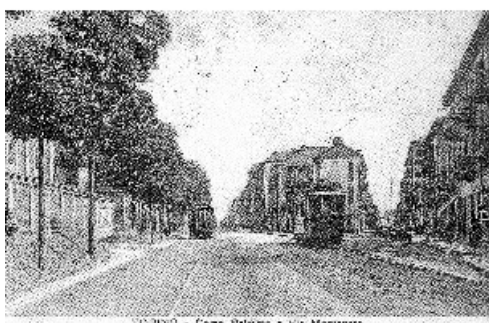




CITTA' DI TORINO

Vice Direzione Generale Ingegneria
Direzione Infrastrutture e Mobilità
SERVIZIO URBANIZZAZIONI

PISU URBAN - Barriera di Milano



SPAZIO PUBBLICO BORGIO STORICO e AREA SESIA/MONTANARO PROGETTO DEFINITIVO-ESECUTIVO

RELAZIONE GENERALE E TECNICA CON INQUADRAMENTO URBANISTICO, QUADRO ECONOMICO, DICHIARAZIONE RUP, CRONOPROGRAMMA

RL

Novembre 2012

PROGETTISTI:

arch. Carla SUPPO

arch. Maria Teresa MASSA

arch. Ferruccio CAPITANI

dott. agr. Guido GIORZA (opere a verde)

arch. Massimo CASASSA MONT (demolizione)

COLLABORATORI:

geom. Pietro CAVALLO

geom. Silvio BORGOGNO

arch. Davide AMENDOLA (Servizio Mobilità)

geom. Emilio RIZZOTTO (Servizio Mobilità)

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO - DIRIGENTE SERVIZIO TECNICO

arch. Giuseppe SERRA

COORDINATORE SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE: arch. Alessandro CAPRA

RELAZIONE GENERALE E TECNICA	3
PREMESSA (estratto dal preliminare)	3
Le proposte progettuali del PISU	4
IL PIANO REGOLATORE GENERALE:.....	9
Le ZUSA Zone Urbane Storico Ambientali:	9
La riqualificazione dello spazio pubblico :.....	9
La promozione della mobilità urbana sostenibile	11
Le proposte di riordino del regime viabile nelle aree di intervento.....	12
IL PROGETTO DIFFUSO: RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA STORICO	
AMBIENTALE	15
Localizzazione dell'intervento.....	16
LA STORIA DELLA BARRIERA DI MILANO.....	17
Le vecchie fabbriche della Barriera Di Milano	26
Le scuole della Barriera di Milano	29
<i>La Scuola Pestalozzi, già Scuola Barriera di Milano</i>	29
<i>La Scuola Gabelli, già Scuola Borgata Monterosa.</i>	30
<i>Alcuni luoghi degni di nota in Barriera di Milano</i>	31
Contributo al Conseguimento degli obiettivi del PISU	37
Descrizione dell'intervento.....	37
<i>Gli interventi previsti dal progetto</i>	41
<i>Il rinnovo dell'illuminazione pubblica</i>	44
<i>Verso una Smart City</i>	45
RELAZIONE AGRONOMICA	46
Angoli di verde e di colore in Barriera di Milano	46
STUDIO DI FATTIBILITÀ	63
QUADRO ECONOMICO.....	65
ELENCO ELABORATI.....	67
CRONOPROGRAMMA	68
DICHIARAZIONE RUP	69

RELAZIONE GENERALE E TECNICA

PREMESSA (estratto dal preliminare)

La Città di Torino è risultata vincitrice del finanziamento per i Programmi Integrati di Sviluppo Urbano (P.I.S.U.) promossi dalla Regione Piemonte nell'ambito dell'Asse 3-riqualificazione territoriale del Programma Operativo Regionale 2007 -2013 per la gestione del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (POR FESR).

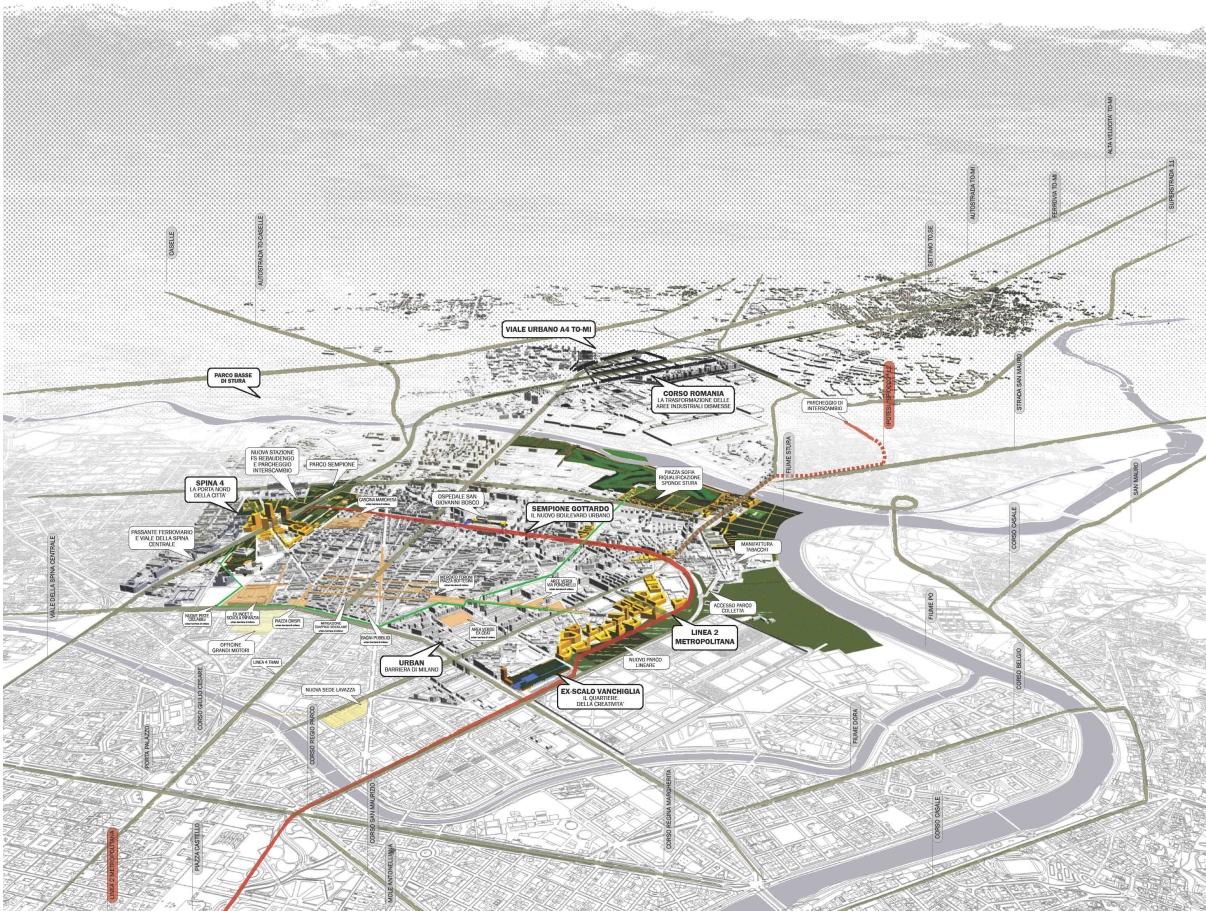
Il progetto, denominato "P.I.S.U. Barriera di Milano", interessa un'area che comprende il territorio della Circostrizione 6 "Barriera di Milano/Regio Parco/Falchera" ed è delimitata: a nord-ovest da corso Venezia, a nord dalle vie Gottardo e Sempione, a sud dai corsi Vigevano e Novara e a est da via Bologna.

La logica intorno a cui è stata costruita la candidatura al finanziamento è quella dell'individuazione di un insieme integrato e coordinato di interventi a partire dalle domande e dalle specificità del particolare contesto locale, in grado di agire contemporaneamente nella direzione di un miglioramento della qualità fisico e ambientale (Asse 1), dello sviluppo economico e occupazionale (Asse 2), della coesione sociale e culturale (Asse 3). Lavorando lungo questi tre principali Assi di intervento, l'obiettivo strategico è quello di promuovere la riqualificazione urbana nell'ottica di uno sviluppo sostenibile e di una maggiore competitività territoriale per il quartiere di Barriera di Milano.

Il quadro degli interventi che riguardano il primo Asse - focalizzati sulla dimensione "fisica" del P.I.S.U. e da realizzare entro il dicembre 2014 - si inserisce anche all'interno dello scenario di più lungo periodo tratteggiato dalla Variante 200 per l'area nord di Torino.

I due poli principali della trasformazione e della riqualificazione prevista dalla Variante 200 - il Parco della Spina 4 e l'ex Scalo Vanchiglia -, rappresentano insieme alle previsioni per l'attuale trincea ferroviaria lungo le vie Gottardo e Sempione il confine allargato dell'area del P.I.S.U.

Alla base della Variante 200, e centrale nel processo di riqualificazione del quartiere di Barriera di Milano, è il progetto della nuova Linea 2 della Metropolitana che attraverserà Torino da nord (stazione Rebaudengo in parco Sempione) a sud (in corrispondenza della futura piazza Mirafiori lungo corso Marche).



Inquadramento territoriale

Al quadro tratteggiato dalla Variante 200, si aggiungono altre progettualità che possono contribuire al miglioramento della qualità urbana diffusa di Barriera di Milano: prima fra tutti la valorizzazione delle fasce fluviali di Po e Stura, entro cui si inseriscono progetti come quello del riuso della Manifattura Tabacchi e della riorganizzazione dell'affaccio costruito in corrispondenza di piazza Sofia, oltre a questi si aggiunge l'interramento della linea ferroviaria da e per Milano attraverso le aree del Parco Spina 4 e i nuovi insediamenti del PRIU (Passante).

Le proposte progettuali del PISU

Il P.I.S.U. Barriera di Milano, in coerenza con gli strumenti di programmazione e pianificazione regionale e locale vigenti, è un programma di rigenerazione urbana fondato su un approccio integrato, con interventi di riqualificazione fisica, in primo luogo sullo spazio pubblico e sulle infrastrutture per la socializzazione, azioni di sostegno all'economia e all'occupazione e interventi di accompagnamento sociale e culturale.

