



quattrolinee

Ph - Davide Bozzella

Allegato 05

Documentazione storico - urbanistica

IL CONTESTO URBANO DELLA SCUOLA ENRICO FERMI: EVOLUZIONE STORICA DEL QUARTIERE

La scuola Enrico Fermi sorge in piazza Carlo Giacomini 24, nell'isolato compreso fra via Genova, via Giulio Biglieri e le vie Pietro Baiardi e Casimiro Sperino, nel quartiere denominato Nizza Millefonti, posto nel quadrante sud est di Torino. La zona, insieme ai quartieri limitrofi Lingotto e Filadelfia concorre a definire la Circoscrizione 9. L'area amministrativa della circoscrizione (7 kmq con circa 75.000 abitanti¹) rappresenta un brano complesso della storia torinese, che intreccia in modo intrinseco e singolare i caratteri distintivi dei milieus e dei valori locali della Torino antica e recente.

Il ripercorrere la storia del quartiere permette di interpretare la vocazione della scuola e avvalorarne il ruolo di "custode della memoria sociale collettiva", attraverso lo scambio osmotico di interazioni sociali e funzionali che in essa si sono susseguite ieri e che si svolgono ancora oggi.

La storia della scuola - il progetto è datato 1961 - può essere ricostruita a partire dalla transizione della Torino di inizio '900, ancora fortemente ancorata al disegno urbano sabauda, verso la Torino post bellica, maggiormente aperta al territorio, razionalista ed industriale, anticamera ed eredità della città attuale.

La scuola Fermi è stata del resto costruita su progetto dell'architetto Romano Augusto (Torino, 1918-2001) ancora oggi considerato "una delle figure più interessanti della generazione torinese attiva nel secondo dopoguerra"². L'edificio si caratterizza infatti per l'articolata e funzionale distribuzione degli spazi a servizio della didattica e dello sport e per la fruibilità dei percorsi, aspetti che seguono criteri compositivi ancora oggi considerabili attuali. Sono infatti particolarmente curate l'illuminazione naturale (a fronte di ampie vetrate) e le ambientazioni interne ed esterne che, grazie alla sapiente progettazione, hanno permesso di superare alcuni limiti spaziali del lotto³. Tali attenzioni sono il frutto di un pensiero che nel secondo dopoguerra ha caratterizzato il segno architettonico e urbanistico dello spazio pubblico, delle infrastrutture e dei servizi e che infatti ritroviamo anche nel compendio di Italia '61.

La scuola Enrico Fermi, attiva da ormai 55 anni, si era resa necessaria per ampliare l'offerta di servizi nella zona, che, negli anni del boom economico, era stata interessata da una rapidissima crescita demografica, già avviata anche prima del '61.

Il settore urbano sud est di Torino, infatti, già a partire dagli anni '20 del XX secolo, aveva ricevuto un forte imprinting dall'insediamento, su via Nizza, dell'allora innovativo stabilimento FIAT Lingotto, attrattore naturale di famiglie e operai in un contesto che, come si evince dalle fotografie aeree tra le due guerre (vedi Figura 1), era tutto sommato ancora poco urbanizzato e palustre⁴. La storia del quartiere Nizza Millefonti (il cui nome è comprensibilmente legato all'originaria orografia del terreno) è quindi frutto di bonifiche e di un'intensa attività edilizio-urbanistica avviata a cavallo degli anni '50 e '60 del '900.

¹ Fonte: www.comune.torino.it

² Cfr. Regis D., Battaglia L., Augusto Romano Architetto, Celid, Torino, 2013.

³ Le attenzioni progettuali curate dal progettista sono rintracciabili anche nella relazione tecnica "Scuola media piazza Giacomini", Città di Torino, Ufficio Tecnico LL.PP. divisione 1°, a firma dei dott. arch. Romano Augusto e dott. arch. Nicola Sergio, corso Dante 41, Torino, del 31.11.1961

⁴ Cfr. Grossi A., Corografia del territorio di Torino e contorni, Carmagnola, 1790.



