

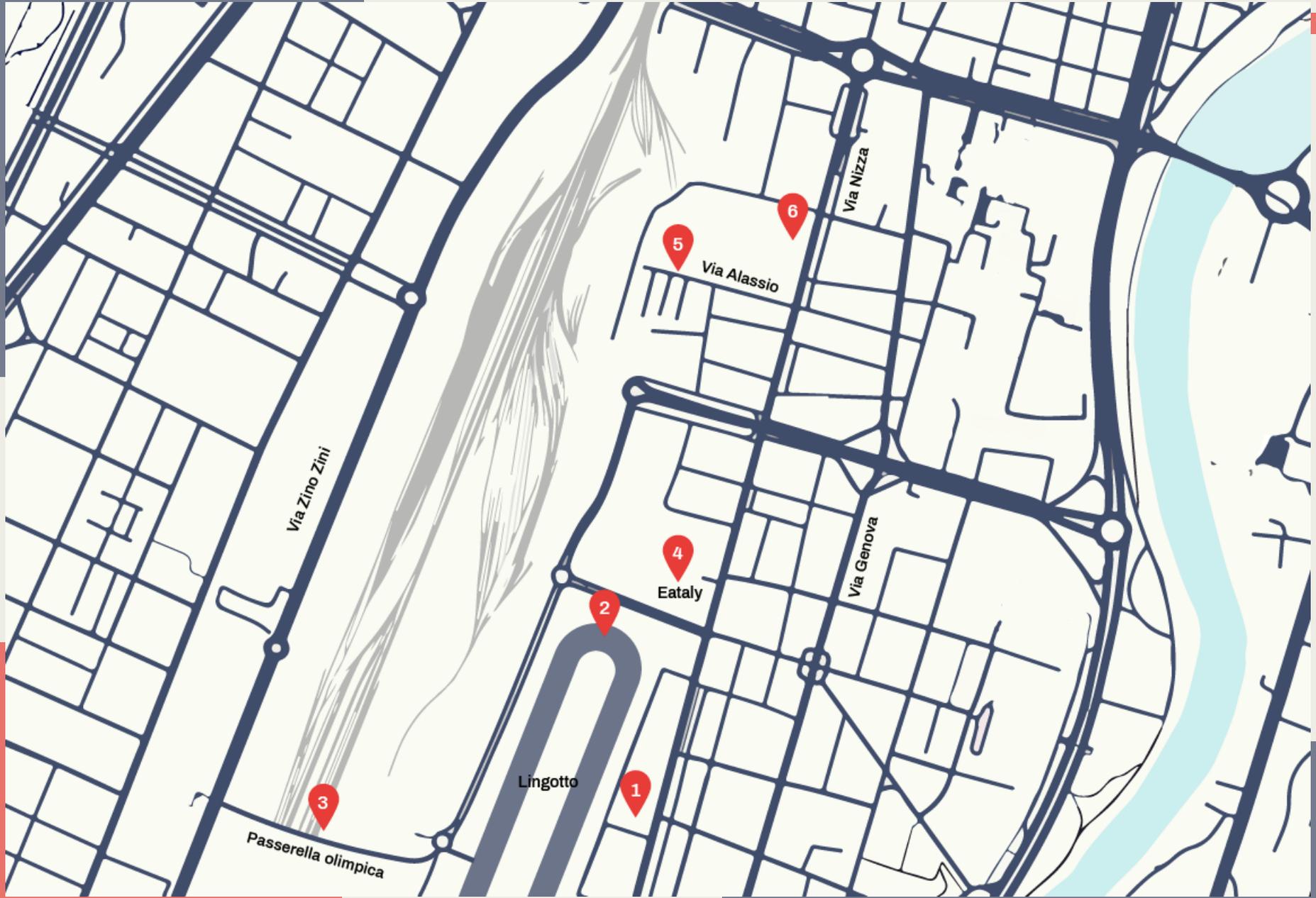


CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO



Lingotto: il dinamismo di un quartiere

A cura di Enrico Miletto, Fondazione Vera Nocentini e
Donatella Sasso, Istituto di studi storici Gaetano Salvemini



