Oval e il Palalozaki, per le quali si riscontrarono più difficoltà date le loro grandi dimensioni.

⁵⁸ Crivello S. (2007), cap. 1 *Grandi eventi, Senza rete*, Ottavo rapporto Rota su Torino, p. 25

⁵⁹ Bassignana P. L. (2011), *Torino 1861-2011, Storia di una città attraverso le esposizioni*, Edizioni del Capricorno, Torino

L'esito dell'evento:
l'eredità
immateriale

All'indomani dei giochi, quando i cittadini vennero interpellati con un sondaggio che riguardava l'esito dell'evento, la maggior parte di loro dette una risposta positiva (58% dei casi con "molto positiva", 41% dei casi con "positiva"; solo l'1% si è detto perplesso o critico; inoltre, il 62% si aspettava un risultato meno brillante di quello ottenuto). I dubbi e i timori che erano sorti tra gli intervistati prima della realizzazione dell'evento vennero ridimensionati al suo indomani, ma la preoccupazione maggiore rimase il destino degli impianti, la loro "riutilizzazione e riconversione": il 16% degli intervistati giudicò il problema molto importante e il 36% abbastanza importante. In linea generale, in questo clima di ottimismo, circa il 60-80% vide il lascito di strutture e infrastrutture in maniera positiva.⁶⁰

Ma non solo. L'immagine di Torino sembrò essere migliorata anche nel resto del paese, un sondaggio (condotto dalla società di marketing Lexis) constatò che per il 68% degli italiani intervistati era migliorata la percezione della città, e così la sua visibilità a livello nazionale e internazionale: "a febbraio 2006, tra le metropoli italiane, Torino è stata nettamente quella di cui si è più parlato all'estero, con un numero di articoli triplo rispetto a quelli su Milano, doppio rispetto a Roma"⁶¹. Questo fu dovuto probabilmente anche al grande riscontro mediatico internazionale (seppur di breve durata, limitato alla sola durata dell'evento) mai registrato per un'edizione olimpica invernale, al contrario di quello che avviene per le edizioni estive, di circa quattro volte superiore. Paradossalmente, il riscontro mediatico fu maggiore al di fuori dei confini nazionali che non nella penisola stessa, in cui "i Giochi del 2006 non sono stati vissuti in alcun modo come un evento nazionale; fuori dai confini piemontesi (eccezion fatta per la Val d'Aosta) l'interesse per i Giochi risulta molto basso persino in regioni come il Trentino Alto Adige con una radicatissima tradizione negli sport invernali; al sud le vendite dei tagliandi olimpici sono state talmente scarse da avere un'incidenza sulla popolazione pari a quella verificatasi in Giappone o in Corea."⁶²

⁶⁰ Crivello S. (2007), cap. 1 *Grandi eventi, Senza rete*, Ottavo rapporto Rota su Torino

⁶¹ Idem, p. 36

⁶² Ibidem, p. 22

Anche i giornalisti espressero giudizi tendenzialmente positivi: il 49% ritenne che i Giochi fossero un'opportunità di rilancio dell'economia per Torino e il Piemonte, mentre il 32% ritenne che i benefici potessero riguardare l'intero paese. "L'ultimo anno è stato caratterizzato da una sorta di euforia collettiva che sembra aver risollevato il morale ai torinesi, dopo anni di dibattiti sulla crisi della città."⁶³

Nel complesso, possiamo considerare l'esperienza olimpica in maniera positiva. Le Olimpiadi invernali del 2006 riuscirono nell'intento di cambiare il volto e la percezione della città legato, negli ultimi decenni, all'immagine di città-industria. Ospitare un grande evento come le olimpiadi permise di trasmettere al mondo immagini e concetti socialmente positivi, che riguardavano sport, salute, forma fisica e scambio culturale, e che attirarono turismo, attenzione mediatica e investimenti. Si riaprì così per Torino una lunga stagione di eventi sportivi, con l'organizzazione di mondiali ed europei, oltre che di olimpiadi, paralimpiadi e universiadi, che le ha permesso di recuperare una posizione di eccellenza in Italia. "Nel caso di Torino, come di tutte le città che hanno ospitato grandi eventi, le olimpiadi hanno giocato un ruolo di primo piano amplificando la rilevanza mediatica della città. Proprio la grande ribalta dei Giochi ha potuto esser sfruttata anche per divulgare l'immagine di una città «nuova», attraverso i turisti e i visitatori, ma soprattutto grazie ai «comunicatori» del grande evento, primi testimonial del nuovo volto della città."⁶⁴

L'eredità materiale
dell'evento

Dimostrazione del fatto che i Giochi Olimpici sono stati pensati e progettati a lungo termine è il fatto che quasi tutti gli interventi hanno, non solo assolto alla propria funzione, ma anche contribuito a riqualificare le zone in cui si sono insediati. Uno degli aspetti più positivi portato dai XX Giochi Olimpici invernali è stato indubbiamente il processo di riqualificazione urbana che ne è conseguito. Le aree maggiormente interessate da questi interventi sono state quella compresa tra il Lingotto e gli ex Mercati Generali e quella di Piazza d'Armi. Già cinque anni prima dell'inizio dei giochi si definì l'intenzione di costruire per l'occasione strutture nuove e permanenti, pur prevedendo anche

⁶³ Ibidem, p. 19

⁶⁴ Davico L. (2007), cap. 4 *Il nuovo volto della città, Senza rete*, Ottavo rapporto Rota su Torino p. 252

la costruzione di strutture temporanee. Dopo i Giochi le nuove strutture furono assegnate alla Fondazione 20 Marzo, ente pubblico incaricato da Comune, Provincia e Regione della loro gestione.

A differenza di Italia '61, per le Olimpiadi del 2006 vennero allestite una miriade di strutture temporanee: il secondo impianto del torneo di hockey a Torino esposizioni, la Medal plaza in piazza Castello, lo Sponsor village in piazza Solferino, gli Olympic stores, l'Ethical village in via Verdi, i vari Media center, la sede del Cio a Palazzo Madama, gli svariati allestimenti con totem, installazioni, pannelli, stendardi, illuminazioni ecc. Per quanto riguarda invece gli impianti permanenti, furono di facile riadattamento i villaggi, che divennero abitazioni, sedi terziarie o per la ricettività. Al contrario, si presentò qualche problema in più per gli impianti di gara, in particolare la pista da bob di Cesana e i trampolini di lancio di Pragelato.

2 Le trasformazioni urbane negli ultimi decenni

Fino al 1942 in Italia non c'era una normativa di riferimento che regolamentasse l'attività edilizia a scala nazionale. Dalla promulgazione della legge urbanistica nazionale (entrata in vigore nel 1942), Torino ha approvato due piani regolatori comunali: il primo nel 1959 e il secondo nel 1995. Il Piano Regolatore Generale è uno strumento che disciplina la trasformazione del territorio comunale e quindi la pianificazione urbanistica.

2.1 Dal PRGC del 1959 di Rigotti fino agli anni '90

Il piano del 1959, coordinato da Giorgio Rigotti, fu lo strumento che rispose alle nuove esigenze di rinnovamento delle strutture urbane, di un'ormai città moderna, che "dai 700.000 abitanti dell'immediato dopoguerra aveva superato, nei primi anni '70, il milione di abitanti (solo a Torino)" (Dondona, Barella, 2015).

"Il piano del dopoguerra mirava essenzialmente a «favorire l'espansione urbana, attraverso una occupazione ad alta densità di gran parte del territorio comunale, a servizio del sistema economico, che aveva piegato l'ambiente

urbano per rispondere alle esigenze dell'industria motrice torinese: case e fabbriche per immigrati e operai» (Radicioni, 2011, p. 135)

2.2 Dal PRGC del 1995 di Gregotti e Cagnardi ad oggi

Il problema dei
“vuoti urbani”

“Negli anni Ottanta, Torino si guarda allo specchio scoprendosi irrimediabilmente cambiata e invecchiata rispetto all'immagine di dinamico vertice del triangolo industriale che l'aveva connotata nei decenni precedenti”⁶⁵. La crisi iniziata negli anni '70 aveva lasciato evidenti segni di decadenza nel tessuto urbano: il problema principale era costituito dalle numerose aree dismesse che, una volta occupate da fabbriche, con la crisi erano state svuotate e dislocate altrove. I primi casi risalgono alla fine degli anni '70 (Fiat S. Paolo, Concerie italiane riunite, Ceat, Venchi Unica), per una dismissione complessiva pari a circa 430.000 metri quadri di superficie fondiaria (Ancsa, 1984). I maggiori “vuoti urbani” diventeranno presto la Fiat Lingotto, che chiude nel 1982, la Teksid, la Michelin, seguite via via da tante altre aziende medie e piccole, concentrate in maggioranza nelle aree semiperiferiche di Torino, i borghi della prima espansione «fuori cinta»: S. Paolo, Lucento, Vanchiglia ecc. (Dansero, 1993). “All'inizio degli anni Novanta si calcola che nel capoluogo siano oltre un milione i metri quadri di aree industriali dismesse, più o meno altrettanti nei comuni della prima cintura e circa 1,7 milioni nella seconda cintura. L'area più grande è quella della Lancia di Chivasso (1,3 milioni di metri quadri), seguita dallo scalo merci del Lingotto (580.000), quindi dalla Teksid di corso Mortara (417.000) e della Lancia di via S. Paolo (200.000)”⁶⁶.

⁶⁵ Davico L. (2007), cap. 4 *Il nuovo volto della città, Senza rete*, Ottavo rapporto Rota su Torino, p. 185

⁶⁶ Idem, p. 185

Fig. 6 . Principali aree dismesse nell'area torinese: situazione negli anni Novanta.

Fonte: Dansero, Giamo, Spaziante, 2000
(Superfici fondiarie in migliaia di metri quadri)

Comune	Area dismessa	Superficie fondiaria
Chivasso	Lancia via S. Paolo	1.316
Torino	Scalo merci Lingotto	580
Torino	Teksid corso Mortara	417
Torino	Lancia via S. Paolo	200
Settimo	Acciaierie Ferrero	183
Torino	Fiat Lingotto	180
Torino	Mercati generali e Dogana	180
Torino	Officine ferroviarie via Boggio	160
Chivasso	Deposito Agip	124
Torino	Snia corso Romania	116
Torino	Michelin corso Umbria	113
Torino	Zust Ambrosetti	110
Torino	Fiat corso Ferrucci	108
Torino	Italgas corso Regina Margherita	105
Torino	Teksid via Verolengo	90
Torino	Scalo merci Vanchiglia	90
Torino	Venchi Unica piazza Massaua	83
Settimo	Antibioticos	65
Torino	Materferro corso Leone	65
Collegno	Mandelli	60
Torino	Docks Dora	60
Venaria	Martiny	58
Vinovo	Stat	48
Torino	CIR - Concerie italiane riunite	48
Torino	Framtek, via G. Bruno	48
Collegno	CVS	47

Nacque così un dibattito sulle strategie urbanistiche che si sarebbero dovute adottare per guidare le trasformazioni in corso. Durante gli anni '80 si era optato per un approccio urbanistico basato, da un lato, sulla logica rigida della pianificazione del territorio per normative e piano regolatore, e dall'altro, sui singoli interventi progettuali indipendenti. È l'era dell'urbanistica "debole", basata su singoli progetti puntuali invece che per piani caratterizzati da precise politiche generali. "Nel caso di Torino in particolare, non si ritiene praticabile un modello rigido, ma piuttosto l'individuazione di politiche urbanistiche e linee guida che permettano poi il raccordo tra interessi privati e obiettivi pubblici"⁶⁷. "Ricorrente in queste posizioni è l'idea di una città postmoderna, trasformata

⁶⁷ Davico L., Rosso E. (2004), cap. 9 *Trasformazioni urbane, Le radici del nuovo futuro*, Quinto rapporto Rota su Torino, p. 174

per progetti, per singoli episodi, piuttosto che organizzata e pianificata a tavolino”⁶⁸.

Lo Studio Gregotti viene incaricato di redigere il nuovo PRGC

In questo scenario l’amministrazione comunale di Torino decise di affidare allo Studio Gregotti Associati (dei noti architetti milanesi Vittorio Gregotti e Augusto Cagnardi) la redazione di un nuovo piano regolatore comunale (approvato nel 1995) che doveva proporre “la sostituzione, la riorganizzazione e la modernizzazione delle parti degradate e dismesse ereditate da una fase industriale che appariva ormai conclusa” (Spaziante, 2008).

Il principale aspetto affrontato dal nuovo piano regolatore fu proprio quello dei “vuoti urbani” e della loro “riconversione, a terziario e residenze, delle distese di fabbriche dismesse presenti a Torino” (Davico, 2007), che ricordiamo, agli inizi degli anni ‘90, costituivano circa un milione di metri quadri di superficie urbana.

I tre grandi assi di intervento

In linee generali, oltre a quello dei vuoti urbani, il piano di Gregotti e Cagnardi si basava sul riassetto del sistema ferroviario e su scelte di base, come il contenimento della crescente espansione urbana e la riconfigurazione dell’assetto urbano. Per quanto riguardava l’asse ferroviario si progettò di raddoppiare i binari (avviato nel 1986), cogliendo l’occasione per ricucire il tessuto urbano in superficie, lungo la futura Spina centrale.

Nello specifico, il piano prevedeva degli interventi su tre grandi assi di trasformazione in direzione nord-sud:

1. l’asse principale della **Spina centrale**, che si sviluppava sugli spazi ricavati dall’interramento di 7 dei 12 km del passante ferroviario che divideva la città (corso Mediterraneo – corso Castelfidardo) e costituisce il cosiddetto “boulevard”, un asse di scorrimento del traffico in direzione nord-sud;
2. l’area del **Fiume Po**, dedicata alla cultura, al tempo libero, al “loisir”, alla valorizzazione della componente ambientale e storica (come vocazione delle grandi esposizioni internazionali dell’800 e primo ‘900);
3. l’area di **Corso Marche**, asse di transito nella periferia ovest.

⁶⁸ Davico L. (2007), cap. 4 *Il nuovo volto della città, Senza rete*, Ottavo rapporto Rota su Torino p. 185

Gli interventi previsti nelle aree del fiume Po e di Corso Marche sostanzialmente non vennero realizzati: per l'intervento di corso Marche, per il quale era prevista una riqualificazione delle aree dismesse (come l'Alenia) e un progetto di tunnel a più livelli (autoveicolare e ferroviario), sussistono difficoltà di natura economica e di collaborazione tra comuni interessati (Torino, Collegno, Grugliasco); invece per l'intervento sull'asse lungo il Po, "negli anni s'è effettivamente rafforzata la sua vocazione culturale: oggi si concentrano nelle vicinanze del principale fiume torinese sette-otto poli museali (da quello dell'automobile, a sud, fino al museo della montagna e alla Villa della Regina) e circa una trentina di insediamenti universitari di varie dimensioni, tra dipartimenti, aule, biblioteche, residenze" (Davico 2015).

Ma che utilizzo si fece di queste "aree vuote"? Si puntò ad avere destinazioni d'uso "miste", come era stato fatto nelle aree dismesse del resto d'Italia, favorendo tra tutte la tipologia residenziale, gli uffici e i servizi commerciali.

Dalla fine degli anni '90 nacquero nuove esigenze (armonizzare nel quadro del PRG i nuovi programmi complessi, i progetti olimpici, le modifiche introdotte nel quadro normativo nazionale) che portarono alla revisione del PRG e alla sua modifica o correzione, attraverso l'approvazione di un numero piuttosto consistente di varianti.

Oltre al Piano Regolatore si attuarono dei progetti che prevedevano nuove modalità d'intervento, i cosiddetti **programmi complessi** degli anni Novanta. I programmi complessi rispecchiavano una concezione urbanistica più "flessibile" (AA. VV., R. Rota, 2007), dedicavano una maggiore attenzione alla fase di attuazione dell'intervento ed alla mobilitazione delle risorse e rappresentarono il principale strumento di attuazione del PRG. "Tra il 1995 e il 2001, a Torino vengono approvati 11 Programmi di riqualificazione urbana (PRIU), 6 Programmi integrati (PRIN), 3 Programmi di recupero urbano (PRU), 8 Piani particolareggiati (PP)"⁶⁹.

La divisione in Spine

⁶⁹ Davico L., Rosso E. (2004), cap. 9 *Trasformazioni urbane, Le radici del nuovo futuro*, Quinto rapporto Rota su Torino, p. 180

Il territorio su cui si intervenne lungo la spina centrale venne diviso in quattro macro aree che comprendevano diversi quartieri, e sono così denominate:

- **Spina 1:** l'ambito sud della Spina, tra i corsi Lione, Mediterraneo, Rosselli e Tirreno (dove un tempo c'erano le Officine Materiale Ferroviario – Materferro della Fiat), nel complesso si tratta di un'area pari a 142.000 mq.
- **Spina 2:** è quello delle aree dismesse (già occupate dalle Officine Grandi Riparazioni, dalla Nebiolo e dalla Westinghouse), tra i corsi Castelfidardo e Ferrucci e via Boggio: nel complesso, si tratta di un'area di 340.000 mq.
- **Spina 3:** è l'ambito di maggiore trasformazione del PRG, pari a oltre un milione di metri quadri. L'area è suddivisa in sette comprensori, sulla base di altrettanti fabbricati industriali dismessi: i tre degli ex impianti siderurgici CimiMontubi (Valdocco, Vitali, Valdellatorre), gli ex stabilimenti Michelin, Paracchi, Fiat Nole, Savigliano.
- **Spina 4:** interessa alcune aree industriali dismesse alla periferia nord della città. Sono previsti insediamenti commerciali nella zona di corso Vigevano e residenziali nell'area compresa tra via Cigna e i Docks Dora (integrati da attività commerciali).

Con l'entrata in vigore del PRGC del '95 e successivamente l'evento dei Giochi Olimpici del 2006 i lavori in città si moltiplicarono, per avere poi un quasi totale arresto all'indomani del grande evento. A peggiorare la situazione ci fu la crisi economica mondiale del 2008, che colpì anche l'Italia. Per rispondere alla crisi, la Giunta comunale varò tre nuovi programmi (nel 2008, 2011 e 2013) per rilanciare le trasformazioni urbane e l'attività edilizia. Il più recente dei tre piani, quello del 2013-2014, propone un *Programma delle trasformazioni urbane* costituito di 16 progetti sparsi puntualmente per la città, di cui il più rilevante è la cosiddetta "variante 200", che prevede il finanziamento per la seconda linea della metropolitana, nell'area che va dalla stazione Rebaudengo allo Scalo

Vanchiglia (per 871.000 mq).⁷⁰ È previsto inoltre un prolungamento di 1,9 km della linea 1 della metro, dal Lingotto a Piazza Bengasi (con due stazioni, ancora in fase di costruzione) e di 3-4 km all'estremità opposta, in direzione ovest, da Collegno a Cascine Vica (Rivoli) con quattro nuove stazioni e un parcheggio interrato al capolinea. Il dibattito è continuato e si è perfino avanzata l'idea di un nuovo PRGC.

Dal 2011 è stato introdotto un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS). "In coerenza con gli obiettivi di sostenibilità economica, sociale e ambientale enunciate nel Libro bianco e nel Libro verde dell'Unione Europea, il PUMS si caratterizza come un piano strutturale e strategico, articolato su un arco temporale di dieci-quindici anni, finalizzato a"⁷¹:

- rendere più sostenibile la mobilità
- rendere il territorio più accessibile
- migliorare la qualità dell'aria e dell'ambiente urbano
- migliorare l'efficacia del trasporto pubblico, l'efficienza e la sicurezza del sistema viabile
- governare la mobilità attraverso tecnologie più moderne, come l'infomobilità

Il PUMS, che si articola in 32 azioni, strutturate in 80 misure, a differenza del precedente PUT (Piano Urbano del Traffico) del 2001, prevede una valutazione biennale di bilancio, in cui vengono analizzate la realizzazione e l'efficacia di tali misure. Tra le infrastrutture che il PUMS valuta come strategiche vi sono la metropolitana e il passante ferroviario. A questo proposito, uno degli obiettivi era proprio quello di aumentare la mobilità su mezzi pubblici, dal 32% del 2008 al 51% entro il 2020. Un monitoraggio realizzato dall'Agenzia della mobilità piemontese registra però un lieve aumento dal 2006 al 2013, che non supera il 35%.

Capitolo 3: I quartieri Lingotto - Mercati Generali e Nizza – Millefonti

⁷⁰ Crivello S., Davico L. (2016), cap. 1 *Piani e progetti, Check-up*, Diciassettesimo rapporto Rota su Torino

⁷¹ Idem, p. 41

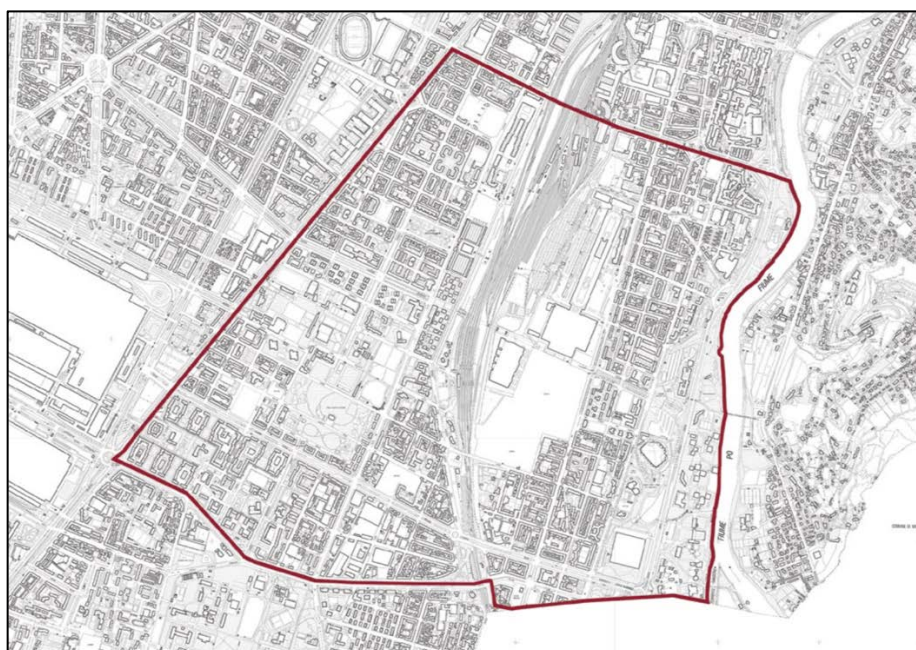
3 Inquadramento

La denominazione
dei quartieri

L'aspetto riguardante l'appellativo dei quartieri Lingotto – Mercati Generali e Nizza – Millefonti è, rispetto ad altri quartieri, un po' più complesso. Quando sentiamo il nome "Lingotto", infatti, pensiamo subito all'ex stabilimento Fiat di via Nizza, estendendo di conseguenza la stessa denominazione al quartiere circostante, ovvero l'area ad est dell'asse ferroviario. In realtà con questo nome, nonostante l'antico borgo Lingotto comprendesse anche quell'area, oggi si indica il quartiere ad ovest della ferrovia.

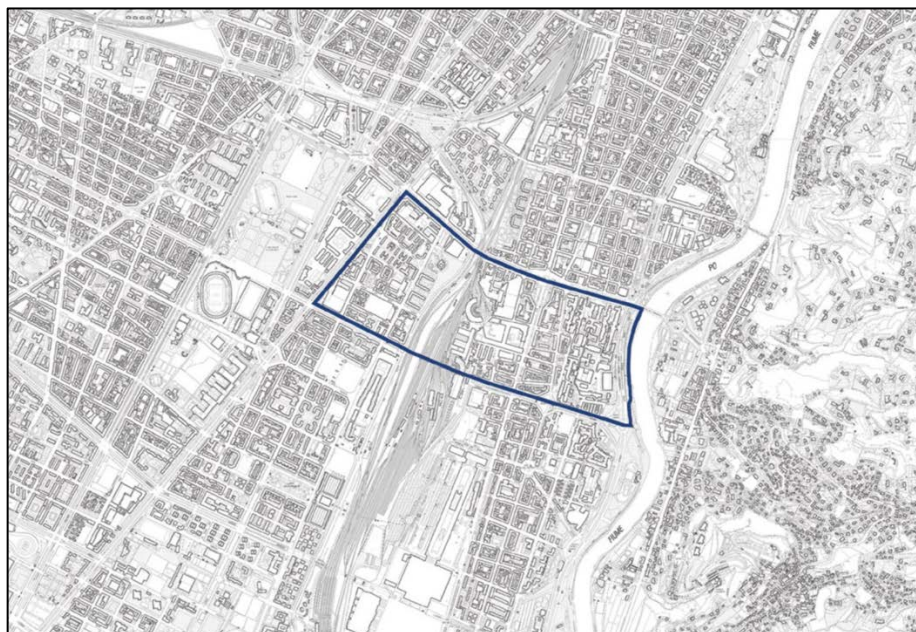
- viene indicato come "borgo **Lingotto**" l'area compresa tra: corso Sebastopoli, l'attraversamento della linea ferroviaria Torino-Genova, corso Spezia, piazza Polonia, viale Paolo Thaon di Revel, piazzale Fratelli Ceirano, fiume Po, torrente Sangone, confine comunale di Moncalieri, piazza Bengasi, via Torrazza Piemonte, via Tommaso Villa, via Onorato Vigliani, piazzale Caio Mario, corso Unione Sovietica (P. Davico, C. Devoti, G. M. Lupo, M. Viglino, 2014)

Fig. 7. Principali aree
Città di Torino, *Carta
Tecnica Comunale*,
Quadranti n. 155 16
1, 155 16 2, 156 13 3
e 156 13 4, tavv. n.
21, 25, 22 e 26
(fuori scala).
Edivenziato il borgo
Lingotto.
Fonte: AA. VV.
(2014)



- viene invece indicata come “borgata **Molinette**” l’area compresa tra: corso Bramante, fiume Po (corso Achille Mario Dogliotti), piazza Polonia, corso Spezia, attraversamento della linea ferroviaria Torino-Genova, corso Sebastopoli, corso Unione Sovietica (P. Davico, C. Devoti, G. M. Lupo, M. Viglino, 2014)

Fig. 8. Principali aree Città di Torino, *Carta Tecnica Comunale*, Quadranti n. 155 16 1 e 156 13 4, tavv. n. 21 e 22 (fuori scala). Edivenziata la borgata Molinette. Fonte: AA. VV. (2014)



Essendo cambiata la denominazione dei quartieri (sostanzialmente il vecchio borgo Lingotto è stato diviso in due dalla ferrovia ed ha costituito, insieme all’area della vecchia borgata Molinette, due quartieri distinti), e per evitare equivoci, chiameremo:

- “**Lingotto - Mercati Generali**” l’area compresa tra la ferrovia a est, a ovest da corso Unione Sovietica, a sud da via Vigliani e si delinea inizialmente intorno all’asse di via Passo Buole (www.museotorino.it).
- E “**Nizza - Millefonti**” l’area compresa tra piazza Bengasi a sud, a ovest dalla Ferrovia, a nord da c.so Bramante e a est dal fiume Po. Via Nizza fu attraversata nel corso degli anni da due successive cinte daziarie (la prima nel 1853 e poi nel 1912) con rispettive porte d’accesso alla città, corrispondenti alle attuali piazza Carducci e piazza Bengasi (www.museotorino.it).