Il PISU interessa una porzione di territorio di circa 2,3 kmq nell'area nord di Torino, un'area caratterizzata da rilevanti condizioni di degrado fisico e

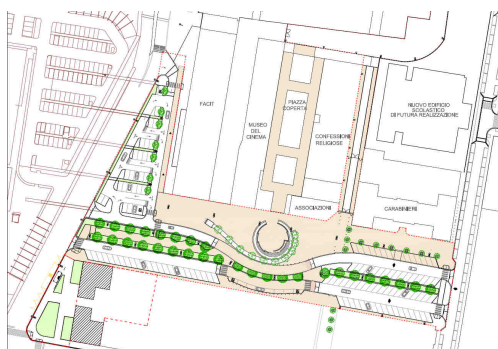
ambientale, da fenomeni di esclusione sociale e percezione di insicurezza, dal forte impatto del fenomeno migratorio, ma anche da elevate potenzialità legate alla concentrazione in questa parte di città delle trasformazioni urbane del prossimo futuro, a partire dalla Variante 200 al PRG di Torino e dalle previsioni di realizzazione della seconda linea di metropolitana.

L'ambito di riferimento del programma generale rientra nel territorio della Circoscrizione 6 ed è delimitato da corso Vigevano/Novara a sud, via Bologna a est, via Gottardo/Sempione a nord, corso Venezia a nord-ovest.

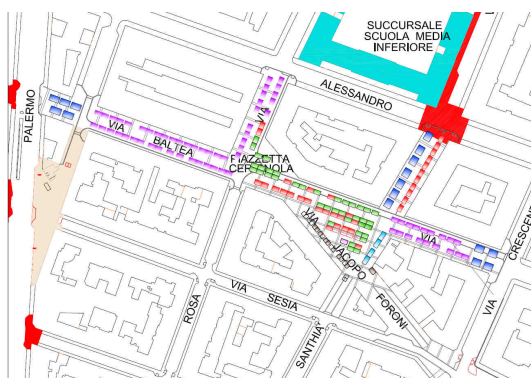
Lungo questi assi si situano i principali poli della trasformazione prevista dalla Variante 200 e corre il percorso della nuova linea 2 di metropolitana, che rappresenta l'infrastruttura alla base della riqualificazione disegnata nel medio periodo dalle nuove previsioni urbanistiche della Città di Torino. Il Progetto si inserisce pienamente quindi nello scenario di trasformazione dell'area nord, anticipandone alcuni interventi nell'area centrale più densamente abitata.

Il PISU risponde agli obiettivi di migliorare la qualità urbana e stimolare un processo condiviso di miglioramento della competitività, della coesione sociale e della sostenibilità del quartiere Barriera di Milano, attraverso un insieme di interventi coordinati e integrati.

Il PISU è strutturato attraverso 4 assi di intervento: l'asse fisico- ambientale, l'asse economico-occupazionale, l'asse socio-culturale e l'asse trasversale relativo all'accompagnamento e alla comunicazione.

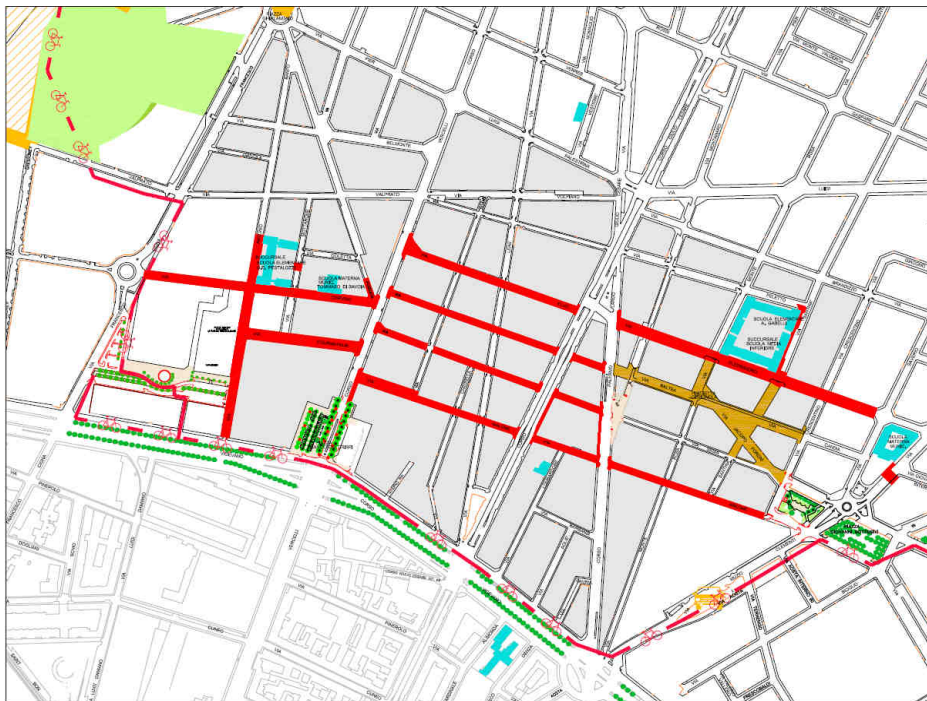


l'area ex-Incet, un insediamento industriale dismesso di grandi dimensioni, situato in prossimità dell'area di Spina 4, che verrà adibito a nuove funzioni di carattere socio-culturale a favore della collettività,



il mercato "Foroni", che sarà interamente riqualificato e ospitato su una piazza pedonale,

La Zona Urbana Storico Ambientale (ZUSA) compresa tra i corsi Vercelli e Palermo, in cui saranno realizzati diversi interventi di qualità urbana diffusa (illuminazione pubblica, mobilità ciclo-pedonale, arredo urbano e spazi verdi),



la Cascina Marchesa, nella quale saranno realizzati interventi sugli spazi sportivi e polivalenti,

la realizzazione del *Parco di Spina 4*,

la realizzazione di un area verde nel cortile *dell'area ex-Ceat*,

la riqualificazione di un complesso di *aree verdi* (Ponchielli-Tamagno-Leoncavallo) adiacente alla futura via Regaldi e variante 200,

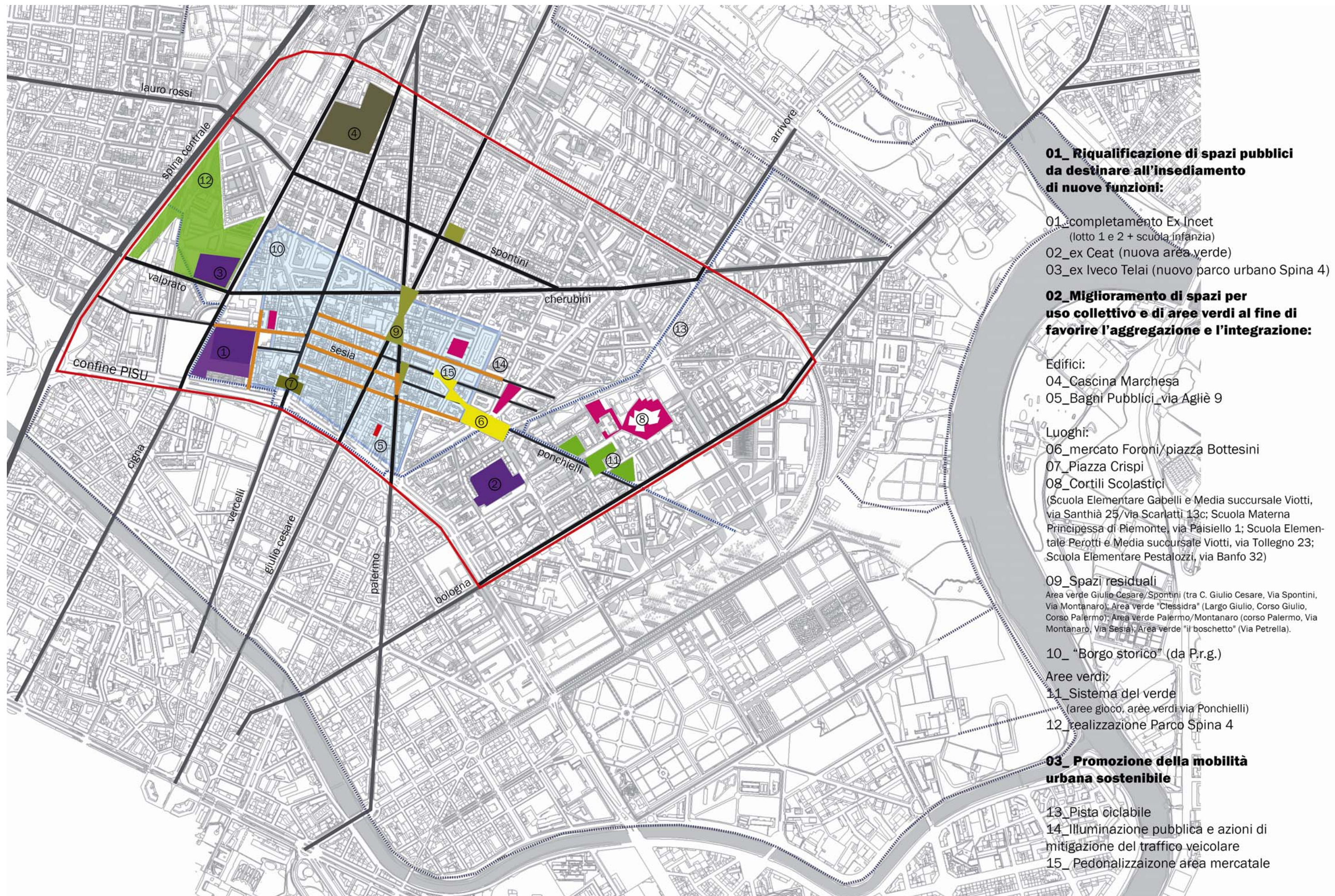
la realizzazione di una nuova *pista ciclabile*. (vedi planimetrie pag 5-6)

L'asse economico-occupazionale prevede un sistema di progetti a sostegno della formazione professionale, di contrasto alla dispersione scolastica e per l'integrazione nel mercato del lavoro, mentre l'asse socio-culturale è focalizzato sul miglioramento della coesione sociale, sul rafforzamento delle attività culturali e del polo culturale nell'area di Spina 4 nonché sulla partecipazione attiva degli abitanti. Infine, un aspetto rilevante della programmazione degli interventi su Barriera di Milano riguarda l'impegno della Città di Torino di concentrare in quest'area ulteriori programmi di investimento complementari, finanziati con risorse proprie o con altri finanziamenti regionali o ministeriali, rivolti in primo luogo al sostegno alle attività imprenditoriali e alla valorizzazione delle attività commerciali.

In questo senso, il PISU Barriera di Milano attraversa tutti gli obiettivi definiti dal Disciplinare Regionale: la riqualificazione dello spazio pubblico, la promozione della mobilità urbana sostenibile, lo sviluppo di servizi efficaci, la promozione di attrezzature per valorizzare il patrimonio culturale degli spazi verdi, il miglioramento delle infrastrutture economiche e il sostegno all'economia locale, il miglioramento della coesione sociale.