Figura 1 Foto aerea Fiat Lingotto - seconda metà anni '20
Fonte: Gambino L., "Il Lingotto di una volta"

Un interessante percorso conoscitivo dell'area urbana è ricostruibile attraverso l'ampia documentazione storiografica prodotta tra gli anni '80 e '90 del '900, il cui interesse fu probabilmente stimolato dalla chiusura dello stabilimento Lingotto nel 1982 e dal conseguente dibattito innescatosi a livello urbanistico, architettonico e politico, sulle modalità di trasformazione da avviare nel compendio. Sin da subito, infatti, lo stabilimento FIAT dismesso venne identificato come esempio straordinario di archeologia industriale. Di rilevante interesse è ad esempio il testo "Il Lingotto di una volta: voci e immagini di un sobborgo di Torino nei primi decenni del Novecento" che fu pubblicato nel 1987 grazie al supporto della stessa Circoscrizione 9⁵. Esso rappresenta una fonte estremamente interessante per comprendere le trasformazioni urbane e demografiche che hanno impattato sulla memoria sociale del luogo a partire dal XVII secolo. Il volume, che colleziona mappe storiche, fotografie d'epoca, racconti, memorie e interviste ai cosiddetti "Lingottesi", rappresenta oggi un punto di riferimento per risalire alla storia del quartiere. Nel tempo la Circoscrizione 9 ha espresso in numerose occasioni l'interesse a diffondere il valore e la memoria sociale del suo territorio: molto interessanti ad esempio sono il volume "Percorsi museali nella circoscrizione 9", del 2010, o la recente mostra storico-fotografica allestita nel 2015. Oggi l'attenzione al preservare la memoria traspare evidente anche sui siti web istituzionali del Comune di Torino⁶, del progetto istituzionale Museotorino⁷ e dell'Archivio di Stato. Parallelamente a questi percorsi si rileva una linea di studi di stampo accademico che ha sviluppato maggiormente il tema urbanistico-architettonico del compendio del Lingotto, della sua riqualificazione e del suo ruolo nel contesto urbano.

⁵ Cfr. Gambino L., *Il Lingotto di una volta: voci e immagini di un sobborgo di Torino nei primi decenni del Novecento*, Città di Torino – Circoscrizione 9 Nizza Lingotto, 1987.

⁶ Per approfondimenti: www.archiviodistatotorino.beniculturali.it.

⁷ Per approfondimenti: www.museotorino.it.

La ricca documentazione sull'evoluzione storica dell'area permette di identificare 6 momenti salienti che negli ultimi 150 anni circa hanno caratterizzato questa zona:

1. l'arrivo della ferrovia nel 1853 e lo sviluppo di tecnologie industriali basate sull'impiego di idrocarburi fossili⁸;
2. la necessaria svolta intrapresa dall'ex Regno di Sardegna, a seguito del trasferimento della Capitale d'Italia a Firenze nel 1864, di rilanciare l'economia locale promuovendo l'industria⁹;
3. la dismissione della cinta daziaria del 1853 "per l'erario e per la difesa"¹⁰ (1912);
4. l'insediamento dello Stabilimento Fiat Lingotto, tra il 1917 e il 1923, che introduce nel quartiere un "nuovo universo, fatto di cose, di uomini e di pensieri che segnano una rottura rispetto al passato"¹¹;
5. la scenografica realizzazione di Italia 61 per la commemorazione del Centenario d'Unità di Italia¹² e il completamento della lottizzazione dell'area: inaugura la scuola Enrico Fermi;
6. l'avvio, nel 1992, di un processo di riordino e ridefinizione dei luoghi e delle funzioni del quartiere, dopo 10 anni dal trasferimento della produzione FIAT nel nuovo stabilimento di Mirafiori¹³.

