



AI SENSI DI LEGGE SI ATTESTA CHE  
LA PRESENTE COPIA, COSTITUITA DA  
N. 5 FOGLI È CONFORME  
ALL'ORIGINALE.  
TORINO, LI 26 MAR. 2013



Decreto n. 81/2013

ASSISTENTE AMMINISTRATIVO  
PAOLA M. BOLLA

# Ministero per i Beni e le Attività Culturali

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DEL PIEMONTE

## IL DIRETTORE REGIONALE

**VISTO** il Decreto Legislativo 30 marzo 2001, n. 165 "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche";

**VISTO** il Decreto Legislativo 20 ottobre 1998, n. 368 "Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59", come modificato dal Decreto Legislativo 8 gennaio 2004, n. 3 "Riorganizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, ai sensi dell'art. 1 della legge 6 luglio 2002, n. 137";

**VISTO** il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice per i beni culturali ed il paesaggio" e s.m.i. di seguito denominato Codice;

**VISTO** il Decreto Dirigenziale 6 febbraio 2004 recante le procedure per la verifica dell'interesse culturale del patrimonio immobiliare pubblico così come modificato dal decreto Dirigenziale 28 febbraio 2005, e il Decreto Dirigenziale 25 gennaio 2005 recante le procedure per la verifica dell'interesse culturale dei beni immobili di proprietà di persone giuridiche private senza fine di lucro;

**VISTO** il D.P.R. 26 novembre 2007, n.233 "Regolamento di riorganizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'articolo 1, comma 404, della legge 27 dicembre 2006, n. 296" e s.m.i., ed in particolare l'art. 17, comma 3, lettera c) che assegna ai Direttori Regionali per i beni culturali e paesaggistici la funzione della verifica della sussistenza dell'interesse culturale dei beni appartenenti a soggetti pubblici e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs 42/2004;

**CONSIDERATO** che, con D.P.C.M. in corso di registrazione, è stato attribuito al dott. Mario TURETTA l'incarico di funzione dirigenziale di livello generale di Direttore Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Piemonte;

**VISTA** la nota ricevuta il 12/03/2012 con la quale il Comune di Torino, in qualità di delegato del procedimento per conto del liquidatore del Consorzio C.T.R.E.A. e del Presidente della Provincia di Torino, ha chiesto la verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art. 12 del Codice per l'immobile appresso descritto;

**VISTO** il parere congiunto della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Torino Asti Biella Cuneo Vercelli e della Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Piemonte espresso con verbale n° 10/2012 del 27/11/2012;

**RITENUTO** che il complesso immobiliare:

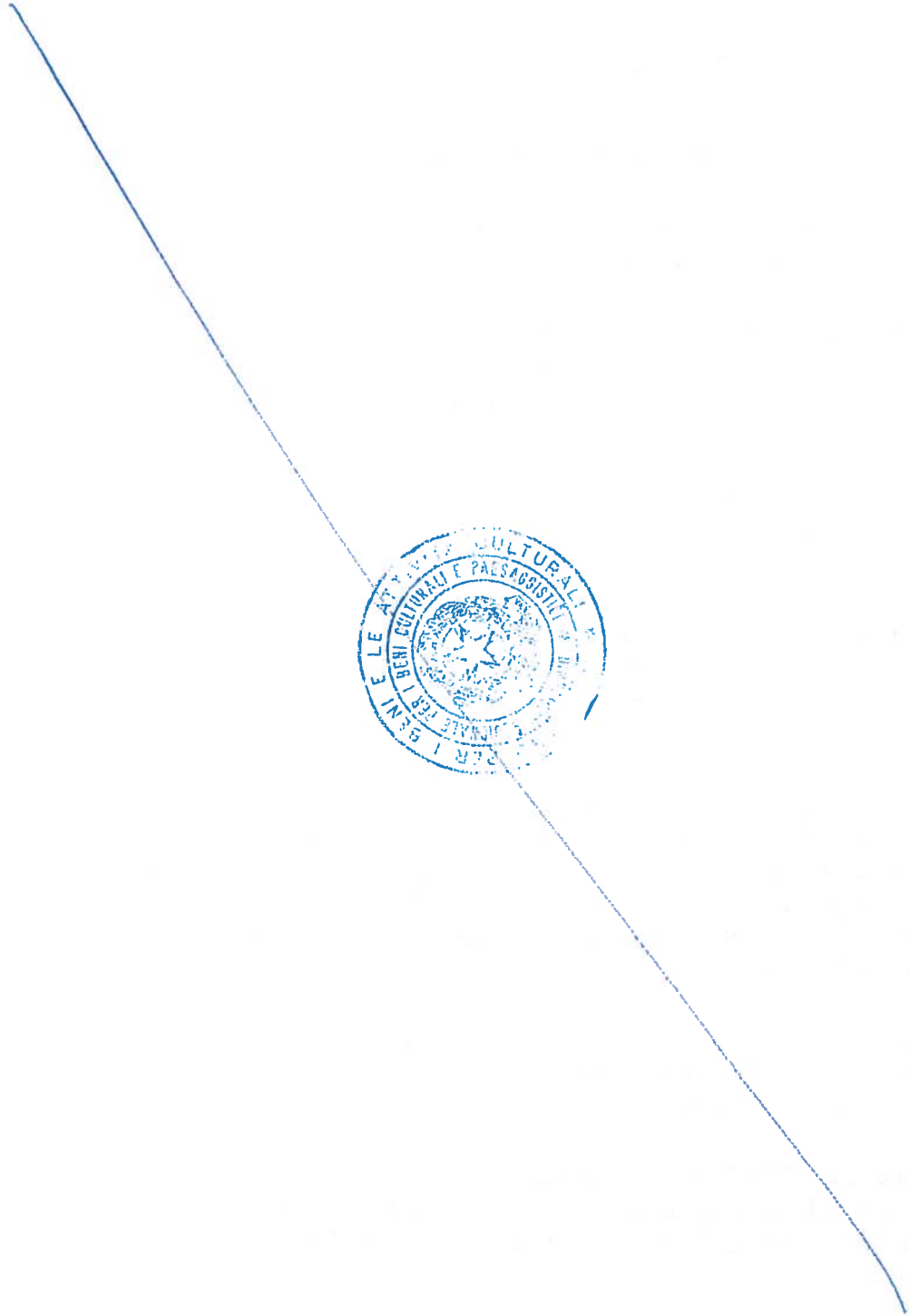
- Denominato *Complesso Ex-Consorzio per la Tramvia Elettrica Torino-Rivoli poi C.I.T.R.E.A.*,
- Provincia di Torino,