La definizione delle strategie e delle modalità di intervento sul territorio è stata effettuata attraverso metodi partecipativi di coinvolgimento degli attori locali, dei soggetti istituzionali e imprenditoriali, nella logica della strategia di promozione delle identità locali, di rafforzamento degli strumenti di compartecipazione alle scelte e di cooperazione prevista all'interno dell'Asse III del POR FESR.

IL PISU Barriera di Milano, infine, persegue e realizza l'obiettivo della programmazione integrata previsto dal Documento di Programmazione Strategico Operativa della Regione Piemonte, attraverso l'integrazione settoriale tra le differenti azioni, tra i diversi livelli di governo, tra i diversi attori del territorio e l'integrazione finanziaria, tra i diversi obiettivi e fondi della politica di coesione comunitaria e degli investimenti statali per le aree sottoutilizzate (FAS).



01_ Riqualificazione di spazi pubblici da destinare all'insediamento di nuove funzioni:

- 01_ completamento Ex Incet (lotto 1 e 2 + scuola infanzia)
- 02_ ex Ceat (nuova area verde)
- 03_ ex Iveco Telai (nuovo parco urbano Spina 4)

02_ Miglioramento di spazi per uso collettivo e di aree verdi al fine di favorire l'aggregazione e l'integrazione:

- Edifici:
- 04_ Cascina Marchesa
 - 05_ Bagni Pubblici_via Agliè 9

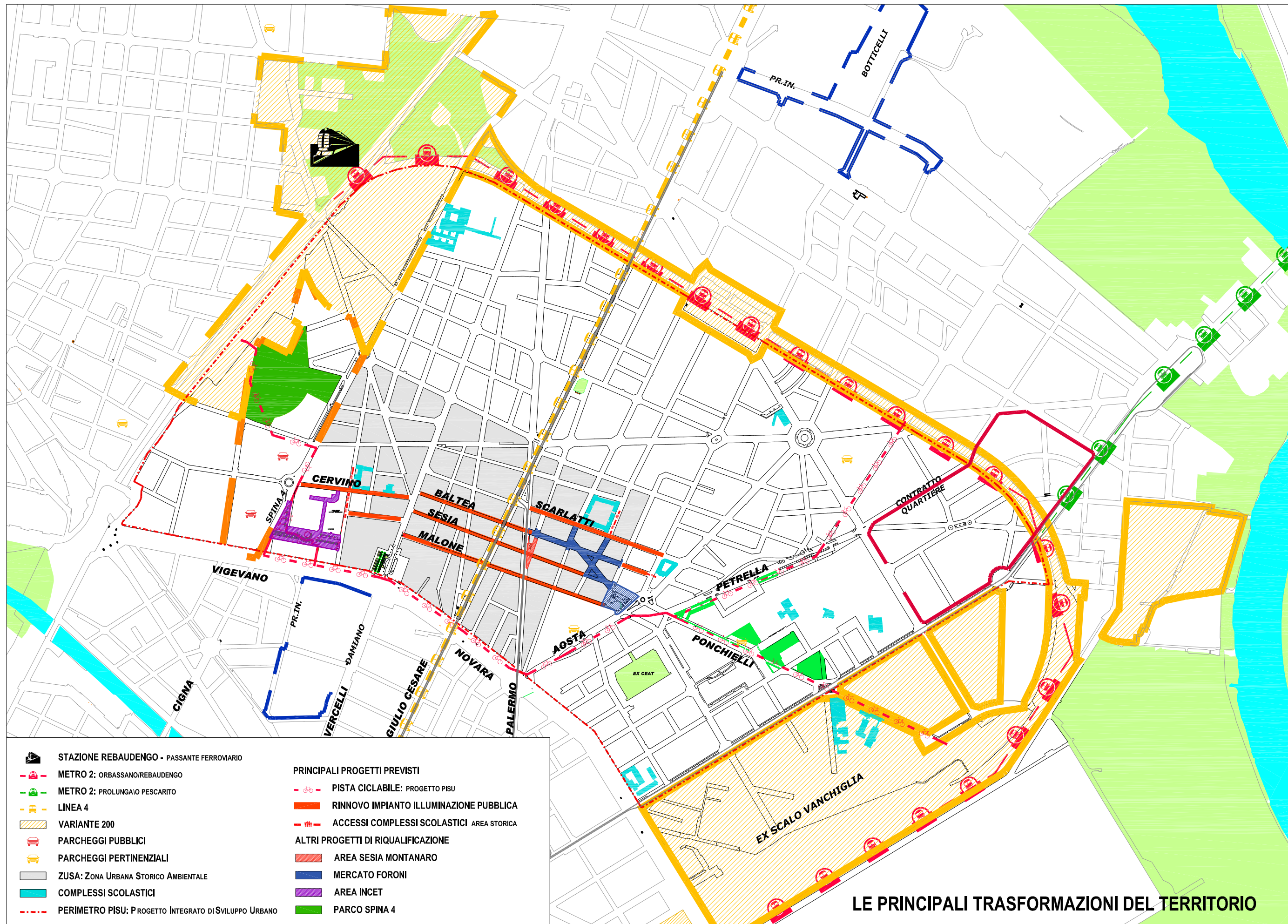
- Luoghi:
- 06_ mercato Foroni/piazza Bottesini
 - 07_ Piazza Crispi
 - 08_ Cortili Scolastici (Scuola Elementare Gabelli e Media succursale Viotti, via Santhià 25/via Scartatti 13c; Scuola Materna Principessa di Piemonte, via Paisiello 1; Scuola Elementare Perotti e Media succursale Viotti, via Tollegno 23; Scuola Elementare Pestalozzi, via Banfo 32)

- 09_ Spazi residui
- Area verde Giulio Cesare/Spontini (tra C. Giulio Cesare, Via Spontini, Via Montanaro); Area verde "Clessidra" (Largo Giulio, Corso Giulio, Corso Palermo); Area verde Palermo/Montanaro (corso Palermo, Via Montanaro, Via Sesia); Area verde "Il boschetto" (Via Petrella).

- 10_ "Borgo storico" (da P.r.g.)
- Aree verdi:
- 11_ Sistema del verde (aree gioco, aree verdi via Ponchielli)
 - 12_ realizzazione Parco Spina 4

03_ Promozione della mobilità urbana sostenibile

- 13_ Pista ciclabile
- 14_ Illuminazione pubblica e azioni di mitigazione del traffico veicolare
- 15_ Pedonalizzazione area mercatale



LE PRINCIPALI TRASFORMAZIONI DEL TERRITORIO

- | | | | |
|--|---|--|---|
| | STAZIONE REBAUDENGO - PASSANTE FERROVIARIO | | PISTA CICLABILE: PROGETTO PISU |
| | METRO 2: ORBASSANO/REBAUDENGO | | RINNOVO IMPIANTO ILLUMINAZIONE PUBBLICA |
| | METRO 2: PROLUNGAIO PESCARITO | | ACCESSI COMPLESSI SCOLASTICI AREA STORICA |
| | LINEA 4 | | AREA SESIA MONTANARO |
| | VARIANTE 200 | | MERCATO FORONI |
| | PARCHEGGI PUBBLICI | | AREA INCET |
| | PARCHEGGI PERTINENZIALI | | PARCO SPINA 4 |
| | ZUSA: ZONA URBANA STORICO AMBIENTALE | | |
| | COMPLESSI SCOLASTICI | | |
| | PERIMETRO PISU: PROGETTO INTEGRATO DI SVILUPPO URBANO | | |

PRINCIPALI PROGETTI PREVISTI

ALTRI PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE

IL PIANO REGOLATORE GENERALE:

Le ZUSA Zone Urbane Storico Ambientali:

Il Piano Regolatore Generale suddivide il territorio comunale in differenti zone normative, in relazione alle caratteristiche morfologiche, all'epoca dell'impianto urbano e del tessuto edilizio e agli obiettivi di modificazione o di conservazione contenuti nel piano.

Tra le varie suddivisioni vi sono le "Zone urbane storico-ambientali" – ZUSA – definite dal piano come "parti di territorio caratterizzate da insediamenti storici e spazi che qualificano il tessuto urbano". Nell'ambito delle ZUSA sono individuati gli edifici di particolare interesse storico (campitura nera) e gli edifici caratterizzanti il tessuto storico (tratto nero continuo), per i quali vige una particolare normativa di tutela

Lo spirito del Piano è stato quello di individuare e preservare all'interno del tessuto cittadino aree urbane con caratteri di impianto unitario e, visto il particolare pregio per la testimonianza storica che rappresentano, porle sotto tutela con una specifica normativa che ne preservi le caratteristiche e il valore ambientale.

La riqualificazione dello spazio pubblico :

Il PRG all'art. 25 recita: "L'Amministrazione Comunale promuove interventi di riqualificazione dello spazio pubblico nelle aree appositamente perimetrate e nelle zone storiche e storico-ambientali.

L'obiettivo perseguito consiste nel migliorare la qualità dello spazio pubblico attraverso il coordinamento degli interventi pubblici, l'integrazione degli spazi pubblici esistenti con quelli di nuova acquisizione diretta o derivata da trasformazioni.

Consiste altresì nell'incentivare la riqualificazione del tessuto edilizio e delle centralità minori e nel migliorare la qualità degli ambienti storici."

I parametri del PRG per la realizzazione dei progetti sono inoltre i seguenti:

- qualificazione degli spazi pubblici: strade, viali, corsi e piazze, marciapiedi e spazi pedonali, il coordinamento degli arredi stradali e la definizione delle piste ciclabili, la ricostruzione dei viali storici;
- organizzazione e valorizzazione del verde e degli spazi non costruiti;

- localizzazione di eventuali parcheggi collettivi con l'indicazione delle rampe di accesso e di uscita su suolo pubblico e la definizione delle opere di arredo e verde necessarie per migliorarne l'inserimento nell'ambiente;
- Rispetto e valorizzazione delle visuali prospettiche dell'edificato e salvaguardia di vedute su bellezze panoramiche o tipici ambienti caratterizzanti il tessuto storico e ambientale.
- scelta dei materiali di impiego nelle costruzioni, dei colori delle facciate, delle coperture, delle insegne, tutela delle vetrine storiche, anche attraverso regolamenti di via o di ambiente storico
- ridefinizione dei parametri edilizi delle aree private che si affacciano sullo spazio pubblico concernenti le altezze dei fabbricati e le loro distanze dai confini privati, da altri fabbricati e la deroga dal rispetto del filo stradale o edilizio, fermi restando i parametri urbanistici di trasformazione che non possono subire modificazioni.
- In carenza del progetto di riqualificazione dello spazio pubblico si possono comunque attuare le previsioni del piano.