1. LA FERROVIA RAGGIUNGE TORINO, 1853

Fino al XIX secolo il territorio era prevalentemente rurale. L'economia e lo stile di vita dei suoi abitanti era infatti condizionato sia dalla localizzazione "fuori le mura" (poi demolite durante l'occupazione napoleonica all'inizio del XIX secolo) sia dal fatto che l'ampio ambito non era stato ricompreso entro il perimetro della cinta daziaria. Di questo assetto rurale si riscontra ampia evidenza nella carta di Grossi del 1791, nel catasto francese del 1805 e ancora più chiaramente nelle mappe del catasto Rabbini del 1867 (iniziato nel 1840 ma completato e aggiornato a seguito della costruzione della ferrovia e della cinta daziaria nel 1853). La mappa (vedi Figura 2) mostra come l'area ricompresa tra il fiume Po e la strada ferrata fosse attraversata dalla "Strada Reale di Nizza" (attuale asse di via Nizza), in direzione di Genova e della Francia¹⁴. Il toponimo "Lingotto", già presente nel catasto Rabbini, corrispondeva all'epoca ad un complesso rurale ubicato a sinistra dell'asse ferroviario. L'area in cui oggi sorge la scuola Enrico Fermi è invece ancora oggi definita "Nizza Millefonti", toponimo che, come si osserva in Figura 2, è indicato nella mappa del catasto Rabbini come area coltivata e attraversata da canali irrigui a scendere verso le sponde del fiume Po. Nel territorio sotteso tra la l'insediamento del Lingotto e la borgata Millefonti

⁸ Cfr. Mandracci V.C, op. cit.

⁹ Cfr. A.A.VV., Percorsi museali nella Circoscrizione 9, Circoscrizione 9, 2015.

¹⁰ Cfr. Lupo, G.M., Le barriere e la cinta daziaria, in: Levra, Umberto (a cura di), "Storia di Torino. Da capitale politica a capitale industriale", 1864-1915, Vol. 7, G. Einaudi, Torino, 2001,

¹¹ Cfr. Talarico A. Gli Studi di Fattibilità nella valutazione dei grandi progetti: il caso dello stabilimento Fiat-Lingotto a Torino, Tesi di laurea, Politecnico di Torino, Facoltà di Architettura, A.A. 2004.

¹² Cfr. A.A.VV., L'esposizione internazionale del Lavoro, in Domus n. 380, 1961

¹³ Cfr. Fiocchi F., Renzo Piano, in: Olmo C. (a cura di), "Dizionario dell'architettura del XX secolo", Vol. III, Istituto della Enciclopedia italiana, Roma, 2003, pp. 1962-1968.

¹⁴ Si osservi, a sinistra della ferrovia, un secondo asse radiale di uscita dalla Città: la "Strada regia di Stupinig", sul quale sedime oggi è ubicato corso Unione Sovietica.

erano accatastate, a fine '800, 43 proprietà immobiliari con fondi coltivati¹⁵, tra le quali si ricordano: l'Osterietta, Tetti Fre, la Molinetta (al posto della quale è poi sorto il complesso dell'ospedale San Giovanni Battista, oggi noto comunemente come "Molinette"), Villa Robilant (una delle maggiori all'epoca, il cui progetto, del 1731, è attribuito all'arch. F. Juvarra)¹⁶, La Generala, ecc. sopravvissute in parte fino al XX secolo, occupando fino a 1.790 lavoratori¹⁷. Questo sistema antropizzato e comunque ancora rarefatto si contrapponeva decisamente al territorio urbano edificato.



Figura 2 Catasto Rabbini - Foglio XXXI mappa originale del Comune di Torino 1858 - 1860
Fonte: Archivio di Stato di Torino

L'arrivo della ferrovia, nel 1853, che impresse un'accelerazione allo sviluppo di tecnologie industriali basate sull'impiego di idrocarburi fossili¹⁸, rappresentò il primo significativo cambiamento per la storia della città e del quartiere. L'industria e le nuove tecnologie di trasporto resero innanzitutto indipendente lo sviluppo dell'allora nascente industria dall'utilizzo dei corsi d'acqua, rendendo invece maggiormente attrattiva la vicinanza della ferrovia. A fine '800 sul territorio attraversato dal ramo sud di ferrovia iniziarono infatti a comparire diversi segni "urbani" (parrocchia, scuola e asilo) e spazi per il loisir (tra i quali, ad esempio, l'ippodromo, usato anche per gare aviatorie), che, via via, stimolarono l'esigenza di spostare la cinta daziaria più a sud. E' in questa fase di fervente crescita, stimolata da tutte le classi sociali che, a cavallo

¹⁵ Cfr. Gambino L., op. cit., e Gribaudo Rossi E., Cascine e ville della pianura torinese, Torino, 1970.

¹⁶ La villa fu poi acquistata dalla Fiat per la realizzazione del Lingotto, utilizzata fino al dopoguerra e infine demolita nel 1952. Cfr. Gambino op. cit.

