

Scopritorino in bicicletta: Circoscrizione 9

In breve La circoscrizione 9 comprendeva, fino alla riorganizzazione del 2016, i quartieri Lingotto, Nizza Millefonti, Filadelfia. Si estendeva su un'area di circa sette chilometri quadrati con oltre settantaseimila abitanti. Dal sito ufficiale dell'epoca sappiamo che:

Il quartiere Lingotto prende le sue origini dal nome di una famiglia che nel cinquecento era proprietaria di tutta la zona. Questo territorio ha sempre avuto una vocazione agricola fino alla fine dell'ottocento. L'urbanizzazione della zona iniziò tra gli anni venti e trenta del secolo scorso, quando vennero costruiti i Mercati Generali e diverse fabbriche tra cui quella della FIAT. Lo sviluppo urbanistico prese rinnovato vigore negli anni cinquanta durante il boom industriale torinese e continuò fino agli anni ottanta, trasformando definitivamente quest'area in zona residenziale. In quel periodo, molte fabbriche chiusero trasferendo la loro produzione altrove. Al posto dei Mercati Generali è stato costruito il Villaggio Olimpico. Questo grande centro residenziale fu inaugurato dagli atleti durante le Olimpiadi Invernali del 2006.

Il quartiere Nizza Millefonti deve la denominazione alla principale strada che l'attraversa ed al fatto che il suolo è molto ricco d'acqua. In passato vi sgorgavano molte sorgenti. Nei primi decenni del novecento la FIAT costruì uno dei suoi più grandi stabilimenti che rimase in attività per oltre cinquant'anni. Da allora la vita del quartiere è stata sempre influenzata dalle sorti di questa fabbrica. Dopo la cessazione dell'attività produttiva, sono stati realizzati importanti interventi di riqualificazione urbanistica su tutta l'area. Attualmente, ospita centri commerciali, banche, cinema, alberghi, ristoranti, musei, aree per congressi, spazi fieristici, centri ospedalieri. Queste nuove strutture sono andate ad affiancarsi a quelle già esistenti nella zona d'Italia '61. Anche il Palazzo a Vela è stato ristrutturato per le Olimpiadi Invernali del 2006, come a sua volta il Museo dell'Automobile.

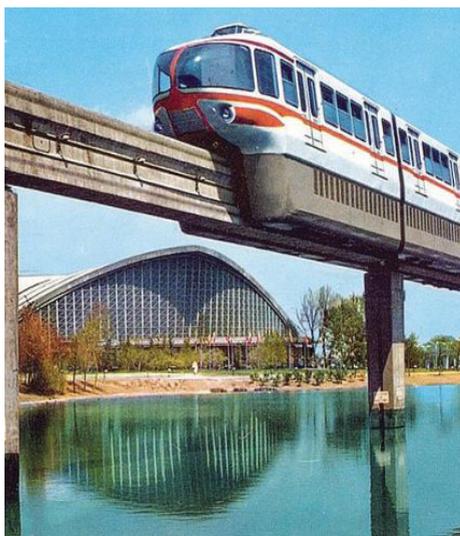
Il quartiere Filadelfia prese il nome dallo stadio dove giocava la squadra di calcio del "Grande Torino", chiamato da tutti "Stadio Filadelfia" perché si trovava in v. Filadelfia. Questo quartiere assunse una propria identità sia grazie alla presenza dello stadio che a quella dei Mercati Generali. Fino agli anni venti era considerato parte integrante del Quartiere Lingotto con il quale aveva condiviso lo sviluppo economico, sociale ed urbanistico. Però, dagli anni trenta ebbe una evoluzione autonoma diventando il centro nevralgico per il commercio ortofrutticolo piemontese. Dopo la seconda guerra mondiale, tutta l'area ebbe un grande sviluppo urbanistico fino agli anni ottanta ed assunse l'attuale aspetto di quartiere residenziale.