Inoltre il PRG prevede che : "Entro l'ambito di riqualificazione dello spazio pubblico sono ammesse attività di ristorazione e pubblici esercizi, attività di tipo commerciale (edicole, punti di vendita), attività per il tempo libero, la cultura, la pratica sportiva, l'attività associativa, l'informazione, servizi socio-assistenziali, purché servano a qualificare lo spazio pubblico nelle funzioni e nella configurazione, siano di modesta entità e vengano dimensionalmente definite nel progetto dell'area, assieme agli edifici o servizi pubblici previsti".

Le prescrizioni sopra indicate si inseriscono puntualmente nelle proposte e nelle finalità del PISU – Barriera di Milano e se ne è tenuto conto per la redazione del progetto come risulta dalla descrizione che segue.

La promozione della mobilità urbana sostenibile

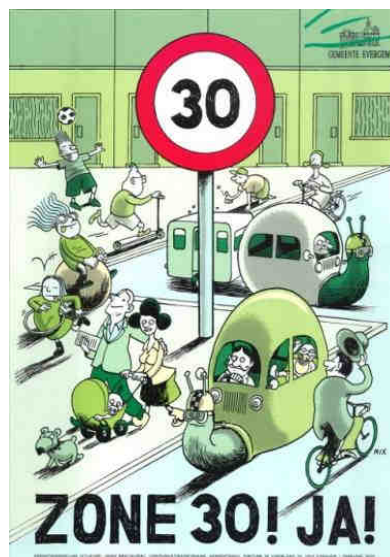
Il concetto di spazio condiviso si sta facendo sempre più strada come strumento per garantire agli spazi urbani la possibilità di assolvere anche altre funzioni oltre a quelle di pura mobilità.

In un contesto come quello urbano soprattutto come in questa area, scarsi di risorse spaziali, l'idea di mescolare armoniosamente piuttosto che segregare le diverse utenze della strada presenta molte potenzialità in termini di miglioramento della qualità della vita cittadina.

Questo obiettivo si può ottenere attraverso modifiche dello spazio pubblico che, prendendo come riferimento le esigenze delle persone e mettendo in secondo piano quelle del traffico motorizzato, sottolineano maggiormente le loro caratteristiche di luoghi di vita e socializzazione. Queste modifiche prendono atto dell'esistenza di un conflitto tra le esigenze della socialità e quelle dei flussi di traffico motorizzato e provano a gestirlo dialetticamente senza rimuoverne una delle due parti. Cercano di ristabilire una "democrazia della strada urbana".

L'essenza di una strada urbana consiste nel servire contemporaneamente a più scopi: garantire i flussi di traffico, garantire il raggiungimento delle destinazioni finali ovvero l'accessibilità e assolvere alla funzione di spazio pubblico nel quale hanno luogo tutte le attività della vita cittadina. Però la progettazione stradale tende a privilegiare il traffico veloce: ogni cosa situata tra due marciapiedi è considerato "spazio per la circolazione" nel quale il traffico a scorrimento veloce rappresenta la priorità. Il ruolo delle vie cittadine come "spazio pubblico" è stato fortemente ridotto e relegato ai marciapiedi e alle aree pedonali. La maggior parte delle città è a corto di spazi pubblici attraenti e dello spazio indispensabile a garantire una rete viaria efficace per la mobilità dolce.

Due degli aspetti caratterizzanti questo nuovo modo di organizzare gli spazi urbani sono: la drastica riduzione delle velocità di circolazione e la



valorizzazione della capacità di interazione degli individui.

Varie esperienze all'estero ci dicono che è possibile modificare in senso condiviso molta parte dello spazio stradale che potrebbe essere trasformato in "shared space" a beneficio di tutti.

In base a quanto premesso le attività volte alla promozione della mobilità urbana sostenibile relative al progetto PISU Barriera di Milano, si sviluppano su tre azioni cardine:

- **la realizzazione di una pista ciclabile** che parte dal nuovo viale della Spina centrale, attraversa il parco di Spina 4, corre lungo corso Vigevano-Novara, prosegue lungo via Aosta per poi dividersi in due rami uno su via Petrella e uno su via Ponchielli e raggiungere l'area interessata dalle trasformazioni della Variante 200;
- **la creazione di zone di "shared space"** aree a mobilità sostenibile in cui lo spazio è condiviso tra pedoni, mezzi privati a motore e biciclette all'interno del Borgo storico;
- **la pedonalizzazione** dell'importante spazio mercatale Foroni-Cerignola, che risulterà così essere maggiormente (e più piacevolmente) fruibile dai residenti anche in orari serali e notturni.

Le proposte di riordino del regime viabile nelle aree di intervento

Nella Zona Urbana Storico Ambientale i differenti progetti di riqualificazione previsti dal PISU richiederanno delle modifiche al sistema della viabilità in termini di pedonalizzazioni, sensi di marcia e riorganizzazione dei parcheggi.

Il progetto che coinvolgerà l'area ampia della Zusa prevederà la realizzazione di zone pedonali in corrispondenza dell'area mercatale di piazza Foroni, dell'area compresa tra le vie Montanaro - Sesia e il corso Palermo, in via Fossata nel tratto compreso tra via Goletta e via Cervino e nella carreggiata di collegamento tra corso Giulio Cesare e via Montanaro in corrispondenza dell'area verde adiacente via Spontini. Inoltre è prevista la realizzazione dell'ampliamento e riqualificazione dell'area verde compresa tra le via Ponchielli, Tollegno e Paganini con pedonalizzazione di quest'ultima nel tratto compreso tra via Tollegno e via Bologna.

Al fine di rendere funzionale la circolazione veicolare nelle aree adiacenti alle nuove isole pedonali e proteggere le stesse dal traffico veicolare di attraversamento è previsto un riordino dei sensi di marcia che prevede:

- inversione del senso unico di marcia veicolare da sud verso nord in via Monterosa nel tratto compreso tra corso Novara e via Sesia;

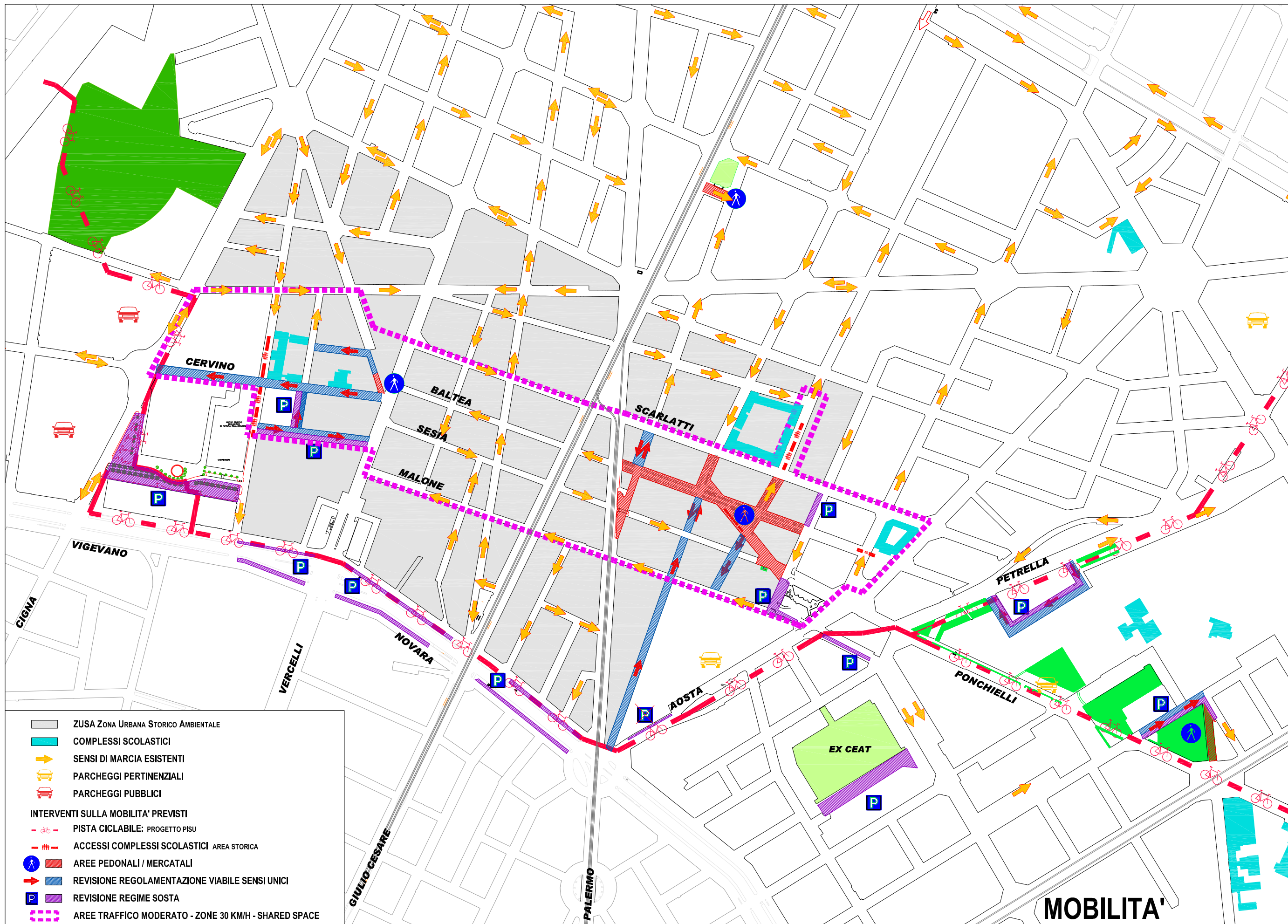
- inversione del senso unico di marcia veicolare da nord verso sud in via Santhià nel tratto compreso tra piazza Foroni e via Malone;
- inversione del senso unico di marcia veicolare da est verso ovest in via Goletta nel tratto compreso tra via Fossata e via Mottarone;
- istituzione del divieto di circolazione veicolare eccetto autorizzati (residenti, forza pubblica, mezzi di soccorso, servizi pubblici, mercatali) nelle vie: Monterosa nel tratto compreso tra piazzetta Cerignola e via Sesia, Montanaro nel tratto compreso tra via Scarlatti e via Candia.

Si prevede anche la regolamentazione della circolazione a senso unico di marcia per il traffico veicolare nelle vie: Cervino nel tratto compreso tra corso Vercelli e via Cigna con direzione Est/Ovest e Courmayeur nel tratto compreso tra via Banfo e corso Vercelli con direzione Ovest/Est al fine di promuovere la sperimentazione di regolamentazione della circolazione veicolare secondo i criteri degli "Spazi condivisi" (Shared space) con gestione promiscua di alcune categorie di utenti della strada: pedoni, velocipedi e autoveicoli.

Si segnala ancora la revisione dei sensi di marcia di alcune vie motivati dalla razionalizzazione delle aree di sosta con leggeri incrementi numerici delle stesse quali: via Mottarone nel tratto compreso tra via Courmayeur e via Cervino con direzione Sud/nord, via Petrella n.c 40 interno, via Tollegno nel tratto compreso tra via Ponchielli e via Paganini.