¹⁷ Cfr. Seminara C., Lingotto: un feudo in primo piano, Torino, 1990.

¹⁸ Cfr. Mandracci V.C., op. cit..

tra il XIX e il XX secolo, "l'innescò del processo di industrializzazione e la riconversione produttiva nella direzione metalmeccanica [...] portarono a incrementare più velocemente il numero di abitanti."¹⁹ A partire dalla metà del XIX secolo nell'area iniziarono a sorgere piccole realtà manifatturiere. Il primo stabilimento è datato 1857 ed è la fabbrica di funi e tele metalliche Fornara. Seguì nel 1892 il saponificio Fratelli De Bernardi, quindi aprirono la Antoniazzi, la Mira Lanza, la Italo Americana Petrolio, la Zaffano, le Fonderie Marengo, la Falletti e Levi, il Pastificio Italiano, la Tesio e la Carpano. Contestualmente molti borghesi e nobili iniziarono ad avviare una lenta ma progressiva lottizzazione speculativa dei terreni agricoli ancora disponibili, trasformandoli in aree fabbricabili, con la costruzione di ville (verso la porzione sud dell'area) in corrispondenza dei principali assi di accesso alla città²⁰, mentre, a ridosso della cinta daziaria, comparivano borgate residenziali operaie.

2. IL TRASFERIMENTO DELLA CAPITALE NEL 1864 E LO SVILUPPO INDUSTRIALE

Come individuato quale "secondo volano" alla trasformazione dell'area, "a latere [...] delle illusioni al seguito della proclamazione unitaria nazionale, l'avvio alla conversione produttiva in senso industriale era sembrata condizione implicita della pianificazione fisica e funzionale della città"²¹. Con il trasferimento della capitale a Firenze nel 1864 l'amministrazione torinese comprese di non essere più necessariamente impegnata alla gestione politica, economica e militare del neo Regno d'Italia. La città iniziò così a consolidare la sua "fortunata" identità industriale, sviluppata anche grazie alla presenza di scuole di formazione tecnica (Regio Politecnico di Torino) e alla felice localizzazione territoriale²².

Malgrado il quartiere Millefonti rimanesse comunque piuttosto isolato e ancora non completamente bonificato iniziarono ad essere costruite ulteriori abitazioni per gli operai e via Nizza divenne presto costellata di "commercianti, [...] piccoli artigiani e [...] agricoltori legati al proprio fondo"²³. Il processo di consolidamento ottocentesco dell'industria e, in particolare, del settore metallurgico-metalmeccanico (accumulatori, trasformatori e cuscinetti a sfera, produzioni che risultarono di lì a poco strategiche per l'avvio della FIAT) fu sostenuto anche grazie alla presenza di un solido milieu locale. Ne conseguì che, già alla fine del primo decennio del Novecento, il destino del quartiere risultasse ormai strettamente intrecciato col destino – anche urbanistico – della città²⁴.

3. LA DISMISSIONE DELLA CINTA DAZIARIA NEL 1912

La dismissione della cinta daziaria "per l'erario e per la difesa" avvenne in via definitiva

¹⁹ Cfr. Mandracci V.C., op. cit.

²⁰ Cfr. Olmo C., Un teatro di ombre in: Olmo C. (a cura di), Zorgno A.M. Ferrero D., Buffa C., Ortoleva P., "Il Lingotto, 1915-1939: l'architettura, l'immagine il lavoro", Umberto Allemandi Editore, Torino 1994, p.12.

²¹ Cfr. Mandracci, V.C., op. cit.

²² Cfr. Mandracci V.C., op. cit.

²³ Cfr. Passarelli L., Bastianini A., Una città nell'industria, in: A.A.V.V., "Venti progetti per il futuro del Lingotto", Bompiani Editore, Milano 1984, p. 11.

²⁴ Cfr. Talarico A., op. cit.

nel 1912. Ciò permise, anche sulla base delle indicazioni contenute nel “Piano Unico Regolatore e di Ampliamento” del 1908, di urbanizzare ulteriormente le aree di Millefonti – Nizza e Lingotto, che fino a quel momento erano piuttosto prive di servizi. L’abolizione del dazio, la cui imposizione sulle merci fu traslata più a sud (indicativamente sull’attuale sedime di via Onorato Vigliani), permise quindi all’area di essere raggiunta da numerosi servizi “al cittadino” (luce, strade, scuole, chiese, trasporti, ecc.).