Come gli altri quartieri cittadini ad alta densità di impianti produttivi e quindi con una forte presenza di lavoratori residenti variamente organizzati, anche la Circoscrizione 9 è stata interessata da eventi ed iniziative di grande rilevanza sociale e politica.

Le Molinette Fino a oltre la metà del XIX secolo la zona era dedicata alla produzione agricola, attraversata dal canale Pissoira (forse a causa della modesta portata...), un ramo secondario della Bealera Cossola. La parte meridionale dell'attuale complesso ospedaliero costituiva la tenuta della cascina Molinetta, così denominata per via di alcuni piccoli mulini idraulici insistenti sul canale. Con l'espansione della città, la parte prospiciente il corso Bramante ospitò lo stabilimento per la produzione di candele di Michele Lanza (primo pioniere dell'automobile, la sua società diede in seguito origine alla Mira Lanza), che poteva così godere dei vantaggi derivanti dall'essere fuori dalla cinta daziaria. Trasferitasi più lontano la fabbrica di candele, (tra v. Genova, v. Cortemilia e v. Garessio) l'industriale tessile di origine svizzera Augusto Abegg (proprietario del Cottonificio Valle Susa) acquistò i terreni e nel 1909 li donò al Comune con lo scopo di realizzarvi un ospedale di cui c'era ormai grande necessità. Dopo lunghe discussioni e interminabili tentennamenti nel 1928 iniziarono i lavori, su progetto di Michele Bongiovanni e Eugenio Mollino (il padre di Carlo). Inaugurato nel 1935, per i torinesi è sempre rimasto "le Molinette" anche se il nome ufficiale è stato tutto un altro. La struttura si articola in 19 padiglioni di altezza variabile tra i due e i quattro piani fuori terra, collegati da gallerie vetrate a due livelli, secondo uno schema funzionale dettato dalle tecniche ospedaliere del tempo. I posti letto previsti sono 1.160. Lo stesso linguaggio architettonico adottato è inteso a rispondere, senza mediazioni decorative, alle funzioni ospitate all'interno dei padiglioni, realizzati in muratura portante e solai in cemento armato. Continue necessità di ampliamento della capienza e l'evoluzione delle funzioni ospedaliere hanno imposto numerose sopraelevazioni e trasformazioni nel corso degli anni, caratterizzate da interventi settoriali al di fuori di una logica progettuale complessiva, dagli esiti del tutto eterogenei tra loro.

Le Porcriè Due discariche di rifiuti, una situata pressapoco nell'area dell'attuale CTO e l'altra a ridosso della ferrovia, raccoglievano i rifiuti della città. Già allora gruppi di persone vivevano gestendole e cercando di recuperare qualsiasi cosa potesse tornare ancora utile, oltre a nutrirvi i maiali (da cui, forse, il nome...).

La Monorotaia di Italia '61 Fu un sistema di trasporto ferroviario realizzato dalla Alweg di Colonia nel capoluogo piemontese nel 1961, in occasione dell'Esposizione Internazionale del Lavoro e della contemporanea celebrazione del centenario dell'Unità d'Italia. Il tracciato di questa ferrovia monorotaia a sella si estendeva per circa 1800 metri su un viadotto in cemento armato precompresso sopraelevato, sostenuto da piloni. Il convoglio era lungo 30 m e largo 3; i posti a sedere erano 74 e in piedi 120. Dato che il convoglio era costruito in lega leggera, la massa ammontava a sole 38 tonnellate. L'alimentazione era realizzata mediante bandelle metalliche poste sui fianchi del viadotto. Le due stazioni, poste all'inizio e alla fine del tracciato, erano costituite da piattaforme sopraele-



Uno scorcio della Monorotaia di Tokio, realizzata nel 1964, di 18 km tra l'aeroporto di Haneda e la stazione di Hamamatscucho con 9 fermate intermedie. Accanto, un'immagine del convoglio torinese.