Si segnala la modifica del regime di sosta inerente la realizzazione della rete di piste ciclabili che interessa la carreggiata laterale nord di corso Novara nel tratto compreso tra via Aosta e via Banfo, la soppressione di alcuni posti auto in via Aosta nel tratto compreso tra corso Novara e via Clementi, l'incremento degli stalli di sosta nelle nuove carreggiate veicolari di collegamento tra la via Banfo e via Cigna (area Ex-Incet), la carreggiata laterale sud di corso Novara nel tratto compreso tra via Banfo e corso Palermo, via Crescentino nel tratto compreso tra via Scarlatti e via Candia, piazza Bottesini settori Ovest ed Est, e via Montanaro nel tratto compreso tra via Spontini e la carreggiata di collegamento con corso Giulio Cesare adiacente l'area giardino.

Si evidenzia infine il perimetro compreso tra le vie Cigna, Cervino, Elvo/Scarlatti, Paisiello, Bottesini, Malone e Courmayeur dove sono previsti interventi di mitigazione della velocità dei veicoli con realizzazione di piattaforme stradali e attraversamenti rialzati ed individuazione di aree a traffico moderato (zone 30 KM/H).



- ZUSA ZONA URBANA STORICO AMBIENTALE
- COMPLESSI SCOLASTICI
- SENSI DI MARCIA ESISTENTI
- PARCHEGGI PERTINENZIALI
- PARCHEGGI PUBBLICI
- INTERVENTI SULLA MOBILITA' PREVISTI**
- PISTA CICLABILE: PROGETTO PISU
- ACCESSI COMPLESSI SCOLASTICI AREA STORICA
- AREE PEDONALI / MERCATALI
- REVISIONE REGOLAMENTAZIONE VIABILE SENSI UNICI
- REVISIONE REGIME SOSTA
- AREE TRAFFICO MODERATO - ZONE 30 KM/H - SHARED SPACE

MOBILITA'

IL PROGETTO DIFFUSO: RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA STORICO AMBIENTALE

Il progetto sviluppa un intervento di riqualificazione con piccoli interventi di riqualificazione collegati tra loro di tipo diffuso all'interno della Zona Urbana Storico Ambientale di Barriera di Milano. La riqualificazione si pone l'obiettivo prioritario di valorizzare la funzione di **"centralità minore"**, di incentivare e riportare gli abitanti a vivere il proprio quartiere offrendo uno spazio pubblico riqualificato che contribuisca ad un rinnovato modo di abitare e lavorare nell'area. Questo sarà possibile ed avrà risultati significativi tanto più si accompagnerà alle azioni da prevedere sul tessuto economico e sociale.

Dall'indagine conoscitiva della capacità economica del territorio di Barriera di Milano, che incrocia elementi di vita sociale, di distribuzione delle attività commerciali e artigianali assieme alle analisi provenienti dalle associazioni attive sul territorio, è emerso - quale elemento prioritario - una forte richiesta di **"sicurezza"**. Il territorio, svuotato in buona misura delle sue abituali attività, è stato in parte occupato da una rete di illegalità che ha indotto molti abitanti a trasferire la propria vita sociale e spesso anche la propria residenza in altre parti di città, favorendo una sostituzione nel tessuto sociale che ha portato ad una caratterizzazione dei luoghi fortemente ispirata da matrici culturali spesso extracomunitarie.

Come abbiamo accennato precedentemente oggi nel quartiere è avviata un'importante trasformazione: i progetti della città, previsti o in attuazione al margine dell'area considerata, porteranno con tutta sicurezza ad una differente fruizione di questa porzione di quartiere.

L'asse di via Cigna e tutta la zona ad ovest viene completamente ridisegnata nell'ambito del progetto di Spina 4, sostituendo gli impianti industriali con abitazioni, centri commerciali e aree a parco. Sulla ferrovia Torino Milano verrà proseguito, a seguito dell'abbassamento del piano del ferro, il progetto del viale di attraversamento nord sud già completato in Spina1 e, in parte, in Spina2.

Ulteriore grande trasformazione urbana sarà determinata dalla futura variante 200 al PRGC. Questo strumento urbanistico, arricchito dal confronto attuato nell'ambito del concorso bandito dalla città, ridisegnerà le aree di Parco Sempione, dello stabilimento Gondrand, del trincerone ferroviario di collegamento tra la direttrice per Milano e lo scalo merci Vanchiglia e quelle dimesse del detto scalo merci, al margine opposto del quartiere rispetto a via Cigna. L'area Vanchiglia, capace di forte concentrazione edilizia, ha giustificato l'impiego del suo asse di collegamento verso l'ex scalo Rebaudengo per tracciare parte della

giacitura della seconda linea metropolitana, determinandone, in prospettiva, un forte e facilitato legame sia con il vicino centro città, sia con i collegamenti di ampio respiro della TAV, tramite il passante ferroviario.

Il totale ridisegno dell'area nord consentirà una modifica sostanziale dei percorsi, delle reti di collegamento attuali e dei flussi veicolari; in particolare i nuovi assi di collegamento nord sud (costituiti dal passante e dalla nuova via Cigna ad ovest e dalla nuova via Regaldi ad est) consentiranno, in fasi differenti ma progressive, di liberare la ZUSA dalle pesanti funzioni di attraversamento veicolare dettate dai movimenti pendolari e commerciali inter-quartiere, favorendo la riconquista di una qualità di vita maggiormente funzionale all'utilizzo residenziale.

In questo quadro assume particolare importanza un progetto concentrato sul tessuto minore che sostiene, promuove e indirizza la sua trasformazione, collegandola agli importanti processi economici in atto o previsti sull'intorno.

L'accento alle grandi trasformazioni è necessario per inquadrare il più possibile la condizione strutturale verso cui si sta evolvendo questa parte di città e motiva ulteriormente la scelta di attivare azioni, all'interno del Progetto Integrato di Sviluppo Urbano, che coinvolgano gli abitanti a partire dalle fasi di analisi.

Si è scelto di agire quindi sull'antico tessuto dell'area storica delle borgate Montebianco e Monterosa privilegiandole rispetto agli assi principali dei corsi Vercelli, Palermo e Giulio Cesare che, ad oggi, hanno comunque una maggior vitalità data la presenza più diffusa di attività commerciali. Le proposte progettuali si concentrano sulle vie che attraversano le due borgate, favorendo i percorsi naturali di collegamento tra le attività quotidiane (percorsi casa - scuola casa - mercato ecc..) e anche i collegamenti con le parti della città collocate ai margini di Barriera di Milano (Spina 4, Passante, variante 200) soggette a questi importanti interventi di trasformazione urbana.

Localizzazione dell'intervento

L'ipotesi progettuale interessa la Zona Urbana Storica Ambientale - ZUSA - individuata dal PRGC e coincidente con la zona più storicizzata di Barriera di Milano. L'area è compresa tra i corsi Vigevano e Novara a sud, le vie Banfo e Cigna a ovest, Palestrina e Brandizzo a nord, Crescentino e Monterosa a est.

La sua origine risale alla costruzione della Cinta Daziaria del 1853 quando fu prevista l'importante porta di accesso alla Città da nord sull'asse di corso Vercelli, in corrispondenza della piazza Crispi. La realizzazione della

Cinta Daziaria vide, quasi contemporaneamente, lo sviluppo delle borgate operaie in prossimità delle direttrici di accesso alla città.

Queste si caratterizzavano come addensamenti abitativi, realizzati spesso su progetto di lottizzazioni private, che ospitavano prevalentemente botteghe artigiane e abitazioni degli operai impiegati nelle fabbriche che si stavano sviluppando all'esterno dal perimetro urbano.

L'ambito del progetto è costituito appunto dalla borgata "Montebianco", sviluppatasi sull'asse di corso Vercelli e piazza Crispi e dalla borgata "Monterosa" sorta lungo la via omonima e la via Aosta.

L'area ha un disegno urbano caratterizzato da una fitta trama di vie a sezione ridotta, intersecata da alcuni importanti corsi di dimensione più ampia (Vercelli, Palermo e Giulio Cesare), orientati sostanzialmente secondo la direzione nord - sud e utilizzati ancora oggi come importanti assi di collegamento del quartiere e d'ingresso - uscita verso la parte nord della città.

Il tessuto edilizio, dopo la prima fase di impianto della borgata, è stato disegnato dai piani regolatori che hanno normato lo sviluppo delle aree comprese tra le due cinte daziarie negli anni di fine '800 e inizio '900.

Come tipologie edilizie sono riconoscibili esempi di case di borgata della prima urbanizzazione, cortine edilizie di fine '800 e primi decenni del '900 di maggiori dimensioni, legate all'impianto conseguente ai nuovi piani regolatori, nonché importanti testimonianze di edilizia popolare di matrice privata, contraddistinte da sistemi costruttivi all'avanguardia per il terzo decennio del novecento, periodo in cui furono realizzate (le case "Grassi", di via Baltea/Monterosa).

La centralità della ZUSA nel contesto di Barriera di Milano è sottolineata dalla più vivace connotazione commerciale dei corso Vercelli e Giulio Cesare, dal mercato di via Foroni e piazza Cerignola, dalla presenza di funzioni pubbliche come le scuole Pestalozzi e Gabelli, dalla imponente mole della parrocchiale di Santa Maria Signora della Pace. Tutte attività essenziali per il quartiere che originano flussi veicolari e pedonali degli abitanti che vivono e/o utilizzano quotidianamente il borgo.

LA STORIA DELLA BARRIERA DI MILANO

Barriera di Milano: un toponimo che da più di cent'anni identifica un popoloso e vivace quartiere torinese che evoca, nell'immaginario collettivo, storie legate al lavoro, ai ritmi della fabbrica, alla produzione, alle lotte operaie, ma anche all'immigrazione di prima e di ultima generazione, alla solidarietà sociale, alla vivacità del commercio.

Ma non è sempre stato così.

La *'Barriera dl'Emme'*, come veniva chiamata in dialetto già dai suoi primi abitanti, quelli immigrati dalle campagne piemontesi del torinese, del biellese, del vercellese, incomincia a svilupparsi nella seconda metà dell'800 all'esterno della Cinta Daziaria completata nel 1853, là dove non è necessario pagare le imposte sulle merci in entrata in città e quindi è più conveniente l'insediamento da un lato di fabbriche manifatturiere e dall'altro di chi in quelle fabbriche ci lavora, allettato dalla vicinanza al luogo di lavoro, dagli affitti più abbordabili e dalla possibilità di vivere un po' più agevolmente rispetto ad altre zone della città più centrali.