Figura 9 **completare**

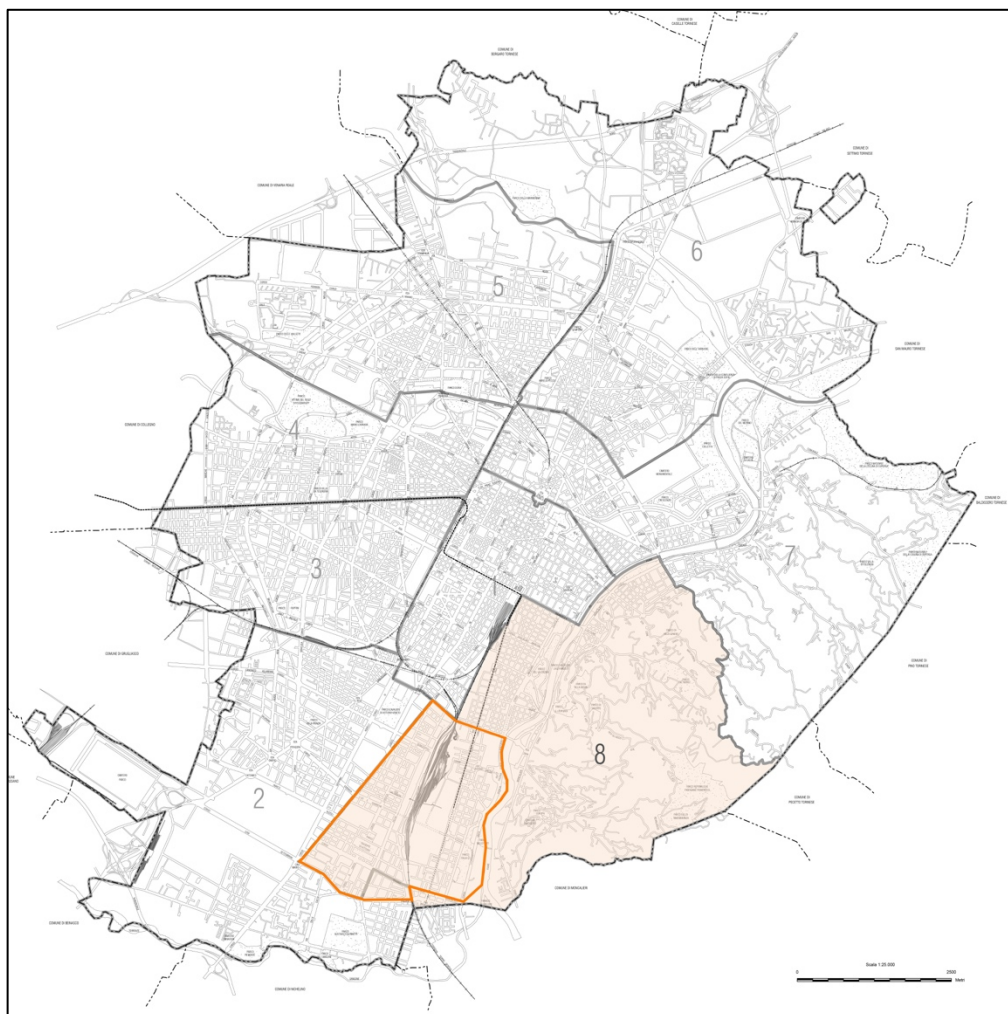


La circoscrizione 8

I due quartieri, che si estendono a sud della città sulla sponda ovest del Po, fanno oggi parte della Circoscrizione 8, in seguito all'accorpamento delle circoscrizioni 8 e 9 (come previsto dal regolamento del decentramento n. 374, esecutivo dal 01.01.2016, per il rinnovo della consiliatura 2016 - 2021 il territorio comunale è ripartito in otto circoscrizioni (Art. 65))⁷², insieme ai quartieri San Salvario, Cavoretto, Borgo Po e Filadelfia.

⁷² www.comune.torino.it, ultima consultazione 15.02.2019

Fig. 10. Planimetria di Sintesi derivata dalla carta tecnica della Città di Torino con la suddivisione delle 8 circoscrizioni ed evidenziato l'inquadramento dei due quartieri all'interno della circoscrizione 8.
Fonte:
www.geoportale.comune.torino.it



3.1 Nascita ed evoluzione storica dei quartieri

Lo sviluppo urbano dei quartieri attraverso un percorso iconografico

Vediamo però nello specifico lo sviluppo urbano dei quartieri attraverso un percorso iconografico: una delle prime carte in cui viene tenuta traccia del territorio torinese è la “Carta topografica della caccia” (1761-66 circa). È già presente un piccolo nucleo indicato con il toponimo “Lingotto”, posto tra la Strada da Torino a Pinerolo e il grande stradone che porta a Stupinigi, affiancato da tutto un sistema di cascine (come La Generala o La Robilante) e di viali di accesso e terreni coltivati. L’area rimase infatti a destinazione agricola fino alla seconda metà dell’800, quando iniziò il processo di industrializzazione. Nel 1866, il “Catasto Rabbini” evidenzia un’area ancora a forte connotazione agricola, con un piccolo borgo, suddiviso sostanzialmente in due poli: uno costituito dal castello, ormai degradato ad una serie di cascine rurali, e l’altro che si sviluppa verso la strada di Nizza (già strada reale), che costituirà nei

decenni successivi il perno dello sviluppo del borgo. Entrambi i nuclei sono serviti da un canale comunale che favorirà lo sviluppo industriale del borgo e dalla ferrovia. All'esterno della barriera di Nizza si inizia a edificare nella zona corrispondente alla frazione Molinette. Nella "Carta Topografica del territorio di Torino" del 1879-98 si continua ad osservare il piccolo borgo, che inizia a compattarsi attorno al proprio nucleo, in cui troviamo la parrocchia e le scuole. Lungo la strada da Grugliasco a Moncalieri (oggi via Passo Buole e Rocca de' Baldi) sorge il cimitero. Proseguendo ad est, verso la cascina Robilant c'è il passaggio della ferrovia per Genova. In questi anni nascono i primi stabilimenti (la Fornara, industria chimica, il saponificio Debernardi). Nel Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento, del 1911, per la prima volta viene evidenziata la nascita della frazione "Lingotto" e la netta distinzione tra le frazioni Lingotto e Molinette, separate dalla linea ferroviaria Torino - Genova. La vasta area che verrà occupata dall'ospedale risulta ancora terreno agricolo.⁷³

Fig. 11 (sinistra).
Topografo
piemontese. Carta
topografica della
Caccia, 1761-66.
ASTO, Corte, Carte
Topografiche
Segrete, Torino.
(Il nord è in basso)
Fig. 12 (destra).
Piano Topografico
del Territorio
ripartito in Frazioni
e Sezioni di
Censimento,
Comune di Torino,
1911.

Fonte: AA.VV.
(2014), *La storia
della città per
capire, il rilievo
urbano per
conoscere: borghi e
borgate di Torino*,
Politecnico di
Torino, Torino



Nella pianta (Fig. 11) il quartiere Lingotto appare quasi del tutto compreso all'interno del tracciato della nuova cinta daziaria (1912), che ne configura il suo

⁷³ P. Davico, C. Devoti, G. M. Lupo, M. Viglino (2014), *La storia della città per capire, il rilievo urbano per conoscere: borghi e borgate di Torino*, Politecnico di Torino, Torino

Fig. 13 (sinistra).
 Ufficio Municipale
 dei Lavori Pubblici,
 Pianta di Torino con
 i due piani
 regolatori e di
 ampliamento,
 aggiornato alle
 varianti del 1915.
 ASCT, Tipi e disegni.
 Fig. 14 (destra).
 Servizio Tecnico
 Municipale dei
 Lavori Pubblici,
 Pianta di Torino con
 l'indicazione dei due
 piani regolatori e
 ampliamento (terza
 variante piano
 1908). ASCT, Tipi e
 disegni.
 Fonte: AA.VV.
 (2014), La storia
 della città per
 capire, il rilievo
 urbano per
 conoscere: borghi e
 borgate di Torino,
 Politecnico di
 Torino, Torino

assetto attuale: viene definita l'ampia area occupata dallo scalo ferroviario, presso il quale si collocherà il comparto industriale che ospiterà la Fiat, viene delineato corso Sebastopoli, viene confermata l'importanza di via Nizza, che costituisce nella prima fase l'asse a maggiore densità dell'edificato. La frazione Molinette si è invece espansa verso sud fino al tratto dell'odierna via Varazze. È in questi anni che inizia ad apparire chiaro il decentramento e la perifericità del nucleo borghigiano originario, "eroso dalle nuove logiche, tutto concentrato lungo l'antica direttrice di collegamento tra Mirafiori e Moncalieri, in parte riconoscibile in alcuni segmenti rettificati di via Passo Buole."⁷⁴. Nell'ultima mappa che analizziamo si notano le successive espansioni come i tracciati di corso Maroncelli, corso Traiano, via Vigliani, piazza Bengasi e piazza Balilla (oggi Galimberti) e il nuovo comparto ortofrutticolo. Sostanzialmente, lo sviluppo del quartiere prosegue lungo gli assi delle vie Nizza e Genova (la parallela), confermando sempre di più l'isolamento del nucleo originario. L'affaccio verso il Po viene pensato immerso nel verde, sebbene in questo periodo non vi fossero ancora insediamenti.



⁷⁴ Idem, p.134

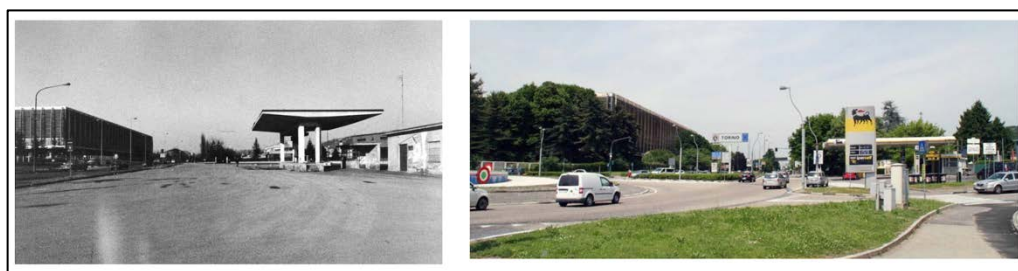
3.1.1 Da area periferica a carattere rurale a “quartiere operaio”

Nasce la cinta daziaria

Nel **1853** il Comune di Torino costruì una **cinta daziaria** per poter meglio controllare l'ingresso delle merci in città e riscuotere i dazi. La cinta, un vero e proprio muraglione militare difeso da un fossato, si spingeva ben oltre l'abitato, lasciando ampi terreni liberi da destinare in futuro allo sviluppo urbano. A sud della città, la cinta correva lungo corso Bramante. Al di fuori della cinta, tra cascine e mulini, nacquero poi borghi e borgate. Va fatta una distinzione tra borghi e borgate: i borghi erano antichi insediamenti formatisi nel territorio rurale, le borgate invece erano nate nel XIX secolo, in relazione alle porte della prima cinta daziaria.⁷⁵

Fig. 15. Confronto tra una foto del 1979 con l'ex casello del dazio (sinistra) e la nuova viabilità con il distributore di benzina (2015, destra).

Fonte: Immagini del cambiamento.



La cinta daziaria fu fondamentale per la nascita e lo sviluppo di questi quartieri, innescò una vera e propria rivoluzione nel sistema urbanistico torinese. Perché? Perché chi investiva in nuove industrie, per non pagare il dazio, preferiva costruiva le proprie officine fuori dalle mura. Non solo si risparmiava sull'approvvigionamento delle materie prime, ma si pagavano anche meno i terreni e non si avevano vincoli normativi urbanistici ed edilizi. Questo diede il via ad un fenomeno migratorio da dentro a fuori la cinta: gli operai, che vivevano in pessime condizioni in centro città, vennero attirati nelle barriere fuori le mura, dove “si trovavano bene, perché sembrava loro di essere ancora in campagna, lontani da una città che li intimoriva. Erano solo i più giovani e intraprendenti che la domenica strillavano “ndoma a Turin””⁷⁶.

⁷⁵ P. Davico, C. Devoti, G. M. Lupo, M. Viglino (2014), *La storia della città per capire, il rilievo urbano per conoscere: borghi e borgate di Torino*, Politecnico di Torino, Torino

⁷⁶ F. Garzaro (2010), *Barriera di Nizza - Millefonti: dalle Molinette a Italia 61 e al Lingotto*, in A. Nascimbene (a cura di), Graphot, Torino, p. 20

Nasce la barriera di Nizza

Nel punto in cui la strada di Nizza tagliava il muro per andare a sud (verso Genova e Nizza, oggi piazza Carducci) nacque la barriera di Nizza. Le barriere erano dei varchi controllati posti in corrispondenza delle principali strade di accesso alla città, solitamente erano grandi piazzali in cui i carri sostavano in attesa del loro ingresso in città, dopo aver sottoposto a controlli la propria merce e aver pagato il relativo dazio. Con la sua peculiare forma ad imbuto, la barriera di Nizza era composta di due edifici simmetrici: gli uffici del dazio, le caserme che ospitavano le guardie e i magazzini. La barriera che dette poi il nome al quartiere e che sorvegliava una delle arterie più importanti della Torino ottocentesca, oggi non c'è più. Nel 1848 infatti, era stata ampliata l'antica strada reale di Nizza, via che ancora oggi conserva lo stesso nome: Cavour aveva intuito che la strada ferrata avrebbe avuto non solo un ruolo fondamentale nello sviluppo economico e dell'industria, ma anche nello spostamento rapido delle truppe verso Moncalieri, che rappresentava la porta del regno sabaudo verso l'Europa.

Fig. 16. Cartolina di inizi '900 che ritrae le due caserme daziarie dell'attuale piazza Carducci, ex Barriera di Nizza, sullo sfondo via Nizza in direzione centro.
Fonte: AA.VV., Percorsi ecomuseali nella circoscrizione 9, Vol. 1 Città di Torino, Ecomuseo Urbano Circoscrizione 9, Torino



Oggi, delle due caserme daziarie che si trovavano al centro della piazza rimangono solo alcune rare fotografie; i palazzi moderni hanno preso il posto degli ottocenteschi palazzi della Barriera, tranne uno in piazza Carducci, accanto alla Banca BNL, che comprende i numeri civici 163, 165 e 167.⁷⁷

⁷⁷ Percorsi ecomuseali nella circoscrizione 9, Vol. 1 *Dalla barriera di Nizza alla Fiat Lingotto*, Città di Torino, Ecomuseo Urbano Circoscrizione 9, Torino

Torino dopo l'Unità
d'Italia

L'Unità d'Italia del 1861 conferì a Torino un prestigio che durò però pochi anni, nel 1864 infatti la capitale era già stata trasferita a Firenze, e la dipartita della corte portò con sé tutte le maggiori istituzioni e le fonti di ricchezza: fallirono botteghe, laboratori artigianali e cantieri edili, la città si spopolò e la decadenza sembrò irreversibile. Inoltre la situazione venne aggravata dalla guerra dei dazi con i francesi, provocata da Crispi. Questa situazione si protrasse per i successivi 50' anni finché Torino non iniziò quel processo che la consacrò a metropoli monoindustriale, grazie alla produzione di automobili. Questo processo vide come primi protagonisti quelle piccole officine e botteghe artigiane che coglievano la forza motrice dalle baleare, i canali che irrigavano i campi attivando le turbine idrauliche che mettevano in moto i macchinari. In realtà la prima industrializzazione si era sviluppata nel '600 con le fucine siderurgiche militari, successivamente con i laboratori di abbigliamento e alimentari, ma si erano stanziati in Borgo Dora, la Barriera di Nizza era rimasta inutilizzata fino a metà '800 perché il fiume Po, rispetto alla Dora, aveva pochissime pendenze e salti d'acqua necessari a far girare i mulini.

La Lanza è la prima
azienda che si
stanzia fuori dalla
cinta daziaria

La prima azienda di rilievo che si stanziò a sud, fuori dalla cinta daziaria, fu la fabbrica Lanza, produttrice di candele, saponi e glicerina, nel 1838 (nell'area dell'attuale ospedale Molinette).

Nasce la borgata
Molinette

Con il fenomeno migratorio da dentro a fuori la cinta nacque una piccola borgata chiamata **Molinette**, per via dei mulini che si stagliavano lungo la baleara Cossola che scendeva verso il Po, perpendicolare alla strada Nizza.

La strada di Nizza ospitava diverse cascine, e poco oltre la borgata Molinette iniziava il territorio delle "porcrìe" (porcherie), una distesa di discariche: "Tutto quel vasto territorio che scendeva verso il Po con prati, boschetti, paludi, canneti, fontane e canali venne dimenticato dalla storia per secoli, finché alla fine dell'Ottocento riprese a far parlare di sé così in fretta che in soli cento anni recuperò due millenni trascorsi senza cronache. Al tempo dell'Unità d'Italia, gli abitanti di San Salvario e del centro di Torino avevano un'idea molto vaga di che cosa ci fosse laggiù in fondo, alle Molinette e a Millefonti; sapevano che verso Po c'erano le "porcrìe" (porcherie), spazi immondi attorno alle cascine dove venivano accumulati rifiuti urbani, un banchetto sempre aperto ai maiali

Nasce il Borgo Tetti
Fré

Nasce la Borgata
Millefonti

Nasce piazza
Bengasi

che vi pascolavano; erano convinti che quelle fossero terre di nessuno, poco ospitali per la brava gente, rifugio della mala.”⁷⁸. A ovest, a cavallo della ferrovia, c’era la porcrià “piccola” che si affacciava sulla cascina Marchesa; accanto alla strada c’era la cascina **Tetti Fré**, in origine una bottega di un fabbro ferraio diventata anch’essa discarica e risanata alla fine dell’800 dando vita al borgo, quasi arrivando al Po c’era invece la cascina Ceresa, la procrià “grande”. Scendendo ancora a sud della Barriera di Nizza, a nord della baleara Becchia da via Nizza verso il Po (tra le odierne vie Biglieri e Millefonti), nacque la **Borgata Millefonti**. Costituita da casette indipendenti e villini da ceto medio, la Borgata Millefonti prese il nome dalla cascina che si trovava sulle rive del Po (e che successivamente venne chiamata Rissone). Il toponimo “**Millefonti**” derivava non solo dalle acque sorgive di cui era ricca la zona, che indussero il duca Carlo Emanuele I, nel ‘500, a costruirvi la propria residenza suburbana (di cui oggi non rimane più niente), ma anche dai giochi d’acque del parco sabaudo di inizi ‘600 annesso.⁷⁹

La strada di Nizza proseguiva il suo percorso con altre baleari e casine incrociando la strada di Grugliasco (oggi via Passo Buole), le Basse del Lingotto (oltre l’attuale piazza Bengasi) e superava con un ponte la ferrovia Torino-Genova. Quando nel 1912 la cinta daziaria subì il suo primo ampliamento per volere di Carlo Emanuele I, figlio di Emanuele Filiberto, la cinta daziaria fu ampliata verso sud e nacque la nuova barriera a sud della città, la cui piazza prese il nome da un porto della Libia che era stato conquistato in una recente vittoria contro i turchi: piazza Bengasi.

3.1.2 Dalla crisi successiva alle dismissioni industriali ad oggi

Nei capitoli precedenti abbiamo analizzato il passaggio dall’epoca fordista all’epoca post-fordista. Già negli anni ‘70 il processo di informatizzazione dei processi produttivi aveva costretto le aziende a ripensare i propri spazi e i propri

⁷⁸ Garzaro F. (2010), *Barriera di Nizza - Millefonti: dalle Molinette a Italia 61 e al Lingotto*, in A. Nascimbene (a cura di), Graphot, Torino, pp. 15, 16

⁷⁹ AA.VV. (2004), *Torino. Il grande libro della città*, Edizioni il Capricorno, Torino

costi di produzione: in alcuni casi era bastato sostituire la manodopera con le macchine mentre in altri gli ambienti si erano dimostrati non idonei alle nuove modalità produttive e avevano imposto il trasferimento della produzione altrove, lasciando alle proprie spalle gli involucri dismessi delle ex industrie. Questo era stato il principale problema dell'epoca post-fordista e i quartieri Lingotto-Mercati Generali e Nizza-Millefonti, più di altri, si ritrovarono ad affrontare il problema dei cosiddetti vuoti urbani.

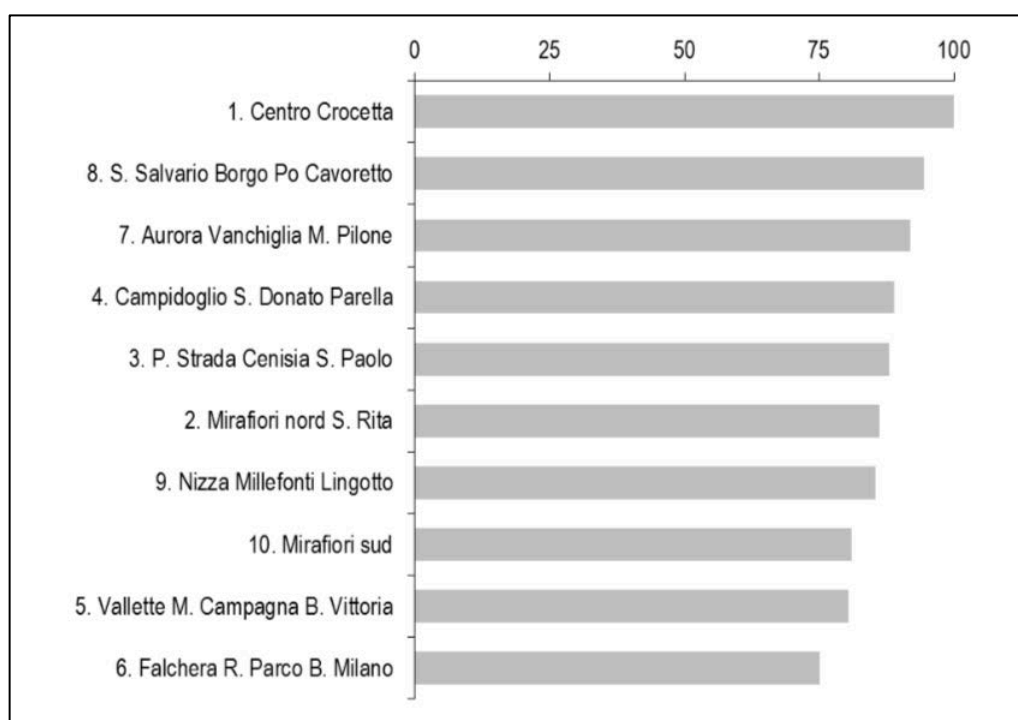
Come abbiamo visto nel capitolo precedente (2.2), da un censimento realizzato nel 2000 (Dansero, Giaimo e Spaziante) sulle aree industriali dismesse a Torino, le più estese risultavano concentrate nei quartieri meridionali prossimi alla ferrovia: lo scalo merci del Lingotto (la stazione, che fungeva da scalo e deposito per la ex dogana e per i mercati di via Giordano Bruno) con 580.000 mq, la Fiat Lingotto con 180.000 mq, gli ex Mercati generali con 180.000 mq dismessi.

Ricostruendo il quadro delle trasformazioni urbane (2016) è emerso che l'asse ferroviario che va da Porta Nuova al Lingotto è una delle aree in cui sono stati attuati meno interventi. Se in aree come quella "olimpica" invece sono state realizzate le trasformazioni previste, in gran parte di queste aree si sono verificate delle incongruenze con i progetti originari. Nel caso dell'area olimpica si registrano "problemi di riutilizzo per diversi edifici progettati per i Giochi del 2006: il villaggio olimpico di via Giordano Bruno si presenta fortemente degradato, l'ex MOI è abbandonato (e il suo futuro andrà di nuovo ridiscusso, dopo il tramonto del progetto per farne una sede universitaria), l'impianto dell'Oval è quasi sempre chiuso e largamente sottoutilizzato, l'area di piazza D'Armi è ancora lontana dal somigliare al grande e unitario "Central Park" torinese vagheggiato negli anni prolimpici, dallo stadio a corso Monte Lungo"⁸⁰. Sempre nell'ambito delle trasformazioni urbane, sono state effettuate negli ultimi anni alcune indagini, come quella dello Urban Center (2015) per raccogliere le opinioni dei cittadini a riguardo. Una delle domande è stata: "Le trasformazioni urbanistiche negli ultimi dieci anni hanno mutato l'aspetto della città e migliorato i luoghi in cui vivo?", ed è risultato che gli abitanti dei quartieri

⁸⁰ Davico L., Staricco L. (2016), *Check-up*, Diciassettesimo rapporto Rota su Torino, cap.1: *Piani e progetti*, p. 32

Nizza-Millefonti e Lingotto risultano tra i più scontenti, posizionandosi al quart'ultimo posto. "È interessante rilevare come non solo emerga questa marcata polarizzazione tra quartieri, ma sussista anche una sorta di relazione inversa tra intensità dei cantieri e apprezzamento degli esiti: i cittadini più soddisfatti, insomma, abitano in zone da tempo migliori e di recente poco trasformate, mentre chi ha vissuto per anni tra i cantieri (...) risulta oggi decisamente più critico circa gli esiti finali"⁸¹.

Fig. 17. Risposte dei torinesi alla domanda "Le trasformazioni urbanistiche negli ultimi dieci anni hanno mutato l'aspetto della città e migliorato i luoghi in cui vivo?". (Posto pari a 100 il livello di soddisfazione più elevato).
Fonte: Davico L., Staricco L. (2016), *Check-up*, Diciassettesimo rapporto Rota su Torino, cap.1: *Piani e progetti*. (Elaborazione su dati Riva 2015).