1

1. ANNO 1984  
2. 1984  
3. 1984



MINISTERO DELLA CULTURA  
DIREZIONE REGIONALE



-Comune di Collegno,  
 -Sito in Corso Francia 148  
 -Distinto come segue:  
 C.F. Fg. 8 part. 532 subb 2, 3, 4, 5, 6 e 7/parte,  
 C.T. Fg. 8 part. 532/parte;  
 come meglio evidenziato dall'allegato estratto di mappa catastale;  
 riveste interesse culturale ai sensi degli artt. 10, 12 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, per i motivi contenuti nella relazione storico artistica allegata

### DECRETA

il bene denominato *Complesso Ex-Consorzio per la Tramvia Elettrica Torino-Rivoli poi C.I.T.R.E.A.*, meglio individuato nelle premesse e descritto negli allegati, è dichiarato di interesse culturale ai sensi degli artt. 10, 12 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e rimane quindi sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel predetto Decreto Legislativo.

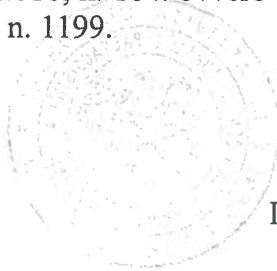
L'estratto di mappa catastale e la relazione storico-artistica fanno parte integrante del presente decreto che verrà notificato ai proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo del bene che ne forma oggetto.

Il presente decreto è trascritto presso l'Agenzia delle Entrate -servizio pubblicità immobiliare- dalla Direzione Regionale e avrà efficacia nei confronti di ogni successivo proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo del bene.

Avverso il presente decreto è ammesso il ricorso amministrativo al Ministero per i beni e le attività culturali ai sensi dell'articolo 16 del Codice.

Sono, inoltre, ammesse proposizioni di ricorso giurisdizionale al T.A.R. competente per territorio ai sensi del D. Lgs. 2 luglio 2010, n. 104. ovvero ricorso straordinario al Capo dello Stato ai sensi del D.P.R. 24 novembre 1971, n. 1199.