vate che permettevano ai passeggeri l'accesso alla monorotaia. Le casse erano sostenute da carrelli con ruote gommate, ad asse orizzontale per la trazione e ad asse verticale per l'assetto e la guida del convoglio. La monorotaia cessò l'esercizio pochi mesi dopo il termine della manifestazione. Fu nuovamente utilizzata durante le primavere e le estati del biennio seguente, soprattutto a uso delle scolaresche, venendo posta definitivamente in disuso al termine del novembre 1963. Rimase abbandonata per anni all'interno della stazione Nord, preda di sbandati di vario tipo fino a quando, durante un'ispezione nel 1980, si scoprì che il veicolo era stato depredata da ignoti di vari componenti, e poi distrutto in un incendio appiccato da altri sconosciuti; rogo che peraltro aveva reso inagibile la stazione stessa. L'anno dopo, infine, il mezzo venne definitivamente smantellato. Con il passare degli anni il viadotto venne tagliato e rimosso quasi integralmente eccetto un breve tratto posto sopra il laghetto, mentre entrambe le stazioni rimasero. A inizio anni 2000, lungo il tratto del viadotto sul laghetto, fu installata permanentemente l'opera Luce Fontana Ruota di Gilberto Zorio, realizzata per la seconda edizione delle Luci d'Artista (1999-2000). Nel 2006, il Comune di Torino decise la ristrutturazione e il cambio di destinazione d'uso della stazione Nord, che da allora ospita la "Casa UGI".

Con il sistema Alweg è stata realizzata una linea di 2 km a Seattle che è tuttora in uso, e le linee panoramiche che corrono intorno ai parchi di Disneyland e Disneyworld negli USA. Il concetto di ferrovia Alweg è stato utilizzato anche in Asia, nella maggior parte dei casi in Giappone. Un contratto di licenza di

sistema è stato stipulato con Hitachi, che da qualche tempo è la proprietaria del marchio Alweg. L'Hitachi ha costruito alcune ferrovie Alweg, tra l'altro a Tokyo, a Ōsaka, Kuala Lumpur e Singapore.

Il raccordo ferroviario per la Fiat Mirafiori Subito dopo l'inaugurazione dello stabilimento di Mirafiori, all'epoca il più grande impianto industriale italiano, si evidenziava la necessità di collegare lo stabilimento ai binari ferroviari. In seguito ad un'apposita convenzione, nel dopoguerra fu realizzato e poi sempre gestito dalla SATTI in regime tranviario un apposito raccordo, raro esempio in Italia di urban rail. Alcune vecchie motrici tranviarie derivanti dalle linee interurbane e opportunamente modificate provvedevano al traino dei carri con i container e con le auto finite lungo il percorso che si snodava al centro di v. Vigliani. Essendo alimentate a 600 V, le motrici SATTI non potevano in nessun caso utilizzare i binari ferroviari, ma solamente i due binari del raccordo. Un altro raccordo dall'interno dello stabilimento collegava i binari alla rete tranviaria di c.so Unione Sovietica, per consentire alle motrici di raggiungere il deposito di v. Giordano Bruno. L'esercizio del raccordo è terminato nel 1986, dopo che la Fiat aveva iniziato ad utilizzare il collegamento, gestito direttamente, col nuovo scalo merci di Orbassano. Solo questa primavera sono stati rimossi gli ultimi pezzi di binario dalla v. Vigliani.



Un convoglio di carri trasporto auto proveniente da v. Vigliani sta per attraversare c. Maroncelli trainato da un locomotore SATTI derivato da una elettromotrice della Tranvia per Giaveno.