La tabella sottostante, contenuta del diciassettesimo rapporto Rota su Torino, riporta le principali trasformazioni torinesi degli anni '90, nella cosiddetta "area olimpica". Le trasformazioni (aggiornate al 2016) sono divise nelle tre categorie: realizzate, diverse (da quello che era stato previsto) e non realizzate:

⁸¹ Davico L., Staricco L. (2016), *Check-up*, Diciassettesimo rapporto Rota su Torino, cap.1: *Piani e progetti*, p. 36

	Realizzate	Diverse	Non realizzate
Area «olimpica»	<ul style="list-style-type: none"> • Nuovo Palavela Italia 61 (foto 1) • Grattacielo Regione Piemonte (da completare) (foto 2) • Passerella pedonale sulla ferrovia, con grande arco rosso • Eataly, area ex Carpano via Nizza • Hotel e condomini, area ex Pastificio Italiano via Bisalta • Parco Arte Vivente e Amiat, area ex Framtek via G. Bruno • Palaisozaki ora Alpitour, piazzale Grande Torino (foto 3) • Palanuoto via Filadelfia • Nuovo Stadio Filadelfia 	<ul style="list-style-type: none"> • Oval sottoutilizzato • Villaggio olimpico via G. Bruno: degrado fisico e sociale (foto 4) • Piazza D'Armi: grande parco pubblico solo per metà • Stadio olimpico: assediato da recinzioni «provvisorie» (foto 5) • Parco a clessidra Spina 1: parte ovest non finita 	<ul style="list-style-type: none"> • Ristrutturazione Palazzo del Lavoro (foto 6) • Area ex Fiat Avio via Nizza costruita solo a metà³¹ • Sovrappasso pedonale tra stazione Lingotto e grattacielo • Riuso ex Mercati generali via G. Bruno (futuro insediamento universitario) • Parziale vuoto urbano area ex campi Combi via Filadelfia

Nella colonna “realizzate” sono elencate le trasformazioni che sono rimaste fedeli al progetto originario (da PRG, varianti o altri progetti); nella colonna “diverse” compaiono interventi solo parzialmente realizzati o diversi, appunto, da quanto prestabilito; nell’ultima colonna invece sono indicati tutti quegli interventi mai compiuti, le aree ancora non trasformate o i vuoti urbani. Tra questi ultimi figurano:

- Il palazzo del Lavoro, per il quale è prevista la riapertura dei cantieri nel 2019. La struttura verrà riconvertita in uno spazio espositivo e commerciale, con gallerie di negozi, bar e ristoranti. Inoltre al terzo piano è previsto lo “Space Tech”, un’esposizione delle eccellenze tecnologiche della città.
- L’area ex Fiat Avio, ad oggi costruita solo a metà. (“All’inizio del 2016 l’area circostante il nuovo grattacielo della Regione sembra aver trovato una destinazione definitiva, col progetto di costruirvi il cosiddetto Parco della salute, centro sanitario polifunzionale con un ospedale da 122.000 metri quadri, un’area per la didattica clinica, centri di ricerca, una foresteria; inoltre, sulla limitrofa area di 124.000 metri quadri di proprietà delle Ferrovie, dovrebbero essere edificate residenze

universitarie, attività ricettive, commerciali e un parcheggio multipiano.”⁸²).

- Il sovrappasso pedonale tra la stazione Lingotto e il grattacielo, i lavori sono già stati avviati.
- Il riutilizzo degli ex Mercati Generali, ancora in attesa di una nuova destinazione d’uso.
- Il vuoto urbano dell’area ex campi Combi di via Filadelfia, tutt’oggi in attesa di riconversione.

3.3 Gli elementi che caratterizzano il quartiere Nizza-Millefonti: fotografie a confronto ieri e oggi

3.3.1 Infrastrutture, aree pubbliche, edilizia residenziale

Le principali infrastrutture che caratterizzano il tessuto urbano dei due quartieri sono:

- Corsi: Bramante, Unione Sovietica, Unità d’Italia, Dogliotti, Sebastopoli, Spezia, Giambone, Traiano, Maroncelli
- Vie: Nizza, Genova, Vigliani
- Linea 1 della metropolitana
- Fiumi: Po e in piccola parte il torrente Sangone

Le principali aree pubbliche: piazze Bozzolo, Carducci, Ceirano, Confalonieri, Filzi, Galimberti, Giacomini, Guala, Polonia; Piazzale Caio Mario e Gabotto; Largo Unità d’Italia; giardini: Corpo italiano di Liberazione; Levi. Parco di Vittorio; fascia verde lungo il Po.⁸³

⁸² Davico L., Staricco L. (2016), *Check-up*, Diciassettesimo rapporto Rota su Torino, cap.1: *Piani e progetti*, p. 37

⁸³ P. Davico, C. Devoti, G. M. Lupo, M. Viglino (2014), *La storia della città per capire, il rilievo urbano per conoscere: borghi e borgate di Torino*, Politecnico di Torino, Torino

Fig. 18. Confronto tra una foto dei primi anni '50 della rotonda capolinea del tram (sinistra) e l'attuale piazza Carducci con il parcheggio e la nuova viabilità (2015).

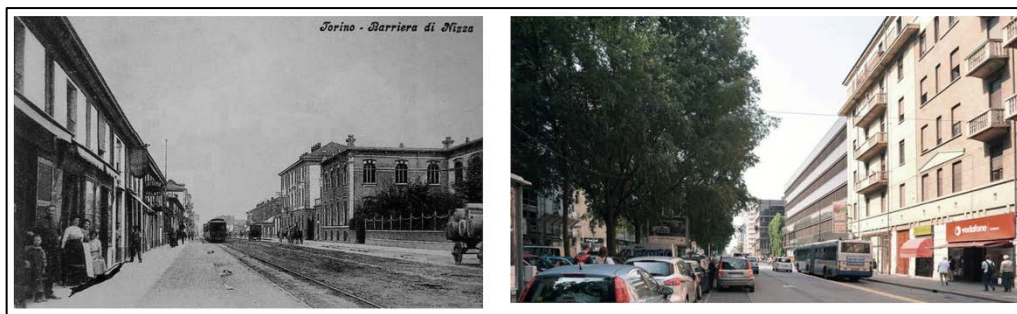
Fonte: Immagini del cambiamento.



Per capire l'importanza delle infrastrutture per i quartieri basta pensare, in questo caso, a cosa ha significato via Nizza per il quartiere Nizza-Millefonti. Nato come collegamento verso sud e il mare sulle rovine romane (per la precisione, sulle lapidi di patrizi risalenti al VI secolo d.C.) la barriera di Nizza vide transitare il primo tram torinese a cavalli su rotaie, innumerevoli linee tranviarie e di autobus, un paio di filovie (Fig. 19), la tranvia extraurbana per Saluzzo, la monorotaia e infine, oggi, la metropolitana. Nel 1872, Torino fu la prima città italiana a dotarsi di una linea di tram a cavalli su rotaia. Un rettilineo di 3.430 metri, che collegava la centralissima Piazza Castello con la barriera di Nizza, l'attuale piazza Carducci.⁸⁴

Fig. 19. Confronto tra una foto di fine anni '40 che raffigura il tram per Saluzzo di fronte alla Riv (sinistra) e una dell'attuale via Nizza con la sede Unicredit (2015, destra).

Fonte: Immagini del cambiamento.



Dal momento in cui gli stabilimenti Fiat tagliarono ulteriormente in due la parte sud della città, già divisa dalla ferrovia, negli anni '30 si era reso necessario creare un collegamento con l'area Nizza-Millefonti e il lato a ovest della ferrovia in cui stavano sorgendo in quegli anni i mercati generali e lo stadio comunale. Il **sottopasso del Lingotto**, grande struttura viaria costruita in cemento armato nel 1933 che collegava inizialmente via Nizza con via Pio VII, che sottopassava

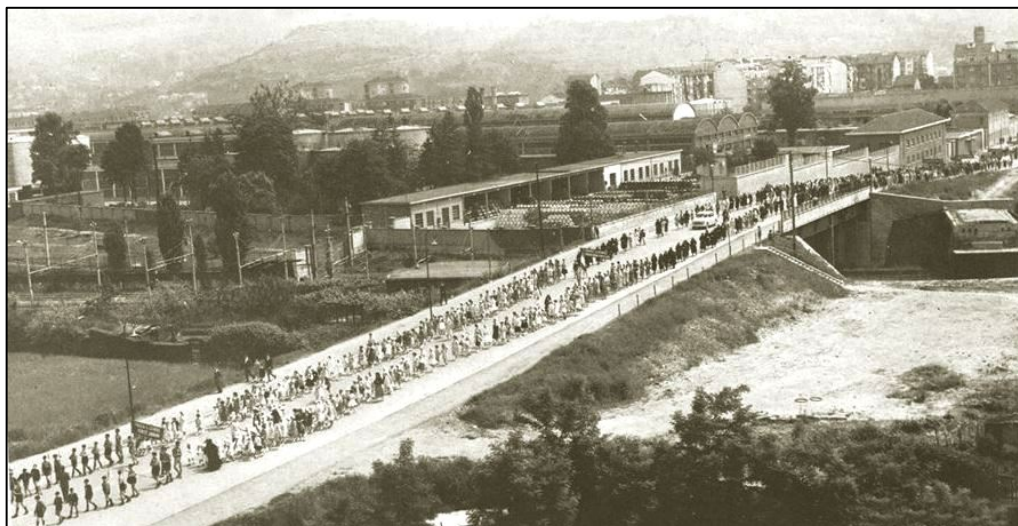
⁸⁴ www.torinostoria.com

l'intero smistamento ferroviario e la vasta area della Fiat, negli ultimi anni è stato ulteriormente prolungato, fino a collegare corso Corsica con via Ventimiglia e corso Unità d'Italia.

Fig. 20 (sopra)
Sponda sinistra del
Po con la vista su
c.so Unità d'Italia,
prima della
costruzione di Italia
61, in una foto di
fine anni '50.
Fig. x (sotto)
Sponda sinistra del
Po con la vista su
c.so Unità d'Italia, in
un'immagine
odierna.
Fonte: "Immagini
del Cambiamento".



Fig. 21 (sopra)
Cavalcavia Passo
Buole (con
processione) e area
Fiat Avio, in una
foto degli anni '50.
Fig. x (sotto)
Cavalcavia Passo
Buole e area ex Fiat
Avio, in
un'immagine
odierna.
Fonte: Dist. Pol.To,
Archivio Giorgio
Pelassa, "Immagini
del Cambiamento".



La metropolitana

Con l'arrivo in città di grandi eventi, come in occasione del Centenario dell'Unità d'Italia, Torino si interrogò sulla necessità di rafforzare il servizio della mobilità in città. Nonostante la città avesse già una linea metropolitana leggera in superficie, già allora venne avanzata la proposta della costruzione di una linea metropolitana sotterranea, che attraversasse la città. In quell'occasione la proposta venne respinta, e solo nel 1999 riuscì a trovare il consenso nell'ambito dei progetti infrastrutturali per l'imminente evento della Olimpiadi invernali del 2006. Il cantiere venne aperto nell'anno 2000 e venne inaugurato in tre distinte occasioni: la metropolitana arrivò al Lingotto nel 2011, in occasione del 150° dell'Unità d'Italia, con l'inaugurazione dell'ultimo tratto Porta Nuova-Lingotto (nel 2006 venne inaugurato il tratto Collegno-Porta Susa,

l'anno successivo il tratto Porta Susa-Porta Nuova). Il tracciato attuale misura oltre 13 km e conta 20 stazioni. Il tempo di percorrenza totale è di poco più di venti minuti. I treni sono i primi in Italia a usare il sistema VAL (Veicolo automatico leggero), che non prevede la presenza di un conducente. La metropolitana ospita ad oggi circa 90.000 passeggeri al giorno e ha costituito un elemento importante di decongestione del traffico in città. Indentificata dal PUMS come elemento strategico, sono attualmente in corso i lavori per il suo ampliamento, che prevedono nel quartiere Nizza-Millefonti un prolungamento di 1,9 km dal Lingotto a piazza Bengasi, con la costruzione di due stazioni.⁸⁵

3.3.2 Gli ospedali (Molinette, Sant'Anna, Regina Margherita, CTO)

Ospedale di San Giovanni Battista (Molinette)

L'ospedale di San Giovanni Battista, conosciuto come ospedale Molinette, nacque lì dove un tempo sorgeva l'omonima borgata, composta di cascine e mulini lungo la baleara Cossola, che aveva ospitato, dopo la costruzione della cinta, la fabbrica chimica Lanza (oggi via Abegg, angolo via Genova). Della borgata Molinette oggi non rimane nulla, ma l'ospedale continua a conservare il suo nome nell'uso comune. Il terreno era stato donato al comune dall'industriale svizzero August Abegg, fondatore del Cotonificio Val di Susa. Approvato nel 1915, ma non attuato a causa della guerra, e inaugurato successivamente nel 1935, l'ospedale subì dopo pochi anni i bombardamenti della Seconda Guerra

Mondiale poiché vicina ad uno dei bersagli principali degli incursori: la Riv. Oggi l'ospedale è uno dei più grandi d'Italia ed è il risultato di un lungo processo di

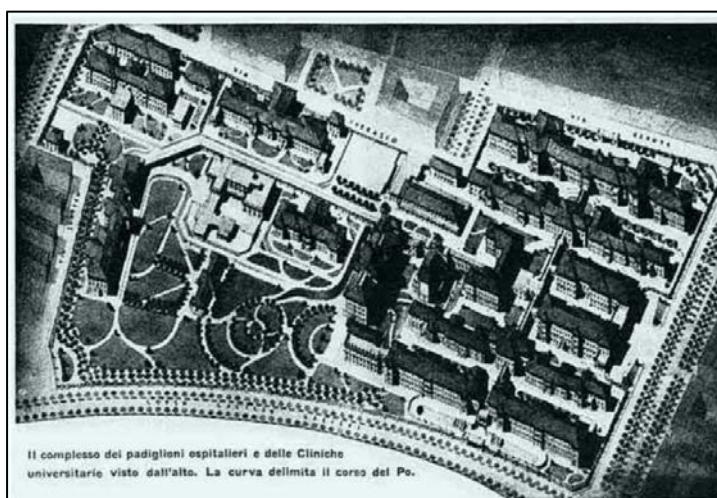
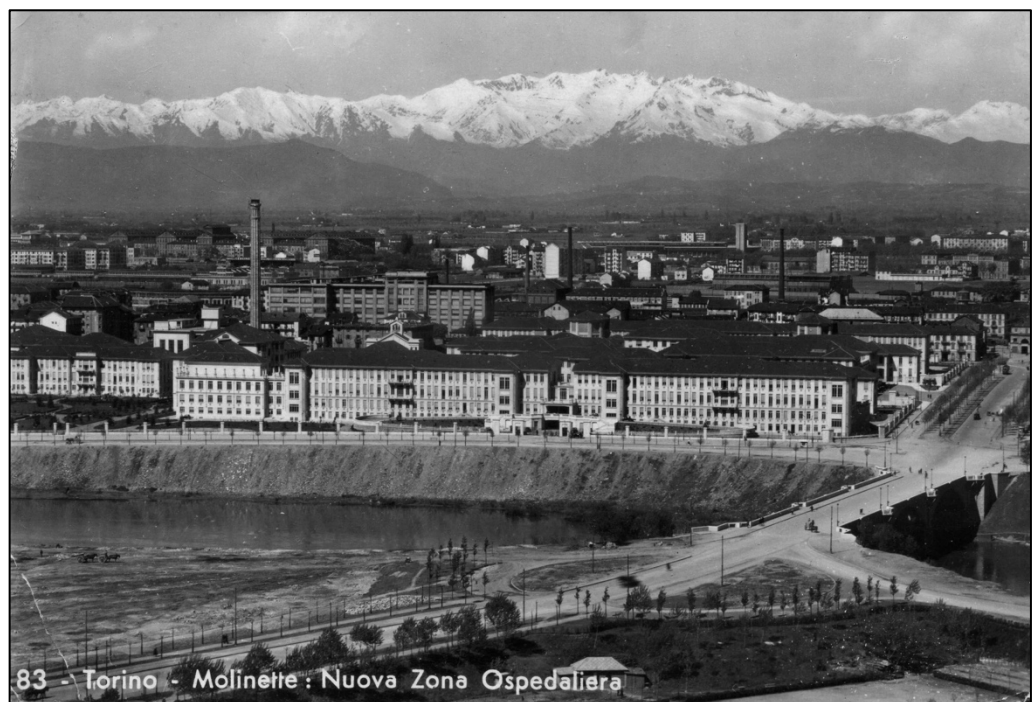


Fig. 22
Rappresentazione dell'ospedale Molinette all'anno 1935.
Fonte: Master Plan febbraio 2011, Aress Piemonte, www.geoportale.comune.torino.it

⁸⁵ www.museotorino.it

trasformazione. Concepito come piccolo ospedale, conforme agli standard ospedalieri dell'epoca, il progetto degli ingegneri Eugenio Mollino e Michele Bongioanni prevedeva una serie di padiglioni, disposti secondo l'asse nord-sud, a due o tre piani fuori terra, uniti da gallerie ma separati tra di loro da aree verdi, per armonizzarsi con il contesto delle campagne circostanti. Oggi il complesso è diventato un "mostruoso labirinto di padiglioni, reparti, corridoi, sotterranei, scale e montacarichi, irriconoscibile rispetto al progetto d'origine."⁸⁶.

Fig. 23 (sopra)
Padiglioni storici
ospedale Molinette,
sullo sfondo
fabbrica RIV via
Nizza in una foto
degli anni '30 circa.
Fig. x (sotto)
Ospedale Molinette,
ampia fascia verde
verso la sponda del
Po in un'immagine
odierna.
Fonte: Dist. Pol.To,
Collezione Paolo
Amati, "Immagini
del Cambiamento".



⁸⁶ F. Garzaro (2010), *Barriera di Nizza - Millefonti: dalle Molinette a Italia 61 e al Lingotto*, in A. Nascimbene (a cura di), Graphot, Torino, p. 32



Ma l'ospedale Molinette è solo uno del complesso di ospedali che sorgono in quest'area lungo il Po, la sua comparsa diede infatti il via alla nascita di un "polo ospedaliero" costituito da: il Sant'Anna, il Regina Margherita e il Centro Traumatologico Ortopedico (CTO).

Ospedale ostetrico-
ginecologico
Sant'Anna

La realizzazione dell'Ospedale ostetrico-ginecologico **Sant'Anna**, in corso Spezia 60, risale al 1934 su progetto dell'architetto Giovanni Chevalley. Sin dai primi anni di attività l'ospedale divenne un punto di riferimento per la lotta alla mortalità infantile e alle malattie connesse al parto. Ha origine nell'Opera delle partorienti, che fino al 1728 aveva sede nell'antico convento delle monache di Santa Croce, la cui chiesa si affaccia su piazza Carlina. Il complesso accoglie oggi anche la Clinica universitaria di ostetricia e ginecologia. Originariamente il Sant'Anna, costituito da quattro padiglioni collegati da gallerie sotterranee, che avevano favorito, durante la guerra, il rifugio di circa 400 persone.

Ospedale infantile
Regina Margherita

Gli ultimi elementi di questo polo ospedaliero ad essere costruiti saranno l'ospedale infantile **Regina Margherita** e il **C.T.O.**, negli anni '60. Fondato nel 1883, l'ospedale Regina Margherita in origine aveva sede in un edificio su corso Bramante, dal lato opposto rispetto al terreno su cui sarà poi costruito l'ospedale Molinette. La sua collocazione attuale è invece in corso Polonia 94, sulla sede della vecchia cascina Ceresa. La nuova sede fu edificata nel 1957 su progetto del professor Ettore Rossi e dell'ingegner Mario Dezzotti, e dopo

CTO (Centro
Traumatologico
Ortopedico)

lunghe interruzioni venne poi completata nel 1972 e nuovamente ammodernata nel biennio 2004-06.

In via Zuretti 29, si eleva invece la torre sede del **CTO (Centro Traumatologico Ortopedico)**, realizzato tra il 1959 e il 1965 dall'architetto Livio Brusa dell'ufficio tecnico INAIL. L'edificio sorse nell'ultima porzione di territorio libera dell'area che il piano regolatore destinava ad attività ospedaliere. Si trattava però di un terreno di dimensioni piuttosto ridotte, che non consentiva la costruzione di un ospedale orizzontale, per questo motivo la struttura si sviluppa in altezza: 19 piani che di ergono su una piattaforma di 3 piani e arrivano ad un'altezza totale di 57 metri. Comprende i laboratori di analisi, gruppi di degenza e riabilitazione per le grandi ustioni, due cliniche universitarie di Ortopedia e Medicina del lavoro. Nel 2007 venne aggiunto un padiglione esterno sul lato sud per il Centro di rieducazione funzionale e un ascensore esterno.

3.3.3 Area Ex Fiat Avio (Oval Lingotto, Grattacielo della Regione Piemonte)

Delimitata tra via Nizza a est e via Passo Buole a sud, la Stazione Ferroviaria ad ovest e il centro commerciale del Lingotto a nord, quest'area post industriale, da anni dismessa e abbandonata che precedentemente ospitava la Fiat Avio, si è trasformata negli anni grazie al progetto di riqualificazione delle aree dismesse.

La Fiat Avio

Nel 1931 la Fiat decise infatti di dedicarsi, oltre che alla produzione di automobili, anche alla produzione di aerei, costruendo uno stabilimento che affiancò il complesso del Lingotto. Pesantemente bombardato durante la Seconda Guerra Mondiale, questo venne ricostruito per riprendere la produzione fino agli anni '90. La produzione venne poi riconvertita in motori marini, per poi essere ceduta ad un gruppo americano che dopo aver trasferito i macchinari in altre sedi, ha venduto l'area alla Regione Piemonte.

Oggi del vecchio stabilimento non rimane niente e gran parte del vasto terreno, che appartiene alla Regione Piemonte, è stata utilizzata per la costruzione di:

- Il grattacielo di Massimiliano Fuksas, sede unica della Regione Piemonte
- L'Oval, in occasione dei XX Giochi Olimpici invernali del 2006

L'Oval, la pista di
pattinaggio su
ghiaccio

L'**Oval**, moderna pista di pattinaggio di velocità su ghiaccio costruito in occasione dei XX Giochi Olimpici invernali del 2006, è una moderna struttura che si estende per 20.000 mq (libera da pilastri) ricoperta di pareti vetrate e ospita fino a 8.500 spettatori. All'esterno, gli ampi piazzali offrono ulteriori luoghi espositivi e parcheggi per visitatori ed espositori durante gli eventi. Come altre strutture olimpiche, presenta il problema che riguarda le nuove destinazioni d'uso. Oggi il ruolo dell'Oval è strettamente legato a quello di Lingotto Fiere: essendo un ambiente molto flessibile ha ospitato negli anni eventi di diversa natura, a partire dallo sport, alla cultura, al design.

I lavori per il **grattacielo della Regione**, che dovevano accorpate in un'unica struttura gli uffici della regione sparsi in diverse zone della città (dopo una prima collocazione lungo la Spina centrale con il concorso del 2001 e il cambiamento della Giunta regionale, che nel 2005 prevede la rilocalizzazione del progetto nell'area ex Fiat Avio), iniziarono qualche anno più tardi, nel 2011, su progetto di Massimiliano Fuksas. Il progetto venne collocato in prossimità dell'Oval e prevedeva un edificio di 47 piani per 180 metri d'altezza. "il palazzo della Regione viene in questa nuova configurazione a rivestire un importante ruolo nel programma di riassetto urbanistico dell'intera area, che prevede inoltre alcuni altri edifici alti (fino a 79 metri), con un programma di *mixité* tra residenza, terziario, commercio, attività ricettive."⁸⁷. Nel rispetto del tessuto urbano esistente, il grattacielo si insedia tra l'asse di via Nizza e il nuovo spazio urbano retrostante, non seguendo però l'orientamento per assi in direzione nord-sud. Il grattacielo è, dal punto di vista architettonico, un capolavoro di modernità: fa un massiccio impiego di tecnologie volte al risparmio energetico, con l'utilizzo di doppia pelle vetrata, pannelli fotovoltaici, collettori solari, geotermia, controllo dell'illuminazione naturale.

Ma, nonostante gli interventi sull'area, "rimane parzialmente irrisolto il problema delle connessioni tra i poli a est e a ovest della frattura tuttora costituita dalla ferrovia: in particolare, l'area dell'ex Fiat Avio (dove sorgono il polo fieristico, il nuovo grattacielo della Regione ed è prevista la costruzione del Parco della salute) rimane scollegata dalla stazione Lingotto (e quindi dal

⁸⁷ www.museotorino.it

Servizio ferroviario metropolitano) a causa della mancata costruzione del previsto sovrappasso pedonale.”⁸⁸. Gli uffici della Regione occupano solo 95.000 mq dei terreni dell’area ex Fiat Avio, lasciandone liberi altri 158.000, ancora oggi gli interventi previsti non sono stati completamente realizzati: “verranno edificati nuovi complessi residenziali, commerciali e di servizio e un grande parco urbano che, a partire dal Lingotto Fiere si estenderà per 25 mila metri quadrati, ricongiungendosi con il nuovo quartiere. La zona sarà facilmente raggiungibile grazie ad una nuova fermata della metropolitana sul tratto Lingotto-Bengasi, all’altezza dell’ingresso principale della Regione in via Nizza, e ad una nuova stazione ferroviaria a ponte che collegherà l’area in trasformazione con la città sul lato ovest della ferrovia.”⁸⁹.

Fig. 24 (sopra)
Aree Fiat Avio e
Lingotto, con lo
scalo merci in una
foto degli anni '30
circa.

Fig. x (sotto) Area
Lingotto ed ex Fiat
Avio in un’immagine
odierna.

Fonte: Dist. Pol.To,
Archivio Giorgio
Pelassa, “Immagini
del Cambiamento”.



⁸⁸ Crivello S., Davico L. (2016), cap. 1 *Piani e progetti, Check-up*, Diciassettesimo rapporto Rota su Torino, p. 32

⁸⁹ www.sedeunica.regione.piemonte.it

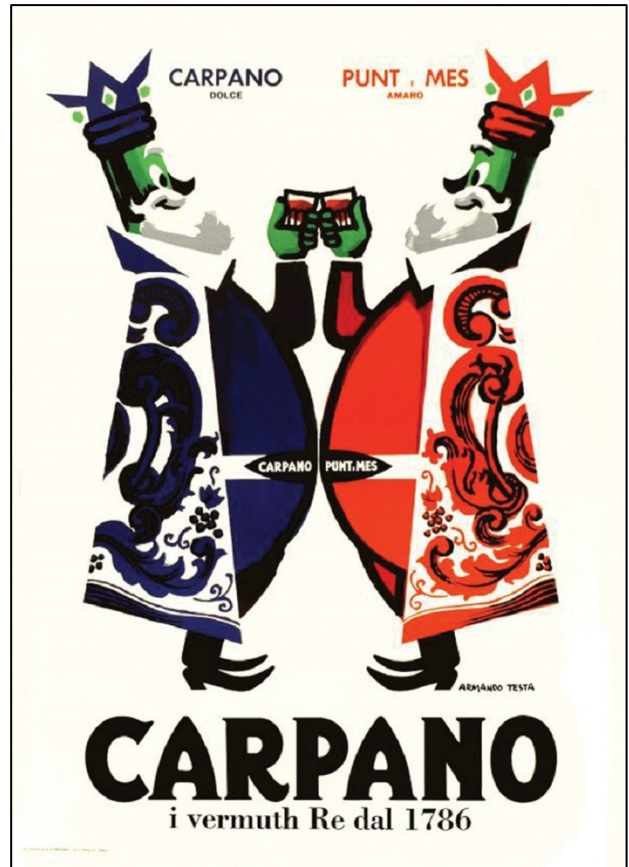


3.3.4 Area Ex Carpano, attuale Eataly

Nasce la Carpano e
il "Punt e mes"

Nel 1786 il biellese Antonio Benedetto Carpano aprì un'attività di vendita di bevande in piazza Castello, e battezzò con il nome di "Wermut" (in tedesco è il nome dell'artemisia maggiore) il liquore che aveva inventato miscelando erbe aromatiche a corposi vini bianchi. In pochissimo tempo la bevanda riscosse un grande successo, tanto che il locale, portato avanti dai discendenti di Carpano, in epoca risorgimentale divenne famoso tra i grandi personaggi dell'epoca e addirittura vanto per la corte sabauda che lo offriva agli ospiti agli incontri ufficiali. "Punt e mes" fu il marchio del vermuth nella sua versione classica, nato da un aneddoto secondo il quale un cliente, distrattamente, avrebbe chiesto 'n punt e mes (un punto e mezzo, in piemontese) anziché il solito vermuth, mentre intratteneva una conversazione sui titoli che avevano guadagnato, o perso, quel giorno. L'attività andava talmente bene che a fine '800 la Carpano costruì due magazzini fuori dalla cinta daziaria, uno a Carmagnola dove confluiva la raccolta delle erbe, l'altro nella barriera di Nizza. Il sito torinese, adiacente allo scalo merci, era un punto strategico per reperire le materie prime e divenne così importante che la famiglia Carpano decise di raddoppiarlo: al complesso di via Narzole si aggiunse nel 1909 una costruzione con facciata su via Nizza 224,

che costituì il fronte della fabbrica, tutt'oggi visibile. Negli anni '30 la Carpano si presentava con un modesto edificio di tre piani e vedeva il suo periodo di massima produzione: il vermuth era esportato in 120 paesi. Nel 1940 la famiglia Carpano si estinse e la società passò in mano alla famiglia Turati, che iniziarono il loro operato con degli ampliamenti alla struttura. Il bombardamento del 1° dicembre 1943 distrusse in parte lo stabilimento, ma la famiglia Turati riuscì a rimetterlo in piedi e riavviare la produzione meglio di prima, lanciandosi anche nella pubblicità (anni '50) e dando vita al famoso manifesto opera del grafico torinese Armando Testa.



