

# MULINO BARCA

Via Arona, 135



**DENOMINAZIONE** originaria MULINO BARCA .....  
storica .....  
ATTUALE MULINO BARCA .....

**DATAZIONE ORIGINARIA** (documentata) : Anteriore al 1809  
(possibile primo impianto), per citazioni  
bibliografiche riferite a "mulini nominati  
nel : XV secolo" .....

**LOCALIZZAZIONE** Via : Arona .....  
N°civico (ingr.princ.) 135 .....  
Rione : .....  
Complesso di appartenenza : .....

**RIFERIMENTI** da : \* Catasto Napoleonico : Art. ....  
Nome Proprietario :.....  
Sez. .I.. - Particella .204 - 206 .....  
Definizione .....  
\* Sommarione del 1861 : Art. ....  
Nome Proprietario :.....  
Sez. .... - Particella .....  
Definizione .....  
\* Mappa del 1890 : presente ? SI ... NO .  
\* P.R.G. di E. Mollino :  
compreso ? : NO - SI nel Foglio n° ...  
\* Pratiche edilizie ..< 1945 : anno .1934.  
n° .17 - Progettista .....  
Proprietario .Società Esercizi Molini.....  
Ubicazione .....  
Modalità di intervento : POSA BILICO 25 Tonnl.  
(Pesa pubblica sotto l'atrio di ingresso) ....  
Pratiche edilizie successive : .....

**DATI CATASTALI** : NCEU o CT. : Partita ..... Foglio .....

Partic. ....  
Ditta .....

**VINCOLI ESISTENTI** Tipo : .....

**VICENDE COSTRUTTIVE** (indicazione e datazione degli interventi) :

L'impianto del primo nucleo risale presumibilmente al XV secolo.  
Costruito in una stretta ansa della Dora che penetra nel territorio di Alpiignano e prossimo al (forse) coevo Molino Bruciato (di cui non si ha più traccia).

I cenni bibliografici sono generici nè, a tutt'oggi, sono stati reperiti documenti certi, così come non è possibile visionare (perchè inaccessibili) quelle che presumibilmente costituiscono, per l'appunto, le vestigia del primo impianto (sotterranee all'attuale ala nord estrema adiacente al canale interno).

La costruzione del grande complesso attuale dovrebbe risalire alla seconda metà del XIX° secolo (c'è chi ne attribuisce il progetto a Cavour nell'ambito delle opere di riassetto territoriale da Lui compiute).

L'unico dato certo è rappresentato da una targa in pietra portante la data "25 FEBBRAIO 1851" murata contro il soffitto della parete centrale di una cantina dell'ala nord.

L'energia idraulica, che ne aveva mosso le macine per trasmissioni dirette sin dall'origine, all'epoca venne probabilmente integrata da motori a vapore (con caldaie poste nell'ala ovest) che sono rimasti attivi sino agli inizi del secolo (1910 circa), quando vennero installate le prime turbine elettriche.

Progettista. o **AMBITO CULTURALE** .....

**DESTINAZIONE** ATTUALE OPIFICIO POLIFUNZIONALE .....  
ORIGINARIA MULINO .....

#### **DESCRIZIONE**

L'architettura del complesso risulta attualmente articolata in due parti, separate (in direzione est-ovest) dalla tettoia (stazione) della ferrovia che collegava il Mulino con la stazione di Collegno. Il piano della tettoia, così come della parte sud, è disposto ad un livello di circa sette metri più elevato rispetto alla quota della parte nord.

La parte sud, quella che per prima si vede arrivando da Rivoli, si presenta nella magnifica imponenza del fabbricato dei "silos". Per la sua monumentalità e composizione architettonica, questo edificio appare a prima vista più una cattedrale che un opificio. Di grande solidità (per gli enormi sovraccarichi che doveva sopportare), realizzato con una struttura mista di pietre, mattoni e acciaio lavorati a campate a vista, l'edificio costituisce un eccezionale esempio di architettura industriale della metà dell'800.

Di particolare interesse è la composizione strutturale e distributiva dei locali interni sia per gli apparati murari che per gli elementi tecnologici.

La tettoia "stazione ferroviaria" appoggiata al fianco nord della torre-silos, è costruita con capriate in ferro su colonnine in ghisa innervate (ed aggraziate) da archi in acciaio.

Alla sua base sono ancora visibili le rotaie e la piattaforma girevole per l'inversione dei vagoni.

La parte nord (a sua volta) è raccolta intorno a due cortili di cui quello più a settentrione si conclude sulla Dora con un basso fabbricato costruito (o quantomeno rimaneggiato) recentemente sulle tracce dei fabbricati più antichi.

Tra questo e la citata tettoia "ferroviaria", è situato il grande cortile, intorno al quale si sviluppa il cuore della fabbrica.

Gli edifici che ne costituiscono e chiudono il quadrilatero sono parte a due piani (ala est), a due o quattro piani (ali nord e sud) ed a sei piani (ala ovest).

Quest'ultima, costituisce l'opificio vero e proprio, quello in cui nel tempo venivano effettuate tutte le lavorazioni per la produzione della farina.

La struttura di questo fabbricato, particolarmente imponente e solida, si caratterizza, all'interno per il reticolo di travi accoppiate in acciaio su colonne in ghisa.

Sotto il portone di ingresso nel cortile (lato est), è stata realizzata nel 1934 la grande pesa per gli automezzi su gomma che allora andavano sempre più sostituendo i carretti a trazione animale.

**FONTI** : Bibliografia : .....  
Fotografie : G.M.B. ....  
ALTRO Amoretti .....

#### **VALUTAZIONE**

Come risulta dalle brevi descrizioni sopra esposte e soprattutto

per l'ottimo livello di conservazione , il complesso costituisce un raro esempio di "archeologia industriale" di sicuro interesse culturale.

In particolare, sotto il profilo storico e documentario gli edifici costituiscono un giacimento culturale di grande ricchezza, sia singolarmente che attraverso la loro articolazione funzionale, così come per gli elementi strutturali e tecnologici che essi contengono.

**PROPOSTE**

Il pregio architettonico degli edifici, non può far dimenticare le cospicue risorse che richiede la loro conservazione : tanto allo stato "ibrido" attuale (con l'originaria funzione ormai abbandonata) , quanto , ed ancor di più , a fronte di una radicale e prevedibile riconversione funzionale. Sarebbe quindi opportuno tenere conto di queste realtà, distinguendo l'ipotesi di manutenzione rispetto a quella di "ristrutturazione" (in senso lato e profondo) del complesso; ferma in ogni caso l'esigenza di conservazione dei beni più qualificanti , sia architettonici (silos) che tecnologici (turbine). In altri termini , occorrerebbe attivare procedure relativamente penalizzanti nel primo caso ed incentivanti nel secondo sino al punto di rendere conveniente un intervento di recupero generale anche di quelle strutture (es. silos) che per costituzione risultano ormai obsolete. La catalogazione del bene ai sensi dell'art. 24 L.R. 56/77 , costituisce vincolo necessario al fine di garantirne , sotto il profilo procedurale , la tutela assoluta in assenza delle condizioni prescritte dall'art. 4 L.1089/39. D'altronde , per quanto attiene gli aspetti culturali definiti dall'art. 24 L.R. 56/77 , l'intero complesso , possiede qualità e caratteristiche tali da richiederne l'individuazione in P.R.G. ai sensi e per gli effetti dell'articolo citato, come bene di interesse storico artistico ambientale.

.....