Torino e le barriere operaie

Tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo Torino presentava uno scenario molto diverso da quello odierno. Era infatti presente attorno alla città una netta linea di demarcazione che divideva la zona urbanizzata dalla campagna vera e propria. Questo confine era costituito dalla **cinta daziaria**, la cui edificazione risale al 1853. La cinta era in realtà un grosso muro lungo sedici chilometri e alto cinque metri in cui si aprivano dei varchi per accedere in città, in corrispondenza delle più importanti arterie di comunicazione. Questi varchi erano denominati barriere, termine con cui si usava chiamare gli insediamenti abitativi sorti all'esterno della cinta. A Torino, **le principali barriere erano dodici**, ognuna delle quali si sviluppò seguendo modalità e criteri diversi: per gemmazione da precedenti nuclei rurali, artigianali e commerciali (Barriera di Nizza, Millefonti, Lingotto, Barriera di Milano), a ventaglio, a ridosso dei varchi della cinta (Borgo San Paolo, Borgo Vittoria, Barriera di Lanzo, Campidoglio), in zone più esterne attorno ai piccoli nuclei rurali "costituiti da una chiesa, un'osteria e qualche opificio (Regio Parco, Madonna di Campagna)".

Torino e le barriere operaie

Solo quest'ultima tipologia di barriera presentava sin dall'inizio una propria dotazione di servizi principali, mentre quelle sorte attorno alle principali vie di comunicazioni, dipendevano per i servizi dai quartieri cittadini posti all'interno della cinta, mantenendo con essi una certa facilità di comunicazione. **Lo sviluppo industriale** che toccò Torino tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo ebbe per la città una notevole importanza non solo dal punto di vista economico, ma anche da quello dell'assetto demografico ed urbanistico. Infatti a partire da questo periodo le grandi industrie che contribuiranno a fare di Torino la "città industriale" per eccellenza, potevano disporsi indifferentemente in tutte le aree della periferia, non essendo più condizionate dalla dipendenza dall'energia idraulica che invece ne aveva, fino ad allora, limitato lo sviluppo e "condizionato l'insediamento nella zona nord della città. Così molte nuove fabbriche si eressero proprio nei quartieri periferici, contribuendo allo sviluppo urbanistico e demografico delle barriere che divennero il polmone industriale della nuova Torino.

Lo stabilimento del Lingotto: origini e funzioni (spazio pedonale in via Nizza 294)

Anni venti.

Tra il 1915 e il 1916 le officine della Fiat di corso Dante risultano essere non più sufficienti per l'accresciuta produzione. Per questo è commissionata all'ingegnere **Giacomo Matté Trucco** la costruzione di un poderoso edificio sul modello delle aziende americane, che concentrano in un'unica struttura gli uffici dell'amministrazione e i locali destinati alla produzione industriale.

Giovanni Agnelli si era recato in visita a **Henry Ford** la prima volta nel 1906 proprio per studiare non solo la struttura dei stabilimenti della sua azienda, ma anche il sistema della catena di montaggio, che importerà a Torino proprio nel nuovo stabilimento del Lingotto. Realizzato su 150.000 metri quadrati, il nuovo stabilimento multifunzionale è inaugurato alla presenza del Re Vittorio Emanuele III nel **1923**, ma già dal 1921 sono funzionanti le fonderie, le fucine, i reparti per la preparazione telai e quelli dei forni automatici; dal 1922 i reparti carrozzerie, montaggio finale e officine meccaniche. Gli uffici sono completati solo nel 1926.

Lo stabilimento del Lingotto: origini e funzioni

Il risultato finale è un edificio in cemento armato, che corre lungo le cosiddette **Officine nuove**, il corpo principale della struttura sviluppato su cinque piani con manica doppia. Alle estremità dell'edificio si sviluppano due **rampe elicoidali** di particolare impatto visivo, che conducono le automobili finite sulla pista di prova situata sul tetto, lunga circa un chilometro e mezzo, in grado di sostenere il collaudo simultaneo di 50 autovetture. Il modernissimo edificio, che assume il nome della zona di Torino in cui viene eretto, raccoglie giudizi molto positivi.

Il famosissimo architetto **Le Corbusier** lo definisce: «uno degli spettacoli più impressionanti che l'industria abbia mai offerto».