Quando gli ultimi successori, Silvio e il figlio Attilio Turati morirono, l'azienda passò alla moglie di Attilio, che cedette l'azienda alla Branca nel 1995. Il personale venne dignitosamente liquidato e la produzione venne trasferita a Milano.⁹⁰

Nasce Eataly

Fortunatamente i locali non vennero abbattuti, e nel 2005-06 vennero restaurati dagli studi Negozi Blu di Torino e Bartoli di Piacenza ed ebbero una nuova vita attraverso l'attuale Eataly. Il nuovo complesso oggi comprende il grande supermercato di prodotti enogastronomici italiani di qualità, ristoranti, caffetterie, gelaterie, birrerie, sale per convegni e il museo storico Carpano.

⁹⁰ F. Garzaro (2010), *Barriera di Nizza - Millefonti: dalle Molinette a Italia 61 e al Lingotto*, in A. Nascimbene (a cura di), Graphot, Torino

Fig. 25. Confronto tra una foto dei primi anni '80 della fabbrica di vermouth Carpano (sinistra) e una del 2015 con l'attuale Eatly (destra).

Fonte: Immagini del cambiamento.



3.3.5 Stabilimento Lingotto e la Palazzina degli Uffici Fiat

La palazzina degli uffici Fiat

Proseguendo lungo via Nizza in direzione sud, direttamente di fronte all'attuale Eatly, ex Carpano, troviamo il Lingotto e la **Palazzina degli Uffici Fiat**. Conclusa nel 1926, ospitava gli uffici, la direzione, l'amministrazione, la mensa e i servizi generali. Malgrado le dimensioni, l'edificio ha un aspetto sobriamente elegante e costituisce uno dei migliori esempi di quella architettura funzionalista di cui l'ing. Giacomo Mattè Trucco fu uno dei maggiori esponenti. Come gli altri stabilimenti circostanti, anche la palazzina subì dei danni con i bombardamenti degli anni '40 e, dopo aver subito una restaurazione su progetto di R. Gabetti e A. Isola, venne riaperta nel 1997 per ospitare nuovamente l'amministrazione Fiat. Nonostante oggi la Fiat, ormai entrata a far parte del gruppo FCA, dal 2014 abbia spostato la propria sede legale nei Paesi Bassi, continua oggi a mantenere un legame per lo più simbolico con lo stabilimento. Continua così a persistere nell'immaginario collettivo con il binomio Fiat-Lingotto.

Il Lingotto

Alle spalle della palazzina degli uffici, si allunga la possente figura dello stabilimento ex-Fiat **Lingotto**, luogo adibito invece alla produzione vera e propria, che sorge sull'area precedentemente occupata dalla borgata Millefonti, che sorgeva in via Nizza sul lato della ferrovia. La società Fiat, nata in un'officina di San Salvario il 19 marzo del 900, in corso Dante 35, aveva visto nei primissimi anni una crescita costante, bloccata poi dalla crisi finanziaria mondiale del 1907. A peggiorare la situazione il fatto che la Fiat esportasse buona parte della propria produzione in America, luogo da cui era partita la

crisi. Ma a partire dal 1911 la Fiat riprese il suo sviluppo, allo scoppio della guerra ottenne grandi commesse dal governo, tanto che gli autocarri della serie 15 bis vennero ribattezzate con il nome “Libia”, perché erano simbolo di quella vittoria. Negli stessi anni Agnelli, dirigente dell’azienda, si recava in America per apprendere nuovi metodi e nuove tecnologie produttive: iniziava così ad approcciarsi al modello fordista applicato negli stabilimenti di Henry Ford a Detroit, basati sulla catena di montaggio. Nel 1912 Agnelli ampliò la fabbrica di corso Dante per sperimentare questo sistema e presentò la prima auto prodotta in serie: la Fiat Zero. Nello stesso anno fece l’ennesimo viaggio in America e, una volta tornato, volle applicare il modello di ciclo integrale al suo stabilimento, che permetteva di produrre decine di migliaia di vetture l’anno. Per questo intento però, lo stabilimento di corso Dante risultava inadeguato, fu così che nel 1917 ottenne il permesso di costruire il nuovo stabilimento nel quartiere Millefonti (dopo non pochi dibattiti sul quasi totale smantellamento dell’area e delle preesistenze della borgata, che andava contro il piano regolatore comunale e la sua variante del 1915). Superato ogni ostacolo, Agnelli incaricò l’ingegnere Giacomo Mattè Trucco, uno dei primi in Italia ad aver scoperto le infinite potenzialità espressive del cemento armato, di progettare il nuovo complesso. La costruzione dello stabilimento, iniziata nel 1917, terminò nel 1922 e diede immediatamente il via alla produzione.⁹¹

Il lingotto cambiò il paesaggio della città: vista dalla collina, Torino appariva un nucleo compatto entro la storica cinta daziaria con un’enorme appendice a sud. Lo stabilimento fu accolto con un misto di disagio e orgoglio dai torinesi, costretti ad abituarsi ad un nuovo profilo urbano”⁹². “Certamente uno degli spettacoli più impressionanti forniti dall’industria”, disse Le Corbusier quando vide l’imponente stabilimento del Lingotto, nel 1934. Il complesso produttivo si allungava su due corpi longitudinali paralleli, lunghi 500 metri, larghi complessivamente 80 e altri 27, con cinque piani fuori terra uniti da cinque traverse. L’area coperta di ogni piano era di quasi 30.000 mq, mentre la cubatura del fabbricato era di 800.000 mc. Il suo linguaggio architettonico era

⁹¹ F. Garzaro (2010), *Barriera di Nizza - Millefonti: dalle Molinette a Italia 61 e al Lingotto*, in A. Nascimbene (a cura di), Graphot, Torino

⁹² Idem, p. 172

basato su una semplicità modulare degli elementi costruttivi in cemento armato e una funzionalità estrema basata sui cicli di produzione che si sviluppavano per piani verticali, il tutto arricchito da elementi scenografici come la pista di prova posta sul tetto e le rampe elicoidali di accesso alla stessa, emblema delle infinite potenzialità espressive del cemento armato. Il ciclo di produzione era infatti ascensionale: le prime lavorazioni avvenivano in basso, con il reparto presse e le sale montaggio dei telai, si saliva per realizzare le carrozzerie, al penultimo piano si assemblava l'auto ed infine un montacarichi la portava alla pista di collaudo sul tetto. La pista, più che per una scelta estetica, era nata sul tetto per risparmiare sull'acquisto di ulteriori terreni, dal momento che la presenza del Lingotto aveva alzato vertiginosamente i prezzi degli immobili. Il Lingotto diede un carattere nuovo al quartiere, attirò una lunga serie di officine e laboratori secondari adibiti alla produzione di elementi meccanici utili alla Fiat. "In barriera, chi non lavorava nel grande stabilimento, poteva comunque dichiarare di lavorare "per" la Fiat. Nel 1924 la popolazione di Millefonti era di circa 2.500 persone, mentre il Lingotto da solo inghiottiva 12.000 operai oltre a un migliaio di impiegati"⁹³. Per ovviare al problema degli ingorghi ai montacarichi, nel 1923 l'ing. Trucco progettò due rampe elicoidali nord e sud, che consentiva la circolazione in massima libertà dei veicoli di prova. Nel 1931 ci fu poi un altro intervento di espansione verso piazza Bengasi e la Fiat Avio. In questi anni si rese necessaria la creazione del sottopasso che collegasse il Lingotto e il quartiere Nizza-Millefonti con l'area a ovest della ferrovia (1933). Ma le rampe non risolsero tutti i problemi funzionali: "Dopo nemmeno dieci anni di vita, la fabbrica era insufficiente e antiquata. Le nuove tendenze fordiste americane avevano cambiato direzione, orientandosi non più verso un'organizzazione verticale del lavoro, ma orizzontale, in grado di assorbire con minori costi evoluzioni tecniche e espansioni strutturali."⁹⁴. Agnelli si trovò costretto a riconoscere che il Lingotto non era adatto al nuovo metodo produttivo, e per ovviare al problema inaugurò nel 1936 il nuovo enorme stabilimento di Mirafiori, a sviluppo orizzontale. Quale sarebbe stata

⁹³ Ibidem, pp. 174, 175

⁹⁴ Ibidem, p. 184

allora la funzione dello stabilimento di via Nizza? La decisione venne rimandata dall'imminente guerra, il trasloco a Mirafiori, iniziato nel 1939, venne bruscamente interrotto e il Lingotto tornò a dedicarsi alla produzione bellica, attirandosi i bombardamenti del '42 e '43. Nel 1981 la Fiat consultò venti famosi architetti riguardo la riconversione della struttura, che avrebbe chiuso i battenti l'anno seguente. Tra tutti fu scelto il progetto di **Renzo Piano**, quello che maggiormente preservava lo stato di origine e che rimetteva a vista le facciate a maglia quadrata di Trucco, coperte negli anni da costruzioni accessorie. Il cantiere si aprì nel 1991 e mise in atto il processo di riconversione in un centro polifunzionale: La struttura è composta di sei piani fuori terra, di cui l'ultimo ospita la pista d'atterraggio per elicotteri, la Bolla di Renzo Piano adibita a sala conferenze di prestigio e, un po' più a destra, lo Scrigno in cemento che racchiude la collezione della Pinacoteca Giovanni e Marella Agnelli (costruita nel 2002), in cui sono conservati i dipinti della collezione di famiglia. Il primo piano invece, a cui si accede attraverso scale, scale mobili e ascensori, ospita: cinema, centro commerciale 8 Gallery, uffici, negozi, albergo, la clinica universitaria odontoiatrica Dental School, la sede distaccata del Politecnico per i corsi di Ingegneria dell'autoveicolo e spazi per fiere e congressi. I lavori terminarono nel 1995 e permisero di restituire alla città un suo "pezzo", così come Piano stesso ha definito l'edificio, reinventando la sua funzione simbolica per la Torino del terzo millennio. "Superata la difficile fase di deindustrializzazione, oggi il Lingotto si affaccia al nuovo secolo con un aspetto rinnovato"⁹⁵, proponendosi alle nuove generazioni con funzioni totalmente rinnovate, pur mantenendo il suo carattere simbolico dell'industria moderna, volutamente ricercato dalla Fiat all'indomani della Prima Guerra Mondiale.

Il trasloco della
produzione a
Mirafiori

Fig. 26 Lingotto

Fonte: Dist. Pol.To,
Archivio Giorgio
Pelassa, Immagini
del Cambiamento.

⁹⁵ AA.VV., Percorsi ecomuseali nella circoscrizione 9, Vol. 1 *Dalla barriera di Nizza alla Fiat Lingotto*, Città di Torino, Ecomuseo Urbano Circoscrizione 9, Torino



Il centro commerciale 8 Gallery è collegato da una passerella lunga 400 metri, sormontata dall'arco olimpico rosso, con l'area del **Villaggio Olimpico** di via Giordano Bruno, dall'altro lato della ferrovia (area ex Mercati Generali). Questo è uno degli interventi olimpici che ha riscontrato maggiori problemi all'indomani del grande evento, oggi si presenta in una situazione di forte degrado, così come la vicina piazza d'Armi, ancora ben lontana dall'idea di grande "Central Park" torinese, come era stato previsto negli anni preolimpici.

3.3.6 Dalla Rapid alla Riv

Tra le vie Nizza, Chisola e Alassio sorge l'isolato "più denso di strati di storia dell'industria e della finanza di tutta la barriera", che ha ospitato i primi mulini elettrici Porporati & C., passati poi ai fratelli Vottero, la carrozzeria Locati & Torretta, le Acciaierie Bianchi, la Società Torinese Automobili Rapid (Star), la Riv-Skf e infine la Cassa di Risparmio di Torino, oggi Unicredit.

La Rapid

La **Rapid**, nota anche con l'acronimo STAR (Società Torinese Automobili Rapid, dal 1904), fu una società automobilistica fondata nel **1901** da Giovanni Battista

Ceirano, allora “il miglior tecnico reperibile sulla piazza”⁹⁶, insieme al fratello. Ceirano, che arrivava da una naufragata collaborazione con la Fiat, rilevò la vecchia Acciaieria Bianchi di via Nizza, che copriva un’area di 50.000 mq e dava lavoro a 500 operai. In pochissimi anni l’azienda crebbe velocemente, ma solo quattro anni dopo l’apertura il suo fondatore, afflitto da una malattia, la abbandonò per ritirarsi a vita privata lasciandola alla crisi del 1907, crisi che colpì duramente tutto il settore automobilistico. La Prima Guerra Mondiale rappresentò la salvezza, la Rapid aprì un nuovo reparto per la produzione bellica, ma la sua fine era vicina. Nel 1919 l’allora direttore dello stabilimento, l’ingegner Mussino, considerando la crisi del dopoguerra che aveva ridotto la richiesta di automobili, e considerando che la poca richiesta veniva assimilata dalla sola Fiat, che faceva piazza pulita dei concorrenti con ogni mezzo, decise di riconvertire l’azienda in un’officina che si occupasse della riparazione piuttosto che della costruzione dei veicoli. I primi tempi furono di rapida crescita, con commesse importanti come l’amministrazione militare e le maggiori case costruttrici, la domanda però iniziò presto a rallentare, fino ad arrivare alla liquidazione nel 1921.⁹⁷

La Riv

Nel frattempo, nel 1907, nasceva dalla collaborazione tra Giovanni Agnelli (fondatore della Fiat) e Roberto Incerti (meccanico emiliano), un’officina a Villar Perosa, specializzata nella produzione di cuscinetti a sfera. La nuova impresa venne chiamata “Roberto Incerti & C. Villar Perosa”, conosciuta anche con l’acronimo di **Riv**. Poco dopo Incerti cedette la propria quota della società ad Agnelli, che rimane l’unico proprietario. Finita la Prima Guerra Mondiale, la Riv deteneva il monopolio del mercato dei cuscinetti a sfera dell’industria italiana, ma non solo, iniziarono ad arrivare grandi commesse perfino dall’America. Fu così che, oltre ad ampliare lo stabilimento di Villar Perosa (già arrivato a sfiorare i 2000 dipendenti), negli anni ’20 venne costruito un secondo stabilimento a Torino, in prossimità della Fiat Lingotto. Lo stabilimento sorse per l’esattezza in via Nizza 150, in un’area di 30.000 mq, sul terreno precedentemente occupato dalla Rapid e ancor prima dai Fratelli Vottero. “Si noti come lo stile progettuale

⁹⁶ F. Garzaro (2010), *Barriera di Nizza - Millefonti: dalle Molinette a Italia 61 e al Lingotto*, in A. Nascimbene (a cura di), Graphot, Torino, p. 68

⁹⁷ Idem

dell'ex-RIV sia identico a quello dell'ex-FIAT Lingotto: infatti i due stabilimenti sono usciti dalla matita del medesimo progettista, l'ing. Trucco, un nome di rilevanza storica, le cui costruzioni continuano a rivelarsi funzionali e adatte ad ogni tipo di riconversione, anche dopo novant'anni"⁹⁸. L'edificio, di cinque piani fuori terra, sviluppava la propria facciata lungo via Nizza. Nel 1938 raddoppiò, espandendosi verso via Chisola, via Alassio e lungo la ferrovia. La Seconda Guerra Mondiale fece della Riv un'industria strategica capace di condizionare la produzione aeronautica dell'alleato tedesco (coprendo il 20 per cento del fabbisogno di cuscinetti). Per questo motivo fu uno dei principali bersagli dei bombardieri, insieme alla Fiat Avio, il Lingotto e la Riv di Villar Perosa. L'episodio peggiore fu il bombardamento del 1° dicembre 1943, in cui 118 aerei sganciarono sulla fabbrica 1188 bombe, causando la morte di 70 dipendenti. Oltre allo stabilimento vennero colpiti anche numerose costruzioni civili come gli ospedali Sant'Anna e Molinette. In generale, l'asse di via Nizza fu il bersaglio più colpito dalla forza aerea americana, ma la Riv fu dichiaratamente l'obiettivo più importante insieme alla Germania. Protagonista delle lotte operaie degli anni '40, la Riv divenne anche emblema delle lotte partigiane. Gli anni all'indomani della guerra vennero caratterizzati dalla ricostruzione degli impianti danneggiati e da una rapida ripresa produttiva. Negli anni '60 la società si espanse nelle città di Cassino, Pinerolo e Airasca. Nel '65 la società vendette due terzi del suo capitale azionario al gruppo svedese Skf, diventando così Riv-Skf Officine di Villar Perosa. Nel '72 la produzione torinese venne assorbita dallo stabilimento di Airasca, provocando lo svuotamento della fabbrica e l'abbattimento delle strutture esterne che subirono una radicale trasformazione negli anni '80, in vetro e acciaio. Il corpo dell'ala di via Alassio sarà l'unico a mantenere l'aspetto originale e ospita oggi l'istituto professionale Giovanni Giolitti. Nell'81 la struttura ospitò gli uffici della Cassa di Risparmio di Torino e oggi ospita la sede della Banca Unicredit (dal 1998).⁹⁹

⁹⁸ AA.VV., Percorsi ecomuseali nella circoscrizione 9, Vol. 1 *Dalla barriera di Nizza alla Fiat Lingotto*, Città di Torino, Ecomuseo Urbano Circoscrizione 9, Torino, p. 8

⁹⁹ F. Garzaro (2010), *Barriera di Nizza - Millefonti: dalle Molinette a Italia 61 e al Lingotto*, in A. Nascimbene (a cura di), Graphot, Torino

Fig. 27. Confronto tra la ex Riv dismessa nel 1971 (1972, sinistra) e l'attuale sede degli uffici Unicredit (2015, destra)
Fonte: Immagini del cambiamento



Fig. 28. Confronto tra la ex Riv a sinistra in una foto del 1997 (sinistra) e l'attuale Istituto Professionale Giolitti a sinistra, accanto all'azienda Cesano Metalli, a destra (destra)
Fonte: Immagini del cambiamento



3.3.7 Strutture di Italia '61 (Monorotaia ALWEG, Circarama, Funivia panoramica, Palazzo a Vela, Palazzo del Lavoro, Padiglioni delle regioni, Museo dell'Automobile)

L'occasione del Centenario dell'Unità d'Italia vede una Torino in ebollizione, che vuole manifestarsi al mondo come emblema di modernità industriale. In questa occasione, vantaggiosa per tutta la città, furono i quartieri Lingotto-Mercati Generali e, in misura maggiore, Nizza-Millefonti, a subire i maggiori interventi sul tessuto urbano. Molti interventi interessarono strutture già esistenti, con interventi di restauro, altri riguardarono di opere costruite ex-novo, appositamente per l'evento. L'enorme cantiere sorse in Millefonti, tra via Genova, il Po e il Sangone, in quell'area in cui era stato previsto un parco fluviale dalle Molinette a Moncalieri, divenuto poi "Parco Italia 61". Qui si tennero, tra gli altri, l'Esposizione Internazionale del Lavoro e la Mostra delle Regioni.

Fig. 29
Il parco di Italia 61,
maggio-ottobre 1961,
Torino.
Fonte:
www.museotorino.it



Le principali strutture che caratterizzavano l'area di Italia 61 erano:

La Monorotaia

Monorotaia, realizzata su un brevetto della ALWEG Corporation di Colonia, divenne la vera icona di Italia 61. Era un treno sopraelevato lungo 30 metri che, viaggiando a 90 km/h, passava sopra il laghetto centrale, univa i due lati del grande parco e precisamente l'area dove sorgeva il Museo dell'Automobile con il Palazzo del lavoro e il Palavela. Conteneva 80 posti a sedere e altri 120 in piedi. Il "treno volante" correva sulla monorotaia a 6 metri d'altezza. "Quel treno fantascientifico per molti, con tragitto tra partenza ed arrivo di un minuto e mezzo, trasportò, al costo di 100 lire (odierni 3,50 euro) a tratta, oltre 1.400.000 persone."¹⁰⁰. Per riutilizzare la monorotaia a festeggiamenti conclusi, sarebbe stato necessario demolire la curva verso il Palavela per tornare su corso Polonia. Ma nel 1961 l'Atm (Azienda Torinese Mobilità) prese in gestione la monorotaia e, non avendo la disponibilità economica per ricostruire il tracciato e dovendo negli anni successivi demolirne altri per lavori stradali, in silenzio la fece demolire. Oggi della struttura non resta quasi nulla: è stata

¹⁰⁰ Marengo P. (2011), *Italia 61, Schegge di memoria*, Iniziative editoriali Moncalieri, Torino, p. 75

recuperata la stazione nord che è diventata residenza per i genitori di bambini sottoposti a lunghe terapie all'adiacente ospedale Regina Margherita.¹⁰¹

Fig. 30. Confronto tra una foto del '61 della Stazione monorotaia (Italia 61, sinistra) e una dell'attuale Casa UGI (2015, destra)

Fonte: Immagini del cambiamento

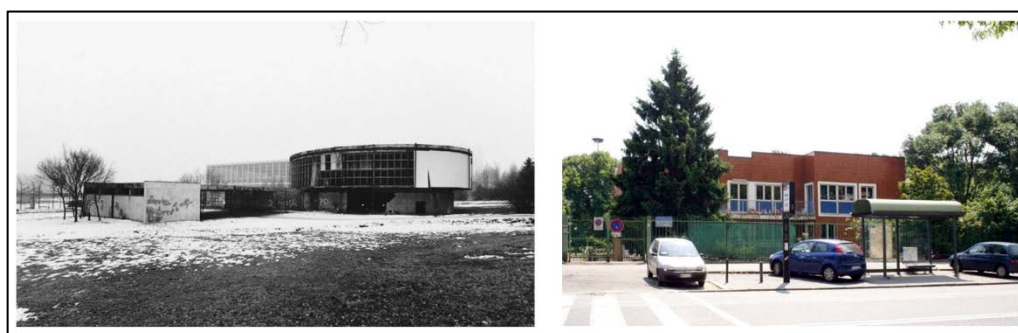


Il Circarama

Fig. 31. Confronto tra una foto del Circarama (chiuso e in degrado) degli anni '70 circa (sinistra) e il sito attuale con un'asilo comunale (2015, destra)

Fonte: Immagini del cambiamento

Una delle attrazioni di maggior successo dell'evento fu il **Circarama**, un cinematografo commissionato dalla FIAT a Walt Disney, su modello di quello parigino, che proiettava la storia dell'evento su uno schermo circolare. Il padiglione si sviluppò su un'area di 1.500 mq, con una sala di proiezione circolare del diametro di 32 metri ed alto 12, che poteva contenere fino a 1000 telespettatori in piedi. Il meccanismo era azionato da 9 proiettori simultanei, che proiettavano i fasci con le immagini sullo schermo, sincronizzati elettronicamente ad un impianto sonoro (entrambi realizzati dalla Microtecnica di Torino), e il film che veniva riprodotto, intitolato "Italia 61", venne realizzato dalla Walt Diney Productions per l'occasione. Oggi del Circarama non rimane niente perché venne smantellato all'indomani dei festeggiamenti.



¹⁰¹ Garzaro (2010), *Barriera di Nizza - Millefonti: dalle Molinette a Italia 61 e al Lingotto*, in A. Nascimbene (a cura di), Graphot, Torino

La Fontana
Luminosa

Il Palavela

Nell'organizzazione dell'evento non vennero tralasciati i singoli dettagli, era di grande impatto visivo, soprattutto nelle ore notturne, lo spettacolo fornito dalla Fontana Luminosa di via Ventimiglia (fronte c.so Caduti sul Lavoro), che era stata restaurata per l'occasione. Come altre strutture oggi inutilizzate, anche la fontana è stata spenta.

Sull'altro lato rispetto alla Fontana Luminosa si stagliava il Palazzo delle Mostre, più comunemente conosciuto come Palazzo a Vela (o **Palavela**), per la particolare forma del tetto. "Suscitò da subito attenzione e stupore per la sua forma allora avveniristica e per le dimensioni: l'edificio, con base esagonale inscritta in un cerchio di 130 metri di diametro, è costituito da una struttura in cemento armato «a vela» realizzata su tre archi accostati e ancorati a terra su tre dei sei vertici dell'esagono. Lo spazio interno, con una superficie di 15.000 metri quadrati, era delimitato da enormi vetrate, così complesse da costituire esse stesse un'altissima opera di ingegneria."¹⁰². Il progetto era stato realizzato da Giorgio e Annibale Rigotti, ad esclusione della volta che era opera di Franco Levi e Nicolas Esquilian (che aveva progettato l'edificio che ispirò il Palavela: il Palazzo delle Esposizioni al CNIT (Centre des nouvelles industries et technologies) a Parigi, progettato nel 1958). La struttura ospitò durante le celebrazioni di Italia 61 la mostra di Stile, Moda e Costume, forse quella che fece più scalpore per la sua stravaganza.

Fig. 32. Confronto tra una foto del '61 raffigurante la stazione sud della monorotaia e Palazzo delle Manifestazioni (Italia 61, sinistra) e l'attuale moncone della monorotaia, Palavela sullo sfondo (2015, destra)



Fonte: Immagini del
cambiamento

Oggi il Palavela è il risultato delle manomissioni che vennero fatte su di esso durante le successive celebrazioni per i Giochi Olimpici invernali, "profanandola, sventrandola, e trasformandola in una "anonima tettoia".

¹⁰² AA.VV., Percorsi ecomuseali nella circoscrizione 9, Vol. 2 *Dalle Molinette a Italia 61*, Città di Torino, Ecomuseo Urbano Circoscrizione 9, Torino, pp. 20, 21

Poche volte, nella storia, un restauro è risultato tanto carente di buon senso e realizzante un prodotto tanto diverso da quello che il suo progettista immaginò¹⁰³. Dopo anni di abbandono, la struttura era stata riutilizzata come spazio espositivo per la mostra dedicata alle opere di Alexander Calder con l'allestimento di Renzo Piano. Ma solo nel 2006 venne ristrutturata, dagli architetti Gae Aulenti e Arnaldo De Bernardi, che lo hanno “svuotato”, smantellando le enormi pareti di vetro e lasciando intatte solo la volta e realizzando un altro edificio al suo interno, che ha una propria struttura indipendente. Il nuovo Palavela ha ospitato le gare di pattinaggio di figura e di short track (pattinaggio a velocità).