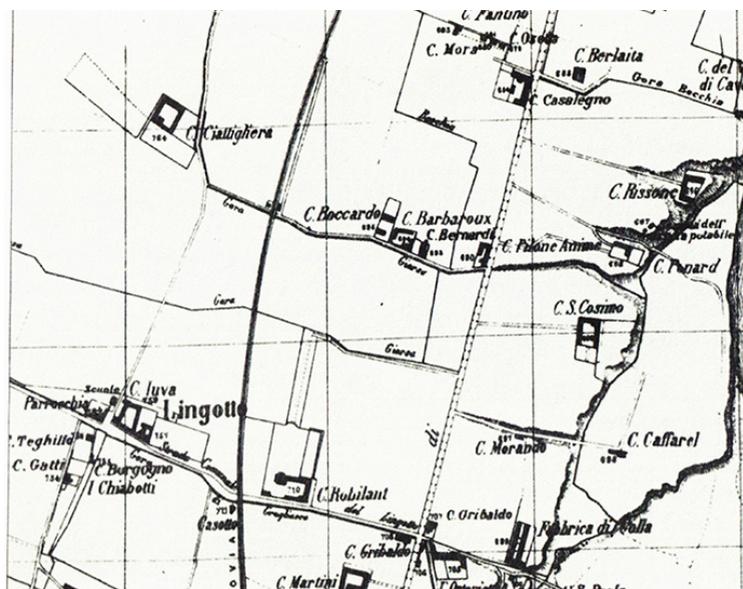


1910 circa. Via Passo Buole: il tratto di viale che portava all'antica chiesa parrocchiale del Lingotto. A destra il casale e la cascina del Lingotto, con le insegne del negozio di alimentari e della cantina. Il portone ad arco è lo stesso ancora visibile al numero 60 della via. La chiesa è stata distrutta dai bombardamenti.

La cascina Juva, il Lingotto La Juva, un tempo conosciuta come il Lingotto, sorgeva nell'omonimo feudo dove sin dal '500 vennero edificate strutture rurali. Dalle carte seicentesche, la cascina appare parte del complesso del castello del Lingotto che era inoltre dotato di giardini, orti e un edificio religioso. Nel 1791, l'architetto Amedeo Grossi rileva il complesso del Lingotto come: "Piccolo borgo capitale d'un feudo di detto nome compreso nel territorio di Torino situato a sinistra della strada di Pinerolo lungi due miglia da Torino". Il Grossi, oltre alla cascina, individua la Chiesa parrocchiale con molte case e attribuisce la proprietà del complesso all'illustrissimo signor conte di "Laval-diggi". Antonio Rabbini nel 1840 la rappresenta senza fornire indicazioni sulla proprietà, in questa fase vengono individuate due fabbriche a corte chiusa. Nel 1901 la proprietà passa alla famiglia Juva da cui prende il nome da questo momento in poi; ancora nelle fonti archivistiche si possono rilevare due corti chiuse, la chiesa nell'angolo Sud-Ovest del complesso e giardini a Est. La famiglia Juva mantiene la proprietà per 16 anni e nel 1917 viene rilevata dal demanio. Nelle fonti archivistiche del 1974, la cascina appare ormai completamente inglobata nel tessuto urbano che si è sviluppato dagli anni '50 in avanti. Durante

il secondo conflitto mondiale, il complesso viene sinistrato dai bombardamenti in data imprecisata. Attualmente l'edificio, di proprietà privata e fortemente ristrutturato, è adibito ad attività commerciali e residenziali e l'unica evidenza storica che si conserva è un arco portale bugnato settecentesco, che copre un passaggio tra v. Passo Buole e v. Palma di Cesnola.

La cascina Ciattigliera L'area di p. Galimberti e dei Mercati Generali faceva parte della grande cascina Ciattigliera. Gradualmente smembrata per realizzare le opere suddette, le v. Giordano Bruno e Pio VII e i condomini di v. La Loggia, la cascina scompare definitivamente nel 1970. Accanto al distributore sul c.so Giambone rimane una insegna in pietra a forma di cassapanca che segnalava l'ingresso. Fino agli ultimi anni di attività la Ciattigliera era rimasta l'unica a offrire il servizio di stallaggio e ricovero per i carri che portavano le derrate alimentari ai Mercati Generali.



Il Lingotto dopo il 1850. La linea curva è la ferrovia per Genova, quella retta alla sua destra è l'asse di v. Nizza.