Anni trenta.

Nel 1936 lavorano al Lingotto 16.800 fra operai e impiegati. L'anno successivo la produzione dei celebri modelli di autovetture Fiat come la **Topolino**, la **Torpedo** e la **Balilla** raggiunge il numero di 54.931 unità.



Lo stabilimento del Lingotto: origini e funzioni

Gli anni di guerra.

Durante la seconda guerra mondiale la produzione, che viene largamente convertita in produzione industriale bellica, non si interrompe. Divenuto obiettivo militare, lo stabilimento del Lingotto subisce ingenti danni causati dai bombardamenti aerei a partire dal 1942, ma diventa anche luogo di incontro e organizzazione della Resistenza e centro della protesta contro la guerra e l'occupazione nazista.

I lavoratori partecipano agli scioperi nel 1943, a quello del 1° marzo 1944 e a quello del 18 aprile 1945, pochi giorni prima dell'insurrezione che condurrà alla liberazione della città.

Il boom economico.

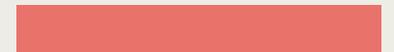
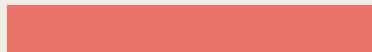
Nell'immediato dopoguerra le grandi produzioni di linea del Lingotto sono trasferite nel più moderno stabilimento di Mirafiori, inaugurato nel 1939 alla presenza di Mussolini. Il Lingotto è destinato alla produzione di elettrodomestici (in particolare frigoriferi e lavatrici) fino alla metà degli anni cinquanta e come officina sussidiaria automobilistica fino al 1982, quando gli stabilimenti chiudono definitivamente.

Lo stabilimento del Lingotto: gli interni

Lo stabilimento del Lingotto presenta fin dalla fondazione alcune peculiarità architettoniche che lo rendono unico e innovativo. Le due **rampe elicoidali**, che conducono le automobili sulla spettacolare pista di prova posta sul tetto, sono un unicum assoluto dell'architettura industriale novecentesca.

Quando, nel **1983**, l'architetto Renzo Piano si aggiudica l'incarico di progettare la riqualificazione dello stabilimento per trasformarlo in un polo multifunzionale, ha a sua disposizione 246.000 metri quadrati fra zone destinate alla produzione, uffici e spazi di collegamento.

Nell'edificio principale, a cinque piani con cortili interni e le due rampe elicoidali alle estremità, trovano sede un modernissimo **Auditorium**, con una capienza di 1900 spettatori, e il Centro congressi, realizzati fra il 1993 e il 1994, l'hotel Le Meridien, il "**Giardino delle meraviglie**", un giardino con piante esotiche posto nei cortili dell'edificio (1993-1995) e un cinema multisala (1999-2002).



Lo stabilimento del Lingotto: gli interni

I corridoi e gli spazi di collegamento sono destinati a centro commerciale. Lo spazio che chiude a sud la struttura è trasformato in spazio giochi per bambini, sul modello dei giardini pubblici e delle piazze urbane. All'estremità opposta la rampa elicoidale, ristrutturata nel 2002, costituisce un accesso pedonale alla galleria commerciale. Una parte del corpo centrale del Lingotto è destinato alla Clinica odontostomatologica dell'Università di Torino (1999-2002) e al Centro per la formazione e la ricerca di Ingegneria dell'autoveicolo del Politecnico di Torino (1999-2003). L'officina di smistamento, posta a sud del corpo centrale, è trasformata in un enorme centro fieristico.

La pista di prova rimane intatta e può essere percorsa a piedi dai visitatori del cosiddetto "**Scrigno**", completato nel 2002, una scatola di vetro e metallo posta sul tetto dell'edificio e destinata a contenere le opere d'arte della Pinacoteca "Giovanni e Marella Agnelli", che offre al pubblico anche esposizioni temporanee. L'ingresso alla Pinacoteca è situato all'interno del centro commerciale.