Fig. 33. Il Palavela: confronto tra una foto dei primi anni '80 (sinistra) e una del 2015 con il grattacielo della Regione sullo sfondo (destra).

Fonte: Immagini del cambiamento



La funivia panoramica, o ovovia

Un'altra attrazione per i turisti fu la **Funivia panoramica**, collocata nel Parco del Valentino e ricordata come “ovovia” per la forma ovale delle sue cabine che nel 1961 collegava l'area fieristica con il Parco Europa al colle di Cavour e “Flor 61”, l'esposizione floreale, sormontando il fiume Po. Oggi dell'ovovia rimangono solamente i ruderi delle due stazioni: quella a terra, sul lato ovest del fiume e quella del Parco Europa.

¹⁰³ Marengo P. (2011), *Italia 61, Schegge di memoria*, Iniziative editoriali Moncalieri, Torino, p. 76

Fig. 34. Confronto tra una foto degli anni '60 dell'ovovia per Parco Europa, Cavoretto (Italia 61, sinistra) e una del 2015 del parco fluviale (destra).



Fonte: Immagini del cambiamento

Il Palazzo del Lavoro

L'Esposizione internazionale del lavoro venne ospitata nel **Palazzo del Lavoro**. Venne costruito per l'occasione su progetto dell'ing. Pier Luigi Nervi e dell'arch. Antonio Nervi (nel 1960). Con una copertura di 25.000 mq e 40.000 per l'esposizione, "è l'opera più rilevante, per dimensioni e prestigio, nel complesso di "Italia '61."¹⁰⁴. L'edificio è un capolavoro dell'architettura, il palazzo è un parallelepipedo a base quadrata di 35.000 mq di superficie. Poggia su 16 pilastri di cemento armato alti 25 metri, che reggono ciascuno un fungo quadrato metallico largo 38 metri. Il tema della mostra, "Un secolo di evoluzione del progresso umano", che puntava al tema uomo-lavoro, è svolto in diversi padiglioni, divisi per tematiche: la produzione, le comunicazioni e i trasporti, la ricerca, le fonti di energia, l'educazione, il tempo libero e le condizioni lavorative.

Fig. 35. Il Palazzo del Lavoro: confronto tra una foto del '61 con ingresso a Italia 61 (sinistra) e una attuale che mostra lo stato di evidente degrado dopo l'incendio (2015, destra)



Fonte: Immagini del cambiamento

Terminata l'Esposizione, l'edificio rimase a lungo inutilizzato; dopo costosi lavori di riadattamento, che inclusero la costruzione di un piano soppalcato, ospitò numerose esposizioni. Attualmente è caduto in disuso.

¹⁰⁴ AA.VV., Percorsi ecomuseali nella circoscrizione 9, Vol. 2 *Dalle Molinette a Italia 61*, Città di Torino, Ecomuseo Urbano Circoscrizione 9, Torino, p. 25

Fig. 36. Il Palazzo del Lavoro: confronto tra il cantiere in una foto del '60 (sinistra) e una attuale che mostra lo stato di degrado attuale (2015, destra)



Fonte: Immagini del cambiamento

Il Padiglione delle Regioni

La **Mostra delle Regioni** occupava un'area di 150.000 mq ed era costituita da una serie di padiglioni, collegati da passerelle, tra l'attuale corso Unità d'Italia e il Po, disposti in modo tale che ricreassero la forma dello stivale. La mostra doveva testimoniare lo sviluppo delle singole regioni del nostro Paese negli ultimi cento anni, così diverse tra loro per cultura e storia ma accomunate da un sentimento patriottico comune che le aveva condotte all'Unificazione. Fu la mostra che più appassionò i visitatori, che avevano l'opportunità di assaporare la diversità del proprio paese, per abitudini, gusti alimentari, usanze e dialetti. Sorto su una superficie di 150.000 metri quadrati, la mostra si snodava in una serie di 19 padiglioni di ferro e vetro, che corrispondevano alle regioni italiane, più un Padiglione Unitario che riassumeva gli avvenimenti salienti che avevano portato all'unificazione della penisola. Si partiva proprio dal Padiglione Unitario, che illustrava "I primi cento anni di unità", e si proseguiva lungo i padiglioni delle regioni che narravano ognuno la propria storia e le proprie peculiari caratteristiche. Il tema del padiglione piemontese non poteva che essere il pionierismo industriale di Torino dopo l'Unità. Nel tempo i padiglioni vennero ampliati e ricostruiti. Il complesso ospita dal 1964 il centro di formazione dell'ILO (International Labour Organization) - BIT (Bureau International du Travail) che forma funzionari sui temi del lavoro, lo Staff College, che dal 2002 prepara i dirigenti dell'ONU, e l'UNICRI, specializzato nella lotta alla criminalità.¹⁰⁵

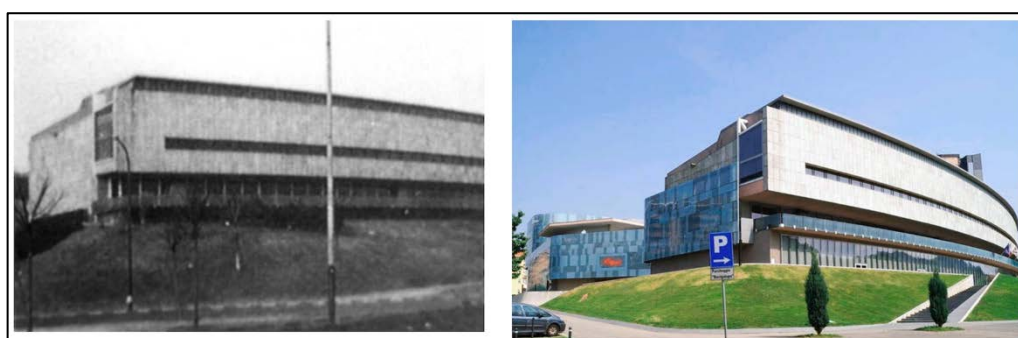
Il Museo dell'Automobile

Il **Museo dell'Automobile** (in corso Unità d'Italia 40, a pochi passi dalla cascina Rissone, ex corso Polonia) è uno di quei progetti sorti con le celebrazioni di Italia

¹⁰⁵ www.museotorino.it

61 ma che in realtà si trascinava da molto prima, dal 1932, anno del primo congresso dei pionieri dell'automobile tenutosi proprio a Torino. Roberto Biscaretti e Cesare Goria Gatti, due dei fondatori della FIAT, vollero costruire un edificio che contenesse una collezione di tutti gli esemplari che più hanno contribuito alla storia dell'automobile, a partire dai primi veicoli a vapore del XVIII secolo. Pensato come sede definitiva del Museo, che fino ad allora era stato collocato nei locali sotto le gradinate dello Stadio Comunale, fu edificato nel 1960 su progetto dell'architetto Amedeo Albertini. Egli progettò due fabbricati principali su tre piani, collegati da due maniche. Oltre alle auto il museo conteneva anche reparti dedicati al petrolio e agli pneumatici, telai e componenti, biciclette e motocicli. La collezione divenne la più importante d'Europa. Nel 2008 la struttura si estese verso via Zuretti e via Richelmy, su progetto dell'architetto svizzero François Confino, che aveva già realizzato il Museo del Cinema della Mole Antonelliana. Egli prevede una nuova concezione degli spazi espositivi: non si espone soltanto in vetrina, ma vengono allestiti degli spazi che riescano a rendere partecipe lo spettatore.¹⁰⁶ Di fronte al Museo dell'Automobile, sul lato opposto di corso Unità d'Italia, troviamo il monumento all'Autiere d'Italia 13, realizzato dallo scultore Goffredo Verginelli e dall'architetto Renato Costa. Non a caso, l'autiere è il soldato addetto alla guida degli automezzi, e l'opera rappresenta proprio una ruota, che è il mezzo della missione dell'autiere.

Fig. 37. Confronto tra una foto del Museo dell'Automobile nei primi anni '80 (sinistra) e una del 2015 con il Museo ristrutturato (nel 2007-11, destra). Fonte: Immagini del cambiamento



¹⁰⁶ Garzaro (2010), *Barriera di Nizza - Millefonti: dalle Molinette a Italia 61 e al Lingotto*, in A. Nascimbene (a cura di), Graphot, Torino

3.4 Gli elementi che caratterizzano il quartiere Lingotto-Mercati Generali: fotografie a confronto ieri e oggi

3.4.1 Gli ex Mercati Generali (MOI)

I Mercati
Ortofrutticoli
all'Ingrosso (MOI)

I Mercati Ortofrutticoli all'Ingrosso (MOI) vennero inaugurati nel 1933. Dovevano essere inizialmente ubicati nella zona di Porta Palazzo, ma in seguito vennero localizzati tra via Giordano Bruno e lo scalo ferroviario, in prossimità della Dogana.

Il complesso venne progettato dall'architetto Umberto Cuzzi, vincitore del concorso-appalto per la realizzazione dei nuovi Mercati ortofrutticoli che avrebbero servito il quartiere Lingotto. L'architetto configurò il progetto sfruttando la lunghezza del lotto e collocò parallelamente a via Giordano Bruno due serie simmetriche di sette gallerie in calcestruzzo armato. Le gallerie erano sormontate da archi parabolici con sistemi di illuminazione "sheds", utilizzati spesso negli ambienti industriali perché permettevano di ottenere adeguati livelli di luce naturale in spazi così grandi. Le sette gallerie si affacciavano su una piazza centrale interna, alla quale si accedeva da v. Giordano Bruno passando al di sotto della torre d'acqua. Visto da tale via, il complesso appare chiuso da una cortina di corpi longitudinali a due piani, simmetrici rispetto all'ingresso. L'interno di questi corpi, seppur fatti di calcestruzzo armato, risultava snello, poiché retto dalle arcate che "alleggerivano" la struttura.

Fig. 38. Confronto tra una foto delle arcate dei Mercati Generali nei primi anni '80 (sinistra) e una dell'area abbandonata dopo l'utilizzo per le Olimpiadi del 2006 (2015, destra).
Fonte: Immagini del cambiamento



Fig. 39. Confronto tra una foto delle arcate dei Mercati Generali negli anni '90 (sinistra) e una dell'area abbandonata dopo l'utilizzo per le Olimpiadi del 2006 (2015, destra).
Fonte: Immagini del cambiamento



Oltre all'ingresso principale su via Giordano Bruno, vi è un secondo accesso simmetricamente opposto in direzione dell'asse ferroviario. Una passerella pedonale lunga 400 metri, sormontata dall'arco olimpico, parte dall'area Lingotto Fiere per arrivare all'area ex Mercati Generali. Il MOI è diventato il nuovo nodo di interscambio tra i due quartieri.

Fig. 40. Confronto tra una foto dell'ingresso dei Mercati Generali negli anni '50 (sinistra) e una degli edifici in disuso dopo le Olimpiadi del 2006, al fondo l'arco olimpico (2015, destra).
Fonte: Immagini del cambiamento



Nel giro di un decennio, l'impianto in cui si smerciavano frutta e verdura per l'intero quartiere, diventò un involucro senza alcuna funzione. Solo nel 2001, in occasione dei Giochi Olimpici invernali del 2006, il MOI vide rinnovarsi la propria funzione per ospitare parte del Villaggio Olimpico. I 25.000 mq fino a quel momento rimasti inutilizzati diventarono così nuovo spazio di incontro e di servizi che dovevano provvedere alle esigenze di atleti, giornalisti e tecnici coinvolti nell'evento. Tuttavia, con la fine delle celebrazioni del 2006 la struttura si ritrovò ad affrontare nuovamente il problema relativo alla sua nuova destinazione d'uso. Oggi della struttura rimane solo lo scheletro e l'idea è quella di farne una "fabbrica" che contenga aule e laboratori di ricerca destinati ai corsi di ingegneria biomedica e medicina del Politecnico e dell'Università degli Studi di Torino.

Fig. 41. Confronto tra una foto dei Mercati Generali negli anni '50 (sinistra) e una del 2018 con gli edifici dismessi e l'area pedonale (destra). Fonte: Immagini del cambiamento



Fig. 42. Foto che ritraggono lo stato attuale degli ex Mercati Generali (2012)

Fonte:
www.ugocarmeni.com



Via Zino Zini separa l'area Mercati Generali dall'asse ferroviario. Oggi è sormontata dalla passerella olimpica e dall'arco olimpico che è ormai diventato uno dei simboli delle Olimpiadi del 2006 e della città stessa.

Fig. 43. Confronto tra una foto del l'ex raccordo ferroviario dei Mercati Generali nell'85 (sinistra) e una della struttura in disuso dopo le Olimpiadi del 2006 vista da via Zino Zini, collegata al lato opposto della ferrovia dalla passerella (destra). Fonte: Immagini del cambiamento



3.4.2 L'ex Framtek e imprese minori

All'incontro tra via Giordano Bruno, via Ardigò e Corso Bramante sorgeva lo stabilimento industriale della Framtek, che produceva balestre per auto e lavorava per Fiat. La Framtek venne dismessa nei primi anni '90. Dal censimento sulle aree industriali dismesse realizzato da Giaimo, Dansero e Spaziante nel 2000 era emerso che le aree industriali dismesse più estese erano ubicate nell'area meridionale prossima alla ferrovia. L'area occupata dalla Framtek era una di queste, con 48.000 mq dismessi. Oggi l'ex area industriale è stata smantellata e occupata da un parco di 23.500 mq (di cui 2.500 mq circa a servizi, con la sede dell'Amiat Iren). La riconversione del sito risale al 2002, quando l'artista Piero Gilardi (diretto da Enrico Bonanate) ha deciso di collocarvi il primo progetto del PAV (Parco Arte Vivente). Per realizzarlo la struttura venne demolita nel 2003 e il giardino venne effettivamente realizzato nel 2008 dagli architetti G. Cosmacini e A. Fassi. Nel 2010 gli venne conferito il premio "Architetture Rivelate" dall'Ordine degli Architetti di Torino.¹⁰⁷ Il progetto è stato mirato al recupero dell'identità originaria del sito: attraverso un intervento di scavo, l'artista ha ricavato una cavità di quattro metri di profondità, che riporta alla luce la struttura della cascina La Riviera, già presente nelle carte del 1600 e scomparsa negli anni '30 del '900, era stata inglobata negli anni dalle piccole imprese che nascevano lungo la ferrovia prima e dalla Framtek poi.¹⁰⁸

Fig. 44. Confronto tra una foto dell'ex Framtek vista da c.so Bramante (1999, sinistra) e la situazione attuale con un condominio, il PAV e sullo sfondo la sede Amiat Iren (2018, destra).
Fonte: Immagini del cambiamento



¹⁰⁷ www.parcoartevivente.it

¹⁰⁸ AA.VV., Percorsi ecomuseali nella circoscrizione 9, Vol. 4 *Dalla "Generala" a c.so Bramante*, Città di Torino, Ecomuseo Urbano Circoscrizione 9, Torino

Fig. 45. Confronto tra una foto dell'ex Framtek dimessa nei primi anni '90 (1997, sinistra) e l'attuale PAV (2015, destra).
Fonte: Immagini del cambiamento



Fig. 46. Confronto tra una foto dell'ex Framtek dimessa nei primi anni '90 (1997, sinistra) e l'attuale sede dell'Amiat Iren (2015, destra).
Fonte: Immagini del cambiamento



Tutta l'area del Lingotto-Mercati Generali e Nizza-Millefonti è stata negli anni caratterizzata da una forte presenza industriale. Benché la sede della Fiat fosse localizzata nel lato opposto della ferrovia, Lingotto-Mercati Generali ospitava tutta una serie di piccole imprese e fabbriche che le orbitavano intorno. Proseguendo su via Giordano Bruno verso sud, quattro traverse dopo via Ardigò troviamo via Arduino, sede di piccole imprese e fabbriche, tra le quali l'Officina revisioni della Fiat e una ex fabbrica (nome sconosciuto).

Fig. 47. Confronto tra una foto dell'Officina revisioni Fiat nel '97 (sinistra) e l'attuale concessionaria Uffici commerciali Progetto (2015, destra).
Fonte: Immagini del cambiamento



Fig. 48. Confronto tra una ex fabbrica di v. Arduino (1997, nome sconosciuto, sinistra) e l'attuale fabbrica attiva (2015, nome sconosciuto, destra).

Fonte: Immagini del cambiamento



Su c.so Unione Sovietica troviamo invece l'isolato in cui sorgeva l'ex Cartiera Burgo, già nel 1918 una delle più importanti in Italia. Oggi è stata completamente demolita e al suo posto troviamo un edificio residenziale di dieci piani.

Fig. 49. Confronto tra la ex Cartiera Burgo negli anni '40, (sinistra) e l'attuale condominio che ne ha preso il posto (2018, destra).

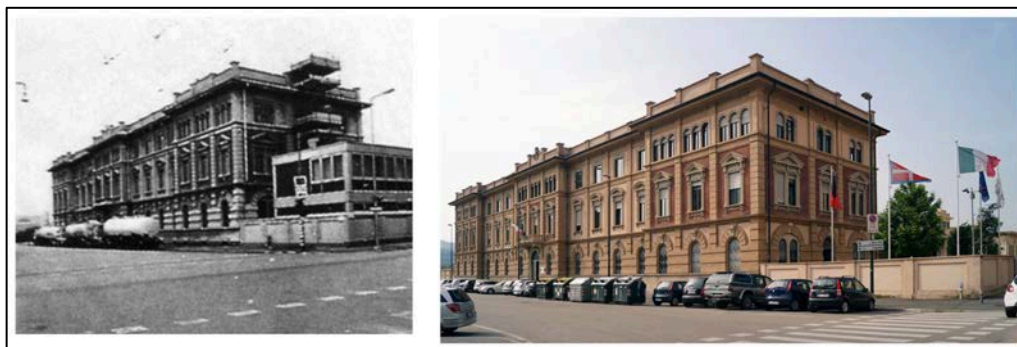
Fonte: Immagini del cambiamento



3.4.3 La Dogana

La Dogana era situata in c.so Sebastopoli 3, in prossimità del raccordo ferroviario. Occupava l'isolato compreso tra c.so Sebastopoli, via Zino Zini e via Giordano Bruno insieme alla Caserma della Guardia di Finanza (ad oggi ancora presente). L'edificio era stato costruito negli anni '30 del '900 e circa un decennio dopo, come la maggior parte degli edifici limitrofi, venne colpito dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale.

Fig. 50. Confronto tra l'edificio della Dogana nei primi anni '80 (sinistra) e l'attuale Laboratorio Chimico Dogane e imposte dirette, con il basso fabbricato a destra abbattuto (2015, destra).
Fonte: Immagini del cambiamento



3.4.4 Lo Stadio Filadelfia

Situato tra via Giordano Bruno e l'omonima via, lo Stadio Filadelfia venne creato su iniziativa del conte Enrico Marone di Cinzano che, dopo aver ottenuto la concezione edilizia da parte del comune, decise di affidarne i lavori all'ingegnere Miro Gamba. Inaugurato nell'ottobre del 1926, lo stadio ospitò, seppur con qualche periodo di interruzione, le partite della squadra di calcio del Gran Torino fino alla stagione del 1962-1963. Anche lo stadio subì dei danni durante la seconda guerra mondiale: nella stagione sportiva del '43 i bombardamenti costrinsero i granata a terminare la stagione di campionato presso lo Stadio Motovelodromo Umberto I. Da lì la squadra venne poi successivamente ospitata dallo Stadio Mussolini (oggi Stadio Comunale). Al termine del conflitto vennero promossi nuovi lavori di ristrutturazione, ma la rottura tra la squadra granata e lo stadio era già diventata reale. Nella stagione 1958-59 la squadra venne infatti trasferita allo Stadio Comunale. Solo in occasione della retrocessione in Serie B i granata vennero nuovamente trasferiti al Filadelfia, per poi abbandonarlo definitivamente e ritrasferirsi allo Stadio Comunale. Nel 2006 si iniziò tuttavia a discutere sull'eventuale ricostruzione dello stadio, e nacquero delle trattative che portarono alla costituzione (nel 2011) della Fondazione Stadio Filadelfia, nata allo scopo di ricostruire l'impianto sportivo Filadelfia. Ad oggi l'impianto versa in stato di abbandono ma continua ad essere un punto di ritrovo per i tifosi granata.

Fig. 51. Confronto tra lo Stadio Filadelfia negli anni '80 (sinistra) e l'attuale Stadio Filadelfia, spogliatoi e tribuna (2017, destra).
Fonte: Immagini del cambiamento



4 L'identità dei quartieri oggi

4.1 Popolazione residente

Lo Urban Center Metropolitano e il Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi hanno di recente effettuato uno studio di ricerca sullo stato attuale del territorio metropolitano, al fine di identificare i caratteri socioeconomici che hanno caratterizzato l'area metropolitana torinese attraverso l'utilizzo di rappresentazioni cartografiche e infografiche basate su dati statistici. La ricerca è contenuta nel libro "Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano" (2018). Mi servirò di tale studio per analizzare quelli che sono i caratteri che hanno contraddistinto i quartieri oggetto d'esame in rapporto al contesto cittadino.

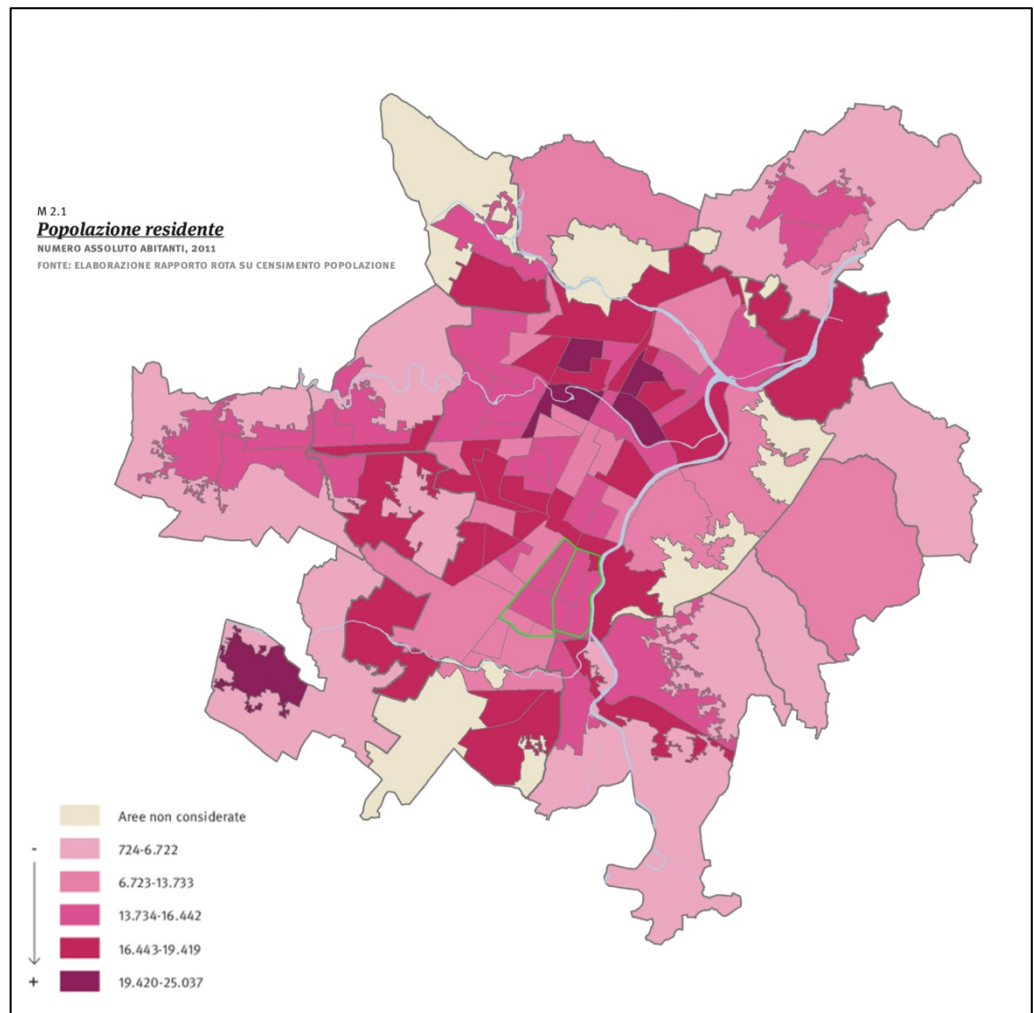
Numero assoluto di abitanti

Il numero assoluto di abitanti residenti nei due quartieri rilevato con il censimento del 2011 è:

- Per gran parte è compresa tra i 13.734 e i 16.442 (per area presa in esame) nell'area compresa tra c.so Traiano, c.so Unione Sovietica, c.so Bramante e il confine est con il Po.
- Compresa tra i 6.623 e i 13.733 nell'area a sud di c.so Traiano delimitata per un tratto da c.so Unione Sovietica e la ferrovia e da via Onorato Vigliani.
- Mentre è registrato il numero maggiore di abitanti nell'area corrispondente all'ospedale Molinette, con un valore compreso tra i 16.443 e i 19.419.

Rispetto al resto della città i quartieri non risultano essere tra i più abitati, le aree più popolate risultano infatti essere le zone nord della città e le aree circostanti il centro storico.

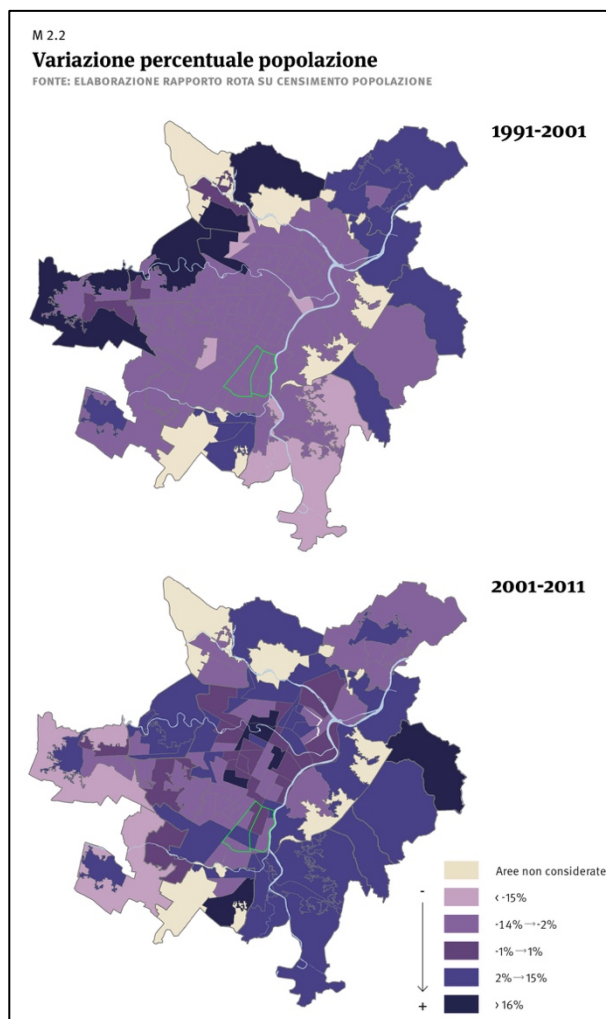
Fig. 52. Numero assoluto di abitanti residenti, 2011. (Quartieri evidenziati in verde)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino (elaborazione Rapporto Rota su censimento popolazione)



Variazione percentuale della popolazione

È stata calcolata la variazione percentuale della popolazione dal 1991 al 2011. Nel decennio 1991-2001 la variazione si è mantenuta stabile in entrambi i quartieri, registrando un lieve decremento della popolazione, entro il -14% e il -2%, uniformemente a tutta l'area centrale di Torino e al contrario delle sue periferie, che hanno visto invece una sensibile crescita soprattutto nell'area nord occidentale. Nel decennio successivo (2001-2011) invece la situazione è molto più complessa. Iniziano a ripopolarsi le zone centrali della città, insieme ad alcune zone a nord est e sud ovest. Nei quartieri oggetto d'esame si rileva un incremento generico della popolazione lungo l'asse ferroviario e in particolare nell'area sud di Lingotto-Mercati Generali compresa tra c.so

Fig. 53. Variazione percentuale della popolazione dal 1991 al 2011. (Quartieri evidenziati in verde)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino



Traiano, c.so Unione Sovietica, c.so Giambone e via Canelli (parallela di via Nizza), subendo un incremento che va dal 2% al 15% (così come l'area corrispondente all'ospedale Molinette).