4. L’INSEDIAMENTO DELLO STABILIMENTO FIAT LINGOTTO TRA IL 1917 E IL 1923

L’insediamento dello Stabilimento Fiat Lingotto introdusse nel quartiere un “nuovo universo, fatto di cose, di uomini e di pensieri che segnano una rottura rispetto al passato”²⁵. Da questo momento i possedimenti della ex casa-forte detta Castello del Lingotto²⁶, risalente al XVII secolo²⁷ e demolita per la costruzione della fabbrica “...fino ad allora quasi zona di frontiera, veniva assumendo [...una nuova funzione...] nella vita della città.”²⁸. Si ricorda che la FIAT-Fabbrica Italiana Automobili Torino, fondata l’11 luglio 1899 dal Cavalier Giovanni Agnelli, ha da sempre concentrato i suoi interessi sull’area di Torino sud, non ultimo proprio per la presenza della ferrovia. Nel 1915, per la realizzazione della fabbrica, a firma dell’ingegner Giacomo Mattè Trucco, si rese necessario avviare un massiccio e repentino piano di acquisizione fondiaria che si concluse alla fine del 1916 con l’acquisizione di 378.000 mq in adiacenza alla ferrovia. Di questi, ben 152.000 mq avrebbero interessato il sedime dello stabilimento, attestato su via Nizza. Con il trasferimento della produzione dal nucleo produttivo originario di corso Dante al Lingotto, iniziò quella “lenta e feconda sovrapposizione tra vecchio e nuovo”²⁹ attraverso la sistematica demolizione delle cascate³⁰ e l’inarrestabile processo edilizio che diede vera conformazione al quartiere. È interessante ricordare che questo repentino inurbamento comportò, a cavallo degli anni ’50-’60 una decisiva immigrazione di componente interna (sud Italia).

5. LA SCENOGRAFICA REALIZZAZIONE DI “ITALIA ‘61”³¹ E IL COMPLETAMENTO DELLA LOTTIZZAZIONE DELLA CIRCOSCRIZIONE 9: INAUGURA LA SCUOLA ENRICO FERMI

Il processo di lottizzazione dell’area può reputarsi compiuto proprio negli anni di edificazione della scuola Fermi (1961), insieme al completamento della bonifica verso il Po, alla realizzazione di corso Unità d’Italia e agli scenografici padiglioni a

²⁵ Cfr. Talarico A. op. cit.

²⁶ Il toponimo sembrerebbe aver tratto origine dalla nobile famiglia dei Lingotti, originaria di Moncalieri, che, attraverso singolari vicissitudini, nel corso del XVIII secolo riuscirono a organizzare il loro dominio in feudo, distaccandosi da Torino. Fino al 1722 il feudo godette dell’esclusione dalle tasse, divenendo Contea nel 1733. Cfr. Baruffi G., *Passeggiate nei dintorni di Torino*, Torino 186, XV passeggiata.

²⁷ Cfr. Gambino L., op. cit.

²⁸ Cfr. Passarelli L., Bastianini A., op. cit.

²⁹ Cfr. Gambino L., op. cit.

³⁰ Cfr. Gambino L., op. cit.

³¹ Cfr. A.A.V.V., *L’esposizione internazionale del Lavoro*, in *Domus* n. 380, 1961.

coreografia dell'ingresso sud di Torino. L'area iniziò a quel punto ad essere appetibile per il ceto borghese grazie all'ingresso, nel mercato immobiliare, di stock residenziale di medio pregio e il raggiungimento di una qualità della vita più elevata. Il quartiere si aprì quindi a diverse fasce sociali; tutta la zona risultò arricchita dall'insediamento di "strategiche infrastrutture pubbliche", tra le quali lo stadio sportivo, gli ospedali, il parco fluviale, molte aree verdi e i mercati generali (MOI-mercato Ortofrutticolo Ingrosso, oggi dismesso)³². Tra gli ospedali realizzati ex novo è importante citare in particolare la torre di 17 piani che ospita il CTO - Centro Traumatologico Ortopedico³³ - qualche isolato più a sud della scuola: un landmark urbano della Torino del boom economico.