Lo stabilimento del Lingotto: gli interni

Nel 1994, sempre su progetto di Renzo Piano, è realizzata, anch'essa sul tetto, la “Bolla”, una coreografica sala riunioni, non aperta al pubblico, sospesa di ben 40 metri. Nello stesso anno vien portato a termine l'eliporto, direttamente collegato alla sala riunioni. Nel 1998, grazie al progetto di ristrutturazione degli architetti Roberto Gabetti e Aimaro Isola, la parte della struttura destinata agli uffici torna nuovamente a essere la sede operativa dell'amministrazione centrale della Fiat; dal 2014, anno di fondazione della Fca, ne ospita gli uffici della sede secondaria. La sede principale è trasferita a Londra.

Luogo di incontro, svago, interesse culturale, il Lingotto è ormai punto di riferimento per la cittadinanza di Torino, giovani, famiglie con bambini piccole, persone della terza età; spazio espositivo di eventi internazionali con il Salone del libro e il Salone del gusto.

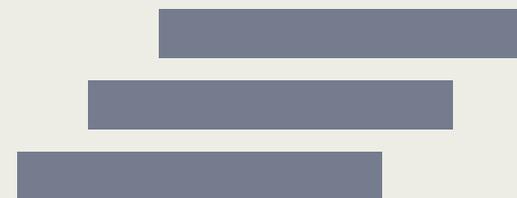
Nel 2006, in occasione delle Olimpiadi invernali, nella zona degli ex mercati generali, situata di fronte alla struttura del Lingotto, al di là della ferrovia, è realizzato il villaggio olimpico. Una spettacolare passerella, Arco olimpico, collegata a un belvedere viene costruita in quell'occasione per mettere in collegamento il villaggio con il Lingotto. Nello stesso anno è completata la prima linea di metropolitana cittadina, che ha come fermate capolinea Lingotto e Fermi (situata nel comune di Collegno).

Lo scalo ferroviario dall'Arco olimpico

Sotto la passerella olimpica, che conduce all'ex villaggio olimpico, si estende lo scalo ferroviario, un tempo ricco di attività. Oggi terzo scalo cittadino, è attualmente costituito da undici binari passanti e quattro tronchi.

La **stazione del Lingotto** è costruita nei primi anni del Novecento, lungo la linea Torino-Genova completata nel 1853, con un edificio in muratura di due piani. Durante la seconda guerra mondiale la struttura è pesantemente colpita dal bombardamento aereo del 4 giugno 1944, ma già nel luglio del 1945 è quasi totalmente ristrutturato.

L'edificio della stazione è ampliato negli anni settanta, ma successivamente demolito per far spazio alla nuova struttura inaugurata nel 1984.



Dalla Carpano a Eataly (via Nizza 224)

Lo stabilimento che ospitò la fabbrica del vermouth Carpano rappresenta un tipico esempio di architettura industriale di gusto eclettico, che nel corso degli anni è stato più volte ampliato e ristrutturato. Sulla facciata è visibile lo stemma dei Carpano, con scudo triangolare con un còrpinò (albero della famiglia delle Betulaceae) e due stelle, sormontato da un cimiero.

L'aperitivo alcolico denominato **vermouth** è inventato e prodotto da Antonio Benedetto Carpano a partire dal 1786 in una bottega situata in piazza Castello. Nel 1847 l'attività passa al nipote Giuseppe Bernardino, fondatore della Fabbrica di Liquori e Vermouth G.B. Carpano. Nel 1889 la ditta passa ai suoi due figli Luigi e Ottavio che possiedono due negozi per la vendita all'ingrosso e al minuto, uno in piazza Castello e l'altro in piazza Vittorio Emanuele, attualmente piazza Vittorio Veneto, oltre a due magazzini in Barriera di Nizza e a Carmagnola. A fine Ottocento la Carpano si attesta fra i maggiori produttori di vermouth piemontesi e partecipa all'Esposizione Generale Italiana che si tiene a Torino nel 1898.