L'area compresa tra c.so Traiano e via Vigliani e tra via Nizza e il Po ha mantenuto una variazione tra il -14% e il -2% come nel decennio precedente, così come l'area compresa tra via Giordano Bruno e c.so Unione Sovietica. L'area compresa tra c.so Giambone a sud, via Giordano Bruno e c.so Sebastopoli e

c.so Unione Sovietica ad ovest, c.so Bramante a nord e via Nizza ad est ha invece subito una lieve variazione che va da -1% all'1%.

È da ricordare che Torino, dopo il boom demografico degli anni '70, ha subito un arresto della crescita della popolazione residente negli anni 2000, dopo i quali i valori si sono mantenuti pressoché stabili.

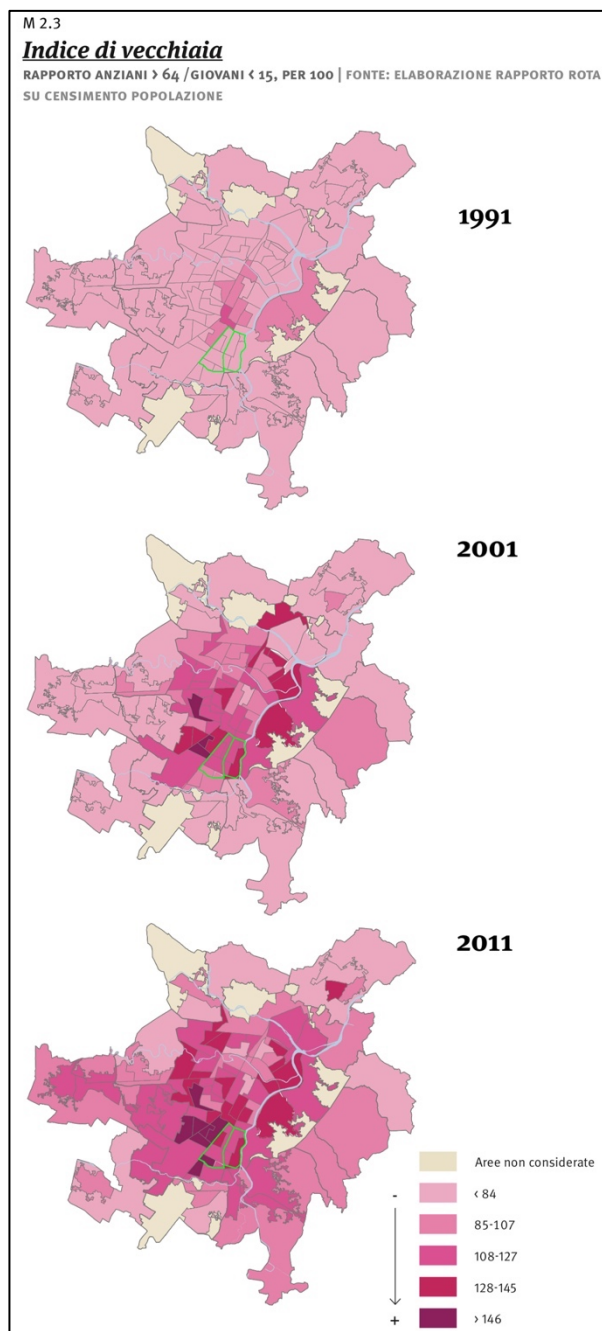
È stato poi preso in considerazione l'indice di vecchiaia, calcolando il rapporto tra gli anziani maggiori di 64 anni e i minori inferiori di 15 anni (per 100), negli anni 1991, 2001 e 2011. In generale, negli anni si rileva una crescita dell'età media della popolazione in tutta la città.

Indice di vecchiaia

Fig. 54. Indice di vecchiaia 1991 al 2011. (Quartieri evidenziati in verde)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino

Anche qui, se nel 1991 il rapporto si manteneva costante nei due quartieri, con un valore di >84, invece nel 2001: solo l'area sud di Lingotto-Mercati Generali si mantiene costante; la restante parte di questo e dell'altro quartiere preso in esame, Nizza-Millefonti, registrano valori compresi tra 108 e 127 nell'area ad ovest dell'asse ferroviario e un incremento ancora maggiore nell'area ad est della ferrovia, con valori che vanno da 108 a 145. Infine, nel 2011 la situazione rimane invariata nell'area compresa tra c.so Traiano e c.so Bramante, registrando solo una lieve crescita del quartiere Lingotto-Mercati Generali,

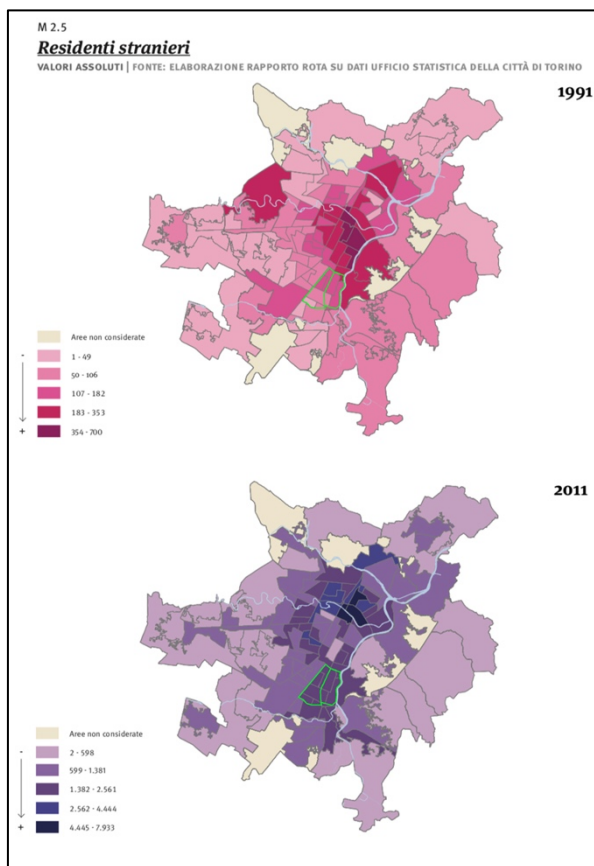
ma vede un aumento ancora maggiore (che è anche la più alta registrata) si ha tra c.so Traiano e v. Vigliani (area ovest), con valori >146. Questo significa che l'età media si è alzata in modo più o meno omogeneo nei due quartieri, che registrano il maggior numero di anziani nelle aree comprese tra via Nizza e il Po e da c.so Traiano verso sud.



I residenti stranieri

Fig. 55. Residenti stranieri, in valori assoluti, negli anni 1991 e 2011. (Quartieri evidenziati in verde)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino

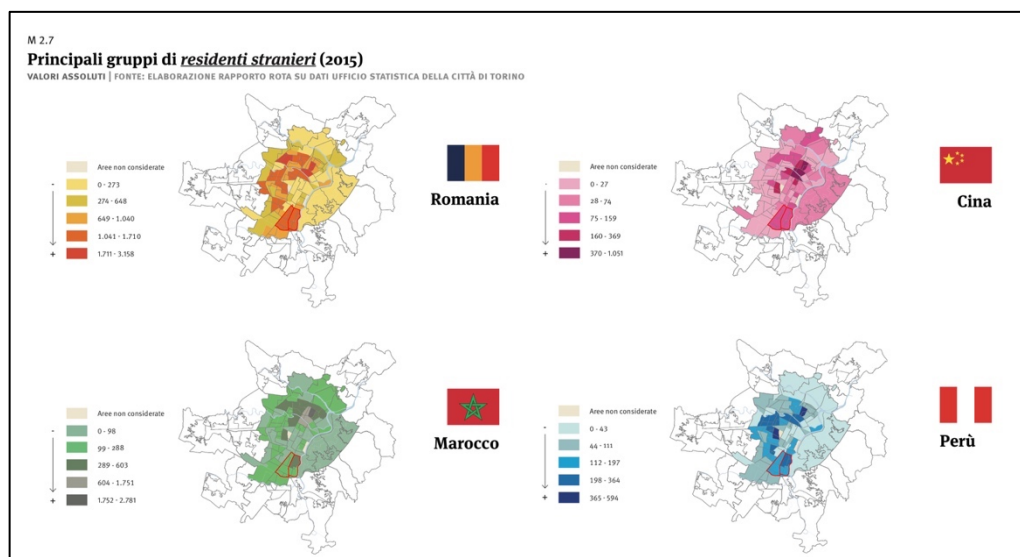
Per quanto riguarda i residenti stranieri, ovvero quei residenti nativi in un paese diverso dall'Italia, è stata fatta una comparazione tra i valori del 1991 e quelli del 2011. Possiamo notare come i valori, espressi in valore assoluto, si siano complessivamente alzati in tutta la città. I residenti stranieri si sono stabiliti per lo più nelle zone a corona intorno al centro, in particolare a sud e a nord.



Nei quartieri oggetto d'esame, nel 1991, gli stranieri erano compresi tra 1 e un massimo di 182 (per area di studio), con un picco di 183-353 solamente nell'area corrispondente all'ospedale Molinette. Nel 2011 i numeri si sono moltiplicati vertiginosamente, con una distribuzione uniforme sul territorio e valori che vanno da 1.382 a 2.561 (per ogni area di studio).

Tuttavia va fatta una precisazione, non si può generalizzare parlando di "stranieri" senza fare una distinzione tra paesi di provenienza:

Fig. 56. Principali gruppi di residenti stranieri, in valori assoluti (2015). (Quartieri evidenziati in rosso)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino



Sulla base di tali dati risulta evidente la concentrazione di particolari categorie di residenti stranieri in alcune zone di Torino:

- I residenti originari del Romania si dispongono per lo più a corona attorno al centro della città e hanno un'alta concentrazione nei quartieri oggetto di studio, in cui risultano dai 1.041 ai 1710.
- I residenti originari del Marocco sono disposti uniformemente sul territorio, con maggiori concentrazioni nei quartieri a Torino nord e nell'area settentrionale del quartiere Nizza-Millefonti (289-603 individui).
- I residenti originari della Cina sono disposti per lo più al centro-nord (con valori da 75 a 369), ma risultano maggiormente presenti nei quartieri a nord lungo la Dora, Barriera di Milano e Aurora, con valori che vanno da 370 a 1.051. A sud sono maggiormente presenti proprio nei quartieri oggetto di studio, con valori che vanno dai 160 ai 369 individui.
- I residenti originari del Perù sono quelli che contano meno presenze in città, con un valore massimo di 594 individui. Si dispongono in modo diffuso sul territorio, registrando le maggiori presenze nelle aree limitrofe al centro, con picchi massimi nei quartieri Cenisia e Barriera di Milano, a nord. Nei quartieri oggetto di studi mantengono valori medi o medio-alti (112-364 individui).

Nei quartieri oggetto di studio risultano presenti (in ordine di valori assoluti decrescente):

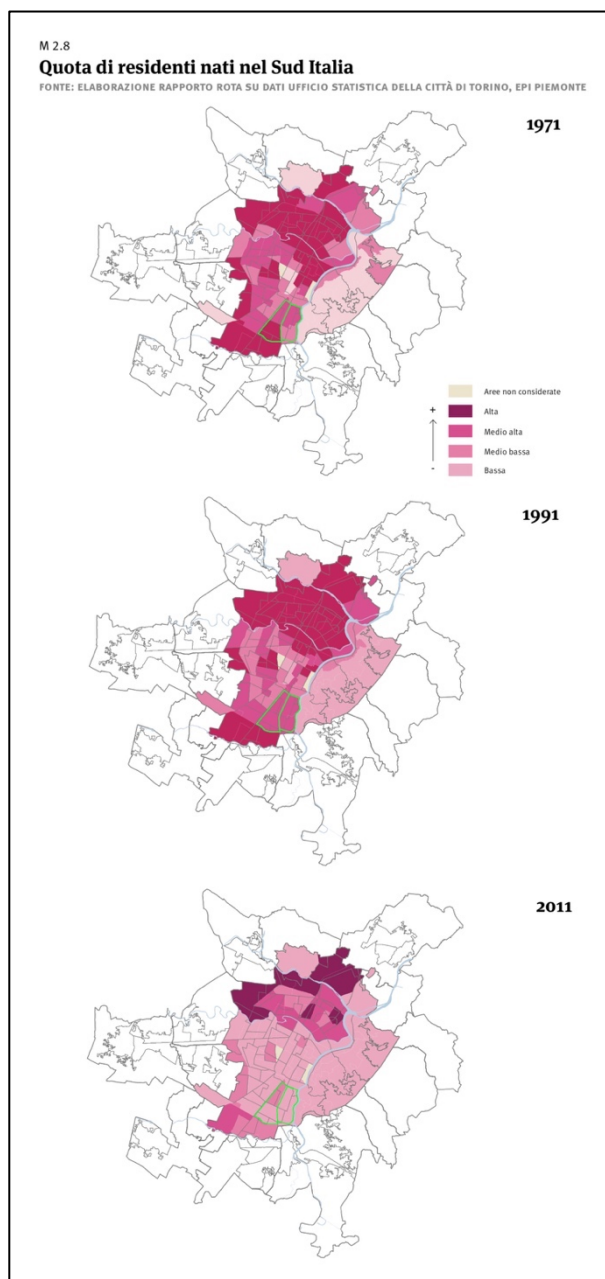
- 1.041-1.710 stranieri originari della Romania (per area di studio), con una distribuzione omogenea nel territorio.
- 99-603 stranieri originari del Marocco (per area di studio), con una maggiore concentrazione nell'area nord del quartiere Nizza-Millefonti.
- 160-369 stranieri originari della Cina (per area di studio), con una distribuzione omogenea nel territorio.
- 112-364 stranieri originari del Perù (per area di studio), con una maggiore concentrazione nell'area nord del quartiere Nizza-Millefonti.

I residenti nati nel sud Italia

Fig. 57. Quota di residenti nati nel sud, negli anni 1971, 1991 e 2011. (Quartieri evidenziati in rosso)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino

È stata analizzata anche la quota di residenti nati nel sud Italia, comparando i valori del 1971, 1991 e 2011. Nel quadro complessivo, si evince chiaramente che il maggior numero di nativi meridionali fosse presente in questi quartieri negli anni '70, per via del fenomeno migratorio attratto dalle grandi industrie, prime tra tutte la Fiat. Nel '71 infatti c'è una forte presenza di meridionali diffusa su tutto il territorio cittadino, con concentrazioni maggiori nelle zone del centro, di Torino sud e, ancor di più, in Torino nord. Nei quartieri presi in esame le quote di residenti nativi del sud sono medio alte o alte,

con una maggiore affluenza a sud del quartiere Lingotto-Mercati Generali, da c.so Giambone verso via Vigliani. Negli anni la quota è diminuita progressivamente, fino a raggiungere nel 2011 un valore tendenzialmente basso, mantenendo, al contrario degli anni '70 una concentrazione leggermente maggiore nell'area nord del quartiere Lingotto-Mercati Generali (da c.so Giambone a c.so Bramante). In linee generali, nei quartieri presi in esame si presentano le stesse condizioni che si verificano nell'area meridionale della città: risulta sempre meno evidente il divario tra quartieri a maggiore concentrazione e quelli a minore concentrazione di nativi al sud, che si mantiene tendenzialmente bassa o medio bassa. Si registra, al contrario, un



grande divario con l'area di Torino nord che presenta zone a concentrazione medio alta e alta, in particolare nei quartieri a nord del fiume Dora: Vallette, Lucento, Borgo Vittoria, Madonna di Campagna, Falchera, Barca e Barriera di Milano. Si conferma così, nel passare degli anni, la polarizzazione di meridionali a Torino nord. Da quest'analisi, in relazione a quella precedente sui residenti stranieri, emerge che Lingotto-Mercati Generali e Nizza-Millefonti sono due quartieri che continuano ad attrarre immigrati, ma oggi "assorbe nuovi abitanti non più dal Veneto o dalla Puglia, ma da terre ben più lontane."¹⁰⁹.

4.2 Cultura

L'indagine effettuata ha preso in considerazione diversi aspetti riguardanti il settore della cultura e il tempo libero.

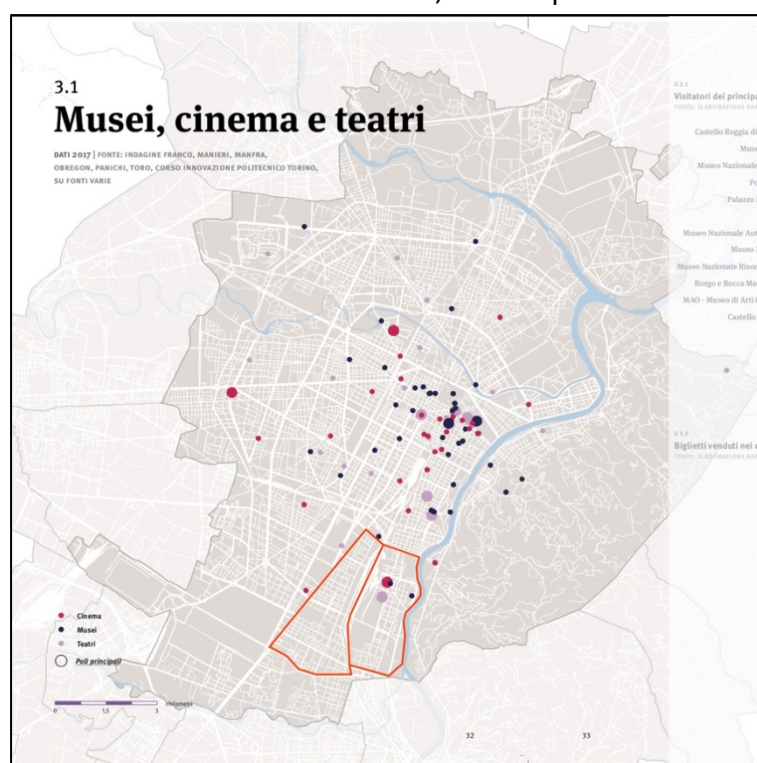
Musei, cinema e teatri

Primo fra tutti, è stata analizzata la presenza di musei, cinema e teatri nei quartieri oggetto di studio. Tali servizi sono concentrati principalmente nelle aree del centro storico della città e nelle aree limitrofe, le altre presenze sono

disseminate puntualmente nel territorio, ad eccezione dell'area di Torino nord in cui risultano abbastanza scarsi.

Analizzando invece i quartieri oggetto di studio, se il quartiere Lingotto-Mercati Generali risulta carente di questi servizi, Nizza-Millefonti

Fig. 58. Musei, cinema e teatri (dati 2017). (Quartieri evidenziati in rosso)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino



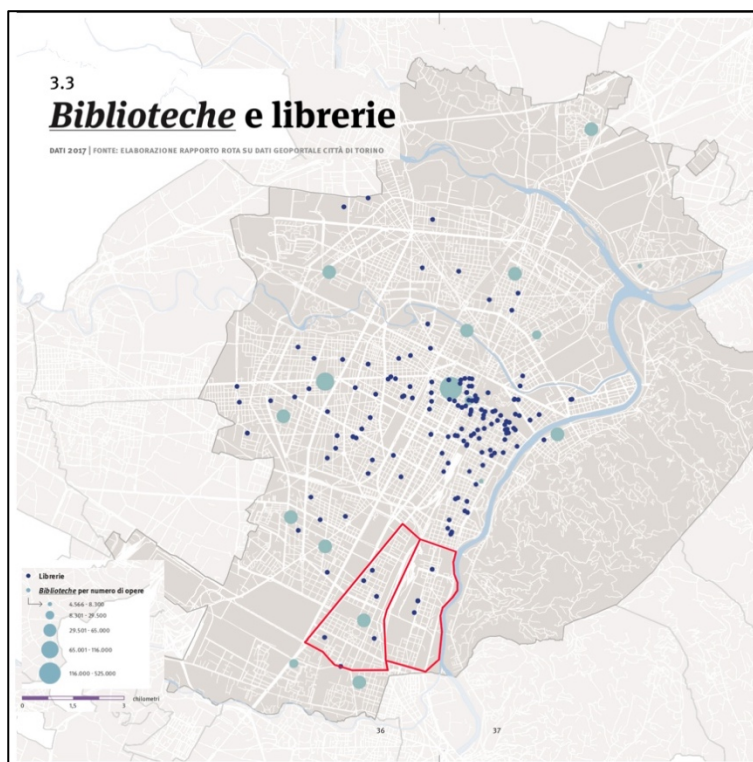
¹⁰⁹ F. Garzaro (2010), *Barriera di Nizza - Millefonti: dalle Molinette a Italia 61 e al Lingotto*, in A. Nascimbene (a cura di), Graphot, Torino, p. 267

invece presenta due poli principali di rilevante importanza: uno per quanto riguarda il cinema (con la presenza dell'UCI Cinemas Lingotto dell'8 Gallery) e uno per quanto riguarda il teatro (con la presenza dell'Auditorium Giovanni Agnelli). Sono inoltre presenti due musei di minore importanza (la Pinacoteca Giovanni e Marella Agnelli e il museo dell'Automobile).

Biblioteche e librerie

Fig. 59. Biblioteche e librerie (dati 2017). (Quartieri evidenziati in rosso)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino

Per quanto riguarda i servizi come le librerie e le biblioteche, si osserva una grande concentrazione di librerie in zona centro, mentre nel resto della città si distribuiscono su tutto il territorio, con presenze scarse

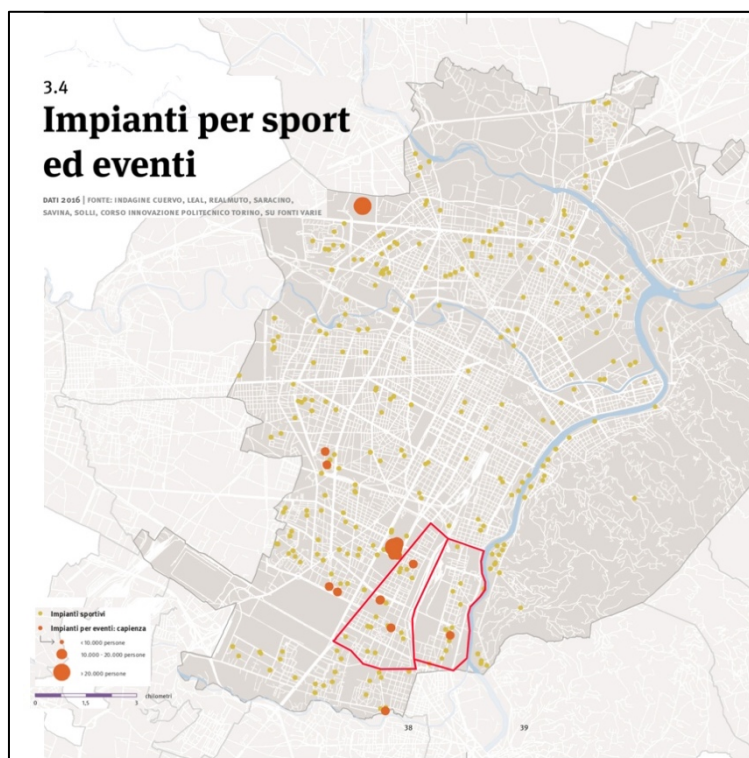


nell'area nord. Per quanto riguarda i quartieri presi in esame, tra i due risulta maggiormente servito il quartiere Lingotto-Mercati Generali, che conta sei presenze contro le tre di Nizza-Millefonti, oltre che una biblioteca medio-grande (con circa 30.000-60.000 opere).

Impianti per sport ed eventi

Gli impianti che ospitano attività sportive sono disseminati nel territorio abbastanza uniformemente, coprendo quasi l'intero suolo torinese, ma al contrario dei servizi che abbiamo analizzato precedentemente, offrono una minor offerta in centro. Al contrario, gli impianti destinati ad ospitare eventi, ad eccezione di un unico polo localizzato a nord della città, sono localizzati tutti nell'area meridionale della città, dove conta nove impianti a capienza 10.000-20.000 persone e tre impianti medio-grandi che arrivano a contenere più di 20.000 persone. Tra i due quartieri, risulta maggiormente servito Lingotto-Mercati Generali, con 3 grandi impianti per eventi (di capienza 10.000 persone c.ca), contro l'unico impianto del quartiere Nizza-Millefonti.

Fig. 60. Impianti per sport ed eventi (dati 2016). (Quartieri evidenziati in rosso)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino



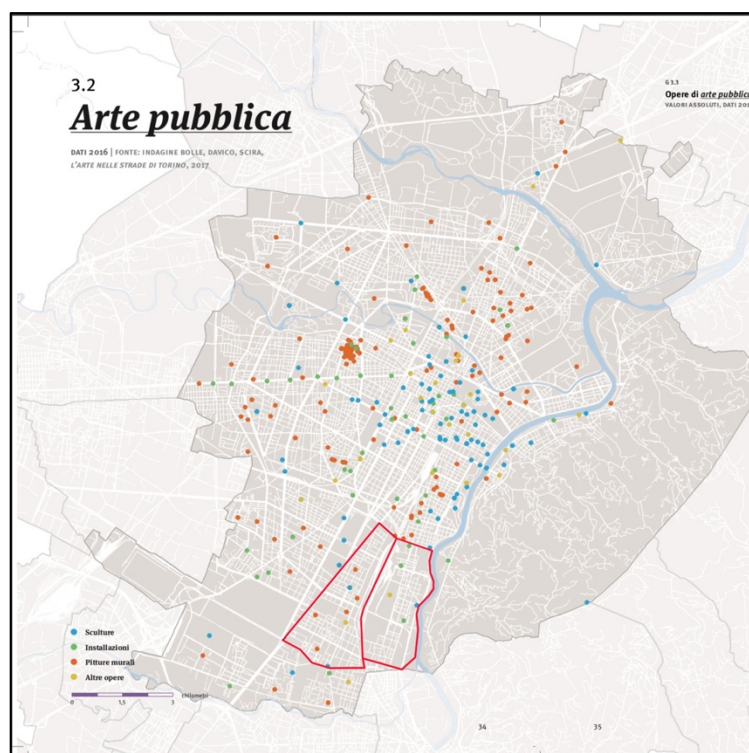
Arte pubblica

Per quanto riguarda l'arte pubblica, gli elementi caratterizzanti sono stati suddivisi in quattro categorie:

- Sculture
- Installazioni
- Pitture murali
- Altre opere

Fig. 61. Arte pubblica (dati 2017). (Quartieri evidenziati in rosso)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino

Le piazze e le strade della città sono disseminate di opere pubbliche, con una particolare concentrazione a Torino nord, nell'area del MAU (Museo di Arte Urbana) nel



quartiere Campidoglio. I quartieri oggetto di studio, pur registrando qualche presenza, non sono particolarmente ricchi da questo punto di vista rispetto al resto della città. Se a Lingotto-Mercati Generali sono presenti pitture murali, a Nizza-Millefonti non ne risultano registrate. Al contrario, le installazioni sono presenti a Nizza-Millefonti ma non a Lingotto-Mercati Generali. Invece è presente un elemento della categoria sculture in entrambi i quartieri.