Torino, 25 MAR 2013



IL DIRETTORE REGIONALE  
 dott. Mario TURETTA

*Mario Turetta*







# Ministero per i Beni e le Attività Culturali

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DEL PIEMONTE

## Relazione storico-artistica: Collegno (TO), *Complesso Ex-Consortio per la Tramvia Elettrica Torino-Rivoli poi C.I.T.R.E.A., Corso Francia 148.*

Il *Complesso dell'Ex-Consortio per la Tramvia Elettrica Torino-Rivoli poi C.I.T.R.E.A.* si colloca nella porzione meridionale del territorio comunale di Collegno, all'interno della *frazione Regina Margherita*, anticamente detta del *Baraccone* per la presenza dell'omonima cascina<sup>1</sup>. L'area occupata è delimitata a sud da Corso Francia (la settecentesca *Strada Reale di Rivoli*) e a est da Via San Massimo, antico tracciato di collegamento con l'abitato di Grugliasco, nei pressi del quale è ancora presente la chiesa omonima, di origini tardo-antiche<sup>2</sup>. L'insediamento è storicamente caratterizzato dalla compresenza di strutture produttive e residenziali, ma ancora all'inizio del secondo decennio del Novecento risultava concentrato solo a est di Via San Massimo<sup>3</sup>.

L'edificazione del complesso, ad opera del *Consortio per la Tramvia Elettrica Torino-Rivoli*, è legata alla trasformazione di una precedente linea ferroviaria a vapore, in una tranvia elettrica a scartamento ordinario, operazione che vede la propria conclusione nel 1914<sup>4</sup>. Tale intervento richiede la realizzazione di un complesso architettonico a servizio della linea così ammodernata, comprendente i depositi e gli spazi di manutenzione per i mezzi, una palazzina uffici, una centrale di conversione elettrica e i locali per il personale. Le differenti funzioni sono ospitate in corpi tra loro connessi che, almeno planimetricamente, compingono un insieme compatto, formato da una struttura orientale dalla pianta sostanzialmente quadrata, cui si addossa a ovest il blocco rettangolare dei depositi, appena meno profondo.

Lungo il corso si dispone la palazzina, un edificio dalla pianta rettangolare allungata, a tre piani f.t.; le fronti scandite in maniera regolare dalle bucatore, presentano un rivestimento a intonaco ruvido - listato al piano terreno - cui si contrappone l'intonaco liscio delle lesene, delle fasce marcapiano, delle incorniciature delle finestre e del cornicione. Internamente la palazzina è caratterizzata da un funzionalismo che esclude l'utilizzo di decorazioni - fatta eccezione per il vano scale, ingentilito dalla balaustra in ferro battuto - e prevede l'utilizzo diffuso di solai con struttura in calcestruzzo armato a travi ribassate.

Alle spalle della palazzina uffici, in aderenza, è posta la centrale di conversione elettrica: essa presenta lo stesso sviluppo longitudinale, ma si eleva per un'altezza corrispondente a soli due piani f.t. L'ambiente interno, a tutta altezza, è coperto da una struttura in calcestruzzo armato dotata di capriate e di un cleristorio, che corre per tutta la lunghezza del fabbricato. Anche in questo caso, il funzionalismo è la matrice progettuale di questo corpo edilizio: il grande locale della centrale è decorato solamente dalle lampade metalliche a parete, in gran parte conservate. L'unica fronte visibile è quella orientale, il cui disegno è volto ad assicurare la massima illuminazione del locale interno per mezzo di ampie finestrate su due livelli, occupanti quasi l'intera superficie del prospetto. L'apparato decorativo è analogo a quello della palazzina, ma, al di sopra del cornicione, è presente una sorta di ampio fastigio, dal disegno geometrizzante.

Il terzo corpo di fabbrica, facente parte della struttura orientale a pianta quadrata, presenta un unico piano f.t. e ospita i magazzini e i locali a servizio del personale (spogliatoi, servizi igienici, refettorio...), anche in questo caso, le fronti esterne presentano un trattamento a intonaco ruvido con cornici in intonaco liscio, di grande semplicità.

A questi tre corpi di fabbrica si accosta il capannone per il rimessaggio e la manutenzione dei mezzi, risultando anch'esso parallelo a Corso Francia. La struttura, interamente realizzata in

zmi





calcestruzzo armato, è costituita da una maglia di esili pilastri, che formano tre spazi longitudinali paralleli e della medesima ampiezza. Essi si differenziano per l'altezza, emergendo quello centrale in modo da formare un cleristorio. I due spazi settentrionali risultano completamente liberi e ospitano ancora oggi le rotaie tranviarie; quello meridionale è invece organizzato in vari ambienti destinati alla manutenzione dei mezzi e ad altri servizi.