6. DAL TRASFERIMENTO DELLA PRODUZIONE NEL 1982 ALL'ODIERNA RIDEFINIZIONE DEI LUOGHI E DELLE FUNZIONI DEL QUARTIERE

Dal 1982, quando dopo 60 anni di attività lo stabilimento Lingotto venne chiuso per il trasferimento della produzione nel più recente e tecnologico polo produttivo di Mirafiori (5 km a sud ovest, al di là della ferrovia), si liberarono nel quartiere 181.000 mq di superfici.

Attraverso i decenni '80-'90 la vivacità dell'area Nizza-Millefonti-Lingotto subì una naturale battuta d'arresto. La dismissione dello stabilimento continuò tuttavia ad esercitare un'influenza sulle politiche urbane, in quanto rappresentò uno dei primi casi di archeologia industriale immersa nel patrimonio urbano, suscettibile di trasformazione. Se ne rese conto in primis la famiglia Agnelli, che indisse un concorso internazionale su inviti, per proporre idee di riconversione dell'ex polo industriale. Il gruppo FIAT mostrò un forte ruolo nell'accompagnare la storia urbanistica della città, dichiarando, per voce dell'avvocato Agnelli, che l'operazione rappresentava "... un'occasione di riflessione [...] proposta alle istituzioni e all'opinione pubblica di Torino, cui spetta di valutare le opportunità di cambiamento e la concretezza dei suggerimenti che dai progetti scaturisce. Non si tratta, naturalmente, soltanto del futuro di una grande area chiamata Lingotto, ma di quello di tutta una città, che voglia reinventarsi in coerenza con le proprie tradizioni e le proprie potenzialità."³⁴.

Gli anni '90 e 2000 hanno concretizzato questi spunti, permettendo di riscattare i 1.434.000 mc rimasti liberi, riconsegnandoli agli abitanti del quartiere, ai cittadini e ai visitatori esterni, attraverso la creazione di un polo multifunzionale. Ad oggi, anche grazie all'evento olimpico ospitato nel 2006, il quartiere, raggiunto dalla linea di metropolitana, offre un'ampia rete di strutture a servizio del tempo libero. La scuola, che si trova a 300 mt rispetto al capolinea della metropolitana e all'ingresso dell'attuale centro polifunzionale Lingotto, beneficia di un contesto di servizi pubblici e privati qualificati. Tra le funzioni insediate si annoverano: commercio (oltre alla galleria commerciale 8Gallery, nel 2007 è sorto di fronte al Lingotto, nell'ex stabilimento Carpano, "Eatly" uno dei più grandi marchi e centri enogastronomici del mondo), auditorium a firma di Renzo Piano, aree congresso ed espositive (che ospitano numerosi eventi l'anno, tra cui la storica "Fiera internazionale del Libro"), un cinema

³² Cfr. Moraglio M., Opere Pubbliche, Tesi di Laurea, Politecnico di Torino, 1998

³³ Cfr. Magnaghi A., Centro Traumatologico, in: Magnaghi A. Monge M., Re L. "Guida all'architettura moderna di Torino", Lindau, Torino, 1995, p. 231.

³⁴ Cfr. A.A.V.V., Venti progetti per il futuro del Lingotto, Bompiani Editore, Milano, 1984.p.6.

multisala, una delle sedi del Politecnico di Torino, "lo scrigno - Pinacoteca Agnelli", "la bolla - eliporto" di Renzo Piano, servizi ricettivi, ecc.

Negli ultimi decenni l'area, che via via ha visto incrementare il suo appeal urbano, ha richiamato famiglie anche di origine extracomunitaria o dell'est Europa, ed offre quindi un'eterogeneità sostanziale della comunità insediata, caratterizzata da etnie e profili culturali anche molto differenti.

Tutti i fattori richiamati nel ripercorrere la storia del quartiere permettono di cogliere come oggi la struttura scolastica Enrico Fermi possieda un elevato potenziale, in quanto assorbe in modo versatile e stratificato gli input osmotici di un quartiere vitale e in continua trasformazione.