Ristoranti e bar

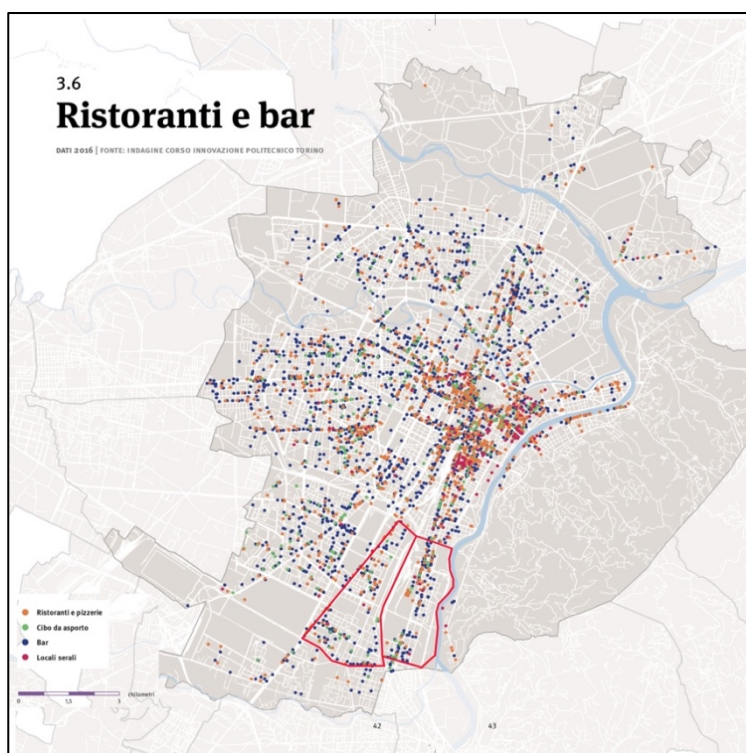
Per quanto riguarda invece la ristorazione, gli elementi caratterizzanti sono stati suddivisi in:

- Ristoranti e pizzerie
- Cibo da asporto
- Bar
- Locali serali

La città è ben servita in tutta la città, un po' meno all'estremo nord. In linee generali, vede un'altissima concentrazione di servizi ristorativi nel centro e nelle sue immediate vicinanze, che si estende lungo le strade e i corsi principali verso le periferie.

Fig. 62. Ristoranti e bar (dati 2016).
(Quartieri evidenziati in rosso)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino

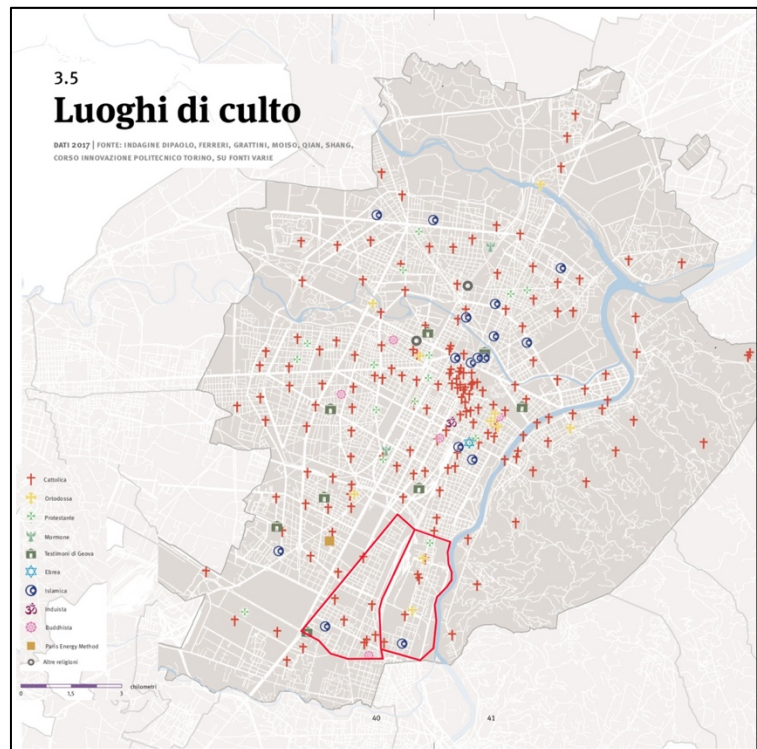
Una di queste è proprio via Nizza, che serve il quartiere Nizza-Millefonti e, al lato opposto della ferrovia, in prossimità della stazione (piazza Galimberti) e lungo c.so Unione Sovietica e c.so Traiano.



Luoghi di culto

Fig. 63. Luoghi di culto (dati 2017). (Quartieri evidenziati in rosso)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino

Infine, per quanto riguarda la religione, i luoghi di culto ricoprono uniformemente il tessuto urbano, con una prevalenza di chiese cattoliche, con una maggiore concentrazione nel centro, seguite da chiese ortodosse e



luoghi di culto islamici. Nel dettaglio dei quartieri, risultano essere presenti in entrambi chiese cattoliche e una chiesa islamica. Inoltre è presente a Lingotto-Mercati Generali un luogo di culto buddista mentre a Nizza-Millefonti sono presenti due chiese ortodosse e una protestante.

4.3 Costruito

Le aree edificate nelle varie epoche

Abbiamo già affrontato l'argomento che riguarda l'espansione urbana a Torino. E sappiamo che nei quartieri oggetto di studio sono particolarmente visibili gli interventi di riqualificazione volti a recuperare le industrie dismesse e i grandi vuoti urbani. Oggi infatti questi quartieri hanno perso la vocazione industriale che li aveva contraddistinti fino agli anni '70, ma nel loro tessuto urbano la loro storia risulta ancora evidente. Si può osservare infatti che la conformazione attuale dei quartieri è il risultato di una stratificazione urbana che inizia nel 1861 per la parte nord del quartiere Nizza-Millefonti, prosegue nel ventennio 1925-45 nelle aree nord limitrofe allo scalo ferroviario, ma è per lo più dagli anni '70 che finisce di delinearsi la loro identità odierna.

Fig. 64. Aree edificate nelle varie epoche (dati 2018).
(Quartieri evidenziati in verde)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino

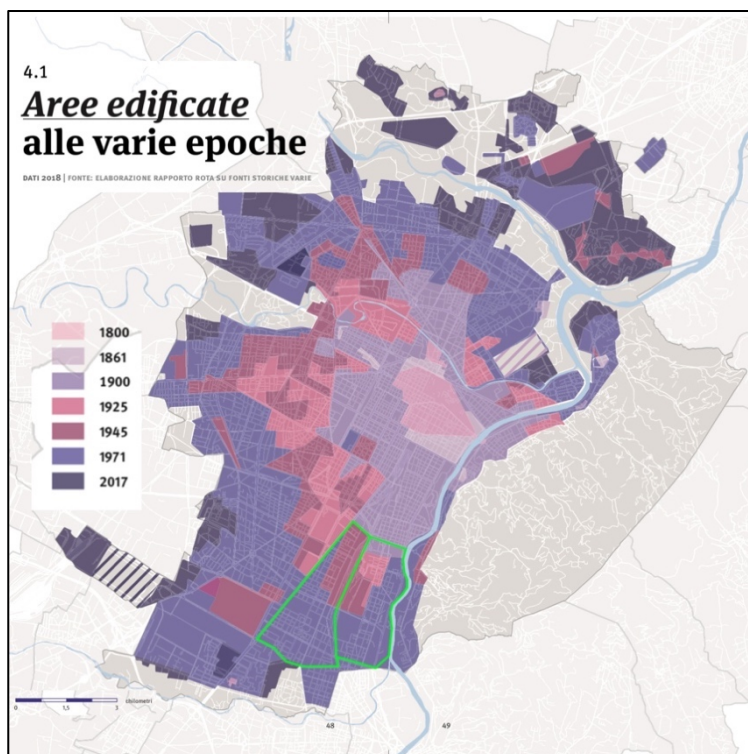
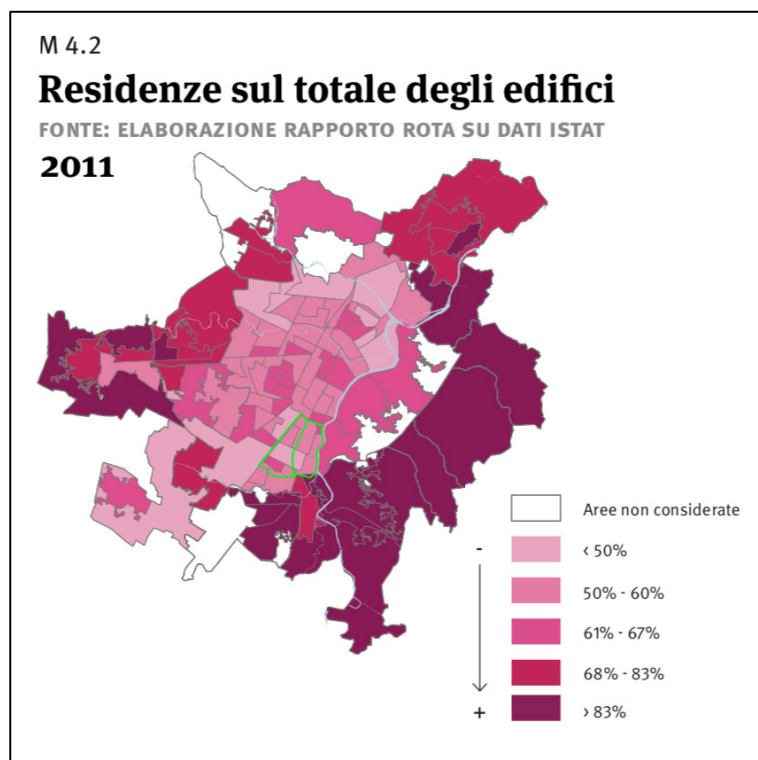


Fig. 67. Residenze sul totale degli edifici, 2011.
(Quartieri evidenziati in verde)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino



I prezzi delle abitazioni

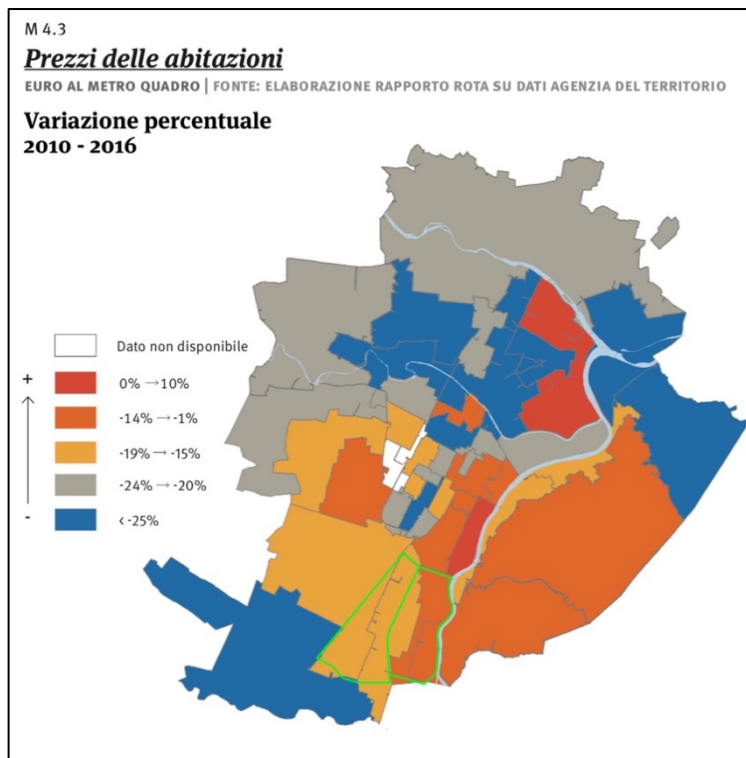
Fig. 65. Variazione percentuale dei prezzi delle abitazioni 2010-2016. (Quartieri evidenziati in verde)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino

Con la crisi del mondiale del 2008 l'attività edilizia ha avuto un brusco arresto in particolare a Torino, mentre alcuni comuni della cintura continuarono ad avere una modesta attività. Allo stesso tempo si è verificata una

polarizzazione dei prezzi degli immobili, tra zone molto care e zone molto meno care. La variazione percentuale dal 2010 al 2016 dei prezzi delle abitazioni si è abbassata in linea generale in tutta la città, in particolare a Torino nord e sud (con valori <25%).

Anche nei quartieri oggetto di studio si registra un decremento dei prezzi, con indici che vanno dal -19% al -15% a Lingotto-Mercati Generali e dal -19% al -1% a Nizza-Millefonti.

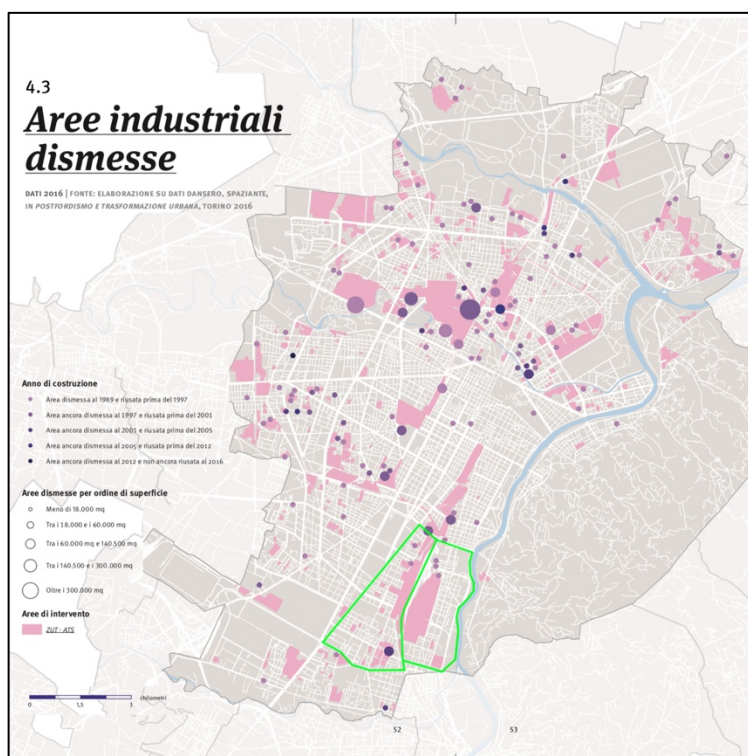
Le aree industriali dismesse si dispongono prevalentemente nell'area nord attorno al centro (con una disposizione a corona) e a sud (disposte lungo l'asse ferroviario). Nella zona nord, l'area industriale dismessa più grande di tutta la città è la ex Teskid di c.so Mortara (Spina 3) che supera i 300.000 mq. Mentre al sud la maggiore area industriale dismessa è costituita proprio dallo stabilimento del Lingotto (580.000 mq).



Le aree industriali dismesse

Fig. 66. Aree industriali dismesse (dati 2016). (Quartieri evidenziati in verde)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino

Proprio la presenza di queste grandi superfici a destinazione industriale ha contribuito ad abbassare la percentuale di residenze rispetto al totale degli edifici.



L'edilizia popolare

“L'edilizia popolare, nel capoluogo in buona parte realizzata tra gli anni '50 e '80, è oggi diffusa sul territorio, pur con addensamenti differenti.”¹¹⁰. Da questo punto di vista

Fig. 68. Edilizia economica popolare, 2017. (Quartieri evidenziati in verde)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino

Lingotto-Mercati Generali risulta più ricca di Nizza-Millefonti, con grandi insediamenti (che vanno dai 32 ai 569 alloggi) degli anni 1920-'80 nella zona nord del quartiere e insediamenti medio-grandi più



recenti nella zona sud (dal 1980 al 2010, o oltre). A Nizza-Millefonti troviamo

¹¹⁰ Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino, p. 47

invece solo due insediamenti medio-grandi degli anni '20-'50 (con 65-160 alloggi).

4.4 Lavoro

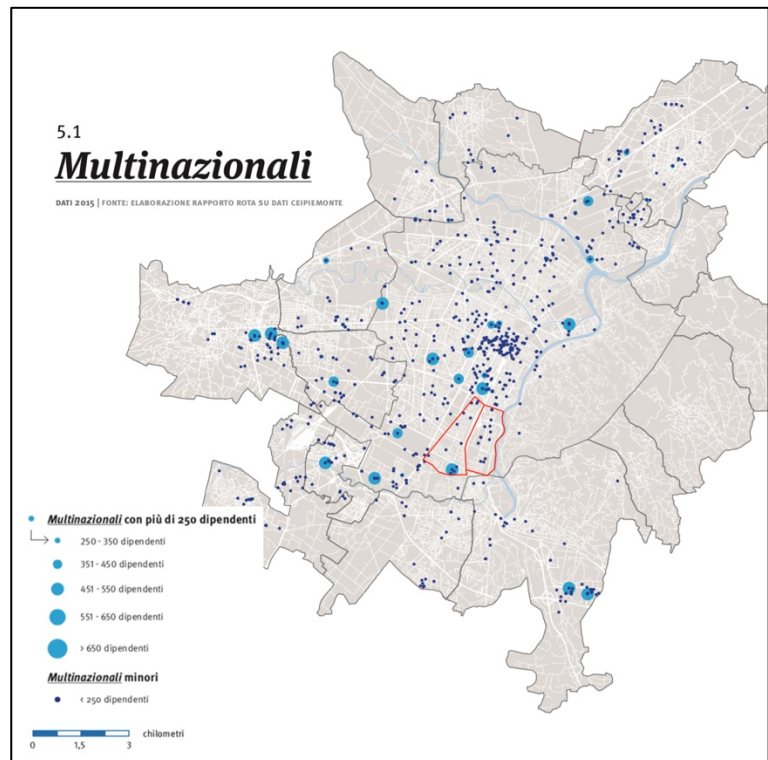
La crisi del 2008 ha colpito duramente le piccole e medie imprese e “ha comportato un ridimensionamento del tessuto delle imprese torinesi, che ha riguardato soprattutto i settori della manifattura, dell’agricoltura e, in anni recenti, del commercio e delle costruzioni.”¹¹¹. Sulla base delle ricerche effettuate nel rapporto si rileva che il tasso di natalità delle imprese nell’area metropolitana è diminuito fortemente nel biennio 2007-2009 ed ha continuato a decrescere, mentre il tasso di mortalità ha subito qualche variazione tra il 2006 e il 2013, per poi continuare a salire dal 2013 al 2016.

Ad infierire su una situazione già difficile per le piccole imprese, nel territorio sono oggi presenti più di 20 unità multinazionali medio grandi, che ospitano, nella maggior parte dei casi, più di 451 addetti. Sono localizzate per lo più nell’area centro-meridionale della città.

I quartieri Lingotto-Mercati Generali e Nizza-Millefonti presentano bassi indici di impiegati nei settori terziario, industria e costruzioni, con una prevalenza del settore terziario. A Nizza-Millefonti la concentrazione maggiore di multinazionali si ha lungo l’asse di via Nizza, mentre a Lingotto-Mercati Generali le attività sono più disperse sul territorio. Si tratta di attività che contano meno di 250 dipendenti, con un’unica eccezione a Lingotto-Mercati Generali sud, in prossimità di via Vigliani, con una presenza di più di 650 dipendenti.

¹¹¹ Idem p. 61

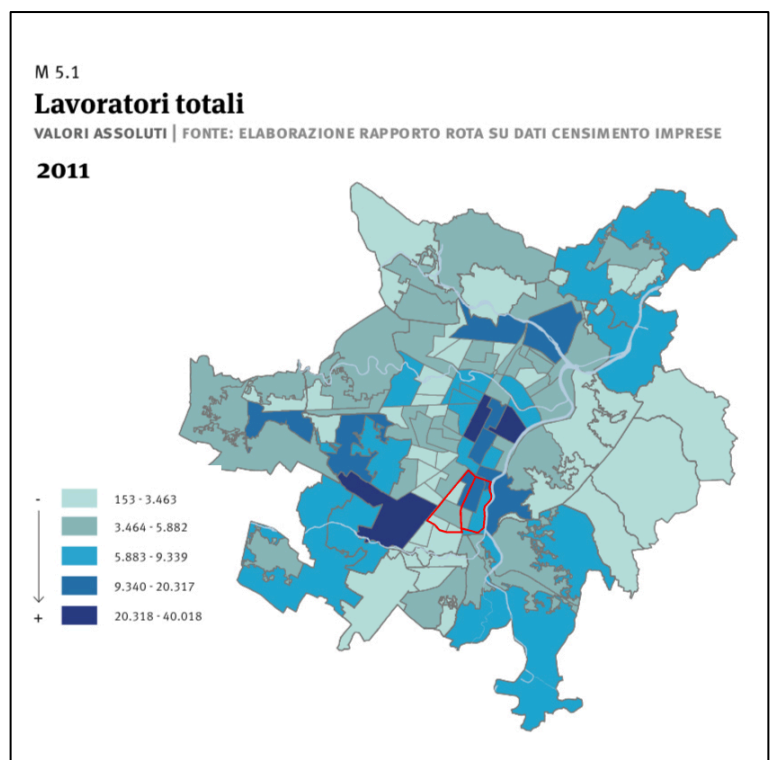
Fig. 69. Presenza di multinazionali, 2015. (Quartieri evidenziati in rosso)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino



Dando uno sguardo generico ai livelli di occupazione nel territorio metropolitano si riscontra un grande divario tra zone ad alta e zone a bassa occupazione. Le aree a più alti valori di occupazione sono le aree a nord-est, il centro (con 9.340-40.018 lavoratori) e l'area sud ovest della città (quartieri

Santa Rita e Mirafiori Nord con valori che vanno da 20.318 a 40.018). Il quartiere Lingotto-Mercati Generali presenta alti livelli di occupazione nell'area a estremo nord, ma il resto del territorio ha bassi

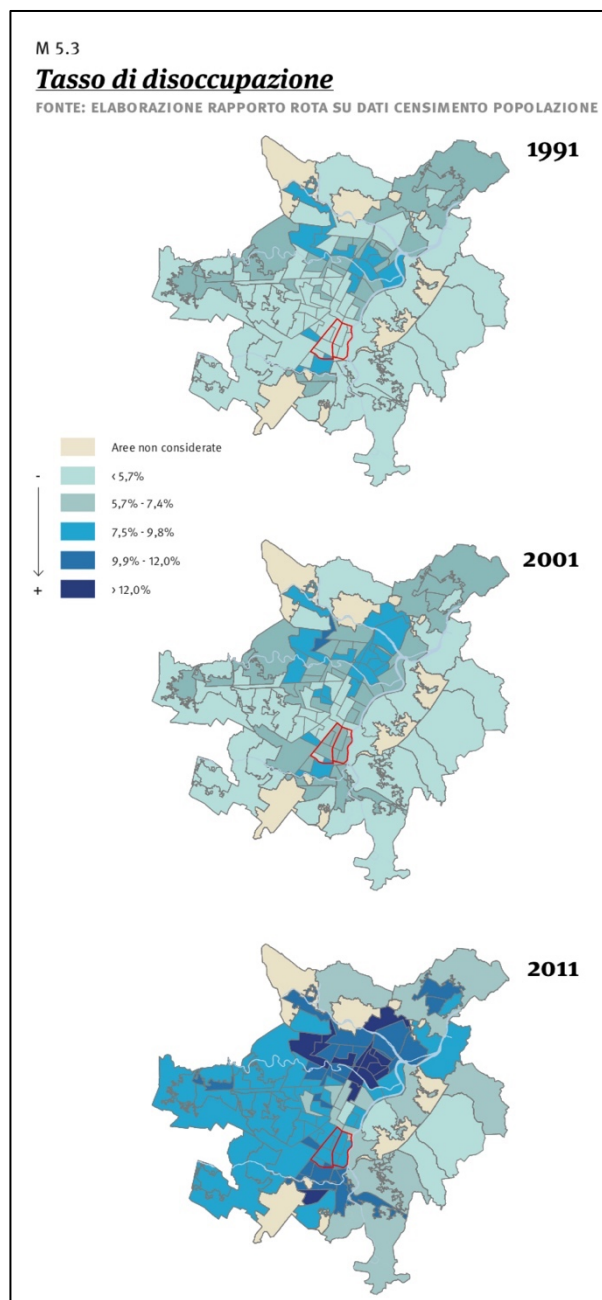
Fig. 70. Lavoratori totali in valori assoluti nel 2011. (Quartieri evidenziati in rosso)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino



livelli di occupazione (153-5.882 lavoratori per area di studio). Nizza-Millefonti invece registra livelli di occupazione più alti nella maggior parte del suo territorio, con livelli che vanno da 5.883 a 20.317 (lavoratori per area di studio). Il tasso di disoccupazione invece è più alto nelle aree settentrionali della città, localizzato specialmente nei quartieri a nord del fiume Dora, in particolare la zona tra i quartieri Vallette, Aurora e Falchera. Anche alcune zone del centro e della zona sud registrano tali

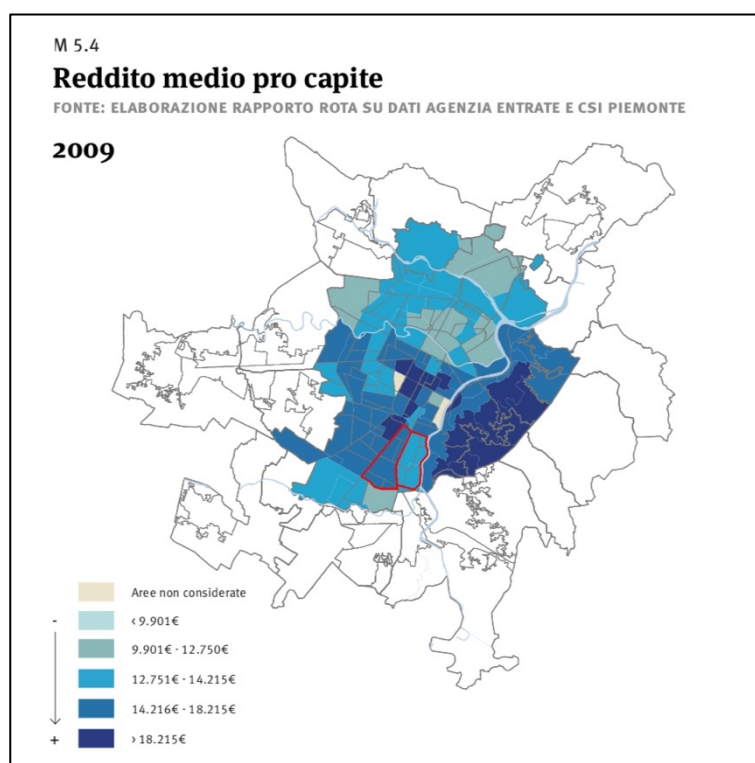
livelli di disoccupazione. Negli anni la disoccupazione è aumentata, con un distacco più evidente tra gli anni 2001 e 2011 (a causa della crisi economica mondiale del 2008). Se negli anni 1991 e 2001 la percentuale massima di disoccupati era di 7,5%-9,8%, nel 2011 la percentuale è aumentata, registrando livelli superiori al 12%. Analogamente al quadro metropolitano complessivo, anche i quartieri in esame hanno visto aumentare progressivamente i propri livelli di disoccupazione, in modo uniforme nel territorio. Si è passato da un valore inferiore al 5,7% del 1991, al 5,7%-7,4% del 2001 al 7,5%-9,8% del 2011.