CARPANO

VERMUTH

CASA FONDATA NEL 1786

TORINO



Dalla Carpano a Eataly (via Nizza 224)

A inizio Novecento si ha la svolta industriale della fabbrica, con la costruzione dello stabilimento produttivo in via Nizza, ampliato progressivamente fino a raggiungere i 5000 metri quadrati. All'inizio della seconda guerra mondiale, alla Carpano, passata sotto la proprietà degli industriali Turati, lavorano 34 operai. I bombardamenti del 1943 distruggono quasi completamente la fabbrica, ma con l'appoggio delle banche i Turati riescono a ricostruirla e a far riprendere l'attività a ritmi superiori e crescenti. Nel 1946 la sede direttiva è spostata nel palazzo Asinari di San Marzano in via Maria Vittoria 4. Il vermouth Carpano si afferma a livello mondiale e diventa l'aperitivo per eccellenza negli anni del boom economico. Il pubblicitario Armando Testa inventa il testimonial "Re Carpano", un simpatico e panciuto re, protagonista della capillare campagna pubblicitaria. Nel 1980 Silvio Turati e il figlio Attilio muoiono, Romilda Bollati di Saint Pierre, moglie di Attilio, porta avanti l'azienda fino al 1982, quando cede il marchio alla società Branca, che trasferirà la produzione a Milano.

Dalla Carpano a Eataly (via Nizza 224)

Nello stabilimento di via Nizza si svolgeva tutto il ciclo di produzione dalla vinificazione all'invecchiamento; per questo la struttura era molto complessa, con cortili, magazzini e case d'abitazione. La produzione termina definitivamente nel 1995. I locali, ristrutturati nel 2005-2006 dallo studio torinese Negozio Blu Architetti Associati, sono riaperti al pubblico nel 2007 quando iniziano a ospitare la prima sede di **Eataly**.

Anche il vecchio **Pastificio italiano**, vicino alla fabbrica Carpano, che per un certo periodo ne aveva utilizzato i locali, nel 2005 è ristrutturato da Negozio Blu Architetti Associati e destinato a ospitare l'hotel **Le Meridien** della catena spagnola NH.

Nel 2010 il **giardino** che si apre di fronte all'hotel e che viene denominato **Giardino Pastificio italiano** è riqualificato e costantemente curato dal gruppo di volontari del gruppo nato su Facebook "Curiosità di Torino". Alcuni elementi di arredo urbano ricordano la presenza storica del pastificio e rappresentano la pasta, il sugo, il grano, il mattarello, lo scolapasta e la pentola.

Case economiche per ferrovieri (via Alassio 10)

Nel 1905 era stata costituita una cooperativa di ferrovieri torinesi con l'obiettivo di costruire case destinate ai dipendenti delle Ferrovie stesse. Purtroppo, il numero esiguo di aderenti non consente il reperimento dei fondi necessari.

Le prime case per ferrovieri sorgono in seguito alla promulgazione della **legge per le case economiche dei ferrovieri**, 14 luglio 1907, n. 553, grazie alla quale hanno inizio gli interventi dell'amministrazione ferroviaria e di società promosse dai dipendenti. Le prime abitazioni sono completate già nel 1912.

Ex stabilimento della Riv (via Nizza 150)

La fabbrica Riv è fondata nel 1906 a Villar Perosa da Giovanni Agnelli e dal meccanico emiliano Roberto Incerti per la fabbricazione di **cuscinetti a sfera** su brevetto dello stesso Incerti. La produzione aumenta notevolmente con l'ingresso dell'Italia nella prima guerra mondiale e la riconversione della produzione a fini bellici. Il numero di dipendenti cresce di conseguenza da 300 a 2000 e la Riv diventa un'azienda di rilevanza nazionale.

Negli anni venti, grazie all'incremento della produzione che non si interrompe con la fine della guerra, è costruito lo stabilimento torinese di via Nizza 150 e, dopo la seconda guerra mondiale, l'azienda inaugura un modernissimo centro direzionale lungo il Po.

Negli anni sessanta, per motivi competitività dei prodotti della Riv rispetto ai concorrenti internazionali portano l'azienda alla fusione nel 1965 con la svedese Skf; nel 1971 è chiuso lo stabilimento di via Nizza. Nel 1979 la Skf acquisisce il controllo della Riv, modificando la denominazione in Skf Industrie.

CUSCINETTI SFERE, RULLI
SFERE IN ACCIAIO

TORINO (ITALIA)

RIV



RIVE

RIV
OFFICINE DI VILLAR PEROSA S.p.A.
SEMPRE RTI - TORINO - VILLAR PEROSA

CUSCINETTI SFERE, RULLI
SFERE IN ACCIAIO

TORINO (ITALIA)

RIVE