La fronte del capannone rivolta verso il corso, intonacata, rispecchia la scansione strutturale interna, pur essendo i pilastri camuffati all'interno di lesene più ampie, che culminano in archi ribassati; negli sfondati che si generano sono ospitate delle ampie finestre, anch'esse concluse superiormente con un arco ribassato. Uno zoccolo lapideo modanato, il semplice cornicione e i serramenti metallici dalla sezione sottile completano il disegno della facciata. Il prospetto occidentale presenta dei caratteri diversi, essendo organizzato in tre ampi portali separati da maschi murari intonacati: questi sono decorati da leggeri sfondati conclusi da archi a tutto sesto, binati in corrispondenza dei due pilastri centrali di ampiezza doppia. Superiormente la struttura in calcestruzzo armato prosegue uniformemente sino alla quota del cleristorio centrale; i maschi murari sono decorati in questo caso da coppie di semicolonne stilizzate. Nel classicismo stilizzato, il linguaggio della decorazione di facciata appare prossimo al gusto *Art Déco*.

Agli edifici principali, si accostano due fabbricati di minori dimensioni: una centralina elettrica, posta sul confine orientale del lotto e caratterizzata da una copertura piramidale con cleristorio centrale, e il fabbricato per il lavaggio dei mezzi, isolato nel piazzale occidentale. Le dimensioni di quest'ultimo rispondono all'esigenza di ospitare un'intera vettura.

Progetti per piccole trasformazioni dei fabbricati esistenti e per consistenti addizioni nella parte settentrionale del lotto sono documentati a partire dalla metà del XX secolo. In seguito, con la dismissione della linea ferro-tranviaria in favore di un servizio operato con mezzi su gomma, il complesso divenuto proprietà del *Consorzio Intercomunale Torino-Rivoli Esercizi Autofilari* (C.I.T.R.E.A.) perde il proprio ruolo, giungendo infine all'attuale stato di inutilizzo.

In considerazione di quanto esposto, il *Complesso Ex-Consorzio per la Tramvia Elettrica Torino-Rivoli poi C.I.T.R.E.A.*, avendo conservato gli elementi caratterizzanti la struttura realizzata nei primi decenni del XX secolo, costituisce la testimonianza consistente di un'importante infrastruttura di utilità pubblica di rilevanza provinciale, per cui riveste l'interesse culturale ai sensi degli artt. 10, 12 del D. Lgs 42/2004 e s.m.i.

<sup>1</sup> La nuova denominazione è assunta per Regio Decreto n. CXLIV del 3 marzo 1896.

<sup>2</sup> Le strutture più antiche rinvenute negli scavi, e riferibili a un precedente edificio sacro, risalgono probabilmente alla fine del V secolo; DE BERNARDI FERRERO D. 1982 *La Chiesa di San Massimo di Collegno*.

<sup>3</sup> Cfr. ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE 1912 *Torino e dintorni* (ASCT, *Tipi e disegni*, 20.1.30).

<sup>4</sup> Il progetto della prima infrastruttura di collegamento tra Rivoli e la Capitale - una tranvia a cavalli - è degli anni '50 dell'Ottocento, ma il lungo dibattito sulle condizioni per la concessione portò, di fatto, a non completare l'opera (il dibattito è riportato anche in CASALIS G., 1856, *Dizionario Storico-Statistico-Commerciale degli Stati di S.M. il Re di Sardegna* XXVIII, p. 514. Con la legge 4482 del 12 luglio 1868, ancora si approvava una convenzione in questo senso tra Provincia di Torino e un impresario, il Cav. Carlo Dionigi Reinfeld) La successiva realizzazione della prima ferrovia privata italiana dotata di matrici a vapore, nonché della prima linea a scartamento ridotto sul territorio nazionale, risale al 1871 ed è dovuta all'impresa del Cav. Giovanni Colli, che ne ottenne la concessione con Regio Decreto n. 6019 23 novembre 1870. Dopo alcuni passaggi proprietari, nel 1909 viene a formarsi il *Consorzio per la Tramvia Torino-Rivoli*, a compartecipazione pubblica, avente quale obiettivo l'elettrificazione e la trasformazione della linea in una ferrovia a scartamento ordinario. I lavori proseguono sino all'inaugurazione avvenuta il 17 settembre 1914. BARICCO P. 1869 *Torino descritta*, p. 487. BONAUDO A. 1949 *La tranvia Torino-Rivoli e un progetto di trasformazione*, in "Torino. Rivista mensile municipale", XXV, 12, p. 32. DE PIERI F. *La ferrovia nella città: progetti, cantieri, dibattiti*, in SERENO P. (ed.) 2009 *Torino reti e trasporti: strade, veicoli e uomini dall'Antico Regime all'età contemporanea*, p. 207. MORAGLIO M. 2009 *Lo spazio conteso*, in SERENO P. (ed.) 2009, p. 170.

Torino, 26 MAR 2013

Visto: IL DIRETTORE REGIONALE  
dott. Mario TURETTA

*Mario Turetta*



arch. Giorgio SOBRÀ

*Giorgio Sobrà*

*42*