Fig. 71. Tasso di disoccupazione negli anni 1991, 2001 e 2011. (Quartieri evidenziati in rosso)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino



Il reddito medio pro capite sembra concentrarsi principalmente in due aree specifiche: in centro, lungo la Spina centrale e nella zona est della città, in collina, con valori maggiori di 18.215€. Le aree più povere sono quelle a nord, con valori compresi tra 9.901€-14.215€. Nel caso specifico dei due quartieri oggetto d'esame vi è una netta distinzione: il quartiere Lingotto-Mercati generali (14.216€-18.215€) risulta avere un reddito medio più alto di Nizza-Millefonti (12.751€-14.215€). Nonostante i livelli di occupazione fossero più alti a Nizza-Millefonti e la disoccupazione avesse i medesimi valori in entrambi i quartieri, Lingotto-Mercati Generali risulta essere il quartiere più "ricco" tra i due.

Fig. 72. Reddito medio pro capite. (Quartieri evidenziati in rosso)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino



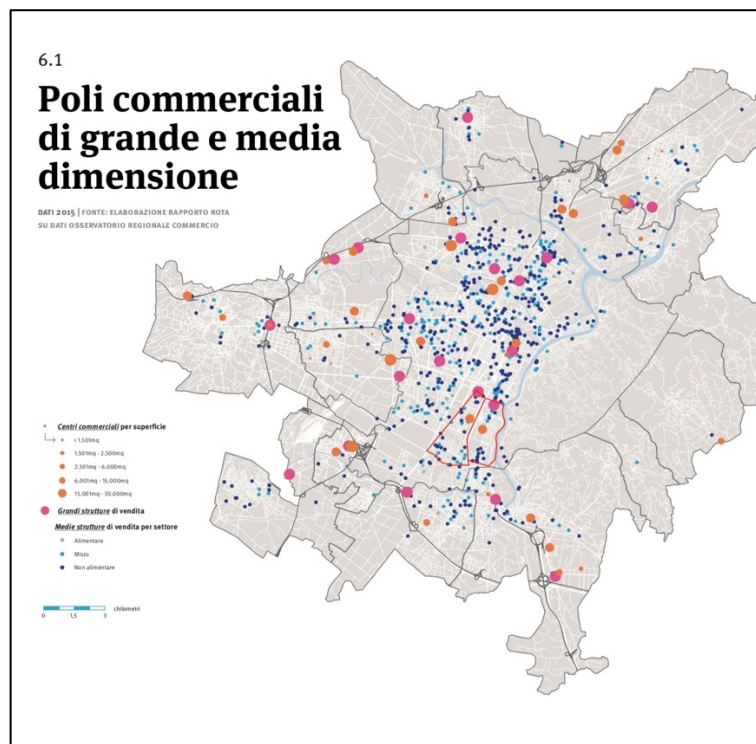
4.5 Servizi (commercio, servizio sanitario, sistema scolastico)

I servizi commerciali

Torino presenta una buona quantità di centri commerciali e grandi strutture di vendita disseminate sul territorio in modo abbastanza omogeneo, lungo grandi assi viari o in aree più interne come il centro e il Lingotto. I centri commerciali più grandi raggiungono i 30.000 mq, come il Millecity e l'8 Gallery nei quartieri oggetto d'esame. Una grande struttura di vendita è invece ubicata a nord del

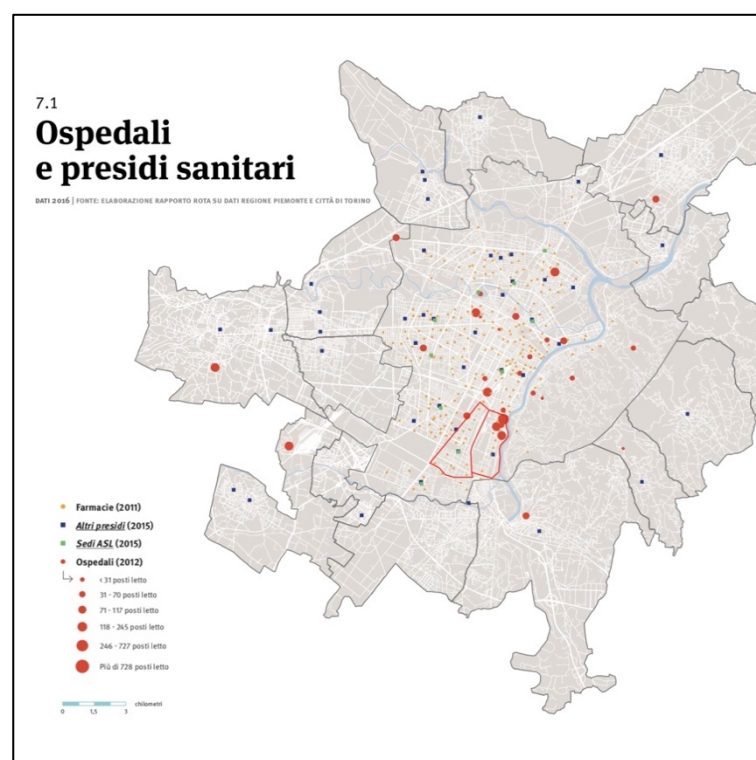
quartiere Nizza-Millefonti. Per quanto riguarda invece le medie strutture di vendita, queste si distribuiscono in città maggiormente nell'area centrale, attorno al centro storico, mentre nei quartieri risultano più presenti nella zona sud.

Fig. 73. Poli commerciali di grande e media dimensione. (Quartieri evidenziati in rosso)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino



Per quanto riguarda invece i servizi sanitari (Fig. 74), la città presenta dei poli medio-piccoli (31-245 posti letto) che si dispongono a corona attorno al centro e nel centro stesso. Il quartiere Nizza-Millefonti presenta il maggiore polo ospedaliero della città (nella zona settentrionale

Fig. 74. Ospedali e presidi sanitari (2016). (Quartieri evidenziati in rosso)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino

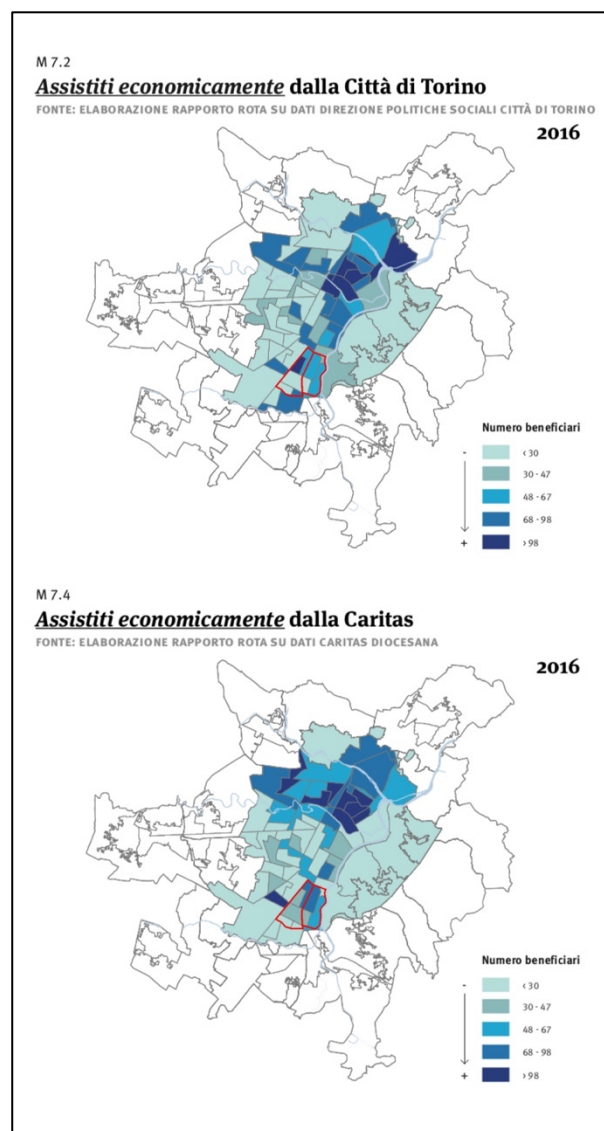


lungo il Po). Costituisce un vero e proprio punto di riferimento per tutta l'area metropolitana perché ospita tre dei più grandi ospedali della città, specializzati in diversi settori. In particolare, l'Ospedale San Giovanni (Molinette), con più di 728 posti letto, è la struttura ospedaliera più grande della città. Le farmacie invece sono ugualmente presenti in entrambi i quartieri, disponendosi lungo le vie principali.

I servizi assistenziali

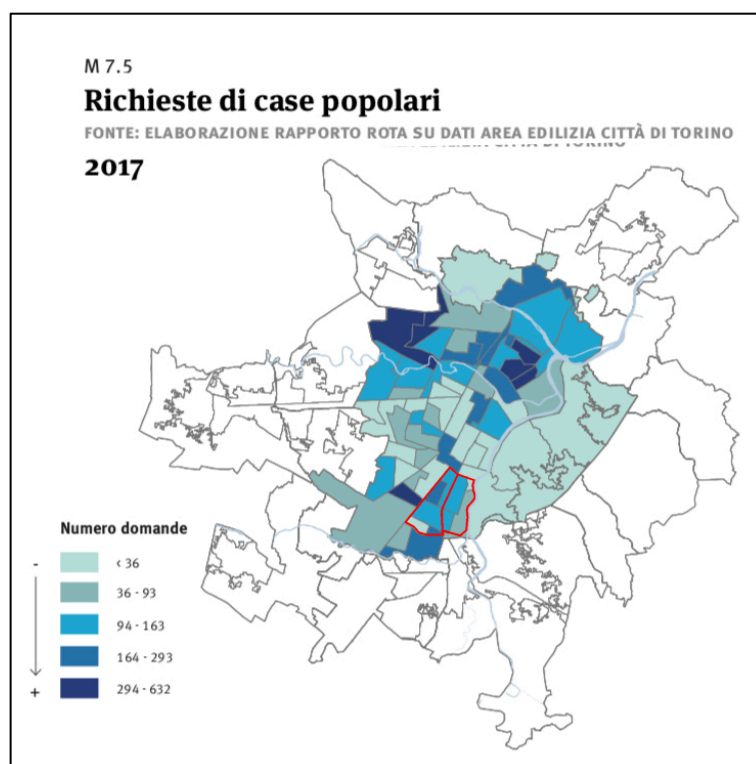
I servizi assistenziali (Fig. 75) operano in determinate zone della città. La Città di Torino e la Caritas offrono un sostegno economico principalmente nella zona nord della città e nei quartieri centro-sud che costeggiano la costa occidentale del Po. Nei quartieri oggetto d'esame, Lingotto-Mercati Generali è suddiviso tra un'area sud che conta meno di 30 beneficiari (per area di studio) e un'area nord che conta tra i 48 e i 98 beneficiari (per area di studio); Nizza-Millefonti raggiunge un massimo di 67 beneficiari (per area di studio). Rispetto al quadro globale i due quartieri si possono considerare l'area che necessita maggiormente di assistenza economica per le famiglie nell'area meridionale della città. Ma non paragonabile all'area di Torino nord, che registra le maggiori concentrazioni di beneficiari di ausili economici, toccando picchi maggiori di 98 individui (per area di studio).

Fig. 75. Assistiti economicamente dalla Caritas e dalla Città di Torino (2016).
(Quartieri evidenziati in rosso)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino

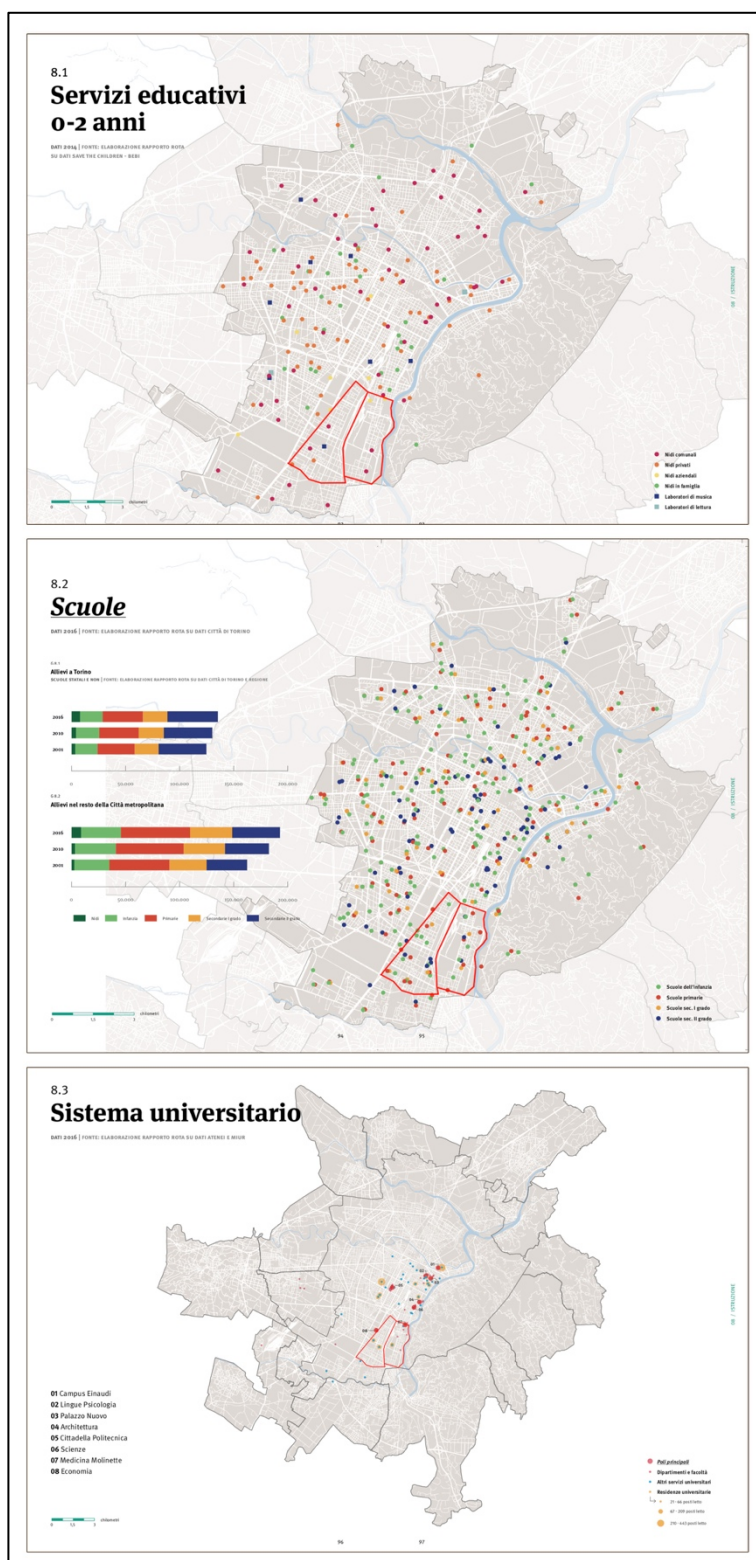


Anche le richieste di case popolari sono particolarmente concentrate nell'area nord di Torino, al centro e a sud, tra i quartieri Lingotto-Mercati Generali, Nizza-Millefonti e Mirafiori Sud. Nei quartieri oggetto di studio si mantengono talvolta valori più bassi di quelli registrati a Torino nord, tra le 94 e le 293 domande (piuttosto che le 164-632 dei quartieri settentrionali). I quartieri più ricchi si riconfermano quelli della collina, che hanno le minori richieste di case popolari e di assistenza economica.

Fig. 76. Richieste di case popolari (2017).
(Quartieri evidenziati in rosso)
Fonte: Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino



Per quanto riguarda invece il sistema scolastico, “nell’ultimo decennio l’apertura di strutture private ha arricchito l’offerta di asili nido, oggi presenti in modo piuttosto capillare”¹¹². Nei quartieri oggetto di studio sono presenti due asili nido comunali (in ciascun quartiere). Nel quartiere Lingotto-Mercati Generali, al contrario di Nizza-Millefonti, sono presenti anche due asili nido privati. In compenso, Nizza-Millefonti ospita due asili nido aziendali. Le scuole (dell’infanzia, primarie e secondarie) servono l’intera città in modo uniforme, ad eccezione dell’area all’estremo nord (oltre la Stura), in



¹¹² Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino, p. 91

cui sono presenti solo 13 strutture scolastiche. Nei quartieri oggetto di studio risulta maggiormente servito di scuole dell'infanzia il quartiere Lingotto-Mercati Generali, ma possiamo dire che l'offerta sia distribuita in modo abbastanza omogeneo.

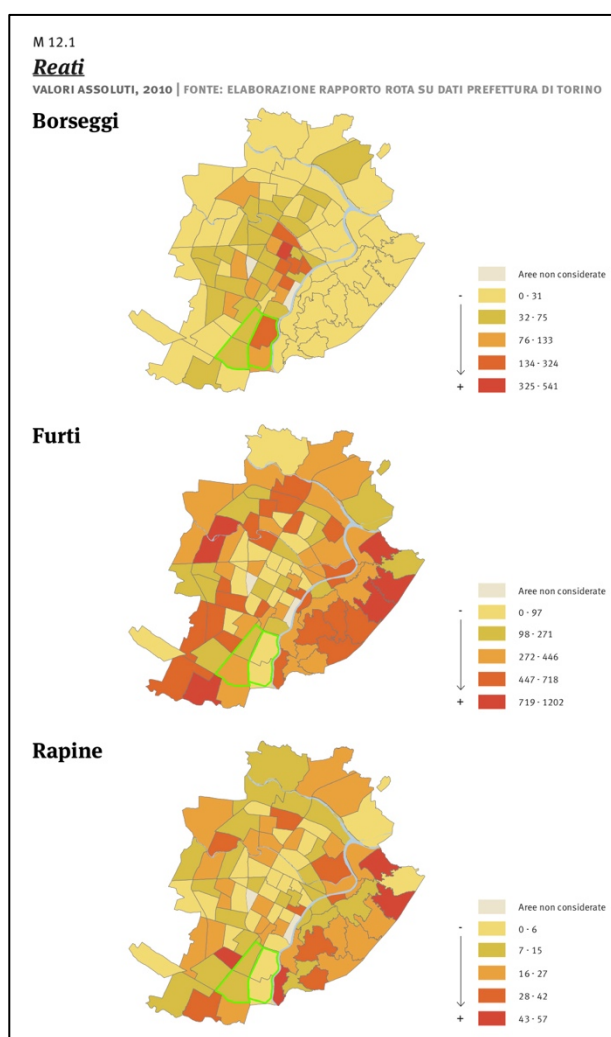
Infine, il settore universitario si concentra esclusivamente nel centro di Torino e nelle sue immediate vicinanze, ad eccezione fatta per i quartieri Lingotto-Mercati Generali e Nizza-Millefonti che ospitano dipartimenti e facoltà distaccate e uno dei principali poli, quello di Medicina all'ospedale San Giovanni (Molinette). Inoltre si contano tre residenze universitarie (più altri servizi) che offrono ospitalità a 209 studenti (capienza massima). Immediatamente adiacente a Lingotto-Mercati Generali è presente anche l'Università di Economia, dal lato opposto di c.so Unione Sovietica.

4.6 Sicurezza

L'analisi sulla sicurezza analizza i dati del 2010, tenendo in considerazione tre diversi tipi di reato:

- I borseggi
- I furti
- Le rapine.

In linee generali, i borseggi sono concentrati maggiormente nel centro di Torino (con valori compresi tra 76 e 541) e a sud, proprio nel quartiere Nizza-Millefonti, con valori che vanno da 76 a 324. È l'unico



quartiere, oltre al centro, che rileva livelli così alti, rispetto a tutte le aree circostanti che registrano un valore massimo di 75 borseggi.

Il furto è, al contrario dei borseggi, un fenomeno più diffuso sul territorio. Le aree maggiormente colpite sono la collina e le aree periferiche a nord-ovest e sud-ovest. Tuttavia, i quartieri oggetto di studio registrano livelli di furti abbastanza bassi nella maggior parte del proprio territorio, con un picco massimo di 446 nell'area meridionale del quartiere Lingotto-Mercati Generali (il resto dei quartieri registra valori che vanno dagli 0 ai 271 episodi di furto).

Infine, per quanto riguarda le rapine, si osserva che il fenomeno è più sporadico nel territorio torinese ed è altamente concentrato in determinati quartieri, come quelli periferici e quelli della collina. Nei quartieri oggetto di studio i valori si mantengono molto bassi, con un massimo di 6 (Nizza-Millefonti) ad un massimo di 15 (Lingotto-Mercati Generali).

5 Valutazione complessiva del cambiamento (CONCLUSIONI)

Bibliografia:

1. AA.VV. (2004), *Torino. Il grande libro della città*, Edizioni del Capricorno, Torino
2. AA.VV., Percorsi ecomuseali nella circoscrizione 9, Vol. 1 *Dalla barriera di Nizza alla Fiat Lingotto*, Città di Torino, Ecomuseo Urbano Circoscrizione 9, Torino
3. AA.VV., Percorsi ecomuseali nella circoscrizione 9, Vol. 2 *Dalle Molinette a Italia 61*, Città di Torino, Ecomuseo Urbano Circoscrizione 9, Torino
4. AA.VV., Percorsi ecomuseali nella circoscrizione 9, Vol. 3 *Il vecchio borgo del Lingotto*, Città di Torino, Ecomuseo Urbano Circoscrizione 9, Torino
5. AA.VV., Percorsi ecomuseali nella circoscrizione 9, Vol. 4 *Dalla "Generala" a c.so Bramante*, Città di Torino, Ecomuseo Urbano Circoscrizione 9, Torino
6. Associazione Maurilia (a cura di) (2008), *Via Nizza 224: il profumo del vermuth*, Città di Torino, Torino
7. Bagnasco A. (1986), *Torino: un profilo sociologico*, Einaudi, Torino
8. Bagnasco A., Olmo C. (2008), *Torino 011 Biografia di una città*, Mondadori Electa, Milano
9. Bassignana P. L. (2011), *Torino 1861-2011, Storia di una città attraverso le esposizioni*, Edizioni del Capricorno, Torino
10. Cardoza A. L., Symcox G. W. (2006), *Storia di Torino*, Einaudi editore, Torino

11. Castronovo V. (a cura di) (1992-1995), *Storia illustrata di Torino*, Sellino, Milano
12. Ciaffi D., Crivello S., Davico L., Mela A. (2019) *Torino. Economia, governo e spazi urbani in una città in trasformazione* in *Sociologia delle città italiane*, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli
13. Corsico F., Peano A. (1991), *Torino: metropoli in transizione*, Celid, Torino.
14. Davico L., Rosso E. (2004), cap. 9 *Trasformazioni urbane, Le radici del nuovo futuro*, Quinto rapporto Rota su Torino
15. Crivello S. (2007), cap. 1 *Grandi eventi, Senza rete*, Ottavo rapporto Rota su Torino
16. Davico L. (2007), cap. 4 *Il nuovo volto della città, Senza rete*, Ottavo rapporto Rota su Torino
17. Davico L., Lucchini C., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2018), *Torino Atlas, Mappe del territorio metropolitano*, Urban Center Metropolitano e Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino
18. Crivello S., Davico L. (2016), cap. 1 *Piani e progetti, Check-up*, Diciassettesimo rapporto Rota su Torino
19. Davico P., Devoti C., Lupo, G.M, Viglino M. (2014), *La storia della città per capire, il rilievo urbano per conoscere: borghi e borgate di Torino*, Politecnico di Torino, Torino
20. Davico L., *Dispensa di sociologia*, Politecnico di Torino (A.A. 2018/2019), Torino

21. Dondona A., Barella D. (2015), *Torino tra passato e futuro*, Ires Piemonte, Torino
22. Gambino L. (1988), *Il Lingotto una volta. Voci e immagini di un sobborgo di Torino nei primi decenni del Novecento*, Città di Torino, Circoscrizione 9, Nizza, Lingotto, Torino
23. Gambino R., Lupo G.M. (a cura di, 2011), *Borghi e borgate di Torino tra tutela e rilancio civile*, Celid, Torino
24. Garzaro F. (2010), *Barriera di Nizza - Millefonti: dalle Molinette a Italia 61 e al Lingotto*, in A. Nascimbene (a cura di), Graphot, Torino
25. Governato M., Radatti G. (2014), *Torino anni Cinquanta nelle cartoline d'epoca*, Edizioni del Capricorno, Torino
26. Levi G. (1975), *Il Lingotto. Storie di un quartiere operaio (Torino 1922-1973)*, Gruppo editoriale piemontese, Torino
27. Levra U. (a cura di) (2001), *Storia di Torino, da capitale politica a capitale industriale, 1864-1915*, Einaudi editore, Torino
28. Marengo P. (2011), *Italia 61, Schegge di memoria*, Iniziative editoriali Moncalieri, Torino
29. Mela A. (a cura di) (2014), *La città con-divisa. Lo spazio pubblico a Torino*, Franco Angeli, Milano
30. Mela A., Davico L. (2000), *Funzioni metropolitane e tempi della città - Orari, consumatori, luoghi attrattivi a Torino*, Notiziario di statistica, Città

di Torino, Ufficio di Statistica.

31. Musso S. (2002) *Lo sviluppo e le sue immagini. Un'analisi quantitativa. Torino 1945-1970*, in Levi Fabio, Maida Bruno (a cura di), *La città e lo sviluppo. Crescita e disordine a Torino, 1945-1970*, Franco Angeli, Milano
32. Passoni R. (a cura di), (2011) *Torino la città che cambia. Fotografie 1880-1930*, Fondazione Torino Musei, Silvana Editoriale, Torino
33. Società degli ingegneri e degli architetti di Torino (1984), *Beni culturali ambientali nel comune di Torino Vol.1*, Politecnico di Torino, Dipartimento casa-città, Torino

Sitografia:

1. <http://www.urbancenter.to.it/wp-content/uploads/2015/11/Swg-Databook.pdf>
2. <http://www.rapporto-rota.it/rapporti-su-torino.html>
3. <http://www.immaginidelcambiamento.it>
4. http://www.memoro.org/it/speciale_quartieri.php?IDP=14
5. http://www.istoreto.it/to38-45_industria/home.htm
6. www.museotorino.it