Ma in quel periodo la *'Barriera'* è anche il luogo in cui, con l'impegno e il sacrificio, è possibile comprarsi un piccolo pezzo di terra, costruirsi giorno dopo giorno, al termine del turno di lavoro, una casetta con un orto e un piccolo giardino, incontrare i compagni di lavoro e gli amici seduti all'ombra delle *'topie'* di uva fragola delle trattorie e delle *'piole'*, magari gustando un buon bicchiere di vino del Monferrato o delle Langhe, mentre i bambini giocano con la palla di stracci o correndo dietro al cerchio di legno e le donne, dopo aver sbrigato le faccende domestiche ed aver accudito i piccoli, chiacchierano tra di loro rammendando l'unico vestito della festa, da usare la domenica successiva a messa o per andare a fare una passeggiata in centro città.

Le ciminiere delle fabbriche svettano sulle case del borgo con i loro pennacchi di fumo nerastro.

Dalle rive della Dora, dove si sono insediate le prime manifatture della città grazie alla presenza di canali derivati dal fiume che permettono il funzionamento dei macchinari, in pochi anni le fabbriche sono arrivate numerose, favorendo la nascita di un borgo legato indissolubilmente ai ritmi del lavoro.

La politica e le scelte di sviluppo resesi necessarie dopo il trasferimento del ruolo di Capitale d'Italia da Torino a Firenze, nel 1864, e poi a Roma, nel 1870, hanno individuato in queste zone luoghi da destinare allo sviluppo industriale, favorito dai bassi costi dei terreni e dalla presenza di un'infrastruttura che, seppur non determinante, favorirà questa tendenza: il *Canale della Ceronda*, derivato dall'omonimo torrente in prossimità del *Mulino di Altessano* nel 1872 e finanziato, per la sua realizzazione, dallo Stato Unitario come strumento per la trasformazione della prima Capitale d'Italia in Capitale dell'Industria.

Sino a pochi anni prima, però, la situazione era ben diversa!

Queste contrade, nell'800 erano piena campagna, una campagna fertile e produttiva, con grandi appezzamenti terrieri di proprietà prevalentemente nobiliare, borghese o ecclesiastica, vasti prati solcati da canali irrigui rigonfi di acque costeggiati da filari di salici capitozzati e gelsi ed attraversati da una rete di strade, da quelle ampie e ben sistemate, destinate al passaggio dei carri e diretti in città, a quelle sterrate

dall'andamento tortuoso che permettevano di raggiungere i vari appezzamenti terrieri, dai viali di olmi delle grandi cascate della zona ai semplici sentieri campestri dai quali, al passaggio dei carri carichi dei raccolti dei campi, si sollevavano nuvole di polvere che ben presto si diffondevano tutto attorno per poi disperdersi.

Una campagna che era stata bonificata e messa a coltura a partire dalla seconda metà del '500, nonostante in alcune sue parti persistessero fitti boschi di farnie, roveri, ontani, salici, frequentati dai duchi di Savoia e dai loro ospiti in occasioni delle battute di caccia tra la Dora, la Stura e il Po, attorno alla Tenuta Reale del Viboccone, poi Regio Parco.

Il duca Emanuele Filiberto di Savoia, rientrato in possesso dei territori dei suoi avi nel 1563, dopo il *Trattato di Cateau-Cambrèsis* del 1559, dagli anni '70 del '500 aveva in realtà deciso di fare di questa sua tenuta sulle rive del Po un podere modello per l'allevamento del baco da seta, nell'ottica di introdurre nella sua capitale la produzione del nobile tessuto.

E il lavoro di messa a coltura dei gelsi per l'allevamento del baco non era stato semplice, vista la presenza della fitta vegetazione.

Quindi una parte del territorio, quella più vicina alla Residenza, era stata messa a coltura, con importanti interventi di disboscamento, di dissodamento del terreno, di canalizzazione delle acque in eccesso, e l'altra lasciata nelle sue condizioni originarie.

Tutta la zona compresa tra la Dora e la Stura era sin dal Medioevo conosciuta come '*Regione delle Maddalene*', per la presenza di un convento con relativo lazzaretto intitolato a Maria Maddalena, individuabile nell'attuale Borgata Aurora, tra via Aosta e via Lodi, ed era una zona poco abitata ed urbanizzata, se non per la presenza di alcune piccole realtà produttive agricole immerse tra i boschi.

La attraversavano due strade, entrambe provenienti dal guado sulla Dora in corrispondenza del Borgo Dora, che all'epoca si chiamava '*Ad Rexias*' per le segherie che vi operavano: la *Strada di Vercelli*, corrispondente all'attuale corso omonimo, e la *Strada dell'Arrivore*, diretta all'omonimo traghetto sulla Stura condotto da un certo *Ardizzone BORGESIO*, che poi ne avrebbe ceduto i diritti ai monaci dell'Abbadia di San Giacomo di Stura.

Per il resto, erano solo viottoli tra la vegetazione e strade sterrate tra le radure.

Durante il corso del '600, pur con una certa difficoltà, continua l'opera di bonifica e di messa a coltura dei terreni, intervento che ha un blocco ad inizio '700, a causa delle distruzioni perpetrate dalle truppe francesi dal Re Luigi XIV, che mettono a ferro e fuoco tutte le terre attorno al Castello del Viboccone, nel frattempo trasformato in elegante dimora suburbana con tanto di giardini, giochi d'acqua, campagne ben coltivate.

Una planimetria pubblicata ad Amsterdam da Nicolas Visscher nel 1706, anno della liberazione della città dall'assedio delle truppe francesi, passato alla storia come l' *'Assedio di Torino'* mostra, seppur con beneficio di inventario, visti i mezzi dell'epoca, l'assetto del territorio tra Dora, Po e Stura.

Quattro strade lo attraversano: la vecchia Strada di Vercelli, la Strada alla Fossata, diretta all'omonima cascina, la *Strada dell'Arrivore* e lo *Stradone del Regio Parco* (che porta all'omonimo Castello, ormai distrutto), collegate tra di loro da alcune strade secondarie.

Tra le cascine rilevate, a quel tempo in gran parte danneggiate dagli eventi bellici, emergono la *Fossata*, la *Marchesa* (all'epoca *'au Marquis de Saint George'*), la *Verdina* e l'*Ajrale*, oltre ad altre minori.

Con l'assestamento della situazione del Ducato di Savoia, nel '700 ha luogo un lungo periodo di benessere e di sviluppo, che favorisce un intenso sviluppo agricolo ed un inizio di sviluppo industriale, che avrà nella *Manifattura Tabacchi*, progettata e realizzata a partire 1758, il suo punto focale.

Nonostante ciò, i tempi dell'industrializzazione sono ancora lontani.

Vengono tracciati nuovi canali irrigui, vengono potenziati quelli già esistenti (come la *Bealera Vecchia di Lucento* e la *Bealera Nuova di Lucento*, di origine quattrocentesca), viene completata la bonifica e la messa a coltura dei terreni, si assiste ad una graduale parcellizzazione delle proprietà, che continuerà per tutto il secolo successivo.

Ma verso la città, lungo la Dora, verso la fine del secolo qualcosa incomincia a cambiare.

Le attività manifatturiere della città rumorose e nocive alla salute, sino ad allora condotte all'interno delle mura, per editto Reale vengono trasferite in massa in Borgo Dora per motivi di sicurezza e di igiene: in questo modo il borgo diventa il primo quartiere industriale torinese.

Poi, gradualmente, anche i terreni al di là del fiume incominciano a destare interesse ai fini produttivi, e si popolano di conterie, segherie, manifatture tessili, piccole fonderie, in un processo che continuerà, più intenso, anche nel secolo successivo.

Il vero momento del cambiamento per la zona dell'attuale Barriera di Milano sarà nel 1858, anno in cui entrerà in funzione la prima Cinta Daziaria della città prevista sin dal 1853, che dividerà il territorio della Regione Maddalene in due parti e determinerà l'insediamento di grandi realtà industriali nelle sue vicinanze.

La possibilità di dotare la città di una Cinta Daziaria per la riscossione diretta del dazio sui generi di consumo era stata richiesta nel 1849 dal Sindaco *Francesco Luigi Demargherita* all'allora Ministro dell'Interno del

Regno di Sardegna per rimpolpare il bilancio della Città ed era stata accettata dal Ministero con apposito decreto nel dicembre del 1850.

Da quel momento il Municipio aveva dato inizio alla realizzazione di un muro in mattoni alto due metri con relativo fossato progettato dall'Ingegnere Pecco, con alcuni varchi in corrispondenza delle strade di entrate in città e frequenti garitte di guardia.

Il muro, affiancato da una strada di circonvallazione esterna e da una strada di ronda interna, era costato 2.200.000 lire e racchiudeva un'area di più di 16 chilometri quadrati.

A nord-est della città, lungo la Cinta, erano così state aperte quattro 'porte' o 'barriere', come vennero da subito definite: la *Barriera di Milano* (attuale piazza Crispi), la *Barriera dell'Abbadia* (tra corso Novara, Corso Palermo e via Aosta), la *Barriera del Parco* (tra corso Novara e via Bologna) e la *Barriera del Campo Santo* (tra corso Novara e Corso Regio Parco).

La più importante era la prima, che comprendeva due edifici adibiti ad uffici del dazio, stalle per i cavalli, posti di guardia e magazzini per le merci.

Nonostante la presenza del manufatto, la planimetria redatta nel 1879 dall'Ufficio Tecnico Municipale fotografa una situazione di urbanizzazione ancora ibrida, in cui si evidenzia una netta differenza tra la zona a sud della Cinta, in cui hanno già sede numerose attività manifatturiere, come la *Conceria Martinolo*, lungo la Strada di Vercelli, una fabbrica di cemento, una fabbrica di olio di ricino, la *Fabbrica di Prodotti Chimici Sclopis*, alcune ghiacciaie, le *Concerie Bocca* e il *Cotonificio Abrate-Depanis* (nella zona della cascina Aurora), e quella a nord, di aspetto ancora agricolo, costellata di cascine e di canali irrigui.

Sarà qui, al di là del tratto di cinta compreso tra la Barriera di Milano e della Barriera dell'Abbadia, che nascerà la borgata operaia e, successivamente, il quartiere cittadino che oggi chiamiamo Barriera di Milano.

All'epoca, come emerge dalla planimetria citata, le strade di maggiore importanza in zona sono cinque: la **Strada Reale d'Italia** (l'odierno Corso Vercelli), che dal Borgo Dora, al di là del fiume, permette di oltrepassare la Stura e dirigersi verso Vercelli e Novara, la **Strada delle Boscaglie** (nella zona dell'attuale Corso Giulio Cesare), che termina alle Basse di Stura nei terreni dell'omonima cascina (la cascina 'Boscaje', che prendeva il nome dall'antico toponimo delle Basse), la **Strada delle Campagnette** (un cui tratto è identificabile oggi nella via Paisiello), che raggiunge e supera la *Cascina Campagnetta*, nella zona dell'attuale Piazza Respighi, per poi congiungersi alla Strada delle Boscaglie e alla Strada delle Campagne, lungo il bordo del ciglione a picco sulle Basse di Stura, la **Strada dell'Abbadia di Stura**, o 'Strada di Chivasso ed Agliè',

proveniente prima dal guardo e poi dal ponte in legno sulla Dora in prossimità dell'attuale Piazza Borgo Dora (attuali vie Chivasso, Aosta), che oltre la Borgata Maddalene si divide in due tronchi, la *Strada dell'Arrivore* (attuali via Cruto, Corelli e Strada dell'Arrivore), che sino al 1882, anno della costruzione di un primo ponte sull'asse della Strada di Settimo, conduce al vecchio pontile del traghetto sulla Stura, e la *Strada delle Maddalene*, diretta alla Manifattura Tabacchi del Regio Parco.

Ultima strada è lo **Stradale del Regio Parco** (attuale Corso Regio Parco), il grande viale alberato diretto verso il grande stabilimento per la lavorazione del Tabacco e verso il borgo sorto nei suoi pressi.

Inframmezzate da prati irrigui e campi coltivati a cereali (frumento, segale, orzo) lungo la Strada Reale d'Italia all'esterno della Cinta di susseguono le cascine *Avvocata, Pan e Vin* e *Marchesa*, lungo quella delle Boscaglie le cascine *Avvocata, Violino, Benso, Cremona, Protta* e *Voghera*, lungo la Strada delle Campagnette le cascine *Dulis, Campagnetta, Brunero, Valé, Druetti, Arleri* e *Boscaja*, lungo la Strada dell'Abbadia le cascine *Mangiarda, Mangiardina, Crocifisso, Dubois, Valinetto, Gioia, dell'Ospedale di San Giovanni* e il *Rivore Falcheri*, lungo lo Stradale del Regio Parco le cascine *Verdina, Ajrale, Crotasse* e *Fossati-Rejneri*.

Oltre la *Ferrovia di Novara*, inaugurata il 20 ottobre del 1856, la cascina *Fossata*, servita da un lungo viale rettilineo che si diparte dalla Strada di Vercelli in corrispondenza della cascina *Pan e Vin*.

Cascine più o meno imponenti, con pareti in mattoni a vista e ciottoli di fiume, alcune a corte chiusa, altre con pianta al L o a C, alcune con viale di accesso affiancato da due filari di olmi, tigli o platani, spesso con grandi orti recintati e giardini che riempiono le cronache dell'epoca per la loro bellezza.

Nell'ultimo ventennio del secolo, un primo segno del cambiamento è la comparsa di due piccoli nuclei extra-cinta, inizialmente di aspetto rurale e in seguito abitati dagli operai dei vicini stabilimenti manifatturieri, entrambi sorti sulla base di lottizzazioni private e soggetti a regolamentazione edilizia solo a partire dal 1887 e dal 1901: la *borgata Montebianco* e la *borgata Monterosa*.

Complice anche la crisi agricola che colpisce l'Italia sin dal 1871 e che durerà almeno 10 anni, tutta Torino viene interessata da ondate migratorie, provenienti dalle campagne del Piemonte, del Veneto, dell'Emilia e, in parte, della Toscana, persone in cerca di lavoro e di condizioni di vita migliori.

E le due borgate sono uno dei luoghi migliori in cui insediarsi.

La *Borgata Montebianco*, che nel primo ventennio del '900 si salderà gradualmente alla vicina borgata Monterosa, in questi anni tende a svilupparsi lungo l'omonima strada, oggi via Antonio Banfo, e lungo alcune

strade minori comprese tra lo *Stradone di Vercelli* e la strada diretta alla cascina Fossata, per poi allargarsi verso via Cigna.

E' una tipica borgata suburbana, con edifici di piccole dimensioni e fabbricati agricoli inglobati nel tessuto edilizio tra cui le cascine *Pan e Vin* e *Capitolo*), separata dalla città da una zona inizialmente agricola e successivamente occupata dai grandi stabilimenti della *Fiat Grandi Motori*, dell'*I.N.C.E.T.*, e di altre aziende.

La *Borgata Monterosa*, invece, anch'essa nei pressi della via omonima, prende origine dalla *Barriera dell'Abbadia di Stura*, all'incrocio tra le attuali vie Aosta e Monterosa e corso Novara, e si sviluppa con l'insediamento di casette sparse e cascinali, eccezion fatta per la fila di case lungo la stessa via Monterosa, addossate le une alle altre, non raggiungendo, almeno inizialmente, l'aspetto compatto e la densità abitativa della vicina Borgata Montebianco.

E' però caratterizzata dalla presenza di una grande chiesa, intitolata alla *Madonna della Pace*, costruita nel 1894 lungo l'asse del Corso Ponte Mosca. .

C'è poi anche una terza piccola borgata, la *Borgata Maddalene*, con i suoi cascinali, molti dei quali ancora oggi esistenti, disposti lungo la tortuosa Strada dell'Abbadia in vista delle cascine *Crocifisso*, *Datis* e *Vallinotto*.

Negli anni '20 del '900 le borgate Montebianco e Monterosa, sino ad allora ancora distinte e costituite da edifici di dimensioni ridotte, appaiono ormai fuse assieme - nel 1892 contavano solo 5.000 abitanti, saliti a 25.000 nel 1920 - per effetto delle direttive del *Piano Regolatore per prolungamento dei corsi e vie principali fuori la Cinta Daziaria* del 1887 e poi del *Piano Regolatore* del 1908, che avevano previsto la creazione di insediamenti disposti a ventaglio a partire dalla *Piazza della Barriera di Milano* e dalla *Barriera dell'Abbadia di Stura*.

In questo contesto il vecchio *Stradone di Vercelli* (attuale Corso Vercelli) e il nuovo *Corso Ponte Mosca*, l'attuale Corso Giulio Cesare, diventano assi rettori dello sviluppo di questo settore di città.

I due insediamenti originari, dei quali ancora oggi si percepisce la presenza, si saldano in un'unica grande borgata operaia cui viene dato il nome della barriera del dazio (la Barriera di Milano), diventata punto di riferimento, una borgata di periferia con le classiche case a ballatoio e piccoli stabilimenti artigianali nei cortili, le vecchie *'piole'* con il caratteristico pergolato di vite, le locande lungo le strade principali, i piccoli appezzamenti coltivati ad orto ed i prati residui, chiusi tra le case.

Sullo sfondo, le ciminiere della zona industriale verso la città, all'interno della Cinta (la *Fiat Fonderie Ghisa* di via Cuneo angolo via Cigna, la *Fiat Grandi Motori* di corso Vercelli angolo corso Vigevano) o appena all'esterno

di essa (la *Fiat Sezione Industrie Metallurgiche e Acciaierie* di via Cigna angolo corso Vigevano, fondata nel 1914).

Luoghi in cui si conduce una vita di lavoro e di sacrificio, ma in un contesto sociale di coesione e collaborazione reciproca.

D'altronde, sino a pochi anni prima, ad inizio secolo, le condizioni di vita dei lavoratori non erano certo migliori: un tessitore guadagnava 3 lire al giorno, se donna 1 lira e 30 centesimi, se bambino 30 centesimi.

Salari ridotti, ma non solo...il lavoro spesso durava solo due-tre mesi in un anno, poi bisognava arrangiarsi e cercare una nuova occupazione per sopravvivere!

Un operaio metalmeccanico guadagnava 2 lire e mezza al giorno, un muratore 3 lire, 1 lira e 10 centesimi se garzone, una sartina 50 centesimi.

Peccato che 1kg di pane costasse 35 centesimi, 1 litro di latte 30 centesimi, 1 kg di riso 40 centesimi, l'affitto di due camere 50 centesimi al giorno.

E che per acquistare un '*biciclo*', la novità di inizio secolo, per andare al lavoro, occorressero ben 150 lire!

In queste condizioni non era certo facile andare avanti!.

Erano condizioni che già alcuni decenni prima avevano suggerito ad *Edmondo de Amicis*, nel corso della presentazione del suo '*Libro Cuore*' presso l'Università di Torino, di rivolgersi ai giovani più fortunati, incitandoli a pensare anche ai più poveri:

" Occupatevi della questione sociale, voi che avete l'intelletto e l'animo a tutte le grandi idee.

Milioni di vostri fratelli a cui la fortuna ha negato il conforto e l'onore degli studi, confidano nell'opera della gioventù studiosa, sperano che almeno voi studierete appassionatamente la loro causa."

Tra il 1900 ed il 1911 la popolazione dell'intera Torino aumenta di 92.000 unità, 65.000 delle quali sceglie la zona della città fuori cinta per insediarsi. Di questi, quasi 18.000 si stabiliscono in Barriera di Milano. E pensare che 30 anni prima qui vivevano poco più di 1.000 persone!

Il quotidiano cittadino, la *Stampa*, nel gennaio del 1912 fotografa criticamente la situazione, non risparmiando critiche:

"... Non è per puro diletto che oltre centomila persone, a Torino, se ne stiano alle barriere anziché godere gli agi, le comodità e le soddisfazioni estetiche dei più fortunati che abitano in centro...Non è senza significato che il fulgido risorgere dell'attività industriale di Torino coincida col fenomeno demografico del rapido addensarsi della popolazione fuori cinta...".

Nel decennio successivo, poi, mentre la Cinta Daziaria del 1853 viene dimessa ed entra in funzione la nuova Cinta, nel 1912, le condizioni di vita, anche in Barriera di Milano comunque migliorano.

Seguendo gli allineamenti definiti dal Piano Regolatore del 1908, vengono tracciati nuovi assi viari, lungo i quali, a poco a poco, trovano posto nuovi edifici residenziali, destinate prevalentemente all'affitto ma anche di proprietà dei lavoratori, che con il loro '*ciabotin*' con orticello e giardinetto annesso realizzano il sogno desiderato durante un'intera vita di lavoro (alcuni di questi piccoli edifici sopravvivono ancora oggi).

E intanto il quartiere si arricchisce anche di alcuni nuclei di edilizia popolare, dapprima sorti per volontà di filantropi, poi per volontà dell'*Istituto Autonomo Case Popolari* (in via Cimarosa, sui terreni della cascina Verdina, già nel 1909, in via Lauro Rossi nel 1920, le '*Case Grassi*' di Piazza Foroni nel 1928) e dell'amministrazione comunale (tra le vie Bologna e Borriana, nel 1921), di due grandi scuole (la *Pestalozzi* in Borgata Montebianco, costruita tra il 1904 e il 1906, e la *Gabelli* in Borgata Monterosa, costruita tra il 1914 e il 1915), di asili, di luoghi d'incontro, di scuole tecniche, ma anche di edifici di un certo pregio, spesso dotati, per l'epoca, dei più moderni comforts e dall'aspetto sobrio ma elegante.

Anche oggi, passeggiando per le strade del quartiere, non passano infatti inosservati alcuni eleganti palazzi risalenti proprio agli anni '20 e '30 del secolo scorso, con eleganti e leggiadre decorazioni floreali e vetrate colorate negli androni ispirate allo stile Liberty, tanto in voga in quel periodo.

In quegli anni il centro città si può raggiungere a bordo del tramway elettrico, degno discendente della '*giardiniera*' trainata da cavalli che a fine '800 collegava la Barriera al Ponte Isabella, passando per Piazza Castello e via Roma, la mitica linea 15 della *Società Anonima dei Tramways di Torino*, società meglio conosciuta come '*la Belga*'.

Intanto, però, la vita in Barriera si svolge secondo cadenze proprie, dettati dai ritmi del lavoro in fabbrica e dai bisogni di una popolazione che continua a crescere a ritmi sostenuti.

Basti pensare che le due scuole della Barriera, la Pestalozzi e la Gabelli, in quanto sovraffollate o in via di completamento, già alla metà degli anni '10 non riescono ad ospitare tutti gli studenti che lo richiedono, tanto da rendere necessario l'utilizzo di alcune case private per poter fare lezione.

E' così che, ad esempio, le case di via Valprato 12, di via Soana 37 e di Corso Vercelli 96, nell'anno scolastico 1913-1914 diventano luoghi d'istruzione per i bambini, svolgendo egregiamente, nell'emergenza, il loro ruolo di 'scuole succursali'.

Dopo aver assorbito le ondate migratorie provenienti prevalentemente dal Piemonte e dal Veneto tra gli anni '10 e gli anni '40, negli anni '50-'60 è la volta di quelle provenienti dal Sud d'Italia, con persone interessate a migliorare le loro condizioni di vita che trovano impiego come operai nei vicini stabilimenti industriali ed alloggio nelle vecchie case ormai fatiscenti dei nuclei delle due borgate originarie ma anche in quelle di più recente edificazione, sorte attorno ai nuclei originari e in luogo degli isolati distrutti durante i bombardamenti della II Guerra Mondiale. .

La Barriera di Milano, insieme alle altre borgate operaie ottocentesche della città, continuerà ad ingrandirsi sino agli anni '80, diventando uno dei quartieri più popolari e popolosi della città e saldandosi ai quartieri vicini.

Oggi, parlare della Barriera di Milano significa riferirsi ad un grande e vivace quartiere residenziale e commerciale, un quartiere che, in piena epoca post-industriale, si mantiene ancora fedele al suo storico ruolo di luogo di accoglienza per chi giunge in città in cerca di occupazione e di nuove e migliori prospettive di vita, proveniente da terre lontane.

Le fabbriche ormai da tempo hanno chiuso i battenti: i rumori delle presse dell'Officina Grandi Motori durante i cicli di produzione, i pennacchi di fumo delle ciminiere, le sirene che segnavano l'inizio e la fine dei turni di lavoro, i pomeriggi domenicali passati nelle 'piole' all'ombra delle 'topie' di vite, le lotte per i diritti dei lavoratori, le speranze degli anni del boom economico, da queste parti sono diventate storia.

Oggi la Barriera di Milano è frenetica, vivace, multietnica, tranquilla in alcuni luoghi e assediata dal traffico in altri.

Percorrendo alcune sue strade, però, è ancora possibile, con un po' d'impegno, riassaporare l'atmosfera particolare della vecchia 'Barriera d'Emme', riscoprendone gli antichi scorci.

Il tutto mentre Torino continua nella sua corsa al cambiamento: un cambiamento di cui la 'Barriera' è il fronte avanzato.

Le vecchie fabbriche della Barriera Di Milano

Nei primi anni del '900 la zona immediatamente a ridosso della Barriera di Milano, lungo la Cinta Daziaria tracciata nel 1853, è travolta da un intenso processo di industrializzazione, che negli anni immediatamente precedenti aveva interessato la vicina Borgata Aurora, nella zona tra la Dora e la Cinta stessa.

Se l'insediamento di alcune vecchie manifatture a nord del fiume risale a tempi ben più antichi (*l'Industria Chimica Sclopis* per la produzione di acido fosforico, acido nitrico, solfati di ferro e rame, ammoniaca di via Aosta 29-31, solo per dirne una, è in attività sin dal 1812), è tra i primi

anni del secolo e gli anni '20 che questa zona vede l'insediamento di grandi e piccole realtà manifatturiere, favorite dall'insediamento in zona, nel 1896, della *Società Elettrica Alta Italia*, che dal suo stabilimento per la produzione di energia elettrica di via Bologna distribuisce energia a tutto questo settore di città in pieno fermento.

In realtà alcune importanti realtà industriali avevano, in quegli anni, già messo radici in Barriera: si trattava della fabbrica *Tedeschi*, di via Monte Bianco 7, per la produzione di cavi elettrici, poi divenuta I.N.C.E.T. (Industria Nazionale Cavi Elettrici Torino), fondata nel 1888, della *Fabbrica di Colla e Concimi* di Corso Novara 99, del 1881, e della grande fabbrica *Ansaldo* per la produzione di macchine tipografiche, macchine a agricole e materiale d'artiglieria, edificata appena all'interno della Cinta ed entrata in produzione nel 1899, poi acquistata, trasformata ed ingrandita da Giovanni Agnelli e divenuta *F.I.A.T. Grandi Motori* 15 anni più tardi.

A parecchi anni prima, almeno agli anni '40 dell'800, risaliva invece la costruzione di un grande mulino da grano al termine dell'attuale Corso Vigevano, all'epoca non ancora esistente, che utilizzava le acque della Bealera Nuova di Lucento per il funzionamento dei suoi macchinari.

E' però a partire dagli anni '10 del '900 che in Barriera si insediano tante altre realtà che contribuiscono in un breve lasso di tempo a fare di questa zona della città, sino a quel momento agricola, un vero e proprio quartiere industriale.

Tra il 1910 ed il 1920 entrano in produzione le *Acciaierie e Fonderie Piemontesi* di via Belmonte 40, specializzate nella fusione dell'acciaio e le *Industrie Metallurgiche* di via Cigna 115 per la produzione di lamiere, telai, acciai stampati (poi confluite nella F.I.A.T. (S.I.M.A - Sezione Industrie Metallurgiche e Acciaierie), l'industria tessile *Hoffman* di via Parella 6, i cui stabilimenti verranno poi assorbiti dall'industria dolciaria *Wamar*, il *Lanificio Giordano* di Corso Vigevano 21 e 23, le *Fonderie Piccardi* di via Cervino 60/68 per la fusione e lo stampaggio di ghisa e acciaio, la *Fabbrica Piemontese Lampade Elettriche* di via Valprato 36, la *Fabbrica Barone Ambrogio e Figlio* di Corso Vigevano 33 per la produzione di carte da parati, oltre ad alcune piccole realtà industriali minori.

A partire dal 1920, invece, si insediano in zona la *F.I.B.A.T.*, Fabbrica Italiana Biancheria e Affini, con sede in via Courmajeur 8, la *S.A.F.T.* (Società Anonima Farmaceutica Torino) per la produzione di farmaceutici e prodotti chimici, in via Santhià 18, l' *A.F.A.S.T. Calzature* di via Desana 4 e via Leiny 90, la *Saponeria di Ercole Gandini* per la produzione di candele, sego e sapone, in via Palestriana 38, le *Fonderie Monte Bianco* di via Desana 9,11 e 13 e di via Chatillon 86, la *Fonderia Artistica Torinese* di Corso Vercelli 114, la manifattura di forniture ferroviarie e militari di *Vittorio Faccenda* di via Monte Bianco 50. la *Manifattura Alberto Sacerdote* per la produzione di forniture militari di in via Cervino 66 e 68, la *fabbrica di legnami Fautriero* di Corso Novara 80, la *Società Anonima Alluminium* di

Corso Vigevano 35 e la fabbrica dolciaria per la produzione di biscotti e dolci vari *Wamar* (Wafer e Affini Marchisio) di via Parella 6 e corso Vigevano 46.

Insomma, un grande quartiere industriale a breve distanza dal centro cittadino non gravato dai tributi di entrata ed uscita merci in quanto all'esterno della Cinta daziaria.

In quegli anni il lavoro in fabbrica é duro e faticoso, i turni di lavoro sono massacranti, i ritmi di vita della borgata sorta accanto alle fabbriche scanditi dalle sirene di inizio e fine turno, dai rumori delle lavorazioni (passerà alla storia, come rumore tipico di queste zone, quello dei magli per la lavorazione dell'acciaio dei motori delle navi alla Grandi Motori, in azione sino agli anni '70, di cui molti ancora oggi si ricordano....).

Ma all'epoca il lavoro in fabbrica è anche socializzante, la condivisione delle stesse condizioni di vita e delle stesse esperienze spinge gli uni ad affiancarsi agli altri, a combattere per i propri diritti, per ottenere condizioni di lavoro meno pesanti, per far crescere un'identità sociale 'di borgata' che qui come in pochi altri luoghi della città è particolarmente sentita.

Ed è proprio in fabbrica, ma anche nelle strade della borgata, che gradualmente si trasforma e diventa quartiere della città, che si sviluppa uno 'slang' del tutto particolare, acuto, pungente e talvolta crudo, che caratterizzerà la Barriera per molto tempo, tanto da farne riconoscere a prima vista gli abitanti durante le uscite in centro città.

Tra '*ruscun*' (gran lavoratori) e '*dritu*' (furbi), '*galantom*' (galantuomini) e '*lingére*' (mascalzoni). '*sufiét veuid*' (portafogli vuoti) e '*sufiét dij cabriolet*' (portafogli con assegni a vuoto) la vita in Barriera non è semplice, ma con l'impegno e la solidarietà si riesce comunque a '*buté ansema el disné con la sin-a*' (sbarcare il lunario), migliorando gradualmente la propria situazione.

Le fabbriche resteranno in attività per parecchi decenni, negli anni della II Guerra Mondiale verranno in parte convertite alla produzione di armamenti e di automezzi militari, poi ritorneranno alle loro produzioni e, in seguito, gradualmente chiuderanno, trasferendo le produzioni altrove, fuori città.

I vecchi fabbricati un tempo brulicanti di operai al lavoro rimarranno abbandonati per anni, sino all'inizio degli anni '90, epoca in cui si decide di procedere con l'urbanizzazione delle aree lasciate libere.

Dai cadenti stabilimenti, che verranno in gran parte abbattuti, si ricaveranno spazi grandi e piccoli su cui la città potrà espandersi con nuove case, con parchi, giardini, nuove attività produttive, sino ai giorni nostri.